

Kvartalsrapport nr 2 2013

Infrastruktur och Transport

Omvärldsrapport på uppdrag av Näringsdepartementet

Dnr: 2013/125



Förord

Tillväxtanalys fick i januari 2011 ett stående uppdrag från Näringsdepartementet att kvartalsvis leverera korta omvärldsrapporter där händelser, trender och utvecklingsmönster på och i strategiska marknader och länder lyfts fram i översiktlig form inom följande områden:

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

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

Varje område finns som egen rapport, och sen finns det även en sammansatt rapport sorterad geografiskt. Båda varianterna finns att ladda ner på www.tillvaxtanalys.se/globalutblick. Tveka inte att kontakta oss om ni har eventuella frågor eller önskar ytterligare information kring någon specifik artikel.

Stockholm 2013-06-20

Enrico Deiacco, Avdelningschef Innovation och globala mötesplatser

Innehåll

Hänt i världen	1
Infrastruktur fortsatt viktig drivkraft för tillväxt, men höga kostnader är ett växande problem	1
USA	3
Positiva effekter av skärpta utsläppsregler för bilar, CAFE.....	3
Kina	4
Ökade järnvägsinvesteringar i spåren av kinesiska Järnvägsministeriets nedläggning.....	4
Kina ska utveckla 42 nationella transport-knutpunkter	4
Indien	6
Incitament för ökad flygtrafik.....	6
Regeringen planerar byggandet av två nya hamnar.....	7
Japan	8
Växande behov i Asien och Afrika gör infrastruktur till en viktig japansk exportsektor	8
Sydkorea	10
Infrastruktursatsningar minskar för att kunna finansiera expanderande välfärdssystem	10
Fokuserad insats för att förbättra nedgångna stadsdelar	11
Tyskland	12
Högre tempo i tysk utbyggnad av kraftnät	12
Storbritannien	13
Riksrevisionen kritiserar snabbtågssatsning.....	13

Hänt i världen

Ansvarig för hänt i världen är Martin Flack vid Tillväxtanalys i Stockholm. Tveka inte att kontakta oss om ni har eventuella frågor eller önskar ytterligare information kring någon specifik artikel.

Effektiva och pålitliga transporter, eller brist på desamma, är fortsatt en högt prioriterad fråga runt om i världen. I detta avsnitt lyfts några relevanta händelser fram som pekar både på möjligheter och på utmaningar samt hur dessa hanteras i de länder Tillväxtanalys bevakar. Sammanfattningen är inte heltäckande och för mer information om respektive land hänvisas till huvudtexten.

Infrastruktur fortsatt viktig drivkraft för tillväxt, men höga kostnader är ett växande problem

I Kina har en viktig reformering av transportpolitiken nyligen genomförts, nämligen den tidigare nämnda nedläggningen av Järnvägsministeriet. En viktig, och delvis avsedd, konsekvens av detta är att Peking nu tydligare öppnat för olika former av investeringar i den kinesiska järnvägsbyggnationen. Tidigare kom över 90 procent av investeringarna från Järnvägsministeriet och privata aktörer har varit i det närmaste frånvarande. China Railway Corporation, som övertog byggandet av järnvägsinfrastruktur efter att ministeriet upphört, meddelade för ett tag sedan att under de tre första månaderna av 2013 ökade investeringarna i järnväggsbyggande i Kina 28 procent. Enligt uppgifter är det framförallt de lokala myndigheterna/beslutsfattarna som nu står bakom en stor del av investeringarna.

Järnvägen ses i Kina som en central komponent i att utveckla effektiviteten i transportsystemet som helhet, i synnerhet i att bygga bort vissa flaskhalsar som fördyrar industrins transporter och därmed hindrar landets utvecklingsambitioner. Ytterligare ett led i detta är de nyligen aviserade planerna på att utveckla 42 nationella transporthubbar som ska underlätta intermodala transporter av både gods och personer. Passagerare kommer, enligt regeringens planer och förhoppningar, att kunna resa enkelt genom olika transportmedel genom att bara "föra en kalender, köpa en biljett och betala en gång".

I Japan ser situationen något annorlunda ut. Det nationella transportsystemet är redan ett av de mest effektiva i världen och transportsektorns bidrag till ytterligare tillväxt framöver förväntas främst komma ifrån export av japanska transportlösningar till resten av världen. Detta är en central komponent i premiärminister Shinzo Abes tillväxtstrategi och för att realisera denna genomförs för tillfället en mycket ambitiös handlingsplan som bygger på bilaterala projekt. Projekten är dock ofta finansierade till stor del med japanska statslån, utformade för att ge Japanska företag en språngbräda in på växande marknader. De områden som för tillfället prioriteras är övriga Asien och Afrika. Indien, Myanmar, Mocambique och Kenya är några av de länder som Japan slutat avtal eller aviserat samarbeten med under detta kvartal. Även Europa och USA ses dock som viktiga marknader. I maj slöts som bekant ett avtal om samarbete mellan Sverige och Japan när det gäller järnvägsområdet.

Flygtransporter har varit ett aktuellt område i **Indien** under det gångna kvartalet. Med målsättningen att främja ökat utbyte mellan det stora landets olika delar har regeringen genomfört en rad förändringar i regelverken kring flygtrafiken. Tidigare i år öppnade man upp för utländskt ägande av flygbolag till 49 procent och under andra kvartalet har andra, mer specifika åtgärder aviserats. Till exempel ett system (seat-credit mechanism) där

mindre flygoperatörer, med mindre plan (t.ex. taxiflyg), ges poäng för att flyga mellan mindre trafikerade orter. Dessa poäng ska sedan kunna säljas till de större flygbolagen som därmed kan sägas uppfylla de av regeringen uppställda kraven att möjliggöra flygförbindelser även till mera avlägsna platser. Dessutom diskuteras att ta bort landningsavgifter, parkeringsavgifter och navigeringsavgifter vid småflygplatser, samt att sänka skatten på det flygbränsle som säljs vid dessa flygplatser till endast 4 procent (ska jämföras med en skatt på mellan 4 och 25 procent på andra håll runt om i landet).

Sydkorea har under lång tid investerat kraftigt i transportinfrastruktur och räknas idag som ett modernt land på området. Under andra kvartalet har dock den ny tillträdde regeringen i Seoul aviserat kraftig generella besparingar i de offentliga utgifterna för att balansera landets budget samtidigt som man givit löften om förstärkt socialt välfärdssystem som nu måste finansieras. Målet för området transportinfrastruktur är att minska utgifterna med 71 miljarder kronor under de närmaste fyra åren. Mot bakgrund av detta är det tydligt att man i stort kommer att avstå från nya investeringar i transportinfrastruktur, och fokusera på att underhålla befintliga vägar och järnvägar samt att fullfölja pågående projekt. Dessa åtstramningar kommer sannolikt att bromsa den planerade expansionen av flera vägprojekt liksom förbindelsen med höghastighetståg mellan satellitstäder i Gyeonggi-provinsen och Seoul.

Finansieringsfrågan och kostnader för infrastrukturprojekt är även en central och aktuell fråga i Europa. I **Storbritannien** riktar till exempel den brittiska riksrevisionen (NAO) allvarlig kritik mot ett av de större pågående infrastrukturprojekten, High Speed 2 - ett program för att utveckla ett nät för höghastighetståg mellan London, West Midlands, Manchester och Leeds. Enligt NAO finns det en diskrepans på 3,3 miljarder pund (33,5 miljarder kronor) mellan programmets kostandskalkyl och vad regeringen har budgeterat för programmet. Man kritiserar hur cost/benefit-analyserna genomförts och pekar på felaktigheter både i den analysmodell som tillämpats och i de data som använts i analyserna.

USA

Positiva effekter av skärpta utsläppsregler för bilar, CAFE.

Regelverket CAFE, Corporate Average Fuel Economy Standards, har funnits på plats sedan 1978 men skärptes ordentligt i två steg 2010 och 2012. CAFE fastställs av the National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) och utarbetas i samarbete med Environmental Protection Agency (EPA) som fastställer mätmetoderna för bränsleekonomi i CAFE. 2010 publicerade organisationerna för första gången efter uppmaning från president Obama och med stöd av Clean Air Act gemensamma, koordinerade regler för bränsleekonomi samt även för utsläpp av koldioxid för modellåren 2012 till 2016 i ett program som utarbetades tillsammans med delstaten Kalifornien, biltillverkare och konsumentorganisationer¹. 2012 förlängdes och skärptes regelverket fram till 2025², bland annat för att möjliggöra långsiktig planering och investeringar för bilindustrin. Reglerna innebär att biltillverkarna 2012 i snitt ska uppnå 295 gram CO₂-utsläpp per mile respektive 29,3 miles per gallon i bränsleförbrukning. Nivåerna skärps sedan i steg och ligger 2025 på 163 gram CO₂ och 48,7-49,7 miles per gallon. (Regelverket innebär en samlad bedömning av utsläppen, och man kan vidta förbättringar på flera olika områden, till exempel för luftkonditionering. Om man skulle uppnå reglerna bara genom förbättrad räckvidd skulle det motsvara ca 54,5 miles per gallon.) De skärpta reglerna går hand i hand med markanta förbättringar i fordonsflottan som noterats från ca 2005.

I en rapport från mars 2013³ anger EPA att preliminära siffror för modellåret 2012 visar att bränsleekonomin i jämförelse med 2011 förbättrades med 1,4 miles per gallon och att koldioxidutsläppen sänktes med 24 gram per mile. EPA har beräknat att programmen sammanlagt över perioden 2011-2025 kommer att innebära en minskad oljekonsumtion på 12 miljarder fat, besparingar på 1,7 triljarder dollar och 6 miljarder ton minskade koldioxidutsläpp.

¹ 75 Federal Register 25324, May 7, 2010

² 77 Federal Register 62624, October 15, 2012

³ <http://www.epa.gov/fueleconomy/fetrends/1975-2012/420s13001.pdf>

Kina

Ökade järnvägsinvesteringar i spåren av kinesiska Järnvägsministeriets nedläggning

Som tidigare meddelats i detta forum lades under den tidiga våren det mäktiga men problemtyngda Järnvägsministeriet i Kina ned. Bristande transparens i kombination med maktkoncentration och stora investeringar hade under åren lett fram till omfattande korruption i det kinesiska järnvägsprogrammet.

En förändring i samband med omstruktureringen är att Kina nu tydligare öppnat för privata investeringar i den kinesiska järnvägsbyggnationen. Tidigare hade över 90 procent av investeringarna kommit från Järnvägsministeriet och privata aktörer har närmast utestängts. China Railway Corporation, som övertog byggandet av järnvägsinfrastruktur efter att ministeriet upphört, meddelade för ett tag sedan att under de tre första månaderna av 2013 ökade investeringarna i järnvägsbyggande i Kina 28 procent. Mer intressant är att siffran för de två första månaderna visade på en 20-procentig ökning, men att denna fick en kraftig ytterligare skjuts efter att Järnvägsministeriet lades ned.

Enligt vissa uppgifter är det framförallt de lokala myndigheterna/ beslutsfattarna som nu står bakom en stor del av investeringarna. Genom att emittera obligationer eller utveckla fastigheter efter järnvägssträckningen har man försökt samla in medel till utbyggnad. Exempelvis avser provinsen Guangdong i södra Kina att under 2013 och 2014 påbörja fyra järnvägsprojekt med investeringar på mellan 12 miljarder till 267 miljarder RMB (något mer i SEK). I Xinjiang längst i väster i Kina har den årliga järnvägsbudgeten ökat från 13 miljarder RMB 2012 till närmare 17 miljarder i år.

Ingen förklaring eller analys till de ökade investeringarna har framgått från den kinesiska sidan, men ett rimligt antagande är att man nu från lokalt håll ser minskat ”spill” i form av korruption framför sig, vilket kan ha lett till ökad investeringsvilja. Enligt den nationella planen ska Kina under 2013 investera 520 miljarder RMB i fortsatt byggnation samt färdigställa ytterligare 5 200 km järnväg.

Sveriges officiella aktörer i Kina (Ambassad, konsulat, Business Sweden och Tillväxtanalys) har transportsektorn som ett av fyra främjandefokus för verksamheten i Kina. Som ett led i arbetet med detta kommer en särskild järnvägsdelegation från Sverige att besöka Kina efter sommaren – sannolikt sker detta i september. Representanter från svenska järnvägsrelaterade myndigheter förväntas vid sidan av företag också delta i delegationen.

Kina ska utveckla 42 nationella transport-knutpunkter

Kina har under de senaste åren investerat kraftigt i infrastruktur. Satsningarna kan till stor del förklaras av att den politiska ledningen har tagit fram långsiktiga planer för denna utbyggnad kombinerat med att provinserna (liksom centralmakten) sett infrastruktursatsningar som nödvändiga för att upprätthålla hög ekonomisk tillväxt. (Förbättrad transportinfrastruktur har också otvetydigt varit betydelsefullt för tillverkningsindustrin). Dessutom har det funnits en beredskap och flexibilitet för ”uppblossande” behov: under slutet av 1990-talet möttes exempelvis asienkrisen med stora väginvesteringar för att öka den inhemska efterfrågan. Liknande skedde under finanskrisen för några år sedan.

De samlade transportlösningarna – logistiken – är dock fortfarande underutvecklade i Kina jämfört med USA och Västeuropa. Kostnader relaterade till logistik utgör 2-4 gånger högre andel av en varas pris i Kina jämfört med dessa länder och regioner. Även om transporter inte utgör samma flaskhals för landets utveckling som för ett antal år sedan saknas fortfarande ofta helhetslösningar för transporter av såväl gods som passagerare. Att utveckla särskilda knutpunkter för trafiken har kommit att uppfattas som en effektiv metod för att främja övergripande transporteffektivitet, förbättra trafikutbud och sänka logistikkostnaderna, enligt NDRCs publicerade riktlinjer. Transportminister Yang lovade också att i samband med utvecklandet av knutpunkterna även förbättra de transportrelaterade myndigheternas arbetsstil och försöka ge bättre service.

Ett särskilt uppmärksammat problem under senare tid är att många nya järnvägsstationer, och kanske särskilt stationer för höghastighetstågen, har byggts i storstädernas utkanter med dålig anslutning till övriga transportsystem inklusive lokal kollektivtrafik.

För att komma till rätta med dessa problem har Kina utlovat att fram till slutet av 2015 bygga 42 knutpunkter för transport runt om i landet; minst en i varje kinesisk provins, autonom region eller stad (finns några kinesiska storstäder med provinsstatus: Peking, Tianjin, Shanghai och Chongqing). Knutpunkterna kommer att förläggas till städer som kommer att förvandlas till trafikcentra för att göra överföring mellan flyg, järnväg, buss och fartyg mer praktiskt. Detta enligt en riktlinje som offentliggjordes på kinesiska centralregeringens hemsida för ett tag sedan.

Riktlinjen, som utfärdades av det viktigaste ministeriet; National Development and Reform Commission (NDRC), kräver att myndigheter ansvariga för järnväg, civilflyg och vattentransporter ska inrätta en gemensam mekanism för att rationalisera överföringarna mellan olika transportsätt. Transportminister Yang Chuantang talade i Folkets Dagblad nyligen om att inrätta en "mega-transport-mekanism". Passagerare kommer, enligt regeringens planer och förhoppningar, att kunna resa enkelt genom olika transportmedel genom att bara "föra en kalender, köpa en biljett och betala en gång", enligt riktlinjen. Bortsett från huvudstäderna i fastlandets 31 provinser, autonoma regioner och större städer, finns elva andra städer också på listan över trafikhubbar; inklusive Lianyungang, Xiamen, Dalian och "kolhuvudstaden" Datong i norra Kinas Shanxi-provins.

Indien

Incitament för ökad flygtrafik

I slutet av april offentliggjorde det indiska flygbolaget Jet Airways uppgörelsen med Förenade Arabemiratens Etihad Airways om att sälja en 24-procentig andel till Etihad för ca. USD 379 miljoner (SEK 2,5 miljarder). I och med affären blir Jet Airways det första indiska flygbolag som utnyttjar det av centralregeringen fattade beslutet att tillåta utländskt ägande på högst 49 procent inom landets flygindustri.⁴ Analytiker gör nu gällande att mindre städer (Tier 2 och 3)⁵ runt om i Indien kommer att gynnas av affären eftersom Jet Airways har ambitionen att möjliggöra internationella resor till och från dessa orter via Abu Dhabi, Ethiads hemmabas.⁶

Som Tillväxtnalys tidigare rapporterat försöker den indiska regeringen på olika sätt öka flygtäckningen i landet, dvs. skapa förutsättningar för flygtrafik även till mindre städer och mer avlägsna områden. En annan åtgärd som planeras är införandet av ett system (seat-credit mechanism) där mindre flygoperatörer, med mindre plan (t.ex. taxiflyg), ges poäng för att flyga mellan mindre trafikerade orter. Dessa poäng ska sedan kunna säljas till de större flygbolagen som därmed kan sägas uppfylla de av regeringen uppställda kraven att möjliggöra flygförbindelser även till mera avlägsna platser. Genom att använda sig av dessa mindre aktörers tjänster behöver inte de större flygbolagen själva genomföra för dem olönsamma flygningar med nästintill tomma plan.⁷

Ett alternativ som föreslagits med syftet att öka flygtrafiken till mindre städer är att ge direktsubventioner till flygbolag för att på så vis göra det lönsamt för dem att utföra dessa flygningar.⁸ De föreslagna subventionerna, som beräknas uppgå till INR 4 miljarder (SEK 520 miljoner) årligen ska, om de blir verklighet, finansieras genom att det tas ut en särskilt avgift på ca. INR 50 (SEK 6,50) på alla inrikesflygbiljetter som säljs. Med förslaget skulle samtidigt de nu rådande Route Dispersal Guidelines (RDG), som gör det obligatoriskt för flygbolagen att genomföra en viss mängd flygningar till nordöstra Indien och andra mera avlägsna områden, fasas ut under en två- till treårsperiod. Genom en budgivningsprocess ska regeringen upphandla flygtrafik mellan mindre och större städer där flygbolagen får uppge hur stora subventioner de kräver för att genomföra flygningarna. De bolag som kräver minst subventioner för att genomföra flygningarna vinner upphandlingen är tanken.

Regeringen rapporteras även ha för avsikt att ta bort landningsavgifter, parkeringsavgifter och navigeringsavgifter vid småflygplatser, samt sänka skatten på det flygbränsle som säljs vid dessa flygplatser till endast 4 procent (ska jämföras med en skatt på mellan 4 och 25 procent på andra håll runt om i landet). Mindre städer runt om i Indien anses ha en stor tillväxtpotential och regeringen är därför mån om att öka tillgängligheten.

⁴ <http://timesofindia.indiatimes.com/business/india-business/In-a-first-Jet-Airways-to-sell-24-stake-to-Abu-Dhabis-Etihad-for-Rs-2050-crore/articleshow/19716864.cms>

⁵ Tier 2-städer avser städer med ca 1 miljon invånare, regionala knutpunkter, delstatshuvudstäder etc medan Tier 3-städer är städer med mindre än en miljon invånare.

⁶ <http://www.indianexpress.com/news/smaller-cities-get-global-gateway-in-abu-dhabi/1107677/>

⁷ <http://www.livemint.com/Companies/LmPNUGFlbPdDeUtOpynprM/Govt-plans-seatcredit-trading-mechanism-to-boost-air-connec.html>

⁸ <http://timesofindia.indiatimes.com/business/india-business/Airlines-may-get-direct-subsidy-for-small-town/articleshow/19588847.cms>

Regeringen planerar byggandet av två nya hamnar

Indiens Cabinet Committee on Economic Affairs (CCEA) godkände i april planerna att bygga två nya stora hamnar på landets östkust – en placerad i delstaten West Bengal och den andra i Andhra Pradesh. Kostnaden för att färdigställa hamnarna väntas uppgå till mellan INR 158,2 miljarder⁹ (SEK 20,6 miljarder) och INR 205 miljarder¹⁰ (SEK 26,7 miljarder). Båda hamnarna kommer att ha en kapacitet att hantera omkring 50 miljoner ton gods om året.

Beslutet är betydande och kommer efter flera års planering. Bygget av hamnarna kan också sägas vara en del av Indiens *Look East Policy* som syftar till att stärka handelsförbindelserna mellan Indien och dess grannar i Asien. Den senaste hamnen att byggas som en ”major port” ligger i Ennore i delstaten Tamil Nadu och togs i bruk 2001. I dagsläget finns 12 hamnar av denna storlek vilka kontrolleras av centralregeringen, medan landets 187 mindre hamnar kontrolleras av delstatsregeringar och privata aktörer.

De nu aktuella hamnarna ska byggas enligt en princip som i Indien kallas ”special purpose vehicle” (SPV), med det resultatet att delstaterna väntas äga minst 26 procent av hamnarna och övriga del av centralregeringen. Hamnarna kommer i likhet med hamnen i Ennore också registreras som företag under Indiens Companies Act från 1956 vilket innebär att de ges rätten att själva bestämma sina hamnavgifter. Övriga 11 drivs som stiftelser (i enlighet med Major Port Trusts Act, 1963). Med SPV-modellen kommer själva hamnen ägas av det statskontrollerade företaget, medan själva driften, med lasthantering, läggs ut på en privat aktör.¹¹

Indien har som målsättning att öka kapaciteten vid landets hamnar till 3,13 miljarder ton till år 2020, vilket kan jämföras med 1,16 miljarder ton 2011.

⁹ <http://www.thehindu.com/business/Economy/cabinet-nod-for-two-new-major-ports-in-west-bengal-andhra-pradesh/article4699537.ece>

¹⁰ <http://www.livemint.com/Politics/91O1TyesnXhajrddOc0ZgO/Two-deep-sea-port-projects-on-east-coast-set-to-get-nod.html>

¹¹ <http://www.livemint.com/Politics/91O1TyesnXhajrddOc0ZgO/Two-deep-sea-port-projects-on-east-coast-set-to-get-nod.html>

Japan

Växande behov i Asien och Afrika gör infrastruktur till en viktig japansk exportsektor

Japansk delaktighet i infrastrukturprojekt utomlands har en lång tradition. Projekten utformas ofta så att japansk industri får en stor del av kontraktet för konstruktion, vilket innebär att japanska företag får en viktig språngbräda in på växande marknader. Eftersom ökade exportintäkter är ett måste för att premiärminister Shinzo Abes tillväxtstrategi ska lyckas, använder Abe sig flitigt av denna strategi. Det gäller infrastruktur inte bara på transportområdena, utan även för energi och telekom.

I maj slöts ett avtal om samarbete mellan Sverige och Japan när det gäller järnvägsområdet, och det är bara ett av raden exempel på Japans aktiviteter runt om i världen när det gäller samarbete kring rälsburen trafik. När Indiens premiärminister Manmohan Singh besökte Tokyo nyligen var fortsatt samarbete inom infrastruktur ett av fokusområdena. Under mötet annonserades en förstudie för den planerade höghastighetstågsträckan mellan Mumbai och Ahmedabad, baserad på japansk teknologi. Aktierna i Kawasaki Heavy Industries, en viktig aktör inom Japans höghastighetstågsindustri, steg starkt strax efter detta besked¹². Sedan tidigare betraktas New Delhis tunnelbanesystem, som delvis finansierades av japanskt bistånd, som en framgångssaga när det gäller samarbete mellan de två länderna och i mars i år lanserade Japan ett lån på 4,7 miljarder SEK (71 miljarder JPY) för tunnelbanebygge i Mumbai¹³.

ASEANs medlemsländer är en viktig marknad för Japan. Ett lån på 3,7 miljarder SEK (248 miljarder JPY) till Filipinerna annonserades i mars. Lånet inriktar sig på viktiga infrastrukturprojekt, främst uppgradering av Manilas tunnelbanesystem samt en ny flygplats i Bohol. Återigen förväntas japansk teknologi användas för större delen av projekten.

Abes besök i Myanmar i maj var en del av en större charmoffensiv, som har sitt ursprung i Japans förhoppningar att få ett starkt ekonomiskt fotfäste i landet som kallas Asiens sista marknad. Självklart ger samarbete med landet, precis som med Indien, strategiska möjligheter för Japan som motvikt till Kinas växande inflytande. I januari avskrev Japan skulder för 22 miljarder SEK (326 miljarder JPY), och i maj de resterande 12 miljarderna SEK (176 miljarder JPY) som Myanmar var skyldiga. Dessutom lanserades ett nytt lån på 3,5 miljarder SEK (JPY 51 miljarder) som ska gå till infrastrukturutbyggnad, dels för upprustning av transportsystem i landet, dels för utbyggnad av elproduktion och -distribution¹⁴. Förutom behov av transport- och energisystem är den undermåliga infrastrukturen för (tele-)kommunikation ett hinder för fortsatt utveckling av Myanmar. De japanska telekomjättarna NEC och NTT drar nytta av det nya samarbetet mellan Japan och Myanmar och lanserade ett nytt projekt i maj. I samarbete med det japanska handelshuset Sumitomo ska de två företagen bygga ett fiberoptiskt nätverk som sammanlänkar Myanmars tre största städer, Yangon, Mandalay och Naypyitaw. Projektet kommer öka

¹² <http://e.nikkei.com/e/ac/tnks/Nni20130529D29SS260.htm>

¹³ <http://e.nikkei.com/e/ac/tnks/Nni20130528D2805F02.htm>

¹⁴ <http://abcnews.go.com/International/wireStory/japan-myanmar-504m-loan-forgives-debt-19258993#.UabafLDB8E>

landets uppkopplingshastighet radikalt och är nödvändigt för att ta tillvara tillväxtmöjligheterna i landet¹⁵.

Även Afrikas länder står i fokus för den japanska infrastrukturexporten. I början av juni hölls den femte upplagan av Tokyo International Conference on African Development i Yokohama. Abe lade där fram tankar om att utforma utvecklingsplaner (master plans) för infrastrukturbistånd i 10 afrikanska länder, inklusive Mocambique och Kenya. Det handlar om infrastruktur för hållbara städer och för att hantera trafikinfarkter och avfall, men även energi- och elinfrastruktur. Planerna kommer att bygga på teknik och kunnande utvecklad av japansk industri, och innebär därmed viktiga konkurrensfördelar för Japan i upphandling och genomförande¹⁶

Sammantaget står det klart att Abe är fast besluten att ta tillvara Japans framskjutna position i världen inom infrastruktur för nå målet om tillväxt i hemlandet. Bistånds- och handelspolitik med fokus på sådana projekt är ett medel där Japan på så sätt får tillgång till lukrativa växande marknader.

¹⁵ <http://japandailynews.com/japanese-firms-nec-ntt-to-aid-in-developing-myanmar-telecoms-network-2229280>

¹⁶ <http://e.nikkei.com/e/fr/tnks/Nni20130601D01SS686.htm>

Sydkorea

Infrastruktursatsningar minskar för att kunna finansiera expanderande välfärdssystem

Sedan Sydkoreas snabba industrialisering från 1960-talet och framåt, har relationen mellan landets transportinfrastruktur och dess ekonomi varit en viktig fråga. Ur ett globalt perspektiv är analytiker enliga om att Sydkorea länge har investerat långt över OECD-genomsnittet inom infrastruktur, och sedan 1990-talet anses landets transportinfrastruktur ha kommit upp i nivå med de flesta avancerade länder. Idag rankas infrastrukturen i Sydkorea över genomsnittet jämfört med övriga OECD-länder. Trots detta fanns det innan regeringsskiftet i december ökande samsyn om att ytterligare investeringar kommer att behövas. Enligt tidigare plan skulle staten fram till 2020 behöva spendera ca två biljoner kronor (300 miljarder USD) på utbyggnad av flygplatser, vägar, och järnvägar för att undvika underkapacitet i transportsystemet.

Den nya regeringen i Seol är pressad att balansera landets budget samtidigt som man givit löften om förstärkt socialt välfärdssystem som nu måste finansieras. Finansieringsbehovet för dessa vallöften uppgår till ca 800 miljarder kronor under de närmaste fem åren. Under detta kvartal har regeringen därför signalerat en svepande genomgång av utgifter och subventioner inom regionala infrastrukturprojekt. Specifikt för området transportinfrastruktur är målet att minska utgifterna med 71 miljarder kronor under de närmaste fyra åren.

Minskningen ska ses i relation till den kraftiga expansion av medel för regional utveckling som den tidigare regeringen drev igenom, och som till stor del använts för transportinfrastruktur. Sydkoreas utgifter för regionala projekt ökade trefaldigt under åttaårsperioden mellan 2004 och 2012. Nuvarande regering anser att det finns besparingspotential på grund av ineffektivitet och överlapp i cirka 1000 befintliga regionala projekt. Premiärminister Chung Hong-won har föreslagit att bilda en arbetsgrupp för att hitta sätt att snabbt göra dessa nedskärningar.

Vidare är det tydligt att man i stort kommer att avstå från nya investeringar i transportinfrastruktur, och helt fokusera på att underhålla befintliga vägar och järnvägar och fullfölja pågående projekt. Dessa åtstramningar kommer sannolikt att bromsa den planerade expansionen av flera vägprojekt liksom förbindelsen med höghastighetståg mellan satellitstäder i Gyeonggi-provinsen och Seoul. Detaljer om regeringens budget kommer ytterligare stakats ut i slutet av juni månad. Varje departement måste lämna in sina förslag till budget inför nästa år till finansdepartementet senast den 20 juni.

Utomstående bedömare menar att Sydkorea på det stora hela har lyckats hålla disciplin och återhållsamhet vad gäller vilka projekt man investerar i. Enligt en kommentar under maj av McKinsey Global Institute i Harvard Business Review har Sydkoreas "Public and Private Infrastructure Investment Management Center" sparat 35 procent på sin infrastrukturbudget genom att avvisa 46 procent av de projekt de granskar, jämfört med 3 procent under tidigare år. Här, liksom i Sydkoreas påtalade framgångar i att öka de privata investeringarna i infrastruktur, kan finnas lärdomar för Sverige.

Fokuserad insats för att förbättra nedgångna stadsdelar

Att regionala infrastruktursatsningar kommer gå ner på sparlåga efter regeringsbytet är högst troligt. Dock lanseras under detta kvartal ett nytt urbaniseringsprojekt som länge efterfrågas av allmänheten.

Ministry of Land, Infrastructure and Transport presenterade en plan där tio städer utspridda över landet valts ut för utvecklingsinsatser för att få en mer balanserad tillväxt i Sydkorea. Urvalet inkluderar de städer där motsvarande länsstyrelser har sina säten, samt ytterligare fem större stadsområden: Busan, Daegu, Ulsan, Gwangju och Daejeon. Tanken är att fortsätta utveckla dessa städer som viktiga områden för ekonomisk tillväxt. Departementet kommer att koncentrera insatserna på att stödja de minst utvecklade statsdelarna eller förorterna i varje stad.

Noterbart är att projekten inte rör glesbygdssatsningar, utan snarare miljonstäder med redan befintlig ekonomisk tillväxt som nu ska förstärkas ytterligare för att balansera befolkningscentrat runt Seoul Metropolitan Area. Huvudstaden Seoul inkluderat närliggande Incheon och Gyeonggi-provinsen, är världens näst största storstadsområde med ca 26 miljoner människor – över hälften av Sydkoreas befolkning och BNP.

Tyskland

Högre tempo i tysk utbyggnad av kraftnät

Det tyska förbundsrådet klubbade i början av juni ny lagstiftning som ska förenkla utbyggnaden av kraftnätet.¹⁷ Godkännandet från delstaterna i förbundsrådet är viktigt för att den tyska energiomställningen ska lyckas. Stora mängder vindkraftsel måste föras över från norra Tyskland till industrier längre söderut i landet. Enligt tidigare beräkningar behövs ungefär 3 800 kilometer nya ledningar, men utbyggnaden går alltför långsamt bland annat på grund av sega beslutsprocesser i delstaterna.

Det tyska parlamentet, förbundsdagen, fattade beslut i april. Godkännandet i förbundsrådet innebär att den nya lagstiftningen kan träda i kraft. Det rör sig om en förändring av planlagstiftningen och om en särskild lag för att underlätta nätutbyggnaden. Tempot i arbetet kan därmed höjas.¹⁸

Nu ska nationella Bundesnetzagentur hålla i godkännandeprocessen för nya kraftledningar som går mellan delstater. Tidigare hade den nationella myndigheten bara hand om planläggningen, medan godkännandet låg på delstatsnivå.

Lagen om nätutbyggnad nämner 36 angelägna nya kraftförbindelser som skyndsamt måste byggas ut. En av delstaterna, ekonomiskt starka Nordrhein-Westfalen, kritiserar beslutet och anser att det bör finnas större flexibilitet vad gäller metoderna.

¹⁷ <http://www.bmwi.de/DE/Themen/Energie/Stromnetze/stromnetze-der-zukunft,did=354084.html>

¹⁸ <http://unternehmen-heute.de/news.php?newsid=177552>

Storbritannien

Riksrevisionen kritiserar snabbtågssatsning

I januari 2012 beslutade Department for Transport att genomföra High Speed 2 (HS2), ett program för att utveckla ett nät för höghastighetståg mellan London, West Midlands, Manchester och Leeds. Till stöd för beslutet presenterade departementet ett ”strategic outline business case” med affärsplaner, investeringskalkyler och cost/benefit-analyser.

Den 16 maj 2013 presenterade den brittiska riksrevisionen, National Audit Office (NAO), en första rapport från sin granskning av HS2.¹⁹ I rapporten riktar NAO stark kritik mot programmet, mot såväl hur det motiverats och budgeterats som hur departementet planerat dess genomförande.

Enligt NAO finns det en diskrepans på 3,3 miljarder pund (33,5 miljarder kronor) mellan programmets kostandskalkyl och vad regeringen har budgeterat för programmet. Man kritiserar hur cost/benefit-analyserna genomförts och pekar på felaktigheter både i den analysmodell som tillämpats och i de data som använts i analyserna.

Ett av de skäl som starkast anförts av regeringen för att satsa på HS2 är att minska klyftorna mellan norra och södra Storbritannien. I sin motivering av beslutet att genomföra HS2 har regeringen, enligt NAO, inte utvecklat skälen för varför investeringar i ett nätverk av snabbjärnväg skulle vara det bästa sättet att åstadkomma detta, och på vilket sätt HS2 skulle bidra till en utjämning av ekonomisk tillväxt.

¹⁹ <http://www.nao.org.uk/report/high-speed-2-a-review-of-early-programme-preparation/>