

# Handelsavtale med Kina – like rundt hjørnet



## Månedsbrev 11/19

I samkvem med Kina må vi søke engasjement men ikke være naive. Årvåkenhet, mer enn vi kanskje har talent for, er viktigere her enn ellers.

**Arne Jon Isachsen**  
Centre for Monetary  
Economics (CME)

Nylig dro næringsministeren med sine topp embetsfolk til Kina. Den sentrale oppgaven er å nå frem til enighet om en handelsavtale mellom våre to land.

## I

Dette arbeidet, som startet for mer enn ti år siden, ble plutselig avbrutt i desember 2010 etter at Den Norske Nobelkomiteen besluttet at fredsprisen for 2010 skulle tildeles Liu Xiaobo "... for hans lange og ikke-voldelige kamp for sentrale menneskerettigheter i Kina." Det sendte Norge rett i fryseboksen. Her ble vi værende i seks år. I desember 2016 hadde forholdet tint såpass opp at normale relasjoner mellom de to landene igjen ble aktuelt. Men først måtte Norge undertegne et dokument som presiserte at vi godtar Kinas kjerneinteresser. Ikke så originalt i og for seg – andre land gjør også det – men Norge måtte altså skrive på et papir at vi gjorde det. Men noen unnskyldning overfor Kina for tildelingen av fredsprisen kom aldri på tale.

Det sendte Norge rett i fryseboksen. Her ble vi værende i seks år.

Den norske vareeksporten til Kina økte fra snau 14 milliarder kroner i 2010 til nærmere 20 milliarder kroner i 2016. I disse årene kunne man notere at en forbausende stor mengde laks fant veien til Kina via Vietnam. Handelens veier er uransakelige.

Hovedplanken i vårt internasjonale samkvem med andre land er EØS-avtalen vi har med de 28 EU-landene (snart 27, når Storbritannia takker for seg). I tillegg til dette har Norge inngått 29 bilaterale frihandelsavtaler med 41 øvrige nasjoner, hvorav 27 er forhandlet sammen med de andre EFTA-landene, Sveits, Island og Liechtenstein. Nylig ble en frihandelsavtale mellom de fire EFTA-landene på den ene siden og Mercosur-landene, Argentina, Brasil, Paraguay og Uruguay, på den andre siden ferdigforhandlet. Den vil trolig bli ratifisert og tre i kraft i løpet av første kvartal 2020.

## II

Nylig – og noe overraskende – takket Vietnam nei til å la kinesiske foretak by på åtte store veiprojekter. Det til tross for at den finansielle bistanden som ville fulgt med hadde passet vietnameserne godt. I Hanoi legger man imidlertid større vekt på risikoaspektet ved å la kineserne bygge ekspressveier. Det er ikke mer enn 40 år siden flere hundre tusen kinesiske soldater angrep Vietnam. Bakgrunnen var kinesernes misnøye med at Vietnam hadde gått inn i Kambodsja og avsatt kommunistregimet Røde Khmer. Etter vel tre uker slo kineserne retrett. De hadde villet gi Vietnam en lærepenge, som det senere het seg.<sup>1</sup>

I tillegg til sikkerhetsargumentet har kinesiske foretak et dårlig rykte i Vietnam,

<sup>1</sup> <https://www.scmp.com/week-asia/opinion/article/2188181/china-tries-forget-its-war-vietnam-ended-us-victory-just-look>

eller som det heter i en fersk artikkel i South China Morning Post:

“... Chinese contractors have a poor track record in Vietnam. They have been known for delays, cost overruns, and poor construction quality in various projects, among other issues”<sup>2</sup>

Vietnam har besluttet at den kinesiske telegiganten Huawei ikke skal stå for utbyggingen av deres 5G-nett. Nylig bestemte Telia i Norge seg for det samme. Faren for at Huawei kan få tilgang til enorme mengder data om det enkelte land og dets innbyggere – for så å misbruke disse dataene – tar man således på alvor. Behovet for sikkerhet veier tyngre enn behovet for økonomisk utvikling, som man sier i Vietnam.

### III

Tilslaget for bygging av Hålogalandsbrua, Norges nest lengste hengebru, gikk i sin tid til Sichuan Road & Bridge Group (SRBG), et statseid kinesisk foretak med om lag 11.000 ansatte. Prosjektet skulle opprinnelig stått ferdig i 2016, men ble først avsluttet to år senere.

Tidlig i 2019 oppdaget man at en bolt som holder kablene på broa, ikke holdt. Den hadde begynt å slå sprekker. Etter nøye gransking ble det besluttet at alle de 344

boltene måtte skiftes. Statens vegvesen mener at det kinesiske selskapet må ta denne feilen på sin kappe. Men Sichuan Road & Bridge Group nekter – det kinesiske selskapet vil ikke ta ansvaret her. Språk, kulturforskjeller og forsinkelser har Vegvesenet opplevd som krevende i dette samarbeidet.

Behovet for sikkerhet veier tyngre enn behovet for økonomisk utvikling...

I september i år ble SRBG dømt av Ofoten tingrett til å betale 2,4 millioner kroner til en dansk underleverandør som holdt tilbake leveranser på grunn av manglende betaling, hvoretter det kinesiske selskapet valgte å engasjere en annen leverandør.

### IV

I 2017, mens SRBG jobbet på overtid for å få Hålogalandsbrua ferdig, leverte selskapet anbud på å bygge Beitstadsundet bru i Trøndelag. Selv om tilbudet fra SRBG var 40 millioner kroner rimeligere enn det nest billigste, ønsket fylkesrådet i Nord-Trøndelag at prosjektet skulle gå til østerriksk-eide PNC Norge. Men da protesterte Sichuan Road & Bridge Group; siden anbudet deres er det laveste, har trønderne bare vær så god å akseptere det.

Argumentet om at Kina ikke har samme rett til å delta i offentlige anbud som EU-

<sup>2</sup> <https://www.scmp.com/week-asia/opinion/article/3032394/vietnams->

[dilemma-chinese-infrastructure-investment-should-it](#)

landet Østerrike har, ble ikke presisert den gang Vegvesenet sendte ut invitasjon til å gi tilbud. Å komme med dette argumentet nå, fant det kinesiske selskapet helt uakseptabelt. Og truet med søksmål om de ikke nådde frem her.

Saken ble utsatt og sendt over til fylkesutvalget i nye Trøndelag som tidlig i november 2017, etter klar anbefaling fra Vegvesenet, besluttet at alle de tre tilbyderne skal vurderes på lik linje. Og SRBG fikk jobben.

... offentlige instanser som legger ut tilbud, må presisere at henvendelsen bare gjelder EØS-land.

Hvorvidt tilbudet hadde havnet hos Sichuan Road & Bridge Group om problemene man fikk med Hålogalandsbrua hadde vært kjent noen år tidligere, er ikke godt å si. Jeg minner om at i 2017 hadde Norge et sterkt ønske om at forholdet til Kina skulle tines opp, rett ut av fryseboksen som vi hadde kommet. Det å holde et kinesisk foretak unna bygging av broer i Norge der kineserne tilbyr den laveste prisen ville neppe slått godt an, verken hos kinesiske eller norske toppolitikere.

## V

Lærdommen vi kan høste av erfaringen her er grei: Unngå å invitere kinesiske foretak til å gi tilbud om utbygging av infra-

struktur i Norge dersom fylkes-kommunen – eller politikerne på Stortinget – heller vil ha andre til å gjøre jobben.

For kineserne, som tenker mer langsiktig enn de fleste, synes det klart at oppdragene med å bygge de to bruene vi her har sett på, ikke har vært noen god forretning. Trolig har SRBG tapt godt med kroner på begge. Men i et langsiktig perspektiv ser kineserne for seg tilsvarende prosjekter til flere titalls milliarder kroner i Norge. Tapene det stats-eide SRBG nå må tåle, vil mer enn vinnes inn igjen om man bare holder ut noen år til og på den måten ser til at slitsomme konkurrenter etter hvert legger spadene ned.

I handelsavtalen med Kina som nå er under arbeid, la oss beholde frihetsgraden som ligger i at Kina ikke stilles på lik linje med EU-land, som gjennom EØS-avtalen har krav på å kunne legge inn tilbud ved offentlige innkjøp og investeringer. Det betyr at offentlige instanser som legger ut tilbud, må presisere at henvendelsen bare gjelder EØS-land – det vil si de som har krav på å få være med.

Til sist, og viktigst, i samkvem med Kina må vi søke engasjement men ikke være naive. Årvåkenhet, mer enn vi kanskje har talent for, er viktigere her enn ellers.

30. oktober 2019

Home Page: <http://home.bi.no/fag87025>