

Omvärldsrapport december 2012: Infrastruktur och transporter

- på uppdrag av Näringsdepartementet

Kina, Indien, Japan, Sydkorea, Brasilien och Frankrike

Dnr: 2011/102

Denna rapport är ett utdrag av huvudrapporten
Kvartalsrapport december 2012

Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser
Studentplan 3, 831 40 Östersund
Telefon 010 447 44 00
Telefax 010 447 44 01
E-post info@tillvaxtanalys.se
www.tillvaxtanalys.se

För ytterligare information kontakta Pia Josephson
Telefon +46 10 447 44 71
E-post pia.josephson@tillvaxtanalys.se

Förord

Tillväxtanalys fick den 19 januari 2011 ett stående uppdrag från Näringsdepartementet att kvartalsvis inkomma med korta omvärldsrapporter där händelser, trender och utvecklingsmönster på och i strategiska marknader och länder lyfts fram i översiktlig form.

Underlaget är framtaget av Tillväxtanalys kontor i USA, Kina, Indien, Japan, Brasilien, och Stockholm.

Syftet med kvartalsrapporteringen är att Tillväxtanalys ska belysa aktuella frågor, utvecklingen och trender inom följande områden:

- Energi och hållbar utveckling
- Infrastruktur och transporter
- Innovation och näringslivsutveckling
- IKT
- Livsvetenskaper och sjuk/hälsovård
- Forsknings- innovations- och utbildningspolitik

Denna rapport innehåller området Infrastruktur och transporter. En sammanställd rapport för samtliga områden går att få från Tillväxtanalys.

Stockholm 21 december 2012

Enrico Deiacco,
Chef Innovation och Globala Mötesplatser

Innehåll

1	Hänt i världen inom infrastruktur och transport	5
1.1	Fortsatta satsningar på snabbare tåg	5
1.2	Planering/Finansiering.....	5
1.3	Internationellt samarbete	6
2	Kina	7
2.1	Eftersatt nationellt arbete kring trafikolyckor i Kina - men svenskt fokusområde för samarbete.....	7
2.2	Kina inviger världens första höghastighetsjärnväg i väldigt kallt klimat	8
3	Indien	9
3.1	Indien söker samarbete med europeiska länder för sin transportsektor	9
3.2	Indien satsar på järnvägsforskning.....	9
3.3	Privata investeringar tillåts i Indiens järnvägssektor	9
3.4	Tunnelbaneprojekt i Bangalore.....	10
3.5	Kapacitetshöjning vid Indiens hamnar ser ut att misslyckas.....	10
3.6	National Electric Mobility Mission Plan 2020	10
4	Japan	11
4.1	Japans infrastrukturprojekt med fokus på tåg- och järnvägar tar fart både i utlandet och hemlandet	11
4.2	Fortsatta framsteg för Japans rymdprogram	11
5	Sydkorea.....	13
5.1	Sydkoreanska regeringen med inhemska företag satsar på infrastrukturprojekt i Indonesien och Myanmar.....	13
5.2	Långvarigt motstånd till bygget av en marin militärbas på ön Jeju	13
6	Brasilien.....	14
6.1	PAC 2.....	14
6.2	Pågående privatiseringsprogram.....	15
6.3	Nya kriterier för miljölicensiering.....	15
7	Frankrike.....	17
7.1	Reform av järnvägssektorn.....	17

1 Hänt i världen inom infrastruktur och transport

I detta avsnitt sammanfattas några av de observationer Tillväxtanalys gjort inom området infrastruktur och transport under det gångna kvartalet.

1.1 Fortsatta satsningar på snabbare tåg

Japan är ett av de främsta länderna i världen inom teknik och system för snabbtåg och sektorn har även utvecklats till en betydande exportbransch. Handelsavtal har till exempel nyligen undertecknats med Indonesien och Venezuela och genom att stötta Thailand med kunskap och ingenjörer i ett omfattande infrastrukturprogram, där också flera snabbtåglänkar ingår, hoppas Japan även kunna öka infrastrukturexporten. Japan satsar samtidigt på att vidareutveckla sin egen inhemska tåginfrastruktur och enligt den senaste planen ska ett nytt tåg med en maxhastighet på 500 km/h bli färdigt för trafik år 2027.

I **Kina** invigs till årsskiftet en ny tågsträcka i de nordligaste delarna av landet där det vintertid ofta blir minus 40 grader, samtidigt som temperaturen sommartid kan nå plus 40. Medelhastigheten ska bli 300 km/h och det är uppenbart att Kina ser den nya järnvägslinjen som ett exempel på att man har tagit ett stort kliv mot att bli ett högteknologiskt land. Järnvägs- och tågsektorn är kanske den enskilda sektor där Kina utvecklats mest under senaste år och där man ligger närmst den globala teknikfronten, till skillnad från till exempel el- och hybridbilar där avståndet till ledande nationer som Japan och Tyskland fortfarande är relativt stort.

Även i **Indien** pågår en fokuserad satsning på nya, snabbare tåg men här är utvecklingen fortfarande i sin linda. Nyligen startades dock, med finansiering från det federala järnvägsministeriet, ett nytt avdelningsöverskridande forskningscentrum för järnvägsforskning vid IIT-Kharagpur i Västbengalen. Målet är att ta fram kunskap och teknologi för att kunna öka hastigheten på tågen, öka maxbelastning (vikt), utveckla bättre material (stål) och att utveckla signalsystemen för bättre säkerhet.

1.2 Planering/Finansiering

En tydlig trend i flera av de länder som Tillväxtanalys bevakar är att bristen på långsiktig offentlig finansiering för infrastrukturprojekt tvingar fram nya alternativa finansieringsmodeller där privata aktörer spelar en större roll. I **Brasilien** har den federala regeringen under de senaste månaderna inlett ett långtgående privatiseringsprogram inom ett flertal transportsektorer. I tidigare kvartalsrapporter har Tillväxtanalys beskrivit utvecklingen vad gäller flygplatser och järnvägar. I början av december presenterades så en liknande plan för privatiseringen av hamnar.

Den **indiska** regeringen fattade i slutet av november beslut om att tillåta privata investeringar i landets järnvägssektor. Principen att tillåta privata investeringar har mötts av protester från fackföreningar som framför allt säger sig ogilla principen att privata företag ska driva och underhålla järnvägar, utöver att stå för själva finansieringen. Det återstår dock att se hur pass omfattande reformen i slutändan blir, då den indiska regeringen först måste utarbeta det regelverk som är tänkt att gälla.

1.3 Internationellt samarbete

Slutligen kan man konstatera att infrastrukturprojekt och FoU inom infrastruktur och transport är en internationell verksamhet. Som konstaterats ovan satsar **Japan** aktivt på att öka exporten av infrastruktur till såväl närområdet som övriga världen. Ett instrument för att uppnå detta är att stärka samarbetet med andra länder genom olika samarbetsavtal för att på så sätt skapa gynnsamma villkor för japanska företag. Även **Sydkorea** arbetar enligt en liknande modell. Till exempel har Indonesien och Sydkorea kommit överrens om att öka det ekonomiska samarbetet mellan länderna i form av åtta infrastrukturprojekt som kommer att ledas av konstellationer från Sydkorea. Det totala värdet på projekten uppgår till 50 miljarder amerikanska dollar (ca 340 miljarder svenska kronor).

Indien har under den senaste tiden undertecknat samarbetsavtal med Österrike, Spanien, Belgien och Schweiz i syfte att överföra kunskap och teknik från dessa länder till Indien inom olika infrastrukturområden, däribland järnväg och snabbtåg.

2 Kina

2.1 Eftersatt nationellt arbete kring trafikolyckor i Kina - men svenskt fokusområde för samarbete

Under 2011 inrapporterades strax över 210 000 trafikolyckor till China Disease and Prevention and Control Center. Enligt den nyligen publicerade sammanställningen ska omkring 62 500 personer omkommit till följd av dessa olyckor och 237 500 skadats. De flesta svåra olyckorna sker på motorvägarna och på landsbygden. Det mest iögonfallande med den nya statistiken är att det enligt de officiella uppgifterna ska skett en kraftig nedgång sedan 2005 då antalet omkomna var ca 100 000.

Alla utomstående bedömare är dock eniga om att de officiella siffrorna kraftigt underskattar det verkliga antalet. När exempelvis WHO för ett antal år sedan försökte få ett samlat grepp om trafikolyckorna i landet menade man att antalet döda i trafiken sannolikt var tre gånger högre än de kinesiska uppskattningarna. Den stora skillnaden berodde bland annat på att många olyckor inte registrerades eller registrerades felaktigt till följd av diverse tillkortakommanden i det kinesiska rapporteringssystemet.

Man kan också ställa sig frågande till rimligheten att Kina så kraftigt lyckats sänka antalet omkomna i trafiken under de år som bilismen slagit igenom på allvar i landet. Under samma period som ovan ökade antalet bilar i Kina med 190 procent.

Sedan 2008 finns dock en särskild plan för att motverka olyckor under benämningen National Road Transportation Safety Science & Technology Action Program. Tyngdpunkten ligger på att förebygga och minimera konsekvenser av olyckor samt snabbt kunna tillhandahålla nödhjälpsassistans. Det preventiva arbetet kring trafikolyckor är dock fortfarande institutionellt outvecklat. Den kinesiska regeringens egen thinktank; Development Research Center, har pekat på problem med otydlig ansvarsfördelning och ledning. Det centrala arbetet leds exempelvis inte av Trafikministeriet utan av en avdelning inom Ministry of Public Security, som i övrigt huvudsakligen ansvarar för polisväsendet.

Development Research Center – den kinesiska regeringens tankesmedja – lyfter fram några områden som är eftersatta: efterföljande av trafikregler, stor del av fordonsparken består av fordon med låg säkerhetsnivå samt dåligt utformade vägar (utifrån säkerhetsperspektiv).

Transportfrågor är dock ett av de fyra områden som den svenska ambassaden i Kina pekat ut som fokus för det svenska främjandearbetet i Kina. I ambassadens arbete med transportfrågorna är säkerhet ett av tre fokusområden (tillsammans med miljöhänsyn och effektivitet).

Det sker även annat trafiksäkerhetsarbete i Kina med svensk anknytning. Den 18 december i år invigdes ett särskilt forskningscentrum i Kina med detta fokus. Centret är ett samarbete mellan flera kinesiska och svenska aktörer: Volvo Cars, Volvo Group, Chalmers, Tongji University samt Research Institute of Highways (forskningsinstitut under kinesiska transportministeriet).

2.2 Kina inviger världens första höghastighetsjärnväg i väldigt kallt klimat

För ett tag sedan började Kina testköra vad man menar är världens första höghastighetsjärnväg i kallt, eller till och med väldigt kallt, klimat. I temperaturer på ner till -40°C ska tåget gå i genomsnitt 300 km/h (med kapacitet på 350 km/h) genom de tre nordostligaste provinserna av Kina med ändpunkter i städerna Harbin och Dalian. En särskild utmaning har varit att samtidigt som järnvägen ska klara extrem kyla måste den även klara $+40^{\circ}\text{C}$, vilket är möjligt sommartid. Officiell invigning ska ske innan årsskiftet.

Den 921 km långa sträckan har färdigställts på fyra år. När den har tagits i bruk kommer järnvägen att reducera transporttiden mellan de två städerna från nio till tre och en halv timmar. Vid maxbelastning ska den kunna transportera 7 000 personer i timmen.

Det är uppenbart att Kina ser den nya järnvägslinjen, enligt egen utsago den första höghastighetsjärnvägen som opererar i extremt kalla temperaturer, som ett exempel på att man nu har kommit en bra bit på väg i omvandlingen till ett högteknologiskt land. Järnvägs- och tågsektorn är kanske t.o.m. den enskilda sektor där Kina utvecklats mest under senaste år. (Det kan exempelvis ställas mot fordonsindustrin där man fortfarande ligger en bra bit efter teknikfronten i Japan, USA och Europa.) I en artikel nyligen (National Geographic) beskrevs satsningen på höghastighetsjärnvägen sedan 2007 som "ett ingenjörsmässigt blitzkrieg syftat till att imponera på den kinesiska befolkningen och visa upp landets nya industriella kraft".

Även om det tveklöst förekommit otillåten tekniköverföring från icke-kinesiska företag till kinesiska – genom olaglig kopiering och industrispionage – förefaller Kina även lyckats vidareutveckla delar av den överförda järnvägstekniken. Detta är förvånande med tanke på att järnvägssektorn brukar räknas som en av de mest korrupta, med flera stora skandaler inklusive fängslandet av – på grund av korruption – järnvägsministern, Liu Zhijun.

Korruptionen har även haft konsekvenser för säkerhetsaspekterna i byggandet av höghastighetsjärnvägen, där särskilt billigare material i markförstärkningsarbetet ofta ersatt dyrare men säkrare alternativ (och mellanskillnaden gått till privatpersoner). Även det uppskruvade byggtempot bedöms ha haft en negativ inverkan på säkerheten. Det har också varit en del uppmärksammade olyckor. Hur många är dock svårt att säga då rykten om tågolyckor är betydligt mer frekventa på kinesiska bloggar än vad som bekräftas officiellt.

Trots skandalerna har byggandet av höghastighetsjärnväg fortsatt. Nyligen meddelade ansvarigt ministerium att det fanns 7 800 km höghastighetsjärnväg i Kina. Till 2015 ska detta enligt planerna närmare fördubblas till 15 000 km.

3 Indien

3.1 Indien söker samarbete med europeiska länder för sin transportsektor

Indiens nyttillträde järnvägsminister, CP Joshi, har undertecknat ett avtal (Memorandum of Understanding, MoU) tillsammans med sin österrikiska motpart, ministern för transport, innovation och teknologi, Doris Burse, om ett indiskt-österrikiskt samarbete i frågor som rör järnvägar, väginfrastruktur, och transportteknologi (tunnelteknologi, spårövervakning etc). Österrikiska företag som t.ex. Strabag har sedan tidigare varit involverade i olika järnvägs- och vägprojekt i Indien.¹ Detta avtal följdes senare av en liknande MoU mellan Indian Railways och spanska ADIF vilket omfattar samarbete och informationsutbyte i frågor som rör höghastighetståg samt uppgraderingar och underhåll av befintliga tågsträckor (tunnlar, broar, kraftledningssystem etc). Indian Railways planerar att till 2020 utveckla sex höghastighetskorridorer i Indien och det kan innebära investeringsmöjligheter för internationella tåg tillverkare och underhållsföretag. Utöver ett fördjupat samarbete med Spanien och Österrike har liknande avsiktsförklaringar relaterade till transport och infrastruktur ingåtts även med Belgien och Schweiz.² Indiens regering har tillkännagivit infrastruktursatsningar på vägnätet på upp till 70 miljarder USD de kommande fem åren.³

3.2 Indien satsar på järnvägsforskning

Ett nytt avdelningsöverskridande forskningscentrum för järnvägsforskning har startat vid IIT-Kharagpur i Västbengalen. Målet är att ta fram kunskap och teknologi för att kunna öka hastigheten på tågen, öka maxbelastning (vikt), utveckla bättre material (stål) och att utveckla signalsystemen för bättre säkerhet. Uppdraget kommer från järnvägsministeriet, som har givit det nya initiativet 3 år att komma med resultat.⁴

3.3 Privata investeringar tillåts i Indiens järnvägssektor

Den indiska regeringen fattade i slutet av november beslut om att tillåta privata investeringar i landets järnvägssektor. Principen att tillåta privata investeringar har mötts av protester från fackföreningar som framför allt säger så ogilla tanken att privata företag ska driva och underhålla järnvägar, utöver att stå för själva finansieringen. Det återstår dock att se hur pass omfattande reformen i slutändan blir, då den indiska regeringen först måste utarbeta det regelverk som är tänkt att gälla. Det finns förslag om att privata aktörer nu ska tillåtas finansiera en viss del av järnvägssträckningen ("last-mile connectivity") fram till t.ex. hamnar, gruvor och industrianläggningar, men även helt nya järnvägssträckningar. Att tillåta privata investeringar, t.ex. från försäkringsbolag och pensionsfonder, har setts som en nödvändighet i och med att det saknats statliga medel för

¹ "Transport ministers agree India-Austria rail partnership", tillgänglig på <http://www.rail.co/2012/10/15/transport-ministers-agree-india-austria-rail-partnership/>, publicerad 15 oktober 2012, citerad 2012-11-26

² "India signs rail partnership with Spain", tillgänglig på <http://www.rail.co/2012/11/07/india-signs-rail-partnership-with-spain/>, publicerad 7 november 2012, citerad 2012-11-26

³ "India and Switzerland Discuss Bilateral Cooperation in Transport Sector", tillgänglig på <http://www.orissadiary.com/ShowBusinessNews.asp?id=37163>, publicerad 19 oktober 2012, citerad 2012-11-26

⁴ "IIT Kharagpur helps Indian rail speed up", tillgänglig på http://articles.timesofindia.indiatimes.com/2012-09-13/news/33815902_1_indian-railways-railway-board-iit-kharagpur, publicerad 13 september 2012, citerad 2012-12-12

att finansiera järnvägsunderhåll och utbyggnader av järnvägsnätet.⁵ Centralregeringen har tidigare försökt höja biljettpriserna i ett försök att på så vis få in nödvändigt kapital men har ofta tvingats backa pga. oenighet inom regeringskoalitionen.

3.4 Tunnelbaneprojekt i Bangalore

Industriledare från Bangalore har tillsammans med representanter för Karnatakas delstatsregering mött Indiens finansminister P Chidambaram för att diskutera finansieringen av den planerade tunnelbanan i Bangalore. Projektet som har blivit mycket försenat ses som absolut nödvändigt för att Bangalore, med sina över 8 miljoner invånare, ska komma tillrätta med sina enorma transportproblem. Ännu har inget beslut fattats om hur den återstående finansieringen ska lösas. Indien har sedan tidigare beslutat att bygga tunnelbanesystem i alla indiska städer med mer än 2 miljoner invånare.⁶

3.5 Kapacitetshöjning vid Indiens hamnar ser ut att misslyckas

Den indiska regeringens ambition att under en femårsperiod fördubbla kapaciteten vid landets hamnar ser ut att misslyckas. Byggprojekt som syftade till att bygga ut hamnkapaciteten i delstaterna Tamil Nadu, Maharashtra och Kerala har inte kunnat påbörjas som planerat. I vissa fall har de företag som vunnit upphandlingarna själva dragit sig ur, i andra fall har kontrakten avslutats på hamnmyndigheternas begäran.⁷

3.6 National Electric Mobility Mission Plan 2020

Den 3 september 2012 godkändes National Electric Mobility Mission Plan 2020. NEMMP 2020, är en plan som syftar till att skapa förutsättningar att ha upp till 7 miljoner elektiska och hybridfordon på vägarna 2020, varav hälften beräknas vara tvåhjulingar. Kostnaden beräknas till 230 miljarder rupees (vilket motsvarar knappt 30 miljarder SEK), varav regeringen skjuter till hälften och industrin investerar den andra hälften i utveckling av fordon. Regeringen kommer att stödja efterfrågan, investera i FoU samt bygga upp infrastruktur för laddning.⁸

⁵ "India to allow insurance firms to invest in infrastructure SPVs: minister", tillgänglig på <http://in.reuters.com/article/2012/10/01/india-insurance-idINDEE89006820121001>, publicerad 1 oktober 2012, citerad 2012-11-26

⁶ "India to spend 1 trillion USD on infrastructure in next 5 years", tillgänglig på <http://economictimes.indiatimes.com/news/economy/infrastructure/india-to-spend-1-trillion-on-infrastructure-in-next-5-years/articleshow/17119333.cms>, publicerad 6 november 2012, citerad 2012-11-26

⁷ "India's plan of doubling port capacity a distant dream now", tillgänglig på http://articles.economictimes.indiatimes.com/2012-10-08/news/34322932_1_port-projects-mega-container-vizhinjam-port, publicerad 8 oktober 2012, citerad 2012-11-26

⁸ <http://ens-newswire.com/2012/09/03/india-plans-for-seven-million-evs-and-hybrids-by-2020/> I skrivande stund, 19 september 2012 var plandokumentet ännu inte officiellt tillgänglig.

4 Japan

4.1 Japans infrastrukturprojekt med fokus på tåg- och järnvägar tar fart både i utlandet och hemlandet

Japans nuvarande höghastighetståg, Shinkansen, invigdes år 1964 och kan komma upp i en maxhastighet av 300 km/h. Det tycktes räcka då men nu är det dags att planera för något snabbare kapacitet enligt Central Japan Railway. Ett höghastighetståg som kan komma upp i hastigheter runt 500 km/h planeras börja köras från år 2027 men redan i slutet av 2013 ska tester påbörjas.

Japan har nu även flera pågående järnvägsprojekt runt om i världen. Indonesien och Japan har beslutat om en plan för att bygga infrastruktur för 3 400 miljarder yen (ca 284 miljarder svenska kronor) i Jakarta fram till 2020. Planen innebär främst utveckling av järnväg men även uppbyggande av värmekraftverk och annan infrastruktur. Även Thailand och Japan håller på att utveckla järnvägssamarbeten. Transportministern Yuichiro Hata har skrivit på ett Memorandum of Understanding som innefattar gemensamt utbyte av kunskap om järnvägsprojekt. Thailand planerar att bygga fyra höghastighetsjärnvägslänkar där den första fasen planeras vara färdig 2018 och kosta 400 miljarder thailändska baht (ca 88 miljarder svenska kronor). Genom att skicka ingenjörer och bistå med teknisk kunskap i projektet hoppas Japans regering kunna öka landets infrastrukturexport till Thailand.

Även Venezuela kommer att få uppleva mer japansk järnvägsteknik. Japanska Marubeni Cooperation, Nippon Sharyo Ltd. och Toshiba fick i oktober in en gemensam order på 13 tåg med sammanlagt 52 vagnar som kommer levereras till Venezuelans Railways inom 30 månader.

I oktober skapades även en allians bestående av Central Japan Railway Co., West Japan Railway Co. and Kyushu Railway Co. och Taiwan High Speed Rail Corp. Alliansens mål är att tillsammans marknadsföra Shinkansen för att öka chansen att medverka i utländska höghastighetsjärnvägsprojekt.

Som ett led i detta toppar numera tre japanska storbanker listan över kreditgivning till globala projekt inom infrastrukturutveckling. Bankerna är Mitsubishi UFJ Financial Group Inc., Sumitomo Mitsui Financial Group Inc. och Mizuho Financial Group Inc. som nu leder i utlåning till utlandsprojekt inom infrastruktur såsom resursutvinning och vägbyggen. Japanska banker har ökat denna typ av utlåning på grund av svag efterfrågan på lån i Japan medan europeiska banker har minskat utlåning till utlandet till följd av eurokrisen.

4.2 Fortsatta framsteg för Japans rymdprogram

I början av oktober lyckades astronauter ombord på the International Space Station (ISS) skicka fem mikrosatelliter ut i omloppsbanan. Tre av de fem satelliterna var utvecklade av japanska företag och universitet. De hade transporterats till ISS i juli med hjälp av Japans obemannade fraktskepp Kounotori 3. Satelliterna kommer nu att genomföra ett antal uppdrag. Bland annat kommer de fotografera jorden och även sända morsekod med hjälp av ljusemitterande dioder (elektrisk komponent som enbart leder ström i en riktning). Den här tekniken har utvecklats av Fukuoka Institute of Technology. Efter att ha kretsat kring jorden i 100 dagar kommer satelliterna upplösas då de når atmosfären.

Japans nyutvecklade fastbränslerymdraket, Epsilon kommer att ha sin första uppskjutning från Uchinoura Space Center som ligger i Kyushu, den södra ön i Japan, i augusti eller september nästa år. Epsilon började designas år 2007 och ska ersätta Japans M-5 raket som hade sin sista uppskjutning 2006. Varje Epsilon uppskjutning väntas kosta 47 miljoner dollar (ca 320 miljoner svenska kronor), att jämföras med dess föregångare M-5 raket som kostade 94 miljoner dollar (ca 640 miljoner svenska kronor) per uppskjutning. För att hålla nere kostnaderna planeras Epsilon skjutas upp enbart sju dagar efter att raketen anländer till avfyrningsrampen vilket sparar personal- och overheadkostnader.

Japan har även utökat samarbetet med andra länder när det gäller rymdforskning. Japan och USA planerar nu att starta en bilateral konsultationsgrupp för att förespråka samarbete med rymdprojekt. Från Japan kommer tjänstemän från "Space Strategy Office" att ingå tillsammans med representanter från regeringen. Speciellt ska samarbetet handla om att utnyttja USAs rymdbaserade globala positioneringssystem tillsammans med satellitsystem som är utvecklat av Japan. Samarbetet väntas leda till en förbättring i katastrofförberedelser, analys av miljöpåverkan, och GPS-system i alla typer av fordon.

Den 22-23 oktober besökte Rymdbolagets (SSC) nya VD och även dess Styrelseordförande Japan för att förstärka kontakterna med Japan Aerospace Exploration Agency (JAXA). SSC har de senaste åren blivit allt mer internationellt synligt. Representationskontor öppnades 2008 i Beijing i Kina och är under etablering i Bangkok, Thailand. Vi har även under de senaste åren sett intresset för den japanska marknaden öka, delvis på grund av en rad framgångar i närtid från JAXAs sida. Det handlar inte enbart om rymd – utan även nästa generations passagerarflygplan. JAXA genomförde under 2011 t.ex. i Sverige framgångsrika experiment vad gäller överljudsflygplan med dramatiskt reducerad ljudbang.

5 Sydkorea

5.1 Sydkoreanska regeringen med inhemska företag satsar på infrastrukturprojekt i Indonesien och Myanmar

Indonesien och Sydkorea har överenskommit att öka det ekonomiska samarbetet mellan länderna i form av åtta infrastrukturprojekt som kommer att ledas av konstellationer från Sydkorea. Det totala värdet på projekten uppgår till 50 miljarder amerikanska dollar (ca 340 miljarder svenska kronor).

Bland projekten finns bland annat en bro som binder samman öarna Sumatra med Java samt ett kolkraftverk i den södra delen av Sumatra-provinsen. Sydkorea kommer även att hålla i utvecklingen av CNG (Compressed Natural Gas) i Indonesien.

Detta är inte det enda infrastrukturprojektet i utlandet som Sydkorea är involverat i. Arbeten utförs även i Myanmar och nyligen signerades ett memorandum av Ministry of Land, Transport and Maritime Affairs och Qatar Holding LLC för att skapa en gemensam infrastrukturinvesteringssenheter. Möten ska ske två gånger om året för att diskutera investeringsprojekt. Om ett projekt påvisar potential ska Sydkoreas regering finansiera detta med pengar från dess globala infrastruktur fond tillsammans med Qatar Investment Authority. Sydkorea önskar att exporten av infrastruktur fortsätter att öka och det nya samarbetet med Qatar ses som ett led i denna plan.

5.2 Långvarigt motstånd till bygget av en marin militärbas på ön Jeju

Den sydkoreanska befolkningen på ön Jeju har demonstrerat enträget under ca två års tid angående beslutet om att fortsätta bygget av den marina militärbasen på ön. Delar av ön är klassade som världsarv av UNESCO och Jeju blev dessutom utsett till "Island of peace" år 2006. Protesterna handlar till stor del om att bygget orsakar skador på miljön.

Planen är att militärbasen ska stå klar till 2015 och att det då ska finnas kapacitet till att samtidigt förvara 20 krigsfartyg och två 150 000 tons skepp. Militären ser många möjligheter i den nya basen då de vill kunna skicka ut skepp söder om Sydkorea där en av landets viktigaste handelsrutter finns. Motståndare till projektet oroar sig för att militärbasen kommer att användas av amerikanska trupper. USA har i dagsläget ca 28 500 soldater i Sydkorea.

Beslutet om bygget av militärbasen togs redan 2007 och sen dess har flera olika politiska turer och protester inträffat. Flera hårt kritiserade arrangeringar av demonstranter har även kunnat följas i media. Den långa konflikten påvisar de svårigheter som finns med att bygga en ny militärbas i Asiens fjärde största ekonomi där det finns en tydlig ökning av rättsliga konflikter angående föroreningar och oväsen i anslutning till militärbaser.

Detta har lett till diskussioner om huruvida man ska börja räkna med kostnader för att hantera protester i samband med framtida liknande beslut om militärbyggen.

6 Brasilien

6.1 PAC 2

Tillväxtanalys har i olika omgångar rapporterat om de pågående federala infrastruktursatsningarna i Brasilien samt även försökt belysa deras betydelse för landets tillväxt och konkurrenskraft. Den fråga som uppstår är dock huruvida dessa satsningar på drygt 3 100 miljarder SEK (R\$ 959 miljarder) under perioden 2011-2015, som i huvudsak administreras under 'Programmet för accelererad tillväxt' (PAC 2), är tillräckliga för att modernisera Brasilien och höja landets konkurrenskraft på den internationella marknaden.

Ovanstående frågeställning var nyligen föremål för en längre artikel i tidningen *Valor Econômico*. Där visade man på att en årlig tillväxttakt på 4 procent kräver motsvarande investeringar i infrastruktur på 4 procent av BNP över en längre tid. Vidare pekade man på att med investeringar på mindre än 3 procent, klarar man inte av att möta de avskrivningar på fast kapital.⁹

Detta sätter den brasilianska situationen i ett något annat ljus. Som tidigare meddelats initierades PAC som ett instrument med vilket den federala regeringen skulle bana väg för privata initiativ och investeringar. Under dess första fas (PAC 1) ökade också de offentliga investeringarna i infrastruktur från 1,62 procent av BNP år 2006 till 3,27 procent av BNP år 2010.¹⁰ Sedan dess har dock bilden ändrats och, för första gången sedan 2007, kommer de offentliga investeringarna i år att understiga 2 procent. De sektorer som främst drabbats är elproduktion, telekommunikation, transportsektorn generellt (vägar, järnvägar, hamnar, flygplatser och vattenvägar), samt sanitet och avfallshantering. Med undantag för en kort period under åren 2010-2012 har de privata investeringarna inte motsvarat förväntningarna.¹¹

Situationen är allvarlig. En nyligen genomförd undersökning bland ett antal företag motsvarande 20 procent av den brasilianska ekonomin, visade på att de tillsammans årligen förlorar närmare 275 miljarder SEK (R\$ 83,2 miljarder) pga. av bristande infrastruktur – detta motsvarar i sig hela årsbudgeten för Hälsoministeriet (*Ministério de Saúde*).¹² På samma sätt valde Japan i början av november att köpa 500 miljoner ton majs från USA, trots att det i slutändan blev 12 procent dyrare. Anledningen var helt enkelt att det tog över tre månader (!) innan den brasilianska majsens nådde Japan.¹³ Listan på liknande exempel kan göras lång.

⁹ Frischtak, C., Chateaubriand, V. (2012) *Desenvolvimento e infraestrutura no Brasil*. *Valor Econômico* 24 October. <http://www.valor.com.br/opiniao/2877532/desenvolvimento-e-infraestrutura-no-brasil>, (accessed 24 October, 2012).

¹⁰ *Ministério de Planejamento* (2012) PAC 2. <http://www.pac.gov.br/sobre-o-pac>, (accessed 12 December, 2012).

¹¹ *Durão, M.* (2012) *Investimento em infraestrutura terá o pior desempenho desde início do PAC*. *O Estado de São Paulo* 8 October. <http://economia.estadao.com.br/noticias/economia,investimento-em-infraestrutura-tera-o-pior-desempenho-desde-inicio-do-pac,129737,0.htm>, (accessed 10 October, 2012).

¹² *Bastista, H.G.* (2012) *Empresas perdem R\$ 83 bilhões por ano no país com logística*. *O Globo* 31 October. <http://oglobo.globo.com/economia/empresas-perdem-83-bilhoes-por-ano-no-pais-com-logistica-6595641>, (accessed 31 October, 2012).

¹³ (2012a) *Brasil atrasa entrega e Japão volta a comprar milho dos EUA*. *Valor Econômico* 9 November. <http://www.valor.com.br/empresas/2898214/brasil-atrasa-entrega-e-japao-volta-comprar-milho-dos-eua>, (accessed 9 November, 2012).

6.2 Pågående privatiseringsprogram

Det är också utifrån den ökade insikten att man inte själva klarar av att administrera de omfattande infrastruktursatsningarna, som den federala regeringen under de senaste månaderna inlett ett långtgående privatiseringsprogram inom ett flertal transportsektorer.¹⁴ I ett par av de tidigare kvartalsrapporterna har vi kunnat följa utvecklingen vad gäller flygplatser och järnvägar. I början av december presenterades så en liknande plan för privatiseringen av hamnar.

Just frågan om hamnar är inte bara en av de mest eftersatta, utan också en av de mest kritiska, infrastrukturfrågorna i Brasilien. I den 'nationella plan för hamnlogistik' (*Plano Nacional de Logística Portuária*) som utgjorde en del av beslutsunderlaget, förväntas andelen gods fyrdubblas under perioden fram till år 2030, och därigenom öka kraven på effektivitet och konsistens bland redan existerande hamnar. Parallellt med detta ökar också behovet av ytterligare hamnar, allteftersom nya produktionsmarknader etableras i såväl de centrala som nordliga och nordöstra delarna av landet.

I syfte att möta dessa utmaningar satsar nu den brasilianska regeringen närmare 179 miljarder SEK (R\$ 54,2 miljarder) fram till år 2017 i vad som betraktas som en komplett översyn av landets hamnkapacitet. Det uttalade målet, enligt president Dilma, är att ha samma kapacitet som de bästa hamnarna världen. Detta kommer i praktiken att kräva insatser på alla fronter; nya energisystem, dränering och muddring, ökade vägnät och andra anslutningar, en uppgradering av existerande installationer, nya management system, översyn av skattesystemet, utbildning av personal etc.¹⁵ I första vändan kommer totalt 55 hamnar att öppnas för privata koncessioner som i sig avses löpa på 25 år.¹⁶

Avslutningsvis, kan man även notera att regeringen i det nya lagförslaget även släppte det tidigare kravet på att innehavaren av koncessionen också måste transportera eget gods. Detta innebär i praktiken att driften av en hamn övergår till att bli en särskild, och förhoppningsvis mer professionaliserad, verksamhet.¹⁷

6.3 Nya kriterier för miljölicensiering

Den uppenbara trögheten i att faktiskt genomföra flertalet av dessa stora infrastrukturprojekt har även börjat få konsekvenser på det regulativt-administrativa planet, framför allt vad gäller olika miljötillstånd. Mer konkret leder olika överklaganden och kompletterande miljökonsekvensanalyser regelmässigt till att arbetet fördröjs med flera år.¹⁸ Ett klassiskt exempel på detta är, som tidigare nämnts, dammbygget vid Belo Monte i Amazonas.

¹⁴ Durão, M. (2012) Investimento em infraestrutura terá o pior desempenho desde início do PAC. O Estado de São Paulo 8 October. <http://economia.estadao.com.br/noticias/economia,investimento-em-infraestrutura-tera-o-pior-desempenho-desde-inicio-do-pac,129737,0.htm>, (accessed 10 October, 2012).

¹⁵ Villarverde, J., Otta, L.A. Ibid. Pacote para portos terá redução de tarifas e menos exigências para manobrar navios. 7 November. <http://www.estadao.com.br/noticias/impreso,pacote-para-portos-tera-reducao-de-tarifas-e-menos-exigencias-para-manobrar-navios,-956746,0.htm>, (accessed 7 November, 2012).

¹⁶ Rittner, D., Borges, A., Simão, E., Peres, B. (2012b) Pacote promove abertura ampla a portos privados. Valor Econômico 7 December. <http://www.valor.com.br/brasil/2931840/pacote-promove-abertura-ampla-portos-privados>, (accessed 7 December, 2012).

¹⁷ Rittner, D., Borges, A., Simão, E., Peres, B. (2012a) Pacote libera construção de terminais privativos. Valor Econômico 7 December. <http://www.valor.com.br/brasil/2931800/pacote-libera-construcao-de-terminais-privativos>, (accessed 7 December, 2012).

¹⁸ (2012c) The road forsaken. The Economist 11 August. <http://www.economist.com/node/21560309>, (accessed 15 September, 2012).

I syfte att komma tillrätta med detta genomför regeringen nu ett antal administrativa och procedurella förändringar i processen runt olika tillståndsansökningar. Bland annat försöker man begränsa och tydliggöra olika ansvarsförhållanden, så att inte de huvudsakliga aktörerna, som exempelvis den brasilianska motsvarigheten till Naturvårdsverket, *Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis* (Ibama), skall drunkna i antalet intressegrupper som skall höras. Vidare avser man att lätta på kraven och omfattningen på olika miljökonsekvensanalyser för att på samma sätt snabba på handläggningen.¹⁹

Ovanstående förändringar kan i mångt och mycket vara nödvändiga och behöver inte innebära att olika sociala och miljömässiga värden försakats. Det finns dock anledning att följa processen närmare. Parallellt med detta driver regeringen nämligen också en process, där man helt enkelt försöker omdefiniera ett antal naturskyddsområden i norra Mato Grosso och Amazonas delstat, för att på så sätt bereda väg för ett par nya vattenkraftverk. Om dessa förändringar går igenom kommer såväl naturskyddsområden som indianterritorier att påverkas av de nya installationerna.²⁰ Vi får med all säkerhet anledning att återkomma i frågan.

¹⁹ Borges, A. (2012) *Governo reformula licenciamento ambiental*. *Valor Econômico* 5 November. <http://www.valor.com.br/brasil/2891208/governo-reformula-licenciamento-ambiental>, (accessed 5 November, 2012).

²⁰ (2012b) *Novas usinas na Amazônia exigirão mudança nos limites das unidades*. *Valor Econômico* 22 October. <http://www.valor.com.br/brasil/2873986/novas-usinas-na-amazonia-exigirao-mudanca-nos-limites-das-unidades>, (accessed 22 October, 2012).

7 Frankrike

7.1 Reform av järnvägssektorn

Den 30 oktober presenterade den franska regeringen sin strategi för reformering av järnvägssektorn. De uttalade målsättningarna med strategin är att göra det franska järnvägssystemet mer efterfråge- och behovsstyrt.

Ett uttalat behov från regeringen är att ge järnvägen förutsättningar för långsiktig ekonomisk balans. För närvarande dras de franska järnvägarna med stora skulder, som ökar med cirka 1-1,5 miljarder euro per år. Enligt strategin ska staten inrätta en statlig fond, som bland annat ska stabilisera skulderna och se till att järnvägsprojekt prioriteras utifrån samhällsekonomiska nyttokalkyler. En annan del av strategin är att samla infrastrukturen, som idag är spridd på ett flertal olika aktörer, till en sammanhållen enhet med över 50 000 anställda.