

# **Omvärldsrapport oktober 2012: Infrastruktur och transporter**

- på uppdrag av Näringsdepartementet

USA, Kanada, Kina, Sydkorea, Indien, Japan, Brasilien och Frankrike

Dnr: 2011/102

Denna rapport är ett utdrag av huvudrapporten  
Kvartalsrapport oktober 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](mailto:info@tillvaxtanalys.se)  
[www.tillvaxtanalys.se](http://www.tillvaxtanalys.se)

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

Transport och infrastrukturfrågorna är högprioriterade i de flesta av bevakningsländerna med flera stora satsningar och nya initiativ under kvartalet.

- USA genomför den största federala ökningen någonsin för att finansiera investeringar i infrastruktur
- I Frankrike har en handlingsplan för smarta transportsystem lanserats
- Trots svagare ekonomisk tillväxt i Brasilien fortgår investeringar i infrastruktur med oförändrad styrka. Men detta skall i högre utsträckning än tidigare ske genom privatiseringar och partnerskap mellan näringsliv och offentliga aktörer
- Kinas satsningar på el- och hybridfordon i ett antal utvalda städer kommer nu att omfatta hela landet
- I Indien är planen att 7 miljoner el- och hybridfordon skall finnas på vägarna år 2020
- Fortsatt svag försäljning av elbilar i USA

Stockholm 4 oktober 2012

Enrico Deiacco,  
Chef Innovation och Globala Mötesplatser

## Innehåll

<b>Hänt i världen</b> .....	<b>5</b>
<b>USA</b> .....	<b>7</b>
Transatlantisk flygkonflikt går vidare .....	7
Nytt lagförslag för investeringar i eftersatt infrastruktur .....	8
Nya fordonstandarder för bränsleeffektivitet .....	8
Svag försäljning av elbilar i USA .....	9
Alternativa bränslen och effekten av torkan .....	9
Naturgas även i fordonssektorn .....	10
Beslut i Kalifornien att bygga första delen av USAs nysatsning på höghastighetståg.....	10
<b>Kanada</b> .....	<b>11</b>
Nytt forskningscenter för järnvägsutveckling.....	11
<b>Kina</b> .....	<b>12</b>
Utökad satsning på hybridbussar i Kina.....	12
<b>Indien</b> .....	<b>13</b>
GLTE India Roundtable .....	13
Naturgas som enda tillåtna fordonsbränsle i Gujarat .....	14
National Electric Mobility Mission Plan 2020.....	14
Damnhöjning leder till protester .....	14
<b>Japan</b> .....	<b>16</b>
Japanskt företag exporterar helt stadskoncept till Vietnam.....	16
<b>Sydkorea</b> .....	<b>17</b>
Sydkoreanska företag bygger distributionsanläggning intill Nordkorea.....	17
<b>Brasilien</b> .....	<b>18</b>
Nya koncessioner och privatiseringar .....	18
Dammen i Belo Monte och regional integration .....	19
<b>Frankrike</b> .....	<b>21</b>
Handlingsplan för smarta transportsystem.....	21

## Hänt i världen

Transport och infrastruktur är ett prioriterat område i samtliga länder, även om ambitionsnivå och inriktning skiljer sig åt. I länder med hög inkomstnivå, såsom Sverige och USA fokuserar som regel transport- och infrastrukturpolitik på effektivisering, optimering och underhåll av redan etablerade system. Där inkomstnivån är lägre, och därmed infrastrukturen relativt sett outvecklad läggs av naturliga skäl en större andel av budgeten på nyinvesteringar. Vad tabellen nedan illustrerar är dock att det också finns betydande skillnader mellan länder på snarlik inkomstnivå.

Tabell: Kvaliteten på ländernas infrastruktur, ranking av totalt 142 länder

	Brasilien	Indien	Japan	Kanada	Kina	Korea	USA	Sverige
<b>Övergripande infrastrukturkvalitet</b>	104	86	13	15	69	18	24	11
<b>Vägar</b>	118	85	16	14	54	17	20	23
<b>Järnvägar</b>	91	24	2	15	21	8	20	17
<b>Hamnar</b>	130	82	33	14	56	25	23	11
<b>Infrastruktur för flyg</b>	122	67	50	22	72	28	31	11

Källa: WEF, *The Global Competitiveness Report 2011-2012*

USA har till exempel stora problem med vägar och järnvägar som lider av brist på underhåll. Så mycket som en fjärdedel av landets vägar och broar klassas som undermåliga eller ej längre funktionsdugliga. Totalt är landets ackumulerade investeringsbehov inom 15 kategorier av fysisk infrastruktur enligt *American Association of Civil Engineers* över två biljoner dollar. Japan kämpar också, men baserat på andra utmaningar, med att utveckla infrastrukturen inom de rådande ramarna. Att bygga nya, smarta städer anpassade för en åldrande befolkning, bättre tågförbindelser mellan landets olika delar och infrastruktur för en förändrad energimix är exempel på centrala prioriteringar.

I Indien och Brasilien är problemet inte i första hand bristen på underhåll utan bristen på infrastruktur över huvud taget. Inför nästa femårsperiod avser den indiska regeringen att fördubbla investeringarna i infrastruktur till 1 billion USD<sup>1</sup>. Merparten av detta utgörs av nyinvesteringar. Ibland hävdas att ”av Indiens infrastruktur 2030 kvarstår 80 % att bygga”. Brasilien satsar på samma sätt enorma summor i utbyggnad, av vägar, järnvägar och inte minst energiinfrastruktur, i synnerhet vattendammar, inom ramen för ’Programmet för accelererad tillväxt’ (PAC). Många av de konkreta projekten inom PAC är försenade och präglas av konflikter mellan lokala och nationella intressen; den brasilianska erfarenheten visar således på svårigheterna med att omsätta denna typ av stora strategier i praktiska projekt. Ett allt vanligare sätt att hantera dessa svårigheter, inte bara i Brasilien, är genom så kallad offentlig-privat samverkan, eller PPP.

<sup>1</sup> 1 billion = 10<sup>12</sup> (motsvaras av ”1 trillion” i engelskan)

Under detta kvartal har transport- och infrastrukturfrågan legat särskilt högt på den politiska agendan i flera av de länder som bevakas. Liksom i Sverige har nya förslag på lagstiftning och investeringar i såväl fysik infrastruktur som i FoU lanserats i Frankrike, Indien, Kanada, USA:

- Det franska miljö- och energiministeriet publicerade den 24 september en nationell handlingsplan för smarta transportsystem för perioden 2012-17.
- I juli lyckades Obama-administrationen efter förseningar och långa förhandlingar i kongressen få igenom ett nytt lagstiftningspaket med budget, MAP-21, för vägtransportområdet.<sup>2</sup> Satsningen utgör den största ökning av federal finansiering av infrastruktur genom TIFA som DOT någonsin fått.<sup>3</sup>
- Den 3 september 2012 godkändes i det indiska parlamentet strategin National Electric Mobility Mission Plan 2020, NEMMP 2020, som syftar till att skapa förutsättningar att nå upp till 7 miljoner elektiska och hybridfordon på vägarna till 2020.

Utöver dessa mer övergripande satsningar finns också flera exempel på initiativ inriktade mot mer specifika områden. I Kanada lanserades i september upprättandet av ett nytt forskningscenter för järnvägsutveckling, *the Canadian Rail Research Laboratory*, i Edmonton. Initiativet kommer gemensamt från en grupp av federala myndigheter och University of Alberta.

I Kalifornien beslutades i juli 2012 om att bygget av ett nytt system för höghastighetståg ska påbörjas.<sup>4</sup> Det är dock endast den första delsträckan, 130 miles (209 km) som ännu har beslutats om. Målsättningen är att bygga en linje mellan Los Angeles och San Francisco, ett projekt som beräknas kosta ca \$68 miljarder, en enorm summa för delstaten som brottas med stora skulder och ett budgetunderskott på \$12 miljarder.

Kina, som sedan tidigare annonserat om stora satsningen på el- och hybridfordon i 25 utvalda städer, har nu utvidgat detta till att omfatta hela landet – med särskilt fokus på hybridbussar i kollektivtrafik. Genom subventioner direkt till fordonstillverkare hoppas man därmed kunna få ytterligare 3-5 000 hybridbussar på stadsvägarna runt om i Kina.

Avslutningsvis kan nämnas den transatlantiska konfliktfrågan kring flyget (som Tillväxtnalys skrivit om i tidigare kvartalsrapporter), gällande om amerikanska flygbolag som enligt europeisk lag ska ingå i EUs system för utsläppshandel - EU ETS, som nu har skärpts ytterligare och i viss mån blivit ett slagträ i det kommande presidentvalet. Både i Representanthuset och i Senaten har lagförslag röstats igenom som, om det i slutändan blir en ny lagstiftning, gör EU:s avgifter på amerikanska flygbolag olagliga. Det återstår att se hur EU ställer sig till denna utveckling och vilka handlingsalternativ som står till buds.

<sup>2</sup> Information om den nya väglagstiftningen från Department of Transport: <http://www.fhwa.dot.gov/map21/>

<sup>3</sup> DOT som grundades 1967 fanns inte när byggandet av motorvägsnätet påbörjades på 1950-talet.

<sup>4</sup> [http://www.cahighspeedrail.ca.gov/Business\\_Plan\\_reports.aspx](http://www.cahighspeedrail.ca.gov/Business_Plan_reports.aspx)

## USA

### Transatlantisk flygkonflikt går vidare

Den transatlantiska konfliktfrågan kring flyget som Tillväxtanalys rapporterat om i tidigare kvartalsrapporter, gällande amerikanska flygbolag som enligt europeisk lag ska ingå i EUs system för utsläppshandel - EU ETS, har tagit ett viktigt steg närmare en öppen handelskonflikt.

Politiker i Kongressen har drivit linjen att inkluderingen av det amerikanska flyget i EUs system för utsläppshandel är ett illegalt, unilateralt försök att tjäna pengar på amerikanska flygbolag och ett hot mot jobben i den amerikanska flygindustrin. John Mica, (R-FL) ordförande för Utskottet för Transport och infrastrukturfrågor i Representanthuset har fått igenom ett lagförslag i Representanthuset, *European Union Emissions Trading Scheme Prohibition Act of 2011*, som i korthet rakt av förbjuder amerikanska flygbolag att delta i EU ETS.<sup>5</sup>

Den 22 september kort efter midnatt, under kongressens sista arbetsdag innan valet i november så röstade Senaten enhälligt igenom motsvarande lagförslag som senatören Thune (R-SD) lagt fram. *Thune Bill*, som den också kallats, skiljer sig från lagförslaget i Representanthuset på en viktig punkt då det ger den amerikanska transportministern, nu Ray La Hood, möjlighet (men inte tvingande) att förbjuda de amerikanska flygbolagen att medverka i EU-ETS om han bedömer att det ligger i allmänhetens intresse. Vidare skall staten hålla de amerikanska flygbolagen skadeslösa, dvs. eventuella böter de får från EU ska betalas av staten.<sup>6</sup> Troligtvis skulle detta leda till att någon form av strafftullar på Europeiska flyg till USA skulle införas för att täcka dessa kostnader.

Innan lagförslaget kan skickas till Vita huset för underskrift så att lagen träder i kraft behöver de två lagförslagen från Senaten respektive Representanthuset, antingen jämkas samman till ett kompromissförslag eller så röstar Representanthuset för att stödja Senatens lagförslag. Då arbetet i kongressen nu ligger nere så måste detta ske under tiden mellan valet den 6:e november och den 20 januari 2013 då den nya kongressen tillträder, den så kallade *lame duck session*. Då det finns starkt stöd för lagstiftningen bland de republikaner som kontrollerar Representanthuset så förväntas detta inte försena lagstiftningen ytterligare. Enligt bedömare som EU-delegationen samarbetar med så hade Vita huset kunnat se till att stoppa lagförslaget från att nå en omröstning i Senaten om man så önskat men administrationen är internt kluven i sin inställning till frågan. Politiskt är det i också dagsläget, endast några veckor före valet, riskabelt för Obama att ses främja europeisk lagstiftning över den inhemska flygindustrin.

Lagförslaget kräver att förbudet ses över om något av följande alternativ sker: EU modifierar sitt handelssystem; ICAO (International Civil Aviation Organization), den FN organisation som reglerar det civila flyget kommer fram till en internationell lösning; eller om USA skapar ett eget system för att reglera amerikanska flygutsläpp.

<sup>5</sup> <http://thomas.loc.gov/cgi-bin/bdquery/z?d112:h.r.2594>:

<sup>6</sup> Det finns redan existerande lagstiftning som möjliggör för staten att betala sådana kostnader t.ex. *International Air Transport Fair Competitive Practices Act (IATFPCA)*.

## Nytt lagförslag för investeringar i eftersatt infrastruktur

Transportsektorns infrastruktur har under en längre tid varit ett politikområde satt på undantag i USA. Det enskilt största problemet i USA är att underhållet av landets infrastruktur är gravt eftersatt, t.ex. klassas en fjärdedel av landets vägar och broar som undermåliga eller ej längre funktionsdugliga. Totalt är landets ackumulerade investeringsbehov inom 15 kategorier av fysisk infrastruktur enligt *American Association of Civil Engineers* över två biljoner dollar (eng. trillion).<sup>7</sup>

Administrationen är medveten om problemet och har satsat medel på att börja åtgärda bristerna. I juli lyckades administrationen efter förseningar och långa förhandlingar i kongressen få igenom ett nytt lagstiftningspaket med budget, MAP-21, för vägtransportområdet.<sup>8</sup> Inom ramen för MAP-21 ingår en finansieringsmekanism, *Transportation Infrastructure Finance and Innovation Act* (TIFIA) som tillhandahåller \$1,7 miljarder för de nästa två åren, upp från \$120 miljoner budgetåret 2012, det är den största ökning av federal finansiering av infrastruktur genom TIFA som DOT någonsin fått.<sup>9</sup> Administrationen hävdar att varje dollar från TIFA kan frigöra \$10 för lån vilket man beräknar ska bidra till att säkra finansiering av infrastrukturprojekt för \$50 miljarder. Hittills så har TIFA programmet använt \$9,2 miljarder vilket fungerat som finansiell hävstång för att säkra \$36,4 miljarder av privat och andra former av kapital i finansieringen av 27 större infrastrukturprojekt.<sup>10</sup>

## Nya fordonstandarder för bränsleeffektivitet

Obama-administrationens främsta framgång under den första mandatperioden inom området hållbara transporter är skärpningen av bränsleeffektivitetsstandarder för nya fordon, de så kallade CAFE standards (Corporate Average Fuel Economy). Standarden som infördes på 1970-talet hade inte höjts sen 1990. En kompromisslösning har nåtts mellan National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA); Naturvårdsverket (EPA); delstaten Kalifornien (som har möjligheten att sätta egna standarder); bilfacket UAW och 13 fordonstillverkare.

Ett första steg förhandlat under 2011 för att gradvis öka den genomsnittliga energieffektiviteten i den nytillverkade fordonsflottan av bilar och lätta lastbilar slutade på en effektivitetsökning på 5 procent per år till 35,5 miles/gallon (motsvarande 0,66 liter/mil) fram till 2016. Det andra steget som blev klart under augusti 2012 är att under perioden 2017-2025 skärpa CAFE-standarderna till 54,5 miles/gallon (motsvarande 0,43 liter/mil) närmast en fördubbling av effektiviteten jämfört med dagens nivå.<sup>11</sup> Kopplat till överenskommelsen är även en ny standard för utsläpp av koldioxid; 144 gram CO<sub>2</sub>/mile (89gr/km) för bilar och 203 gram CO<sub>2</sub>/mile (126gr/km) för lätta lastbilar och SUV:ar. En separat reglering från EPA och NHTSA har även skapats för att för första gången reglera tunga fordons utsläpp.<sup>12</sup>

Överenskommelsen har redan fått fordonstillverkarna att undersöka olika nya vägar framåt. Det som diskuteras för bilar är en kombination av viktminskning på fordon, fyra cylindrar

<sup>7</sup> <http://www.infrastructurereportcard.org/report-cards>

<sup>8</sup> Information om den nya väglagstifningen från Department of Transport: <http://www.fhwa.dot.gov/map21/>

<sup>9</sup> DOT som grundades 1967 fanns inte när byggandet av motorvägsnätet påbörjades på 1950-talet.

<sup>10</sup> Karta över de projekt som finansieras med hjälp av TIFA:

[http://www.fhwa.dot.gov/ipd/tifia/projects\\_project\\_profiles/](http://www.fhwa.dot.gov/ipd/tifia/projects_project_profiles/)

<sup>11</sup> <http://fastlane.dot.gov/2012/08/cape-2017-2025.html#.UFIG6LJISSo>

<sup>12</sup> <http://www.nhtsa.gov/fuel-economy>



med turboinjektion istället för 6 cylindrar, fler dieslbilar och olika varianter av elhybridlösningar. Kritiker menar att en högre bensinskatt skulle få samma effekt som striktare CAFE standards men det är inte politiskt genomförbart i dagens USA.

Mitt Romney motsätter sig höjningen av CAFE standarden. I ett tal i Detroit i februari 2012 sa han att de nya reglerna skadar inhemska biltillverkare och ger ett övertag till vissa utländska tillverkare och han utlovade att avveckla CAFE regleringen om han blir vald.<sup>13</sup>

## Svag försäljning av elbilar i USA

Efter en svag start så har försäljningssiffrorna för Chevy Volt, den elbil som General Motors lanserade i början av året med bensindrivna elgenerator för att för länga räckvidden, något förbättrats men GM har fått skruva ner sina prognoser och tidvis stängt ner produktionen. Efter att endast ha sålt 13 497 fordon hittills i år jämfört med den ursprungliga prognosen på 45 000 sålda fordon under 2012 räknade Chevy i augusti i stället med att sälja 20 000 exemplar av Chevy Volt detta år. Då Chevy Volt trots all uppmärksamhet nu ses som något av ett misslyckande så är intresset bland de amerikanska biltillverkarna för fler storsatsningar på alternativ till de traditionella bensindrivna bilarna svagt. Detta trots den federala skatterabatt på \$7 500 (ca 48 000 SEK) som ges till bilköpare som köper en elbil. Skatterabatten ges inte direkt vid inköpet utan fås tillbaka via avdrag i skattedeklarationen.

Försäljningssiffrorna för den helt eldrivna Nissan Leaf ser också svaga ut. Nissan hade talat om att sälja 20 000 bilar i USA under 2012, men hade fram till i augusti endast sålt 4 228 bilar. Toyotas Prius olika hybridmodeller säljer däremot fortsatt bra, och under det första kvartalet 2011 var familjen av de olika Priusmodellerna den tredje mest sålda bilmodellen globalt, efter Toyota Corolla och Ford Focus.<sup>14</sup> Toyota sålde över 21 000 Priusfordon i USA enbart i augusti månad.<sup>15</sup>

## Alternativa bränslen och effekten av torkan

USA är världens största etanolproducent och nästan all amerikansk etanol kommer från majs, mellan 30 och 40 procent av all majs som odlas i USA går till etanolproduktion. I *Energy Independence and Security Act of 2007* sattes en målsättning om att den totala mängden biobränsle för fordon ska öka från 4,7 miljarder US gallons (18 000 000 m<sup>3</sup>) 2007 till 36 miljarder US gallons (140 000 000 m<sup>3</sup>) till 2022. Av dessa volymer ska drygt hälften komma från 2:a generationens biobränslen och inte från majs. För att uppnå detta har EPA tillåtit att inblandningen av etanol i bensinen som säljs kan uppgå till 15 procent från den tidigare maxgränsen på 10 procent.

USA drabbades under sommaren 2012 av den värsta torkan på över 50 år och i juli var 78 procent av majsarealen drabbad av torka, på stora arealer förväntas ingen skörd alls.<sup>16</sup> Som en reaktion på detta så har krav från bönder väckts på att lagen kring inblandning av biobränsle måste mjukas upp detta år. 12 republikanska och 13 demokratiska Senatorer bad i ett brev den 7:e augusti Lisa Jackson, chef för EPA (USAs naturvårdsverk), att kravet på

<sup>13</sup> [http://www.washingtonpost.com/national/health-science/autos-must-average-545-mpg-by-2025-new-epa-standards-are-expected-to-say/2012/08/28/2c47924a-f117-11e1-892d-bc92fee603a7\\_story\\_1.html](http://www.washingtonpost.com/national/health-science/autos-must-average-545-mpg-by-2025-new-epa-standards-are-expected-to-say/2012/08/28/2c47924a-f117-11e1-892d-bc92fee603a7_story_1.html)

<sup>14</sup> <http://www.bloomberg.com/news/2012-05-29/toyota-prius-escapes-niche-to-surge-into-global-top-three.html>

<sup>15</sup> <http://www.digitaltrends.com/cars/nissan-leaf-sales-decline-through-august/>

<sup>16</sup> <http://blogs.usda.gov/2012/07/12/agricultural-weather-and-drought-update-%E2%80%93-71212/>

etanolinblandning i bensinen skulle lättas.<sup>17</sup> Effekten på stigande matpriser är en annan fråga som bekymrar bedömare.<sup>18</sup>

## Naturgas även i fordonssektorn

Som Tillväxtanalys tidigare rapporterat så har USA de senaste åren sett en enorm ökning av mängden inhemsk naturgas vilket skapat dynamik inom energisektorn där äldre kolkraftverk stänger ner till förmån för fler gaseldade kraftverk. Som en följd av denna utveckling står USA inför en situation där priset på naturgas sjunkit avsevärt. Diskussioner pågår gällande att bredda användningen av gasen också till transportsektorn, främst för godsfrakt. Då infrastrukturen för en sådan utveckling ännu inte finns på plats så tvekar dock företag med fordonsflottor att satsa på gasdrivna fordon.

*Clean Energy* är USAs ledande företag för naturgas för transportsektorn, företaget satsar nu stort på att bygga ut ett nätverk av tankningsstationer utspridda längs med USAs större motorvägar, i en första fas planerar man 150 tankstationer för flytande naturgas (LNG), och man förväntar sig att ha 70 av dem klara i 33 olika delstater till årsskiftet 2012/13.<sup>19</sup> Då priset på fossil naturgas är så lågt så är intresset för biogas inom transportsektorn mycket begränsat i USA.

## Beslut i Kalifornien att bygga första delen av USAs nysatsning på höghastighetståg

I USA finns i dagsläget endast ett höghastighetståg, *Amtrak's Acela Express* som trafikerar linjen mellan Boston och Washington med en genomsnittlig hastighet på 135km/h (ungefär likvärdigt med Sveriges X2000). 2009 lanserade Obama-administrationen en långsiktig strategi för hur USA skulle komma igång med att bygga höghastighetståg.<sup>20</sup> Som en del av stimulanspaketet American Recovery and Reinvestment Act (ARRA) så anslog Obama-administrationen \$8 miljarder för att bidra till finansieringen av nya linjer.

Som första delstat beslutade Kalifornien i juli 2012 att påbörja bygget av ett nytt system för höghastighetståg.<sup>21</sup> Det är dock endast den första delsträckan, 130 miles (209 km) som ännu har beslutats om. Målsättningen är att bygga en linje mellan Los Angeles och San Francisco, ett projekt som beräknas kosta ca \$68 miljarder, en enorm summa för delstaten som brottas med stora skulder och ett budgetunderskott på \$12 miljarder. I ett försök att stödja Kaliforniens projekt beslöt Obama-administrationen den 21 september att snabbbehandla miljö- och tillståndsprövningen av den första fasen av Kaliforniens nya järnväg. Snabbbehandlingen ingår i Vita husets initiativ 'We can't Wait' som går ut på att visa handlingskraft trots den politiska låsning som råder i Kongressen.<sup>22</sup> Tack vare den snabba behandlingen så räknar Kalifornien nu med att kunna bryta mark för den nya linjen redan i början av 2013. Även tillstånden för San Franciscos nya färjeterminal ska snabbbehandlas inom ramen för samma initiativ.

<sup>17</sup>

[http://www.tulsaworld.com/business/article.aspx?subjectid=49&articleid=20120826\\_49\\_E1\\_CUTLIN630286#comments](http://www.tulsaworld.com/business/article.aspx?subjectid=49&articleid=20120826_49_E1_CUTLIN630286#comments)

<sup>18</sup> <http://www.economist.com/node/21562912>

<sup>19</sup> <http://www.cleanenergyfuels.com/buildingamerica.html>

<sup>20</sup> <http://www.fra.dot.gov/downloads/rrdev/hsrstrategicplan.pdf>

<sup>21</sup> [http://www.cahighspeedrail.ca.gov/Business\\_Plan\\_reports.aspx](http://www.cahighspeedrail.ca.gov/Business_Plan_reports.aspx)

<sup>22</sup> <http://fastlane.dot.gov/2012/09/southeast-high-speed-rail-moving-further-down-the-track.html#.UGIo6bJITSh>

## Kanada

### Nytt forskningscenter för järnvägsutveckling

I september 2012 lanserades upprättandet av ett nytt forskningscenter för järnvägsutveckling, *the Canadian Rail Research Laboratory*, i Edmonton. Initiativet kommer gemensamt från federala myndigheter, Alberta Innovates - Technology Futures (AITF), the Association of American Railroads (AAR), Canadian Pacific (CP), CN och the University of Alberta.

Centret blir lokaliserat vid University of Alberta och kommer att bedriva specialinriktad teknisk forskning och utbildning med fokus på framtida behov inom den kanadensiska järnvägssektorn. Dess fokusområden berör olika former av markanvändningsrisker, exempelvis jordskred, erosion, landnivåsänkning samt snö- och isförhållanden. Detta är faktorer som påverkar järnvägssystemets säkerhet och effektivitet. Vidare inkluderas studier kring materialutveckling, alternativa bränslen, väderbevakning samt hantering av omfattande systemfel.

Den ekonomiska investeringen delas mellan de drivande aktörerna över en femårsperiod. Sammanlagt investeras över fem miljoner CAD över en femårsperiod, varav cirka en femtedel kommer från den federala myndigheten Transport Canada. Investeringen syftar även till att skapa arbetstillfällen inom järnvägssektorn. Vidare eftersträvar man att genom verksamheten kunna fördjupa samarbete mellan forskare, industri och myndigheter.<sup>23</sup>

---

<sup>23</sup> <http://www.tc.gc.ca/eng/mediaroom/releases-2012-h093e-6851.htm>

## **Kina**

### **Utökad satsning på hybridbussar i Kina**

Den tidigare annonserade satsningen på el- och hybridfordon i 25 städer i landet kommer nu enligt direktiv från den kinesiska regeringen att utvidgas till att omfatta hybridbussar för kollektivtrafik i hela landet. Genom subventioner direkt till fordonstillverkare hoppas man därmed kunna få ytterligare 3-5 000 hybridbussar på stadsvägarna runt om i Kina. Subventionerna kommer variera mellan 8-67 000 USD beroende energieffektivitet och batterityp. För att kunna ta del av subventionerna måste tillverkare erbjuda minst tre års garanti på nyckelkomponenter inklusive batterier och motor.

## Indien

### GLTE India Roundtable

GLTE India Roundtable, anordnades 20-21 september i New Delhi, av Global Leadership and Technology Exchange (GLTE). GLTE är ett partnerskap initierat och koordinerat av konsultfirman Xynteo som syftar till att hjälpa företag att hitta sätt att skapa tillväxt och samtidigt minska sina aktiviteters CO<sub>2</sub>-belastning.<sup>24</sup> I detta partnerskap finns ett antal (huvudsakligen europeiska) företag; till de med svensk koppling hör ABB, Ericsson, Stena, bland övriga märks Shell, Statoil, Eni, Gazprom och indiska Tata.

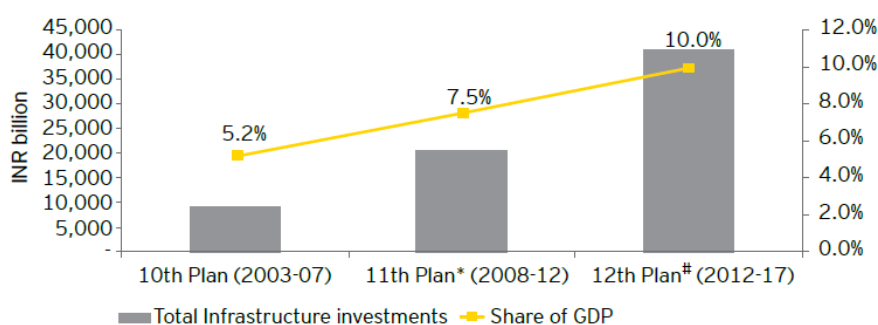
GLTE har startat ett regionalt initiativ för Indien, som kallas India Infrastructure Partnership (IIP).<sup>25</sup> Företagspartners för IIP är DNV, Ericsson, Tata Consultancy Services, Tata Sons och Telenor. Ordförandeskapet för IIP delas mellan Dr Jamshed Irani, fd Executive Director, Tata Sons och Michael Treschow, ordförande för Unilever.

Indiens regering har utlovat en sänkning av Indiens CO<sub>2</sub>-utsläppsnivåer med 20-25 procent från 2005-års nivå till 2020. Syftet med IIP är att samla företagsledare, politiker och representanter för departement och myndigheter för att diskutera och öka förståelsen för vad som krävs för att i privata-offentliga partnerskap bygga infrastruktur som är frikopplad från ökande CO<sub>2</sub>-utsläpp, "low carbon growth".

Huruvida detta kommer att vara möjligt kommer till stor del att bero på hur Indiens infrastruktur tillväxt utvecklas. Strukturen av transportsystem, energiproduktion och distribution samt telekommunikation kommer att ha avgörande betydelse. Inför nästa femårsperiod avser den indiska regeringen att fördubbla investeringarna i infrastruktur till totalt 1 billion USD<sup>26</sup> (200 miljarder per år) eller omkring 10 procent av BNP, se Figur 1. Ibland hävdas att "av Indiens infrastruktur 2030 kvarstår 80 % att bygga".

Figur 1 Indiens ökande investeringar i infrastruktur för 12:e femårsplanen, 2012-17, motsvarar 40 000 miljarder INR ca 1 000 miljarder USD (med en kurs på 40).

#### Infrastructure Investment in India



\* Figure are based on estimation done in 2008-09; # Projected

Source: Mid-term appraisal of Eleventh Five Year Plan and infrastructure funding requirements and its sources over the implementation period of the Twelfth Five Year Plan, Planning Commission.

Källa: Konferensbroschyren från FICCI India Infrastructure Summit 2012, New Delhi, 31 september 2012.

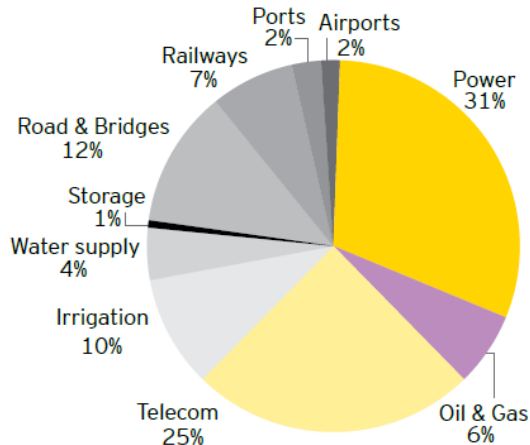
<sup>24</sup> <http://xynteo.com/glte>

<sup>25</sup> <http://xynteo.com/india>

<sup>26</sup> 1 billion = 10<sup>12</sup> (motsvaras av "1 trillion" i engelskan)

Figur 2 Planerad fördelning av infrastrukturinvesteringar under den 12:e femårsplanen 2012-17.

### ▣ Sectoral investment planned in 12th Five Year Plan



Source: Twelfth Five Year Plan approach paper and Planning Commission

Källa: Konferensbroschyren från FICCI India Infrastructure Summit 2012, New Delhi, 31 september 2012.

## Naturgas som enda tillåtna fordonsbränsle i Gujarat

I delstaten Gujarat, i västra Indien, har det krävs domstolsingripande för att genomföra lagförslaget att all (fyrehjuliga) fordon ska drivas av metangas (CNG). På grund av den reglerade marknaden för naturgas har domstolen också beordrat centralregeringen att avsätta nödvändiga kvantiteter naturgas till Gujarats fordonspark. Det ska noteras att merparten av Indiens terminaler för flytande naturgas (LNG) ligger i hamnar i Gujarat.

## National Electric Mobility Mission Plan 2020

Den 3 september 2012 godkändes National Electric Mobility Mission Plan 2020, NEMMP 2020, som är en plan som syftar till att skapa förutsättningar att nå upp till 7 miljoner elektiska och hybridfordon på vägarna till 2020, varav hälften beräknas vara tvåhjulingar. Kostnaden beräknas till 230 miljarder rupies (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.<sup>27</sup>

## Dammhöjning leder till protester

Protester mot höjningen av vattennivån i Omkareshwar Dam har fått mycket uppmärksamhet, då hundratals protesterande människor stått med vatten upp till axlarna i över två veckor. Omkareshwar Dam är en av många dammar i Narmadafloden, som flyter genom Madhya Pradesh och Gujarat i västra Indien. Dammarna används för att producera el och för att förse ett vidsträckt nät av bevattningskanaler i Gujarat med vatten. Sedan slutet av 1980-talet har dambyggena i Narmadafloden dragit till sig mycket kritik, framför allt för brutna löften om ersättningsmark för lokala bönder vars mark exproprierats. I det här fallet avslutades protesterna den 10 september sedan Madhya Pradesh delstatsregering

<sup>27</sup> <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 tillgängligt.

gått med på de protesterande bybornas krav om att få ersättningsmark och att sänka dammens nivå.<sup>28</sup> Den utlovade begränsningen i dammens höjd medför att bevattningspotentialen minskar med 20 000 hektar och kraftkapaciteten minskar med 120 MW jämfört med vad som var planerat (520 MW). Detta fall illustrerar kampen om mark och andra resurser, i det här fallet konflikten mellan de lokalt bosatta människornas levebröd och behovet av energi och vatten för bevattning av grödor.

---

<sup>28</sup> *Indian Express*, 10 september 2012, "Madhya Pradesh CM agrees to reduce Omkareshwar Dam's water level" <http://newindianexpress.com/nation/article604106.ece>

## Japan

### **Japanskt företag exporterar helt stadskoncept till Vietnam**

Det japanska företaget Tokyu Corporation planerar att exportera sitt framgångsrika stadsutvecklingskoncept från Tama Den-en Toshi i Tokyo till Binh Duong-provinsen i Vietnam. Binh Duong ligger ca 30 km norr om Ho Chi Minh City, där det tidigare har legat en gummiträdsodling på de 110 hektar där den nya staden ska byggas. Området är bara en trettiondel så stort som Tama Den-en Toshi, men tillsammans med sin lokala partner planerar Tokyu Corp. att bygga 7 500 lägenheter och villor fram till år 2020. Efter att en djupare förståelse för de lokala behoven har uppnåtts, har företaget vidare för avsikt att utveckla busstransportsystem, stormarknader och varuhus.



## Sydkorea

### **Sydkoreanska företag bygger distributionsanläggning intill Nordkorea**

Den 10 september började POSCO och Hyundai-koncernen bygga en internationell distributionsanläggning i Hunchun, en kinesisk stad som gränsar till Ryssland och Rason Special Economic Zone i Nordkorea. Anläggningen, som kommer att bestå av lager, containergårdar samt insamlings- och leveransanläggningar, förväntas bidra till att främja ekonomi och handel genom sin roll som distributionscentrum för Kinas tre nordöstra provinser.

Området omfattar 1,5 kvadratkilometer och ligger i mitten av en försökszon för internationellt samarbete i Hunchun. Projektet beräknas kosta omkring 1,1 miljarder yuan (ca 1,1 miljarder kr), där POSCO tillhandahåller 80 procent av investeringen medan Hyundai-koncernen står för resterande 20 procent. Marken hyrs i 50 års tid. Den första etappen av byggandet förutses vara klar i slutet av år 2013, och anläggningarna beräknas gå i drift januari år 2014. Den andra och tredje etappen ska vara klara år 2019.

En avgörande framgångsfaktor kommer att vara tillgången till hamnen i Rason, på Nordkoreas östkust, vilken gör det möjligt för varor att transporteras med båt. Både POSCO och Hyundai hyser en förhoppning om minskade kostnader genom tillgången till East Sea via Rason Harbor. Regeringen i Beijing och stora kinesiska företag jobbar dessutom aktivt med att utveckla Rason tillsammans med Nordkorea.

## Brasilien

### Nya koncessioner och privatiseringar

De brasilianska investeringarna i infrastruktur fortgår, trots den ekonomiska nedgången, med oförändrad styrka. Vad som dock blir alltmer tydligt är att den federala regeringen vare sig har de ekonomiska möjligheterna eller den praktiska kompetensen att driva processen själv. Som tidigare rapporterats ligger redan idag den övervägande delen av projekten inom 'Programmet för accelererad tillväxt' (PAC) långt efter tidsplanen. På samma sätt har den federala regeringen inga möjligheter att generera de ekonomiska medel, motsvarande 4-5 procent av BNP, som idealt sett skulle behövas för att lösa Brasiliens infrastrukturproblem.<sup>29</sup>

I syfte att möta några av dessa utmaningar har den brasilianska regeringen under den senaste tiden öppnat en serie av processer, där framför allt delar av transportnätet öppnas för privata koncessioner. Denna strävan mot ett ökat samarbete mellan offentliga och privata aktörer, i form av *public-private-partnership* (PPP), är ingalunda ny, utan har funnits etablerad som lag sedan 2004. Av olika anledningar så har tanken dock aldrig slagit rot ordentligt. Detta försöker man nu ändra på.<sup>30</sup>

Först ut i raden av dessa processer var, som tidigare rapporterats, initiativet att privatisera några av landets största flygplatser; Guarulhos (SP), Galão (RJ), Campinas och Brasília. Detta ansågs som särskilt kritiskt med tanken på det förestående Fotbolls-VM 2014. Nästa steg var därefter den omfattande plan för väg- och järnvägsnätet, *Programa de Investimentos em Logística: Rodovias e Ferrovias*, som lades fram mitten av augusti och nu förväntas generera investeringar för närmare 445 miljarder SEK (BRL 133 miljarder) över de kommande 25 åren.<sup>31</sup> I skrivandes stund förväntas en liknande plan för hamnar och flygplatser vara klar i början av oktober.<sup>32</sup> Mer övergripande sker dessa utförsäljningar genom en omfattande kombination av olika kompletterande incitament, såsom: olika former av lån och skattelättnader, diverse olika projektstöd, möjligheter till forskningsfinansiering etc. Den huvudsakliga delen av dessa pengar kanaliseras i sin tur av den Brasilianska Utvecklingsbanken (BNDES) som i sig omsätter tre gånger mer än Världsbanken.

Så här långt har resultaten varit blandade, och man kan redan nu göra ett antal mer generella observationer. Den första är mer krasst att regeringen inte tycks gå tillräckligt långt i ambitionen att öppna upp för privata aktörer. Detta illustreras inte minst i förhållandet till flygplatser, där intresset från privata aktörer hittills har varit svalt.<sup>33</sup> En annan observation är att några av investeringarna i sig öppnar för ytterligare problem, inte minst vad gäller förutsättningarna att hitta utbildad personal som skall utföra arbetet. Ett exempel är den förestående utvidgningen av järnvägsnätet som förväntas generera 7 100 arbetstillfällen inom ett stort antal sektorer fram till 2014 och därefter ytterligare 3 100 arbeten per år under drygt 20 år. Problemet här är att Brasilien inte har vare sig befintlig

<sup>29</sup> IAQUINTO, K. & MONTEIRO, S. 2012. *Why investment is still tied up. The Brazilian Economy: Economy, Politics and Policy Issues. Fundação Getúlio Vargas.*

<sup>30</sup> *Ibid.* 2

<sup>31</sup> BORGES, A., PERES, B., RITTNER, D., SIMÃO, E. & VILLAVARDE, J. 2012. *Programa de concessões alcança R\$ 133 bilhões, diz Passos. Valor Econômico, 15 August.*

<sup>32</sup> NOGUEIRA, M. *Ibid.* *Concessões de portos e aeroportos ficarão para outubro, diz Figueiredo. 20 September.*

<sup>33</sup> 2012b. *Governo revê novamente modelo para aeroportos. Valor Econômico, 18 September.*

personal eller tillräckligt med utbildningsplatser för att täcka detta behov. En stor del av kunskapen finns istället i privata företag, som exempelvis gruvbolaget Vale, som nu arbetar tillsammans med offentliga institutioner och universitetet för att fylla denna kunskapslucka.<sup>34</sup>

En tredje fråga som blivit allt tydligare är behovet att diskutera de reglerande myndigheternas (*regulatory agency*) roll och förhållande till löpande övervakning och utformning av verksamheten. Här väckte den brasilianska regeringen viss förvåning när man, i samband med presentationen av planen för privatisering för väg- och järnvägsnätet, introducerade *Empresa Brasileira de Logística* (EBL) som en slags huvudman för projektet. Enligt förslaget kommer denna nya enhet att kombinera en reglerande och övervakande funktion med ett aktivt deltagande i projektet. Det spekuleras nu i att en liknande lösning kan komma på tal även för hamnar.<sup>35</sup>

Avslutningsvis, kan man mer generellt konstatera att de kanske främsta hindren mot dessa koncessioner är, å ena sidan, svårigheten att i Brasilien generera tillräckligt förmånliga lån för den här typen av stora långtidsinvesteringar. Å andra sidan framstår de långa handläggningstiderna på olika miljölicenser som att allt större hinder.<sup>36</sup>

## Dammen i Belo Monte och regional integration

I augusti var det så dags för ännu en konflikt i en av det kanske mest omstridda av alla större infrastrukturprojekt i Brasilien, nämligen dammbygget Belo Monte vid floden Xingu i delstaten Pará. Denna gång var det frågetecken runt procedurerna kring tidigare konsultationer av olika indiangrupper som fick en federal domstol att först stoppa allt arbete,<sup>37</sup> innan högsta domstolen därefter gick och beordrade att detsamma skulle återupptas.<sup>38</sup> Det senare beslutet skedde utan tvekan efter påtryckningar från högsta politiska ort, och argumentet var helt enkelt de enorma kostnaderna, drygt 40 miljarder SEK (BRL 12 miljarder) om dagen, för att låta arbetet stå still.<sup>39</sup>

Händelsen är talande för debatten kring Belo Monte. Det står klart att processen runt dammbyggets konsekvenser nu gått så många varv att det enda som finns kvar att tvista om är rent procedurrelaterade frågor. Samtidigt är också de ekonomiska och politiska investeringarna är så stora att ingenting längre kan stoppa projektets genomförande. Belo Monte är redan idag det enskilt största projektet inom 'Programmet för accelererad tillväxt' (PAC), med en total budget på närmare 84 miljarder SEK (BRL 25 miljarder), och dammen beräknas när den står klar ha en kapacitet på 11,233 MW. Det skulle då göra Belo Monte till världens tredje största vattenkraftverk.

Utifrån dessa observationer blir det också mer intressant att lämna den något ensidiga bevakningen av Belo Monte projektet, och istället fråga sig vad den brasilianska regeringen egentligen vill med dammen. Vad är de strategiska avsikterna med projektet? Vad vill man uppnå med detta gigantiska infrastrukturprojekt? Svaren går naturligtvis inte

<sup>34</sup> AMORIM, M. 2012. *Ferrovias abrem 7 mil vagas até 2014 e ressuscitam graduação no setor. O Globo*, 26 August.

<sup>35</sup> 2012a. *Governo avalia criar uma agência portuária federal. O Estado de São Paulo*, 10 September.

<sup>36</sup> 2012e. *The road forsaken. The Economist*.

<sup>37</sup> 2012c. *Justiça determina paralisação das obras de Belo Monte. Folha de São Paulo*, 14 August.

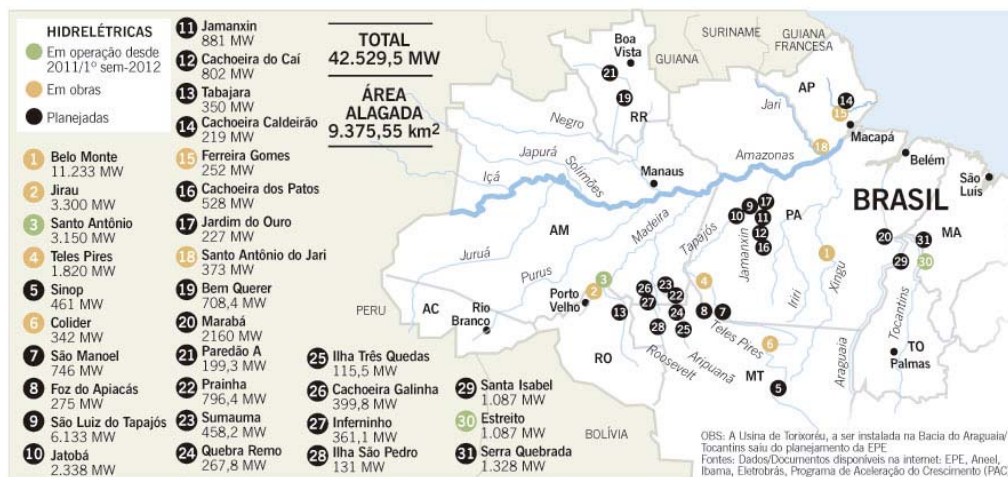
<sup>38</sup> SELIGMAN, F. *Ibid. Presidente do STF permite retomada das obras de Belo Monte. 27 August.*

<sup>39</sup> 2012d. *Paralisação de Belo Monte causa prejuízo diário de R\$ 12 mi, diz consórcio. Folha de São paulo*, 27 August.

att ge inom ramen för denna kvartalsrapport, men det ända kan vara värt att göra några första reflektioner.

En första observation är att dammbygget representerar ett i många avseenden nytt förhållningssätt i brasiliansk utvecklingspolitik, där stora infrastrukturprojekt i allt högre grad fungerar som vektorer för regional utveckling i stort, genom att så tydligt vara kopplade till en rad olika integrerade projekt. I fallet Belo Monte handlar projektet lika mycket om att bygga fysisk infrastruktur, som vägar och bostäder, som att stödja utvecklingen av andra ekonomiska näringar, såsom; jordbruk, fiskodling, och boskapsuppfödning. Detta skiljer Belo Monte från tidigare dammprojekt i regionen, som exempelvis närliggande Tucuruí, men är också allt tydligare en trend i brasiliansk regional utvecklingspolitik i stort.

En annan observation, i anslutning till ovanstående argument, är att liknande satsningar även får en integrerande funktion från ett nationellt – lokalt perspektiv. Ett vanligt problem i en federal, och ännu delvis underutvecklad, stat som Brasilien är att lokala intressen ofta faller bort genom korruption och annan politisk manipulation. Det betyder, rent konkret, att enskilda regioner inom en delstat, istället för att bli notoriskt förfördelade av den egna delstatsregeringen, kan ha större utsikter till utveckling genom att få arbeta direkt mot den federala regeringen, samt andra privata aktörer som vill investera i regionen. Detta får då i någon mening en integrerande funktion också i ett större nationellt perspektiv.



Figur 3: Planerade vattenkraftverk i Amazonas-regionen.

Avslutningsvis kan man konstatera att Belo Monte bara är en av drygt tjugotalet planerade vattenkraft, enbart i Amazonas-regionen, och dammen är följaktligen del av en betydligt större energi-strategisk plan för Brasilien. Den senare har, som antytts redan i tidigare kvartalsrapporter, även andra syften bortom ren energiförsörjning och är, kan man hävda, lika mycket ett medel för sydamerikansk integration. I denna strävan är Brasilien inte ensam. Tvärtom ser man idag en ökad aktivitet också från grannländerna som på samma sätt börja se energi- och infrastruktursatsningar som instrument för regional utveckling. Många av dessa börjar nu också i allt högre grad koordineras också mellan länderna. Detta kan då ske på projektbasis men också i etablerade fora som, exempelvis, *Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana* (IIRSA). Vi får med all säkerhet anledning att återkomma också i denna fråga.

## Frankrike

### Handlingsplan för smarta transportsystem

Det franska miljö- och energiministeriet publicerade den 24 september en nationell handlingsplan för smarta transportsystem för perioden 2012-17. Handlingsplanen är en följd av EU:s ITS-direktiv (2010/40/EU).

Handlingsplanen innehåller åtgärder inom fyra kategorier:

- Mobilitetspolitik
- Informationssystem
- Logistik och stadstrafik
- Innovation och ny teknik

I handlingsplanen uttrycker ministeriet att man ser utvecklingen av smarta transportsystem i de franska och europeiska industriella "ekosystemen" som en viktig tillväxtfaktor för Europas ekonomier.

Handlingsplanen finns att ladda ner på: [http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/4\\_Rapport\\_STI\\_2012\\_-\\_2017\\_VF-1\\_cle56dc27.pdf](http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/4_Rapport_STI_2012_-_2017_VF-1_cle56dc27.pdf)