

# PRACE NAUKOWE

Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu

# RESEARCH PAPERS

of Wrocław University of Economics

Nr 448

**Wolny handel i szybki rozwój.  
Współczesne priorytety w gospodarce  
światowej**



Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu  
Wrocław 2016

Redakcja wydawnicza: Dorota Pitulec  
Redakcja techniczna i korekta: Barbara Łopusiewicz  
Łamanie: Małgorzata Myszkowska  
Projekt okładki: Beata Dębska

Informacje o naborze artykułów i zasadach recenzowania  
znajdują się na stronach internetowych  
[www.pracnaukowe.ue.wroc.pl](http://www.pracnaukowe.ue.wroc.pl)  
[www.wydawnictwo.ue.wroc.pl](http://www.wydawnictwo.ue.wroc.pl)

Publikacja udostępniona na licencji Creative Commons  
Uznanie autorstwa-Użycie niekomercyjne-Bez utworów zależnych 3.0 Polska  
(CC BY-NC-ND 3.0 PL)



© Copyright by Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu  
Wrocław 2016

**ISSN 1899-3192**  
**e-ISSN 2392-0041**

**ISBN 978-83-7695-615-2**

Wersja pierwotna: publikacja drukowana

Zamówienia na opublikowane prace należy składać na adres:  
Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu  
ul. Komandorska 118/120, 53-345 Wrocław  
tel./fax 71 36 80 602; e-mail: [econbook@ue.wroc.pl](mailto:econbook@ue.wroc.pl)  
[www.ksiegarnia.ue.wroc.pl](http://www.ksiegarnia.ue.wroc.pl)

Druk i oprawa: TOTEM

## Spis treści

Wstęp .....	7
-------------	---

---

### Część 1. Wolny handel i szybki rozwój

---

<b>Artur Klimek:</b> Niemieckie małe i średnie przedsiębiorstwa a handel zagraniczny / German small and medium sized enterprises and international trade .....	11
<b>Magdalena Myszkowska:</b> Zmiany w eksporcie Polski w kategoriach wartości dodanej / Changes in Poland's export within the categories of value added.....	20
<b>Agnieszka Rękas:</b> Wpływ zamachów terrorystycznych na bezpieczeństwo międzynarodowe ze szczególnym uwzględnieniem wymiany handlowej / The impact of terrorism on international safety with special integrating of trade exchange .....	32
<b>Przemysław Skulski:</b> Problemy kontroli zbrojeń i handlu uzbrojeniem – perspektywa międzynarodowa / Problems of arms trade control and disarmament – international perspective .....	44
<b>Marek Wieteska:</b> Wpływ regulacji celnych na procedurę zakupu towarów rolno-spożywczych z krajów trzecich – studium przypadku / The impact of customs regulations on the procedure of purchasing agricultural and food products from third countries – case study.....	58
<b>Marta Wincewicz-Bosy:</b> Umowa sprzedaży w obrocie międzynarodowym – wybrane aspekty prawno-porządkowe / The contract of sale in international trade – selected aspects of legal and law order.....	71

---

### Część 2. Współczesne priorytety w gospodarce światowej

---

<b>Sebastian Bobowski:</b> Ekspansywna polityka monetarna Bank of Japan (BoJ) w dobie Abenomiki – szansa czy zagrożenie dla Japonii? / An expansionary monetary policy of the Bank of Japan (BoJ) under Abenomics – an opportunity or a threat for Japan?.....	87
<b>Jarosław Brach:</b> Kapitał zagraniczny w polskich przedsiębiorstwach międzynarodowego drogowego transportu ładunków – ocena działalności / Foreign capital in the Polish international road freight companies – the assessment of activity .....	100

<b>Aleksandra Gomułka:</b> Determinanty rozwoju outsourcingu w Indiach / Determinants of outsourcing development in India .....	118
<b>Anna H. Jankowiak:</b> Branżowe specjalizacje specjalnych stref ekonomicznych w kontekście tworzenia klastrów i inicjatyw klastrowych / Sectoral specialisations of special economic zones in the context of clusters and cluster initiatives .....	131
<b>Katarzyna Kupczyk:</b> Strategia dualna w biznesie medialnym i jej skuteczność na wybranym przykładzie / Dual strategy in media business and its effectiveness on the selected example .....	143
<b>Karolina Łopacińska:</b> Rozwój sektora motoryzacyjnego w Chinach jako przejaw przemiany gospodarki Państwa Środka / Development of automotive sector in China as an example of Chinese economy transformation .....	154
<b>Szymon Mazurek:</b> Identyfikacja sieci w gospodarce / Identification of networks in economy .....	167
<b>Joanna Michalczyk:</b> Rynek żywności ekologicznej w warunkach członkostwa Polski w Unii Europejskiej / The market of organic food under conditions of Poland's membership in the European Union .....	178
<b>Wawrzyniec Michalczyk:</b> Zależności między kursem złotego względem euro a wybranymi zmiennymi makroekonomicznymi w latach 2011-2015 / The dependences between the zloty's exchange rate against the euro and selected macroeconomic variables in the years of 2011-2015 .....	193
<b>Michał Nowicki:</b> Gdyby burmistrzowie zarządzili gospodarką światową. Ocena koncepcji B.R. Barbera z perspektywy ekonomii międzynarodowej / If mayors ruled the global economy. Evaluation of B.R. Barber's concept from the perspective of international economy .....	206
<b>Maciej Olbert:</b> Rola migracji zarobkowych wykwalifikowanych specjalistów IT w branży wysokich technologii. Skala, warunki, perspektywy / The role of economic immigration of IT professionals in hightech sector. Scale, conditions and perspectives .....	215
<b>Agnieszka Piasecka-Głuszak:</b> Działania kaizen z perspektywy pracowników polskich przedsiębiorstw / Kaizen activities from the perspective of employees of Polish enterprises .....	226
<b>Klaudia Reikowska:</b> Podsumowanie 40-letniej współpracy Unii Europejskiej oraz Chińskiej Republiki Ludowej. Dalsze perspektywy rozwoju / A summary of the 40 years of cooperation between the European Union and the People's Republic of China and further development perspectives .....	242
<b>Jan Rymarczyk:</b> Pochodne instrumenty finansowe jako czynnik stymulujący współczesną globalizację finansową / Innovative financial instruments as the factor stimulating current financial globalization .....	254
<b>Jerzy Rymarczyk:</b> Kryzysu greckiego ciąg dalszy / Greek crisis continued	267

## Wstęp

Oddawany do Państwa rąk tom pod zbiorczym tytułem *Wolny handel i szybki rozwój. Współczesne priorytety w gospodarce światowej* zawiera artykuły autorów zainteresowanych problematyką rozwoju w dobie postępujących procesów globalizacji.

Część pierwsza opracowania koncentruje się na zagadnieniach handlu międzynarodowego. Przesłanką zainteresowania problematyką handlu międzynarodowego był zawsze strach przed brakiem dóbr zaspokajających podstawowe potrzeby, a także dążenie do dobrobytu i bogactwa. Czynniki te inspirowały z kolei podmioty rynku światowego do walki o korzyści z wymiany. Tym samym handel zagraniczny stał się jednym z obiektywnych czynników różnicujących warunki rozwoju ekonomicznego każdego kraju w aspekcie funkcjonalnym. W zależności od prawidłowości tego rozwoju może być czynnikiem rozwoju gospodarczego lub jego barierą. Współcześnie uczestnictwo w światowym systemie handlu podlega także wpływowi postępującej pod auspicjami GATT/WTO liberalizacji wymiany. Mając na względzie powyższe uwarunkowania o charakterze globalnym, należy pamiętać, że o korzyściach z wymiany, mierzonych obecnie tzw. wartością dodaną, decydują zarówno liczne uwarunkowania, m.in. znajomość regulacji celnych, zasad zawierania umów handlowych, jak i dobrze funkcjonujące przedsiębiorstwa. Aspekty ekonomiczne wymiany międzynarodowej nie powinny jednak dominować nad społeczno-politycznymi, np. w kontekście handlu uzbrojeniem i kontroli zbrojeń oraz bezpośrednio związanymi z tym zagadnieniami bezpieczeństwa międzynarodowego, będącego bezsprzecznie jednym z ważniejszych priorytetów współczesnego świata.

Część druga opracowania poświęcona jest właśnie współczesnym priorytetom w gospodarce światowej. Na pewno do priorytetów należą wzrost i rozwój gospodarczy.

Biorąc pod uwagę systematykę czynników wzrostu gospodarczego, można wyróżnić ujęcie historyczne oraz ujęcie modelowe. Ujęcie historyczne dotyczy analizy głównych czynników wzrostu gospodarczego, tj. kapitału, ziemi, pracy oraz wiedzy technicznej. Ujęcie modelowe sprowadza się do przeanalizowania czynników bezpośrednich, jak zatrudnienie i wydajność pracy, oraz pośrednich: majątku produkcyjnego, inwestycji i ich efektywności. Ponadto w teorii ekonomii rozdziela się analizę wzrostu gospodarczego od analizy fluktuacji gospodarczych. W ramach teorii wzrostu gospodarczego rozpatruje się w takim przypadku dwie kwestie: źródła fluktuacji oraz czynniki, głównie egzogeniczne, które mogą doprowadzić do złagodzenia wszelkiego rodzaju fluktuacji. Na tym tle rozróżnia się zrównoważony wzrost gospodarczy lub wzrost gospodarczy w otoczeniu równowagi od wzrostu gospodarczego poza równowagą.

W centrum dyskusji od lat pozostaje wpływ postępu technicznego (technologicznego) na funkcjonowanie gospodarki. Jeżeli postęp techniczny jest wynikiem działania czynników ekonomicznych, na ogół za pośrednictwem cen, to naturalną pozycją gospodarki jest równowaga. Jeżeli natomiast postęp techniczny oddziałuje na gospodarkę poprzez impulsy (szoki), to mogą się pojawić istotne fluktuacje, które ostatecznie oddalają gospodarkę od równowagi. W dobie globalizacji postęp techniczny, zwłaszcza w gospodarkach słabiej rozwiniętych, jest pochodną pozyskiwanego przez gospodarkę kapitału zagranicznego, a także wykształconych kadr pracowniczych, m.in. również w ramach adaptowanych zagranicznych systemów zarządzania (np. japoński kaizen) czy migracji zarobkowych wykwalifikowanych specjalistów IT w branży wysokich technologii.

Równie ważnym nurtem rozważań są kwestie wpływu polityki pieniężnej, a ogólniej funkcjonowania rynków pieniężnych i kapitałowych, na wzrost gospodarczy. Przedmiotem szczególnej uwagi powinna być niedoskonałość funkcjonowania rynków finansowych, które są źródłem poważnych fluktuacji gospodarczych. Nie bez znaczenia jest także polityka monetarna państwa oraz badanie zależności między zmiennymi makroekonomicznymi a kursem waluty narodowej do waluty międzynarodowej (euro, dolar itp.).

Globalizacja finansowa i rozwój instrumentów pochodnych często wskazywane są jako przyczyny kryzysów finansowych. Historyczny kontekst dla faktów, które spowodowały narastanie kryzysu zadłużeniowego w ostatnich latach, oddaje analiza przypadku pojedynczego kraju, jakim jest Grecja. Opracowanie zawiera także inne, inspirujące studia przypadków, np. outsourcing w Indiach, sektor motoryzacyjny w Chinach, biznes medialny. Porusza także ważne dla rozwoju gospodarczego kwestie rynku żywnościowego, inicjatyw klastrowych, sieci w gospodarce czy współpracy gospodarczej Chin i Unii Europejskiej.

Dla współczesnych stosunków międzynarodowych bardzo ważny jest również dyskurs toczący się wokół kwestii *global governance*. Artykuł pt. *Gdyby burmistrzowie zarządzili gospodarką światową. Ocena koncepcji B.R. Barbera z perspektywy ekonomii międzynarodowej* jest ciekawym głosem w tej kwestii, zwłaszcza że idea *global governance*, choć wciąż pozbawiona konkretnych ram, jest obecna w strategiach państw, które w XXI wieku silnie zaznaczają swoją globalną obecność. Dla niektórych państw (Stany Zjednoczone, Japonia, Rosja) odniesienie się do konieczności tworzenia nowego, globalnego ładu to konieczność redefinicji swojej pozycji w światowej polityce i gospodarce, dla innych, szczególnie dla Chin, to wymóg zdefiniowania swoich priorytetów w tym zakresie. Ponieważ państwa te są najważniejszymi aktorami na arenie międzynarodowej, ich postawa wobec zjawiska globalnego kierowania jest zasadnicza dla kwestii ekonomicznych, społecznych i politycznych współczesnego świata.

*Małgorzata Domiter*

**Karolina Łopacińska**

Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu  
e-mail: karolina.lopacinska@ue.wroc.pl

---

## **ROZWÓJ SEKTORA MOTORYZACYJNEGO W CHINACH JAKO PRZEJAW PRZEMIANY GOSPODARKI PAŃSTWA ŚRODKA**

---

### **DEVELOPMENT OF AUTOMOTIVE SECTOR IN CHINA AS AN EXAMPLE OF CHINESE ECONOMY TRANSFORMATION**

---

DOI: 10.15611/2016.448.12

JEL Classification: O10, O14

**Streszczenie:** Dynamicznie rozwijająca się gospodarka Chin przyciągnęła uwagę światowych mocarstw, takich jak Stany Zjednoczone, kraje Europy Zachodniej oraz Japonia, które doceniają ich duży potencjał na rynku zarówno krajowym, jak i zagranicznym. Spektakularny jest zwłaszcza postęp w rozwoju sektora motoryzacyjnego. W artykule przedstawiono przebieg rozwoju sektora motoryzacyjnego Chin jako wyraz przemian, jakie w ciągu ostatnich lat następują w chińskiej gospodarce, z uwzględnieniem czynników stymulujących ten rozwój. Uwaga została skupiona przede wszystkim na roli państwa w kształtowaniu przemian gospodarczych kraju na podstawie analizy implementacji polityki reform prowadzonej przez rząd chiński w rozwoju Państwa Środka. Ponadto dokonano oceny skuteczności rządowej polityki reform realizowanej przez wdrażanie kolejnych planów pięcioletnich.

**Słowa kluczowe:** sektor motoryzacyjny, gospodarka Chin.

**Summary:** Dynamically developing economy of China has attracted the attention of global superpowers, such as the United States, Western European countries and Japan, that appreciate its great potential for both domestic and foreign markets. The article presents the course of the development of the automotive sector in China, as an expression of change, which has taken place in recent years in the Chinese economy, taking into account factors driving this development. The attention has been particularly centered on the role of the government in shaping the economic transformation of the country, based on the analysis of the implementation of the reform policy pursued by the Chinese government in the development of China. Moreover, the effectiveness of government reforms policy that has been undertaken through the implementation of the next five-year plans has been evaluated.

**Keywords:** automotive sector, China's economy.

## 1. Wstęp

Rosnące tempo i skala nawiązywanych fuzji oraz przejęć, a także międzyregionalnych porozumień typu *joint venture* są wyrazem silnej ekspansji przedsiębiorstw chińskich na nowe rynki w ciągu ostatniej dekady. Wartość porozumień o charakterze fuzji i przejęć zawartych przez chińskie przedsiębiorstwa na świecie osiągnęła w roku 2015 rekordowy poziom 477,2 mld USD [ChinaDaily 2015], znacznie przekraczając wyniki roku poprzedniego, co dowodzi także rosnącej otwartości chińskich inwestorów na współpracę z partnerami zagranicznymi.

W ciągu ostatnich lat przedsiębiorstwa chińskie inwestowały najwięcej w sektorach: energetycznym, nieruchomości, finansowym, motoryzacyjnym, metalurgicznym, rolnictwa oraz technologii.

Celem artykułu jest przedstawienie czynników oraz procesu rozwoju chińskiego sektora motoryzacyjnego, który jest wyrazem przemian, jakie dokonały się w latach 1980-2015 w gospodarce Chin po wejściu kraju na ścieżkę reform rynkowych. Wśród czynników stymulujących rozwój chińskiego sektora motoryzacyjnego w szczególności skoncentrowano uwagę na roli państwa w kształtowaniu przemian gospodarczych kraju. Podstawą analizy była implementacja polityki reform prowadzonej przez rząd chiński w celu stymulowania rozwoju Państwa Środka. Ponadto dokonano oceny skuteczności rządowej polityki reform realizowanej przez wdrażanie kolejnych planów pięcioletnich.

Przedstawione w artykule rozważania zostały oparte na analizie źródeł wtórnych, w głównej mierze na najnowszych źródłach literaturowych i statystycznych dotyczących przemian w gospodarce Chin w latach 1980-2015 oraz rozwoju sektora motoryzacyjnego w omawianym okresie. W analizie wykorzystano również dane pochodzące ze specjalistycznych raportów (opracowań) przygotowanych m.in. przez The International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA) i China Association of Automobile Manufacturers oraz pozyskane z takich raportów, jak m.in.: China Autos Report (Business Monitor International Ltd.), China's Passenger Car Market Report (KPMG), The Automotive Market in China (EU SME Centre) oraz Global Competitiveness Report (World Economic Forum).

## 2. Rozwój sektora motoryzacyjnego w Chinach

Dynamicznie rozwijająca się gospodarka Chin przyciągnęła uwagę światowych mocarstw, nie tylko Stanów Zjednoczonych, ale także krajów Europy Zachodniej oraz Japonii, które doceniają ich duży potencjał na rynku krajowym i zagranicznym. Spektakularny jest przy tym zwłaszcza postęp w rozwoju sektora motoryzacyjnego.

Chińska gospodarka przeszła długą drogę od roku 1978, w którym wybór na prezydenta Deng Xiaopinga wprowadził Państwo Środka w nową erę reform rynku. Na skutek podjętych wówczas działań gospodarka Chin wzrosła w latach 1980-2010 aż 18-krotnie, osiągając średni wzrost roczny na poziomie 10%. Przyczyniło się to do



przemiany Chin z kraju o niskich dochodach w kraj o dochodach na poziomie średnim i wyższym. Doszło wówczas również do znacznego obniżenia poziomu ubóstwa z 61% w roku 1990 do 6% ludności w roku 2011. Ostatnie wydarzenia, w tym krach na giełdzie papierów wartościowych, osłabienie kursu chińskiego juana, szybki wzrost liczby zaciąganych kredytów oraz zwalnianie rynku nieruchomości, stawiają pod znakiem zapytania perspektywy rozwojowe gospodarki Chin. Mimo to, jak wynika z danych tegorocznego Global Competitiveness Report 2015/2016, publikowanego co roku przez World Economic Forum, Chiny posiadają silne fundamenty gospodarcze. Oprócz utrzymania 28. lokaty w porównaniu z wynikiem ubiegłorocznym w rankingu konkurencyjności obejmującym 140 krajów świata, Państwo Środka może się pochwalić takimi osiągnięciami, jak: upowszechnienie podstawowej edukacji, osiągnięcie wysokiego poziomu opieki zdrowotnej oraz znaczący wzrost wydatków na inwestycje w sektorze transportowym i energetycznym. Rezultatem była również relatywna stabilność środowiska makroekonomicznego. Pozwoliło to na pokazanie zaangażowania Chin w budowanie swego wizerunku jako centrum produkcji, które potrafi dostrzegać aktywa oraz identyfikować obszary, w które warto inwestować z uwagi na ich potencjał rozwojowy. Te cechy Chin wyróżniają ten kraj wśród innych, sąsiadujących krajów, będących na podobnym etapie rozwoju.

Jeśli porównać rzeczywistą roczną stopę wzrostu w Chinach od roku 1980 ze średnim, ważonym wskaźnikiem wzrostu PKB w porównywalnej, według kryterium dochodowego, grupie krajów, to trzeba stwierdzić że od roku 1991 Chiny rozwijały się szybciej niż te kraje. Ponadto w latach 90. dystans sąsiadujących państw do Chin kształtował się na poziomie 10% , a od roku 2010 był wprawdzie mniejszy i wynosił 5%, jednak należy podkreślić, że Chiny nadal wyprzedzają te kraje pod względem tempa rozwoju gospodarczego [Global Competitiveness Report 2015/2016; Nash 2012; Pieczonka 2012].

W ciągu ostatnich lat Chiny stały się jedynym z czołowych producentów samochodów na świecie, mimo że do 1975 r. produkcja samochodów osobowych w Chinach praktycznie nie istniała, a samochody były jedynie przywilejem relatywnie małej liczby wysoko postawionych urzędników. Większość produkcji pojazdów motoryzacyjnych obejmowała ciężarówki i, w mniejszym stopniu, motocykle, wytwarzane głównie pod marką zagranicznych firm motoryzacyjnych. Postępujący wzrost produkcji i sprzedaży samochodów, obserwowany nawet w czasie globalnego kryzysu finansowego, w sposób zasadniczy zmienił pozycję Chin w sektorze motoryzacyjnym. W ciągu kilkunastu ostatnich lat takie chińskie przedsiębiorstwa, jak np. Geely Automobile i Chery Automobile, rozpoczęły produkcję pojazdów na zagraniczne rynki, dzięki czemu już w roku 2000 Chiny z poziomem sprzedaży wynoszącym 2,3 mln rywalizowały z Niemcami o pozycję trzeciego największego na świecie (po Stanach Zjednoczonych i Japonii) rynku motoryzacyjnego [Yang, Yu 2010].

Obecnie Chiny są zarówno największym wytwórcą samochodów, jak i największym inwestorem w tej dziedzinie. W roku 2009, z poziomem produkcji

13,79 mln szt., zostały uznane za największego producenta, wyprzedzając przy tym Japonię, której poziom produkcji był wówczas równy 7 934,516 szt. Pomimo spowolnienia światowego rynku samochodowego, systematycznie postępuje od ponad dekady rozwój chińskiego sektora motoryzacyjnego – w 2008 roku produkcja samochodów w Chinach była ośmiokrotnie większa niż w połowie lat 90. [OICA statistic]. Dynamikę produkcji samochodów w Chinach w latach 2005-2014 na tle innych krajów przedstawiono w tab. 1.

**Tabela 1.** Wielkość produkcji samochodów w Chinach na tle wybranych krajów w latach 2005-2014 (w mln sztuk) oraz średni roczny wzrost produkcji (w %)

Państwo	Wielkość produkcji i dynamika												
	2014	%	2013	%	2012	%	2011	%	2010	%	2005	%	2000
Świat	89,7	102,5	87,5	104	84,1	105	80,0	103,1	77,6	116,7	66,4	113,8	58,3
Chiny	23,7	107,2	22,1	114,7	19,2	104,6	18,4	100,8	18,2	319,4	5,7	276,3	2,0
Unia Europejska	16,9	104,5	16,2	100	16,2	91,7	17,7	103,5	17,1	94,1	18,1	106,0	17,1
Stany Zjednoczone	11,6	105,3	11,0	107	10,3	119,3	8,6	111,8	7,7	64,8	11,9	93,3	12,7
Japonia	9,7	101,4	9,6	96,8	9,9	118,3	8,3	87,2	9,6	98,1	10,7	106,4	10,1
Niemcy	5,9	103,3	5,7	101,2	5,6	91,9	6,1	104	5,9	102,5	5,7	104,1	5,5
Korea Południowa	4,5	100	4,5	99,1	4,5	97,9	4,6	109	4,2	115,4	3,6	118,7	3,1
Indie	3,8	98,5	3,8	93,3	4,1	106,2	3,9	110,4	3,5	217	1,6	204,4	0,8

Źródło: opracowanie własne na podstawie [OICA statistic].

**Tabela 2.** Firmy, które sprzedawały najwięcej samochodów osobowych w Chinach w 2008 r.

Miejsce	Firma	Liczba sprzedanych samochodów
1.	FAW-Volkswagen	498 908
2.	Shanghai Volkswagen	478 059
3.	Shanghai General Motors	395 715
4.	Tianjin FAW Toyota Motors	347 663
5.	Dongfeng Motors	318 785
6.	Chery Automobil	286 569
7.	Guangzhou Honda Automobil	277 358
8.	Beijing Hyundai Moto	253 298
9.	Geely Automobile	221 823
10.	Chang'An Ford Mazda Automobil	200 756

Źródło: [China Autos Report, 2009].

Podczas gdy w roku 2000 poziom produkcji w tym kraju wynosił ok. 2 mln pojazdów, to w 2005 r. liczba ta wzrosła już do blisko 6 mln, a w 2010 r. aż do 18 mln

pojazdów. Tak imponujący wzrost produkcji został osiągnięty w dużej mierze dzięki nawiązaniu licznych umów typu *joint ventures* z takimi gigantami motoryzacyjnymi, jak Volkswagen czy General Motors.

Istotną rolę w rozwoju chińskich przedsiębiorstw miało przystąpienie kraju w roku 2001 do Światowej Organizacji Handlu (WTO), które wiązało się z koniecznością niezbędnych dostosowań oraz większym otwarciem rynku. Wobec narastającej konkurencji zagranicznej oraz przepaści technologicznej między krajowymi a zagranicznymi firmami wielu ekspertów wyrażało obawę co do istnienia faktycznych perspektyw rozwojowych chińskich firm motoryzacyjnych. Tymczasem wysoka dynamika rozwojowa sprawiła, że udział krajowych producentów w rynku motoryzacyjnym wzrósł z 13,5% w 2001 r. do 26,8% w roku 2006, osiągając poziom 44,3% w roku 2009.

Po przystąpieniu Chin do WTO wartość rodzimego przemysłu motoryzacyjnego zaczęła rosnać szybciej niż kiedykolwiek. Całkowita produkcja wzrosła w latach 2002 i 2003 kolejno o 38,8% i 36,7%, powodując, że Chiny stały się czwartym największym producentem samochodów i trzecim największym rynkiem samochodowym na świecie.

**Tabela 3.** Liczba pojazdów wyprodukowanych w Chinach w latach 1998-2009 przez dwie wiodące firmy: Chery Automobile i Geely Automobile

Rok	Produkcja dwóch wiodących firm krajowych	Produkcja całkowita	Rok	Produkcja dwóch wiodących firm krajowych	Produkcja całkowita
1998	b.d.	1 627 829	2004	86 000	5 234 496
1999	b.d.	1 829 953	2005	188 000	5 708 421
2000	2 000	2 069 069	2006	514 381	7 188 708
2001	28 000	2 334 440	2007	597 774	8 882 456
2002	50 000	3 286 804	2008	576 955	9 350 000
2003	90 000	4 443 686	2009	508 500 (b.d. dotyczących Geely)	13 830 000

b.d. – brak danych

Źródło: [Łasak 2010].

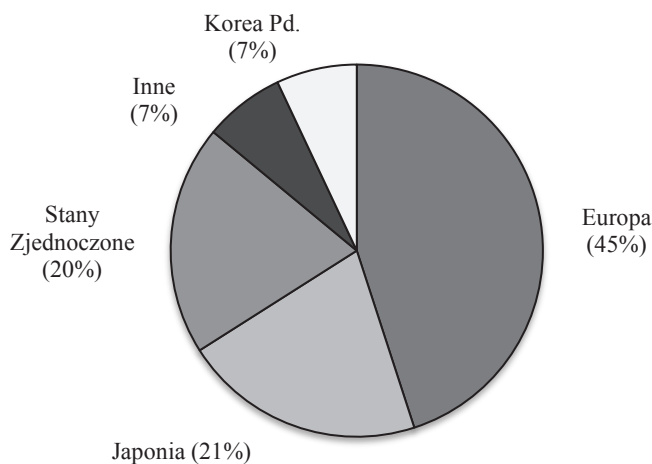
Warto podkreślić, że na liście największych producentów samochodów wysokie pozycje obok najstarszych zakładów zajmują młodsze firmy, takie jak: Chery Automobile oraz Geely Automobile. Wskazują na to wyniki zestawione w tab. 2.

Firma Geely Automobile rozpoczęła produkcję samochodów osobowych w 1997 r., firma Chery zaś w roku 1999, a już w roku 2005, przekraczając 10% udziału w produkcji, zajęła czwarte miejsce na liście wszystkich producentów samochodów w Chinach. Obie firmy (Geely i Chery) znalazły się w tym okresie na li-

ście dziesięciu największych chińskich producentów samochodów osobowych (zob. tab. 2) [Łasak 2010].

Warto podkreślić, że początkowe założenia w polityce motoryzacyjnej dotyczyły sprowadzania części do samochodów z innych krajów, podczas gdy obecna wizja tej polityki skupia się na budowaniu łańcuchów dostaw w samych Chinach. Rozwój chińskich koncernów motoryzacyjnych jest obecnie niezależny od zagranicznych inwestorów, a strategia chińskich przedsiębiorców koncentruje się na wykorzystywaniu rozwiązań zastosowanych wcześniej przez zewnętrznych konkurentów oraz uzupełnianiu zdobytej wiedzy o rozwiązania wypracowane we własnym zakresie.

Chiny, ze swoim szybko rosnącym i konkurencyjnym rynkiem, stały się przedmiotem ogromnego zainteresowania ze strony globalnych firm motoryzacyjnych, które wykazują chęć inwestowania na nim, dążąc tym samym do nawiązania bądź rozszerzenia relacji z tamtejszymi przedsiębiorstwami. Jak wynika z raportu przygotowanego przez EU SME Centre, w roku 2014 największym inwestorem w sektorze motoryzacyjnym Chin była Europa, której eksport do Kraju Środka, głównie z takich krajów europejskich, jak Niemcy, Wielka Brytania czy Belgia, wzrósł w latach 2010-2014 aż o 81%. W roku 2014 na rynek chiński zostało sprzedanych aż 637,934 pojazdów pochodzących z Europy, co stanowiło blisko połowę całkowitego importu Chin w tym sektorze. Poza Europą znaczące miejsce pod względem eksportu samochodów do Chin zajęły takie kraje, jak: Japonia, Stany Zjednoczone oraz Korea Południowa, eksportując w omawianym okresie na rynek chiński odpowiednio 292,552, 291,690 oraz 95,448 pojazdów (rys. 1) [EU SME Centre 2015; China's Passenger Car Market 2006].



**Rys. 1.** Udział poszczególnych państw w sprzedaży samochodów na chińskim rynku w 2014 r.

Źródło: [EU SME Centre 2015].

Podsumowując, przemysł motoryzacyjny Chin w latach 2004-2014 wykazał się dużą dynamiką ze skumulowanym rocznym wskaźnikiem wzrostu na poziomie 11,4%. Wzrost ten był napędzany w głównej mierze takimi czynnikami, jak szybkie tempo wzrostu gospodarczego i niskie ceny w relacji do wzrastającego zapotrzebowania na samochody w miastach regionu. Największy udział w całkowitej sprzedaży w roku 2014 miały samochody osobowe, które stanowiły aż 83% sprzedanych w tym okresie pojazdów, następnie samochody ciężarowe, obejmujące 14% sprzedaży, oraz ciągniki z udziałem 2,6%. Stały wzrost sprzedaży samochodów w Chinach znalazł odzwierciedlenie w liczbie zarejestrowanych w kraju pojazdów, która z końcem roku 2014 sięgnęła 154 mln sztuk, a do końca roku 2020 przewiduje się jej wzrost aż do 200 mln pojazdów [China Association of Automobile Manufacturers; EU SME Centre 2015].

### **3. Czynniki stymulujące rozwój chińskiego sektora motoryzacyjnego**

Ten dynamiczny wzrost sektora motoryzacyjnego w Chinach rodzi pytania o czynniki wzrostu oraz o jego trwałość i skutki. Z pewnością przyczyniły się do tego działania podjęte przez Chiny po przystąpieniu do Światowej Organizacji Handlu, a zmierzające dla otwarcia rynku. Polegały one przede wszystkim na redukcji tarif wykorzystywanych niegdyś przez chiński rząd do ochrony lokalnych firm oraz wyeliminowania lokalnych wymagań dotyczących zawartości. Działania te szybko doprowadziły do postępu w poziomie rozwoju chińskiego rynku samochodowego. Wzrost ten był ponadto stale monitorowany przez rząd, który dążył do rozciągnięcia postępu z sektora motoryzacyjnego na całą gospodarkę.

Kluczową determinantą stałego wzrostu chińskiego przemysłu samochodowego była zdolność nabywcy i gotowość ludności do kupowania pojazdów. Zdolność ta jest napędzana przez dwa czynniki: relację ceny do przychodów oraz zdolność do finansowania lub wynajmowania pojazdów przez firmy świadczące usługi finansowe. Rosnące dochody mieszkańców Chin stały się główną siłą napędową popytu na samochody sedan wśród średniej klasy klientów z obszarów rozwiniętych. Ponadto, po przystąpieniu Chin do Światowej Organizacji Handlu, rosnąca liczba zagranicznych przedsiębiorstw pojawiająca się na tamtejszym rynku wiązała się z większą różnorodnością oferowanych przez firmy modeli samochodów, co stało się dodatkowym czynnikiem zachęcającym do zakupu pojazdów.

Rosnąca produkcja przemysłu motoryzacyjnego w Chinach była więc wynikiem zarówno wzrostu sprzedaży na rynkach zagranicznych, jak i dużego krajowego popytu. Kluczową rolę w pobudzaniu rozwoju gospodarki chińskiej odgrywał i nadal odgrywa rząd. W odniesieniu do przemysłu motoryzacyjnego istotne jest kształtowanie jego struktury, określanie profilu zakładów wytwórczych, jak i ich lokalizacji oraz skali produkcji. Do końca lat 70. regulacje tego typu wpływały niekorzystnie na rozwój rynku motoryzacyjnego. Jednak reformy gospodarcze oraz otwarcie rynku

chińskiego na współpracę z zagranicznymi partnerami wpłynęły korzystnie również na przemysł samochodowy, zwiększając efektywność tamtejszych producentów. Już w roku 1994 branża motoryzacyjna została uznana za jedną z pięciu kluczowych gałęzi chińskiego przemysłu, wraz z maszynową, elektroniczną, petrochemiczną i konstrukcyjną. Stworzyło to podstawę do uzyskania wsparcia państwa na dalszy jej rozwój. Głównym problemem stało się wówczas znalezienie strategicznych partnerów do dalszej ekspansji, poprawy jakości wytwarzanych w Chinach aut oraz wzrostu produktywności w chińskich fabrykach [Holweg, Luo, Oliver 2005].

**Tabela 4.** Działania będące rezultatem wejścia w życie „Planu dostosowania i stymulacji przemysłu motoryzacyjnego”

Założenia planu	Podjęte działania
Pobudzenie krajowego popytu	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dotacje dla rolników, motywujące ich do wymiany samochodu na nowszy model (łączna suma = 5 bln juanów)</li> <li>• Zmniejszenie opodatkowania (z 10% na 5%) samochodów o pojemności silnika poniżej 16 litra</li> <li>• Wprowadzenie łagodniejszej polityki kredytowej, w celu zachęcenia ludzi do zakupów</li> </ul>
Wspieranie i pobudzanie rozwoju głównych obszarów przemysłu	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Opracowanie planu pobudzenia rozwoju przemysłu samochodowego</li> <li>• Reformy zakładów przemysłu samochodowego</li> <li>• Pobudzanie rozwoju nowych technologii – szukanie alternatywnych źródeł energii, stosowanych zarówno w samochodach osobowych, jak i ciężarowych (na ten cel przeznaczono 10 bln juanów)</li> <li>• Zachęcanie do produkcji na eksport</li> </ul>
Kształtowanie podaży pieniądza (m.in. przez większą dostępność kredytów)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wzrost nowych kredytów bankowych do 1,6 tryliona juanów, w styczniu 2009 r.</li> <li>• Subsydia rządowe na rozwój infrastruktury i systemu ubezpieczeń publicznych</li> <li>• Wprowadzenie łagodniejszych wymagań co do kredytów udzielanych przez banki</li> </ul>
Zabezpieczanie miejsc pracy	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wspieranie rozwoju małych i średnich przedsiębiorstw, jak i przemysłu usługowego związanego z branżą motoryzacyjną</li> <li>• Obniżenie obciążeń związanych z ubezpieczeniem socjalnym dla zakładów produkcyjnych z branży motoryzacyjnej</li> <li>• Udzielanie wsparcia państwowym zakładom przemysłowym dla uniknięcia redukcji miejsc pracy</li> <li>• Opracowanie programów profesjonalnych szkoleń, przeznaczonych dla absolwentów uniwersytetów oraz pracowników (imigrantów) w celu przygotowania ich do pracy w przemyśle samochodowym</li> </ul>

Źródło: [Russo i in. 2009; China's Stimulus Package 2009].

W roku 2008, w czasie trwania światowego kryzysu finansowego, w branży motoryzacyjnej Chin, tak jak i innych krajów, wystąpiła recesja. Objęła ona zarówno sprzedaż samochodów w tym kraju, jak i ich produkcję. W konsekwencji wielkość sprzedaży w 2008 r. spadła o 6,7%, natomiast wielkość produkcji samochodów zmniejszyła się o 5,2%. Kryzys spowodował pogorszenie się warunków gospodarczych, dlatego w roku 2009 podjęte zostały działania mające na celu uniknięcie pewnych skutków kryzysu i ożywienie krajowego przemysłu.

W celu wsparcia przemysłu motoryzacyjnego uruchomiono mechanizmy służące realizacji rządowego „Planu dostosowania i stymulacji przemysłu motoryzacyjnego”.

Jednymi z głównych założeń tego planu były:

- kształtowanie popytu na mniejsze samochody,
- ciągle stymulowanie rozwoju krajowych zakładów przemysłowych,
- dążenie do zintegrowania zakładów produkcyjnych.

Operacjonalizacja tych założeń przez określenie niezbędnych działań odbywała się natomiast w ramach następujących obszarów:

- pobudzenie krajowego popytu,
- wspieranie i pobudzanie rozwoju głównych obszarów przemysłu,
- kształtowanie podaży pieniądza (m.in. przez większą dostępność kredytów),
- zabezpieczenie miejsc pracy.

W ramach wymienionych obszarów podjęto wiele działań służących ożywieniu i usprawnieniu procesów gospodarczych (przedstawiono je w tab. 4). Implementacja tych stymulacyjnych działań rządu, służących zapewnieniu dalszego rozwoju nie tylko przemysłu motoryzacyjnego, ale i całej gospodarki, przyniosła bardzo pozytywne efekty. Obniżka podatków przyczyniła się bowiem do wzrostu krajowego popytu, to z kolei spowodowało wzrost o 70% sprzedaży małych samochodów (mini cars oraz compact), do których zakupu zachęcały działania rządu. O skuteczności chińskiego pakietu stymulacyjnego dla przemysłu motoryzacyjnego świadczy fakt, że w roku 2009 Chiny stały się największym rynkiem na świecie pod względem liczby sprzedanych samochodów. Podjęte działania stymulacyjne rozszerzono więc również na rok 2010, przedłużając tym sposobem drogę dynamicznego rozwoju chińskiego przemysłu motoryzacyjnego [Łasak 2010].

#### **4. Skutki implementacji polityki reform prowadzonej przez chiński rząd**

Realizowane w latach 2010-2015 założenia 12. planu pięcioletniego miały na celu przywrócenie równowagi w gospodarce Chin. Obecnie Państwo Środka skupia się na wypracowaniu nowych norm, które będą zakładać wzrost na niższym poziomie niż do tej pory. Według analityków upadek gospodarki Chin jest mało prawdopodobny, niemniej jednak jest przed nią wiele wyzwań i zagrożeń. Zgodnie z założeniami „nowych norm” wzrost wydajności będzie jednak trudniejszy do osiągnięcia



niż dotychczas, co znajduje wyraz w utrzymywaniu się stałej, a nie rosnącej pozycji Chin w rankingu światowej konkurencyjności (GCI). Ponadto czynniki do tej pory napędzające wzrost kraju, tj.: inwestycje, niskie płace oraz urbanizacja, nie generują już wysokich przychodów, a nawet obserwuje się ich stagnację. Osiąganie zysków będzie wymagało zatem przeprowadzenia reform rynkowych w celu wyeliminowania barier w rozwoju i bardziej efektywnego wykorzystania czynników produkcji.

Ze względu na newralgiczną rolę sektora finansowego w gospodarce konieczne jest jego zreformowanie przez zmniejszenie dominacji dużych banków, głównie państwowych, z ich silnymi sieciami koneksji. Istotne jest bowiem dostrzeżenie problemów małych i średnich przedsiębiorstw. Zgodnie z analizą dokonaną w ramach Global Competitiveness Report 2015/2016 do głównych strukturalnych słabości sektora finansowego Chin trzeba zaliczyć przede wszystkim nieprawidłowości funkcjonowania ich banków (78. lokata), które udzieliły w ciągu ostatnich lat wiele nieregularnych kredytów. Dostęp do finansowania jest więc oceniany jako drugi czynnik najbardziej utrudniający prowadzenie działalności gospodarczej w Chinach. Ponadto niski poziom efektywności rynku dóbr (miejsce 58.) wskazuje na potrzebę poprawy warunków w niestrategicznych sektorach gospodarki przez implementację reform w przedsiębiorstwach państwowych oraz poddanie ich uczciwej konkurencji zarówno na rynku krajowym, jak i na rynkach zagranicznych. Według wyników GCI konieczne jest również zmniejszenie poziomu korupcji w Państwie Środka (67. lokata) oraz biurokracji, która sprawia, że Chiny zajmują aż 123. miejsce pod względem czasu niezbędnego do otwarcia i rozpoczęcia nowej działalności gospodarczej.

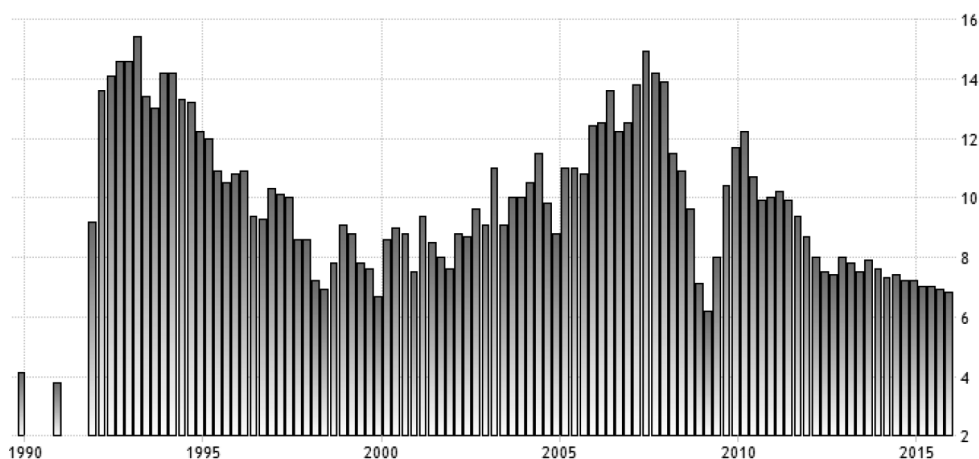
W celu wzmocnienia największego na świecie rynku samochodowego rząd Państwa Środka, w ramach polityki wsparcia, podjął działania mające pobudzić popyt m.in. przez obniżenie o połowę podatku od sprzedaży najbardziej popularnej, bo stanowiącej aż 70%, grupy aut w Chinach. Omawiana ulga została wprowadzona w październiku ubiegłego roku i ma obowiązywać aż do końca roku 2016. Rząd Chin przewiduje, że podjęte działania będą skutecznie stymulować popyt, jednak analitycy zapowiadają, że mimo obniżonych cen i dużej dostępności samochodów nie można się spodziewać znacznego wzrostu sprzedaży w sytuacji dużej niepewności konsumentów i pogarszających się nastrojów [Rozbicki 2015; Gasnier 2013; Alon, Fetscherin, Sardy 2008; Bloomberg, 2011].

Do czynników utrudniających prowadzenie działalności gospodarczej w Chinach należy również zbyt mała zdolność do wprowadzania innowacji. Transformacja z gospodarki opartej na produkcji w innowacyjną potęgę badawczo-rozwojową wymaga zatem kompleksowego podejścia do ekosystemu innowacji, a w tym pielęgnowania i rozwijania posiadanych talentów. Chiny zajmują obecnie 68. miejsce pod względem rozwoju szkolnictwa wyższego i oferowanych szkoleń oraz 74. lokatę pod względem rozwoju technologii. Trzeba zatem ponieść jeszcze wiele nakładów, aby mogła stać się ona powszechnie dostępna.

W wyniku spowolnienia chińskiej gospodarki w roku 2015 wystąpiły takie negatywne zjawiska, jak: odpływ kapitału, osłabienie wartości chińskiego juana oraz



obniżenie poziomu wzrostu gospodarczego wyrażonego przez jeden z najniższych wskaźników od ponad 20 lat (rys. 2). Pod koniec ubiegłego roku tempo wzrostu gospodarczego obniżyło się bowiem z 7,3% w roku 2014 do 6,9%. Nie udało się zatem utrzymać wzrostu na poziomie 7%, co było celem polityki rządu. Chiny zarejestrowały najwolniejsze tempo wzrostu od roku 2009, gdy było ono na poziomie 6,2%. Spowolnienie całej gospodarki kraju wpłynęło na osłabienie rozwoju jej poszczególnych sektorów, w tym również sektora motoryzacyjnego, który w 2015 r. odnotował znaczny spadek obrotów.



**Rys. 2.** Tempo wzrostu gospodarczego w Chinach w latach 1990-2015 (pomiar kwartalny)

Źródło: [Trading Economics].

Nowy rok 2016 rozpoczął się dla Chin równie niekorzystnie, gdyż zaobserwowano dalszy spadek wartości Państwa Środka na giełdzie, co z racji jego istotnego wpływu na globalny wzrost (16% światowego PKB) wywołało reakcje na światowym rynku finansowym. Według Międzynarodowego Funduszu Walutowego w roku 2016 nie można się spodziewać wyższego niż 6,3% tempa wzrostu chińskiej gospodarki. Rząd Chin wciąż jednak stawia za cel osiągnięcie wzrostu na poziomie 7%. Przemiana gospodarki Chin przez odejście od modelu opartego na państwowych inwestycjach i produkcji do gospodarki bardziej ukierunkowanej na konsumentów i usługi umożliwi uzyskanie w przyszłości bardziej zrównoważonego wzrostu [World Economic Forum 2016].

## 5. Zakończenie

Postęp, jaki dokonał się w Chinach w ciągu ostatnich dekad w procesie równowazenia gospodarki, wskazuje na zdolność kraju do identyfikacji oraz naprawy sła-

bych stron realizowanego modelu wzrostu. Od roku 2005 można obserwować systematyczne zmniejszanie się wagi przemysłu w gospodarce Chin na rzecz wzrostu znaczenia usług, wyrażonego przez ich większy udział w PKB. Tymczasem nowo powstały system zabezpieczenia społecznego, obejmujący opiekę zdrowotną oraz system emerytalny, wraz ze zwiększającymi się dochodami i niższym poziomem eksportu, zapoczątkowały zrównoważenie popytu na dobra i usługi konsumpcyjne rodzimego pochodzenia. Można się więc spodziewać, że założenia nowej polityki Chin przyniosą dobre wyniki w zakresie poprawy produktywności także w innych obszarach analizowanych w ramach GCI. Wyrazem skuteczności stosowanej polityki były osiągnięte wyniki rozwoju sektora motoryzacyjnego, które jednak pogorszyły się znacznie w ostatnim okresie w wyniku spowolnienia całej gospodarki.

Po obserwowanym od ponad dekady okresie dynamicznego tempa wzrostu gospodarczego, kiedy to Chiny zajęły miejsce Japonii, stając się drugą największą gospodarką na świecie, szczególnie trudne teraz wydaje się dostosowanie się do zwalniającego tempa wzrostu gospodarki. Obecnie kluczowym problemem jest więc implementacja niezbędnych reform. Rząd przygotowuje się do wejścia w nowy etap rozwoju gospodarki, redefiniując cele wzrostu, tak by odejść od dążeń ilościowych i skupić się na rozwijaniu wymiarów jakościowych. Wobec rosnących kosztów produkcji i malejących przychodów z inwestycji, a także starzenia się społeczeństwa Państwo Środka musi się rozwijać w kierunku modelu opartego na generowaniu produktywności dzięki innowacjom oraz zwiększaniu konsumpcji krajowej. Tylko w ten sposób bowiem Chiny mają szansę na pomyślną przemianę strukturalną z gospodarki w dużym stopniu zależnej od działalności eksportowej w gospodarkę zorientowaną na usługi [McCurry 2016; Rozbicki 2015; Gasnier 2013; Alon, Fetscherin, Sardy 2008; Bloomberg, 2011].

## Literatura

- Alon I., Fetscherin M., Sardy M., 2008, *Geely Motors: A Chinese automaker enters international markets*, International Journal of Chinese Culture and Management, 1 (4), s. 489-498.
- Bloomberg, 2011, *China 2010 Auto Sales Reach 18 Million, Extend Lead*.
- China Association of Automobile Manufacturers, <http://www.caam.org.cn/AutomotivesStatistics>.
- China Autos Report Q2 2009, Business Monitor International Ltd., s. 27.
- China's Passenger Car Market, 2006, KPMG Report, Hong Kong.
- China's Stimulus Package, 2009, *China's Stimulus Package: A Six Month Report Card*, A Corporate Network Special Report, The Economist, London, s. 19-20.
- ChinaDaily, 2015, *China sees record-high M&A in 2015: Thomson Reuters*, [www.chinadaily.com.cn/business/2015-09/24/content\\_21973490.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2015-09/24/content_21973490.htm).
- EU SME Centre, 2015, *The Automotive Market in China, 2015*, <http://www.ccilc.pt>.
- Gasnier M., 2013, *World 2012 – The 20 biggest car markets: Thailand shoots up!*, [www.best-selling-carsblog.com](http://www.best-selling-carsblog.com).
- Holweg M., Luo J., Oliver N., 2005, *The past, present and future of China's automotive industry: A value chain perspective*, The Cambridge-MIT Institute, Centre for Competitiveness and Innovation, [www.innovation.jbs.cam.ac.uk](http://www.innovation.jbs.cam.ac.uk).

- Łasak P., 2010, *Rozwój chińskiego przemysłu motoryzacyjnego*, Miscellanea, Studia Ekonomiczne, s. 421-433.
- McCurry J., 2016, *China economy grows at slowest pace in 25 years, latest GDP figures show*, <http://www.theguardian.com>.
- Nash P., 2012, *China's "Going Out" Strategy*, *Diplomatic Courier*, <http://www.diplomaticcourier.com/china-s-going-out-strategy>.
- OICA statistic, <http://www.oica.net/category/production-statistics>.
- Pieczonka A., 2012, *Chińskie „Go Global”*. *Dylematy i wyzwania dla Chińskiego Smoka*, [w:] Marszałek-Kawa J., Gardocki S., (red.), *Azjatyckie strategie polityki międzynarodowej i regionalnej*, Szanghaj, s. 195-227.
- Rozbicki Ł., 2015, *Chińskie władze walczą o wzrost PKB. Wsparcie dla kolejnych sektorów*, <http://www.forbes.pl>.
- Russo B., Ke T., Tse E., 2009, *The Coming Structural Realignment of China's Automotive Sector*, Booz & Company, Shanghai, s. 3.
- Russo B., Ke T., Tse E., Peng B., 2009, *The Eight Overarching China Automotive Trends That Are Revolutionizing the Auto Industry*, Booz & Company, Shanghai, s. 3-4.
- Schwab K., *Global Competitiveness Report 2015/2016*, World Economic Forum.
- Trading Economics, <http://pl.tradingeconomics.com>.
- World Economic Forum Annual Meeting, 2016, *Where Is the Chinese Economy Heading?*, Davos-Klosters, Switzerland, [www.weforum.org](http://www.weforum.org).
- Yang M., Yu H., 2010, *China's automobile industry: An update*, EAI Background Brief, no. 500.