



Verdens fabrikk: Kina vil gjennom store investeringer og økonomisk reform styrke stillingen som handelsstormakt.

Kinesisk eksportn



JO MARTIN FRIDSTRØM
LOK MA CHAU,
HONG KONG



ROGER SCHEDERIN
FOTO

En kontinuerlig strøm av lastebiler og trailere virvler opp en sky av støv og løsmateriale over møteplassen. Et par steinkast unna er høye piggrådsgjerder og overvåkningstårn ved grensestasjonen synlig. Store røde flagg vaier i vinden. Dette er selve trykkokeren i det kinesiske eksportmaskineriet.

Få grenseoverganger i verden har så mye tungtransport som de mellom det kinesiske fastlandet og «spesialadministrerte» Hong Kong. Bare ved Lok Ma Chau passerer rundt 15.000 trailere og lastebiler hvert eneste døgn. Nesten alle har to skilter, et svart og hvitt for Kina og et gult og svart for Hong Kong. Spesielt nå rundt lunsjtider er det vanligvis mye aktivitet.

– For min del er det meste av lasten elektronikk, sier Yam Kong, som har arbeidet som trailersjåfør her i 12 år.

Han er klar til å sette seg bak rattet i traileren igjen etter litt mekking med sin Nissan Dieselmotor og en matbit med andre sjåfører.

– I de mest hektiske periodene har jeg kjørt frem og tilbake over grensen her fire ganger i løpet av en arbeidsdag.

Spesiallaboratorium

Kong kjører det meste av arbeidsdagen mellom Guangdong, den nærmeste provinsen på fastlandet, og havnen og flyplassen i Hong Kong. Motorveiene her er modernisert og utvidet, med egne filer for all tungtransporten.

En tredjedel av all eksporten fra Kina kommer ut fra fabrikkene i Guangdong. I dette

området, gjerne kalt «verdens fabrikk», lages alt fra klær og leker til kjøkkenutstyr og elektronikk.

Rett bak piggrådsgjerdene på den andre siden av grensen ved Lok Ma Chau er også skylinen i Shenzhen synlig. Shenzhen er Kinas eldste spesiallaboratorium for økonomisk reform, tyngdepunktet i Perleelvens delta sør i Guangdong. De siste 30 årene har Shenzhen vokst fra å være en fattigslig småby til å bli en hektisk metropol.

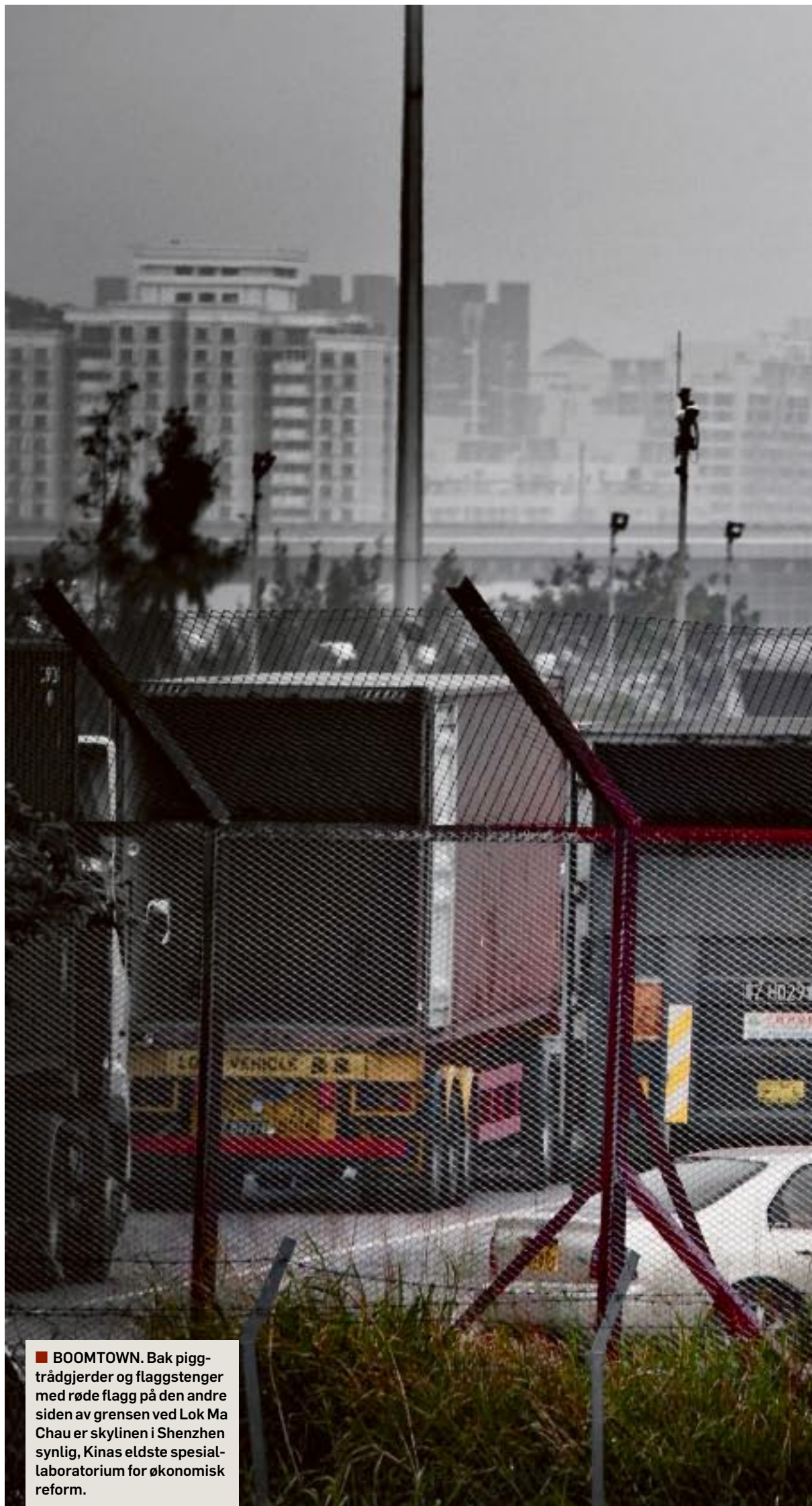
Så viktig er dette området at kinesiske myndigheter nå blant annet planlegger en gigantisk ny bro- og veiforbindelse for enda bedre å kunne løse opp propper i transportsystemet. Broen, som skal stå ferdig rundt 2015, vil etter planen bli på nesten 30 kilometer. Den vil binde sammen Hong Kong med Macau og kystbyen Zhuhai i Guangdong. Prisen ventes å ende på rundt 22 milliarder Hong Kong-dollar, knapt 19 milliarder kroner.

Halvert lønnen

Skåret i gleden er den globale økonomiske resesjonen, som også har sendt etterspørselen etter kinesiske eksportartikler kraftig nedover. Nye fabrikker poppet tidligere opp som paddehatter, men boomperioden har nå gått over i en situasjon med overkapasitet. En del desperasjon har begynt å vise seg. Den siste tiden har kinesiske fabrikkere bombardert potensielle kunder internasjonalt med e-poster og telefoner i et forsøk på å få dem til å handle igjen. Det har aldri skjedd tidligere. Selv om trafikken med trailere fortsatt er tett over grensen til Hong Kong, så er nedgangen på rundt 30 prosent sammenlignet med toppperioden for halvannet år siden.

– 2008 var fortsatt greit, men i år har det vært veldig dårlig. Jeg tror vi kommer til å få oppleve noen år med nedtur nå, sier Kong.

Han har fått færre turer og



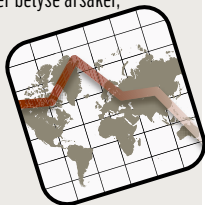
BOOMTOWN. Bak piggrådsgjerder og flaggstenger med røde flagg på den andre siden av grensen ved Lok Ma Chau er skylinen i Shenzhen synlig, Kinas eldste spesiallaboratorium for økonomisk reform.

Økonomien i krise

GLOBAL KRISE. Verdensøkonomien er inne i den verste nedgangsperioden siden depresjonen på 1930-tallet. Finanskrisen begynte i en begrenset del av det amerikanske boligmarkedet i 2007. Den er i dag forvandlet til en krise som rammer alle land og bransjer.

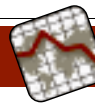
GLOBALE SAMMENHENGER. Dagens Næringsliv vil i en serie artikler belyse årsaker, sammenhenger og konsekvenser av den globale økonomiske nedturen.

LOKALE KONSEKVENSER. Første del av serien (mandag 6. april) handlet om bilindustrien. Andre artikkel viste (tirsdag 7. april) hvordan finanskrisen har utløst en gjelds- og valutakrise i sentral- og østeuropeiske land. Tredje artikkel (tirsdag 14. april) handlet om boligboblen som utviklet seg i en rekke land og konsekvensene av at den sprekker. Fjerde artikkel (fredag 17. april) viste hvordan risikable lån i USA satte i gang en verdensomspennende finanskrise. Dagens artikkel tar for seg Kinas avgjørende betydning. Neste artikkel: **Seiler opp som størst i verden** (fredag 24. april)



Følg serien og delta i debatten på

DN.no



Roligere: På grensen til Hong Kong merker trailersjåfør Yam Kong hvordan nedgangstider rammer kinesiske eksportbedrifter.

maskin på grensen





→ lønnen er den siste tiden redusert til rundt 12.000 Hong Kong-dollar i måneden, under halvparten av det han tjente på toppen.

På et verksted like ved er et par ungdommer travelt opptatt med å skifte dekk på en trailer. Kontoret der den daglige lederen sitter ligger inne i et lite skur. Han ønsker å være anonym, og er ytterst forsiktig med hva han sier. Ingen som lever av grense-transporten her ønsker å få problemer med kinesiske myndigheter. Mannen i 30-årene er likevel tydelig på hvordan utviklingen har vært den siste tiden:

– Businessen er ikke bra nå!

Optimistisk for Kina

– Kina kommer til å klare seg bedre enn de fleste andre land.

Sjeføkonom David O'Rear i Hongkongs General Chamber of Commerce står foran et stort verdenskart fra en tid da også en annen kommuniststat, det gamle Sovjetunionen, fortsatt var intakt. Amerikaneren O'Rear fra Hollywood i California har bodd i Hong Kong i et par tiår. Ifølge ham er dette det mest globaliserte stedet i verden. Han mener Hong Kong og Kina sammen vil finne nye veier til gjensidig berikelse. Eller dobbel lykke, som kineserne liker å si. Varer produseres med billig arbeidskraft i Kina og fraktes ut i verden via det velutviklede transportnetverket til Hong Kong.

– Hvis du ser noe der det står

«Made in Hong Kong» i dag, så er det enten en kopi av noe eller en antikvit. Vi produserer ikke slike varer lenger. I stedet er logistikkbransjen med cargofly og skip ut i verden viktigst her nå, sier O'Rear, som samtidig viser til at Hong Kong-investorer allerede eier en betydelig andel i fabrikker og eksportbedrifter i Kina.

– Samtidig har vi tillit i forholdet med kineserne. De vet at vi ikke kommer til å lage noen vanskeligheter, sier O'Rear.

Han vil ikke spå når verdensøkonomien og eksporten fra Kina vil ta seg opp igjen, men håper det skjer i år.

– Mange har blitt pessimistiske når det gjelder Kina. Personlig er jeg noe mer optimistisk enn andre, sier sjeføkonom Joanne Yim i Hang Seng Bank, som tror Kina fortsatt vil ha en relativt solid økonomisk vekst.

– Eksporten har definitivt gått ned, men forhåpentligvis vil det ta seg opp igjen i tredje kvartal, sier hun.

Finner sammen

Yim tror også kinesiske myndigheter står klare med nye tiltak for å hjelpe næringslivet dersom problemer med den globale resesjonen trekker ut i tid. Myndighetene i Beijing har allerede lansert en gigantisk hjelpepakke på tilsammen 585 milliarder amerikanske dollar.

Sammenlignet med samme måned ifjor falt eksporten fra Kina med 17,1 prosent i mars,

Kina

Nøkkeltall

Industriprod. **-53,4 %**
Siste 12 måneder (mars 2009)

Arbeidsledighet **4,2 %**
Bare byer (31.12.2008)

Styringsrente **5,31 %**
The People's Bank of China (20.04.2009)

Børsen: Shanghai SE **-17,3 %**
Siste år (20.04.2009)

20©09DagensNæringsliv grafikk/
Kilde: Reuters EcoWin

Følg serien og delta i debatten på **DN.no**



Hvis du ser noe der det står «Made in Hong Kong» i dag, så er det enten en kopi av noe eller en antikvit. Vi produserer ikke slike varer lenger. I stedet er logistikkbransjen med cargofly og skip ut i verden viktigst her nå

Sjeføkonom David O'Rear i Hongkongs General Chamber of Commerce

den femte måneden på rad med fall. Likevel ble det tolket som positivt at den negative veksten var mindre enn i februar, da eksporten falt med 25,1 prosent.

Tidligere var Folkerepublikken Kina lukket og låst for dets innbyggere, men med økonomisk nødvendighet er grensen til Hong

Kong åpnet på gløtt. Nå kommer også fastlandsfolket på besøk i lange kortesjer av turistbusser hver dag til grensestasjonene.

Kontrastene er store. Fastlands-kineserne er lett gjenkjennelige med noe mer nøkterne klær og nummerknapper på brystet. De får ikke bli, får bare dra på korte «harryturer».

Men også Hong Kong-kinesere drar i stadig større flokk over til fastlands-Kina. For dem er det betydelig lettere å krysse grensen. Alt de behøver å gjøre er å vise et gyldig ID-kort.

– Det er stadig flere Hong Kong-kinesere som arbeider i Hong Kong og bor i Shenzhen, der boligprisene fortsatt er langt lavere, sier Danny.

Taxisjåføren har mange turer mellom sentrum av Hong Kong og grenseovergangen til Kina, en kjøretur på rundt 45 minutter.

For hvert år som går smelter Hong Kong og det øvrige Kina nærmere sammen. Ikke bare i et gigantisk handels- og forretnings-system, men også på andre måter.

– Når lastebilsjåførene fra Hong Kong kjører mange nok



■ MINDRE TRAVEL. Opptil fire ganger om dagen har trailer-sjåfør Yam Kong i de mest hektiske periodene krysset frem og tilbake over grensen mellom Hong Kong og Kina. Nå slår nedgangstider mot kinesiske eksportbedrifter og dermed taper også Kong oppdrag og lønn.

turer over grensen, så finner de seg etterhvert også koner på den andre siden. Det begynner å bli veldig vanlig, sier Danny.

jo.fridstrom@dn.no

TIDENES SJOKK
SIDE 20 – 21



LANDEMERKE PÅ SOLLI PLASS

design by lemOn

Indekshuset SOLLI PLASS

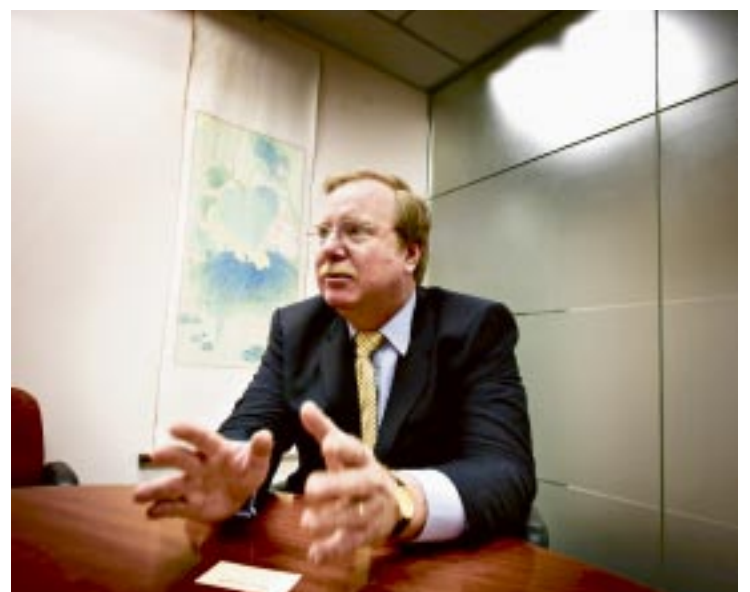
Indekshuset totalrehabiliteres og fremstår som et svært attraktivt leieobjekt. Overtakelse fra medio 2009.

Ledige arealer:

1. etg.: 700 kvm - kan deles fra 200 kvm (kontor, showroom, utadrettet virksomhet)
2. etg.: 950 kvm - kan deles fra 200 kvm
3. etg.: 1022 kvm
4. etg.: 1022 kvm
7. etg.: 240 kvm

Akershus
EIENDOM

Tlf.: 22 41 48 00 - Fax: 22 41 48 06 - E-post: firmapost@akershus-eiendom.no



KLARER SEG. – Kina kommer til å klare seg bedre enn de fleste andre land, sier sjeføkonom David O'Rear i Hongkongs General Chamber of Commerce. Han mener Hong Kong og Kina sammen vil finne nye veier til gjensidig berikelse.



Råtass, eller hele laget på tur...

Ford Transit 260S Sport

«Raskeste budet i byen»



- 18 tommer alufelger og stylingpakke
- ABS, ESP antiskrens og Hill Launch assist er standard
- Motor og kupevarmer med tidsur (dieseldrevet), manuelt klima-anlegg, 6-cd veksler, regnsensor, kollisjonspute for fører og passasjer, oppvarmet frontrute, el-vinduer, el-speil, lakkert grill, tåkelys, Bluetooth og cruise-control er standard
- 2.2 140HK motor - 350Nm

Månedssleie Ford Multioptions fra kr 4 134,- eks. mva.
Kr 0,- i forskuddssleie
Årlig kjørelengde 20 000 km
Veiledende pris fra kr 251 358,- eks. mva.

Ford Multioptions priser inkluderer:
Leasing - Årsavgift - Service - Vedlikehold (inkl reparasjoner av slitedeler som følge av normal slitasje) - Lånebil v/service - 24t Veihjelp - Administrasjon - Webbasert rapporteringsverktøy - Fordelaktig drivstoffavtale
Følgende tilleggstenester kan valgfritt inkluderes i Ford MultiOptions: Dekkhotell, Hente/bringetjeneste, forsikring mm

Kontakt din Ford Forhandler eller Ford Credit på 66 99 70 80 for ytterligere informasjon om Ford MultiOptions.

Ford Transit 430 E Trend 17-seter minibuss

Sikker, moderne og robust minibuss



- ABS, ESP antiskrens og Hill Launch assist er standard
- Motor og kupevarmer med tidsur (dieseldrevet), manuelt klima-anlegg, radio/cd, oppvarmet frontrute, el-vinduer, el-speil, lakkert grill, tåkelys, Bluetooth og cruise-control er standard på Trend-utgave
- 3-punkts sikkerhetsbelter i alle seter
- «Hele laget i én buss»

Månedssleie Ford Multioptions fra kr 4 675,- eks. mva.
Kr 0,- i forskuddssleie
Årlig kjørelengde 20 000 km
Veiledende pris fra kr 341 120,- eks. mva.

FordMultiOptions
leveres av Ford Credit - www.ford.no

