

**Udenrigsøkonomisk perspektivanalyse XI:
Den Asiatiske Infrastruktur Investeringsbank (AIIB) og danske erhvervsinteresser**
Udenrigsministeriet - 8. september 2015

**Formål med analysen:**

Denne analyse kerneformål er at give indsigt i potentialet for dansk erhvervsliv i den nye Asiatiske Infrastruktur Investeringsbank (AIIB). Analysen vil blive justeret i takt med den konkrete tilrettelæggelse af AIIB's aktiviteter og virke.

Sammenfatning af analysens observationer:

- Som grundlag for etableringen af den Asiatiske Investeringsbank (AIIB) vurderes der at være et næsten umætteligt behov for infrastrukturinvesteringer i Asien på op mod 8.000-11.500 mia. USD over de næste 15 år. Det er dog langt fra alle projekter, som er modne til finansiering på kort sigt.
- Konkret forudses de første AIIB projekter at have særlig fokus på transport-, energi- og vandsektorer. Den konkrete pipeline for projekter (2016-2018) vil blive udviklet i løbet af andet halvår af 2015. I de første projekter forudses fra AIIB's side lagt vægt på samfinansiering med andre udviklingsbanker, herunder særligt Asien-banken.
- Den Asiatiske Infrastruktur Investeringsbank (AIIB) er på trods af færdigt forhandlede statutter - og underskrift af ikke mindre end 50 stiftende medlemmer den 29. juni 2015 - endnu kun løst og ganske bredt defineret.
- Finansieringen af Silkevejsprojektet er en vigtig prioritet for Kina i fht. AIIB. Det er en spændende politisk vision og ny tilgang, hvor der dog vurderes at være et godt stykke vej førend der bliver tale om mere konkrete projekter.
- Danske erhvervsinteresser i AIIB vil alt andet lige være stærkest og mest håndgribelige på energi- og transportområdet. Der ses også på lidt længere sigt mulighed for at byde ind med kompetencer på områder som bæredygtige grønne løsninger og urbanisering.
- Fra dansk side arbejdes løbende på, at AIIB's udbudsprocedurer lever op til internationale standarder, herunder krav om fuld gennemsigtighed og vægt på projekters langsigtede levedygtighed ("life cycle"). Kerneprincippet i AIIB's udbud vil være åbne udbud for så vidt angår offentlige projekter, men en mere detaljeret udbudspolitik er endnu ikke vedtaget.
- De danske ambassader i regionen vil følge AIIB's aktiviteter og planer tæt, navnlig for så vidt angår udvikling af projektportefølje og offentlige udbud med mulig betydning for danske virksomheder.

8. september 2015

1. Den Asiatiske infrastruktur Investeringsbank:

Aftalen om oprettelsen af AIIB blev formelt underskrevet i Beijing den 29. juni 2015 af foreløbig 50 stiftende medlemmer. Danmark var sammen med Polen og Sydafrika de eneste ikke-regionale medlemmer, som ikke skrev under ved ceremonien i Beijing, hvilket skyldes det danske regeringskifte. Blandt de regionale medlemmer mangler Kuwait, Malaysia, Filippinerne og Thailand at underskrive. Tidsfristen for underskrift fra dansk side er udgangen af 2015, hvis Danmark skal have status som stiftende medlem af AIIB.

Planen er at Danmark vil underskrive aftalen under et ministerbesøg i Kina i 2015, hvormed Danmark vil tilslutte sig skaren af nære europæiske allierede lande, herunder UK, Tyskland, Frankrig og de nordiske lande, som har bakket op om AIIB som et nyt element i den globale udviklingsarkitektur og som et signal om styrket samarbejde med Asien.

AIIB er etableret på kinesisk initiativ, men er generelt tiltænkt som en bredt favnende regional investerings- og udviklingsbank, som vil skulle leve op til internationale standarder for regionale udviklingsbanker. Visionen for AIIB's tilgang er ifølge Bankens foreløbige forretningsplan sammenfattet med: "Lean, Clean and Green" med vægt på effektivitet og bæredygtighed.

AIIB's aktiviteter vil være finansieret af lån, som er optaget på kommercielle vilkår og garanteret ved bankes egenkapital. AIIB's egenkapital er forudset at være på 100 mia. USD. Kapitalen er fordelt mellem de stiftende medlemmer efter deres BNP i vekselkurser (60 pct.) og købekraftpariteter (40 pct.). Med ca. 30 mia. USD er Kina den største aktionær. Danmarks andel er på 369,5 mio. USD.

Det kinesiske initiativ til etablering af AIIB vurderes at være et element i en generel kinesisk politik, der satser på at skabe tættere og mere internationalt samarbejde samt udbygning af den internationale økonomiske arkitektur. Det er dog ikke tale om en ny eller alternativ form for samarbejde. Derimod må AIIB vurderes at lægge sig meget i forlængelse af de eksisterende finansielle udviklingsinstitutioner – blot med klart udgangspunkt i Asiens behov og interesser.

Formålet med banken er dobbeltsidet: For det første at fremme bæredygtig økonomisk udvikling og styrke sammenhængskraft gennem infrastrukturinvesteringer i Asien, med særlig opmærksomhed på de mindst udviklede medlemslande. For det andet at fremme regionalt samarbejde og partnerskab i tæt samarbejde med andre bi- og multilaterale udviklingsinstitutioner.

Et stiftende medlemskab af AIIB vil have stor betydning for varetagelse af danske politiske og erhvervsøkonomiske interesser i Asien, herunder ikke mindst forholdet til Kina. Bankens fokus på partnerskab med den private sektor ventes at generere store udbudskontrakter og dermed muligheder for europæiske virksomheder.

Medlemskab af banken vil optimere mulighederne for, at danske virksomheder kan komme i betragtning til de kontrakter, der udbydes. Samtidig er et dansk medlemskab af banken et vigtigt signal til de asiatiske lande, herunder Kina, om at man fra dansk side ønsker en tættere tilknytning til Asien. Det vil både kunne anvendes til at påvirke landenes udvikling i positiv retning samt udbrede kendskabet til danske spidskompetencer.

2. Analysen:

Denne analyses kerneformål er at give et foreløbig indtryk af potentialet for dansk erhvervsliv i AIIB. Det er valgt at udarbejde analysen på et tidligt tidspunkt – inden AIIB påbegynder sit operationelle virke – for at have et grundlag for en forventningsafstemning om danske erhvervsinteresser.

Danmark vil i sin fremadrettede indsats over for AIIB generelt lægge vægt på at organisation lever op til høje internationale standarder i forhold til standarder for både udbud og udviklingsformål. Her pågår fortsat forhandlinger om de mere konkrete politikker i AIIB's chefforhandlerkreds, hvor Danmark er repræsenteret gennem Udenrigsministeriet.

3. Behovet for investeringer i infrastruktur i Asien

Der eksisterer endnu ikke en konkret projektportefølje for AIIB. En sådan projektportefølje vil blive udviklet i andet halvår af 2015 gennem dialog mellem AIIB's sekretariat og ikke mindst de regionale medlemmer, hvor projekter potentielt skal gennemføres.

AIIB har dog fremlagt en foreløbig forretningsplan, der dækker opstartsfasen frem til 2018. I denne periode er det forudset at koncentrere sig ”traditionel transport, energi og vand”. For yderligere at lette opstarten overvejes endvidere, at AIIB i de første år kan samfinansiere projekter med andre etablerede udviklingsbanker som Asien-banken (ADB). På et senere tidspunkt forventes bankens projektportefølje at blive udvidet til at omfatte havne, miljøbeskyttelse, byudvikling, logistik, informationsteknologi og telekommunikation, infrastruktur i landområder og udvikling af landbrug.

Den økonomiske begrundelse for at oprette AIIB henføres ofte til en rapport fra den asiatiske udviklingsbank (ADB) fra 2009 med titlen ”*Infrastructure for a Seamless Asia*”, der også eksplicit udgør referencen for den tentative AIIB forretningsplan, som blev fremlagt i juni 2015. Ifølge denne rapport er der i perioden mellem 2010 og 2020 brug for, at der bliver foretaget investeringer i infrastruktur i Asien (med vægt på Sydøstasien og Centralasien) for omkring 8.000 mia. USD, hvoraf ca. 5.400 mia. USD vedrører reelle nye investeringer, medens ca. 2.600 mia. USD vedrører vedligeholdelses- og udskiftningsinvesteringer.

Ud over den betydelige nationale portefølje af infrastrukturprojekter vurderes der at være behov for investeringer i specifikke tværregionale projekter for ca. 290 mia. USD, som vedrører udvikling og vedligeholdelse af infrastruktur i mere end ét regionalt medlemsland.

Af praktiske grunde forventes der i den første fase af AIIB's virke at være mest fokus på nationale projekter, der hurtigere kan modnes og projektudvikles, mens tværregionale projekter vil kræve mere koordination. Foranlediget af den store interesse fra europæiske landes side er der desuden overvejelser om, hvorvidt man på det mellemlange sigte vil etablere en særlig ramme eller udvidelse af mandatet til med andre regioner (Europa eller Afrika).

Billedet af et stigende behov for infrastrukturinvesteringer understreges også af et nyere studie fra HSBC Global Research, som i juni 2014 offentliggjorde et eget og opdateret skøn af beho-

vet for infrastrukturinvesteringer i hele Asien for perioden 2015 til 2030. Dette studie vurderede, at investeringsbehovet var steget med yderligere 3.500 mia. USD til 11.500 mia. USD i fht. opgørelsen fra den Asiatisk Udviklingsbank fra 2009. Investeringer i denne størrelsesorden anses som en forudsætning for at kunne fortsætte Asiens urbanisering, der i de forgangne årtier har været den primære vækstfaktor for de asiatiske økonomier.

Det bør dog bemærkes, at en stor del af de store budgetestimer fra forskellig side for infrastrukturinvesteringer i realiteten er baseret på forholdsvis luftige nationale udviklingsplaner. Der er langt hen af vejen tale om projekter, som endnu ikke er modne til finansiering.

Sektorer

I tabel 1 nedenfor ses det, hvordan de estimerede investeringsbehov er fordelt på forskellige sektorer. Det fremgår at investeringer i energi udgør omkring halvdelen af investeringsbehovet. Derudover er transportsektoren omfattende med et investeringsbehov på 2.500 mia. USD.

Tabel 1: Totale behov for investeringer i infrastruktur i Asien, 2010-2020, mio. USD (2008)			
Sektor	Nye investeringer	Udskiftning, vedligehold	Total
Energi (elektricitet)	3.176.437	912.202	4.088.639
Telekommunikation	325.353	730.304	1.055.657
Mobiltelefoner	181.763	509.151	690.914
Fastnet	143.590	221.153	364.743
Transport	1.761.666	704.457	2.466.123
Lufthavne	6.533	4.728	11.260
Havne	50.275	25.416	75.691
Jernbaner	2.692	35.947	38.639
Veje	1.702.166	638.366	2.340.532
Vand og sanitet	155.493	225.797	381.290
Sanitet	107.925	119.573	227.498
Vand	47.568	106.224	153.792
Total	5.418.949	2.572.760	7.991.709

Kilde: "Infrastructure for a seamless Asia", ADB 2009

Som det fremgår af nedenstående tabel 2 er det kun en meget lille del af de totale investeringer i infrastruktur, der udgøres af regionale projekter. Den Asiatiske Udviklingsbanks vurdering fra 2009 er desuden, at det er urealistisk, at alle de regionale projekter vil blive gennemført inden 2020, så længe der ikke er noget bredt asiatiske institutionelt forum, som er støttet af de regionale lande. Dette skyldes, at der kun er svag opbakning til brede asiatiske initiativer samt at de mindre udviklede lande ikke har adgang til at finansiere projekter på mere lempelige vilkår. Denne vurdering kan etableringen af AIIB være med til at ændre på.

Tabel 2: Indikative regionale investeringsbehov, 2010-2020, mio. USD

Region	Transport	Energi	Total
Asien	177.077	-	177.077
Asiatisk motorvej	43.276	-	43.276
Trans-asiatisk jernbane	82.801	-	82.801
Asiatiske containerhavne	51.000	-	51.000
Øst-central-syd-Asien	-	22.975	22.975
Sydøstasien	5.858	41.444	47.302
GMS	5.858	2.604	8.462
Trans-ASEAN gaspipeline	-	7.000	7.000
BIMP-EAGA	-	100	100
Andet	-	31.740	31.740
Centralasien	21.414	11.131	32.545
CAREC	21.414	10.861	32.275
Andet	-	270	270
Sydasien	293	6.846	7.139
Total	204.642	82.369	287.011

Kilde: "Infrastructure for a seamless Asia", ADB 2009

Tematisk fokus

Det synes givet, at der vil være stort fokus på transport og energi. Det er hertil sandsynligt, at AIIB også vil omfatte projekter inden for vand og sanitet. Der er på dette området overvejelser om der skal etableres en særlig facilitet for urbanisering, som kan dække en bred række af de behov, som den hastige urbanisering i Asien medfører.

Der er angiveligt også undersøgelser i gang af en eventuel særlig fond – inden for eller uden for AIIB – der særligt kan målrettes investeringer i klima- og miljøvenlige løsninger. Man har her studeret den britiske klimafond, og der overvejes tanker om en lignende "Sino-Europe Development Financing Fond" med særligt for klima og miljø.

4. Konkrete infrastrukturinvesteringer – set fra Beijing

Efter Udenrigsministeriets oplysninger foreligger der endnu ikke en konkret oversigt over forventede AIIB projekter. Fra alle sider ventes en åben proces for indkommende forslag. Set fra kinesisk side forventes AIIB overordnet set at bidrage til det såkaldte "One Road One Belt"-initiativ (Silkevejsinitiativet). Der udestår et stort arbejde med at operationalisere og omsætte denne politiske idé og tilgang til mere konkrete projekter. Initiativet omfatter dels en maritim komponent, med en såkaldt maritim rute fra Fujian provinsen i Sydøstkina, via Perleflodsdeltaet, Malakkastrædet og det Indiske Ocean over Kenya til Europa via Suez, og dels en landbaseret komponent fra Xian i Vestkina over Centralasien og Tyrkiet og Moskva til Europa. Udmøntningen heraf må forventes i høj grad at bero på videre drøftelser med de implicerede lande.

Som konkretisering af Silkevejsinitiativet synes Kina for eget nærområde at have defineret seks prioritetsområder i form af såkaldte "økonomiske transportkorridorer". Udvælgelsen af disse beror på det logistiske potentiale, men også en vurdering af den politiske vilje i disse lande til at

fremstille konkrete projektforslag. De seks korridorer omfatter Kina-Mongoliet-Rusland, Euroasiatiske forbindelse til Europa, Centralasien-Vestasien, den Sydøstasiatiske halvø, Bangladesh-Kina-Indien-Myanmar og Kina-Pakistan. Silkevejsprojektet har et naturligt fokus på transport og infrastruktur.

Det er væsentligt at bemærke at en række andre instrumenter end AIIB vil være til rådighed for realiseringen af silkevejsprojektet. Udover AIIB har Kina også etableret en egen fond for Silkevejen, der skal finansiere projekter i Kina og særligt udlandet. Silkevejsfonden forventes at blive på i alt 40 mia. USD og ventes at være fleksibel i sit anvendelsesområde.

Transport

Udbygning af infrastrukturen gennem offentlige investeringer på transportområdet har haft afgørende betydning for Kinas økonomiske udvikling, særligt siden finanskrisen. Kinas Finansministerium har for nyligt estimeret, at der i Kina er behov for investeringer i infrastruktur over de næste syv år svarende til omkring 6,75 billioner USD. Alene i 2015 ventes godkendelse af 300 nye infrastrukturelle projekter til en værdi af omkring 1,1 billioner USD, særligt inden for internationale passager- og godstransportluftveje, samt udbygning af de ovennævnte økonomiske korridorer sammen med en række af nabolandene.

På det maritime område kan projekter både omfatte havne og anden infrastruktur langs de store internationale transportruter, investeringer i de store indenlandske vandveje samt offshore projekter. Inden udgangen af 2015 er målet at udvide havnene i Nordkina via konstruktionen af 440 havnepladser. Derudover er der sat mål om at reformere den kinesiske maritime industri og udvikle den bæredygtige skibsfart.

Energi

Kina har betydelig kapacitet til produktion af el-producerende anlæg, både kulkraftværker, vindmøller, solceller, vandkraftværker og nu også a-kraftværker. Producenterne af disse anlæg har primært været rettet mod det indenlandske kinesiske marked. Men som følge af lavere økonomisk vækst og strukturelle ændringer i den kinesiske økonomi ses der p.t. en markant opbremsning i el-efterspørgslen og dermed også i efterspørgslen efter ny el-produktionskapacitet. Derfor oplever disse industrier problemer med overkapacitet, og det kan derfor ikke udelukkes at presset for øget eksportorientering vil stige i de kommende år. På den baggrund ventes bl.a. indgået en række aftaler om etablering af både vedvarende energiløsninger (særligt vand, men også vind og sol), samt atom- og kulkraft.

På transmissionsområdet kan AIIB omfatte både el, gas og olie forbindelser. Kina har med Rusland indgået principaftaler om to nye gasledninger, hhv. øst og vest om Mongoliet, ligesom der er aftaler med de centralasiatiske lande om ny gasledninger derfra. Det må ventes at infrastrukturen for energitransmission vil være højt prioriteret fra kinesisk side i de kommende år, men formentlig også af samme grund blive søgt finansiering via de bilaterale kanaler pga. de politiske aspekter.

Der er samtidig internt i Kina en omfattende arbejde i gang med etablering af el-produktionscentre med flere forskellige produktionsformer i Vestkina, hvor der er øget tilgængelighed af de relevante naturressourcer. El-produktionen fra disse centre transmittes mod de

store forbrugscentre mod øst ved hjælp af ultra-højspændingsledninger. Disse kinesiske ultra-højspændingsledninger er de første på verdensplan og fra kinesisk side vil der formentlig være interesse i at kommercialisere denne teknologi i og udenfor Kina. Som udgangspunkt er dette system dog defineret lokalt inden for Kinas grænser, men kan kombineres med grænseoverskridende kapacitet, fx transmission af overskydende el til nabolandene.

På off-shore området udbygges både olie- og gasfelter, ligesom der er planlagt en række off-shore vindparker langs Kinas østkyst, og offshore vindparker kan være et vækstområde, omfattet af AIIB, hvis de kinesiske udviklere og myndigheder på sigt får håndteret de barrierer, der indtil videre har bremset denne udvikling

Telekommunikation

Inden for telekommunikation peges særligt på potentiale i udbygning af mobilnetværk. Kinesiske leverandører har opnået betydelig erfaring på området og er internationalt konkurrencedygtige. Der er samtidig internt i Kina ambitiøse planer om en markant opgradering af Kinas egne netværk, for at fremme omstillingen til en internetbaseret økonomi. Der er således annonceret planer om udrulning af 4G netværk i løbet af de kommende år.

5. Danske erhvervsinteresser

Fra dansk side har en række overvejelser været afgørende i valget om at tilslutte sig AIIB som stiftende medlem, herunder interesse i stabilitet, udvikling og samarbejde på det euro-asiatiske kontinent, ligesom Danmark har en interesse i aktivt at medvirke til udviklingen af den internationale finansielle arkitektur. Samtidig skal danske erhvervsinteresser forfølges aktivt.

Danske erhvervsinteresser i AIIB kan generelt inddeles i tre dele: a) direkte interesse i at udføre infrastrukturprojekter som leverandør, b) rådgivningsmuligheder og myndighedssamarbejde, og c) anvendelse af infrastrukturen efterfølgende.

Leverandørinteresser

Omkring projektinteressen er vurderingen i udgangspunkt, at det kun for et fåtal af de konkrete projekter vil være muligt for danske virksomheder at fremsætte konkurrencedygtige tilbud. Det skyldes primært, at der ikke er mange danske virksomheder, der i sig selv har størrelsen og kompetencen til at være ledende for (del-)projekter. Der må desuden ventes at være en betydelig konkurrence fra lokale udbydere, herunder kinesiske, men eksempelvis også fra Korea. På de fleste områder er der endvidere i øjeblikket en betydelig overkapacitet fra de lokale leverandører. Der kan dog være muligheder for firmaer som fx FLS, der allerede er etableret i f.eks. Kina, og som leverer til kinesiskledede projekter, samt Aarsleff, der har erfaring fra udbygning af havne.

På vindområdet findes der generelt et betydeligt potentiale. Der kan her være grund til særligt at fremme offshore projekter, da Kina på dette område - modsat onshore området - endnu ikke har opbygget egen ekspertise. Samtidig kan AIIB vinklen bringes i spil i forlængelse af initiativet for salg af den danske energimodel for onshore vind, hvor der er konkrete drøftelser om re-etablering og opgradering af vindmølleparker.

Rådgivning og myndighedssamarbejde

På flere områder vil der tænkes danske interesse for at medvirke som rådgivere – enten via konsulenthuse med relevant kompetencebase, eller via myndighedssamarbejde, hvor der måtte være dansk interesse heri. En række danske konsulenthuse vil principielt kunne byde ind på særligt energiområdet, samt vedrørende bæredygtig urbanisering. De danske virksomheders seneste erfaringer fra Kina synes dog at pege på, at danske virksomheder ikke har tilstrækkelig størrelse til store asiatiske projekter, ligesom rådgivningsmarkedet generelt er vanskeligt og forventes som del af et større konsortium.

Der kan også være dansk interesser i at koble til det eksisterende myndighedssamarbejde til AIIB projekter, fx vedrørende energinetværk, også for at arbejde for integration og prioritering af vedvarende energikilder. I den forbindelse vurderes det interessant med danske indspil og eventuelt partnerskab om etableringen af en særlig miljøfond tilknyttet AIIB, hvor vedvarende energi og klimavenlige løsninger kan stå centralt.

Anvendelsesinteresser og logistik

De største danske erhvervsinteresser i AIIB findes nok at ligge i anvendelsen af infrastrukturen som offentligt gode. Særligt forbedrede transportfaciliteter vil komme de mange danske investeringer i Kina til gode, og Danmark vil dermed blandt EU-lande alt andet lige stå til at vinde mest ved facilitering af transport og administrative omkostninger.

På logistikområdet har et antal danske operatører endvidere en betydelig markedsandel. Den væsentligste aktør er APM Maersk, der både har joint ventures med en række af de største containerhavne i Kina, samt udfører en meget stor andel af Kinas eksport. På shipping-siden havde Maersk Line i 2012 en markedsandel på 9,7 pct. af Kina-USA-handlen og 20 pct. af Kina-EU-handlen. Derudover opererer Damco mere som et lokalt speditionsfirma. Logistikfirmaer som DSV og Scan Global Logistics har også betydelige netværk i Kina mens shippingfirmaer som Maersk Line, Norden, J. Lauritzen, Clipper Group, Torm og Ultrabulk også er aktive på hver deres områder i Kina.

Samlet set ses øgede infrastrukturinvesteringer at kunne have en positiv effekt for disse virksomheder. Særligt øgede transportmuligheder fra det centrale Kina til havnene i Østkysten må forventes at have en gavnlig indflydelse for på denne forretning. Særligt vil eventuelle skridt mod åbning af de indenlandske vandveje potentielt have en betydning.

6. AIIB's udbud

Der er endnu ikke vedtaget en endelig udbudspolitik i AIIB, der på et detaljeret plan redegør for tilgangen. Det vedtagne aftalegrundlag ("articles of agreement") anfører imidlertid klart, at der lagt op til åbne udbud for offentlige projekter, hvor der ifølge artikel 13.8. vil være: "*No restrictions upon the procurement of goods and services from any country from the proceeds of any financing undertaken in the ordinary or special operations of the Bank*". I klartekst betyder dette, at danske virksomheder vil kunne byde på projekter, der finansieres gennem AIIB.

Som led i forhandlingerne har der været drøftelser om rammerne for AIIB's udbudspolitik, hvor der fra dansk side er blevet arbejdet løbende på, at AIIB's udbudsprocedurer lever op til

internationale standarder, herunder krav om fuld gennemsigtighed og vægt på projekters langsigtede levedygtighed. Konkret er der fra dansk side bl.a. lagt vægt på "life cycle" betragtninger, som både kan være en fordel for projekternes udviklingseffekt og som kan styrke danske virksomheders muligheder for kontrakter.

Overordnet vurderes det, at der er solide udkast til rammedokumenter for AIIB's fremtidige udbudsprocedure, som vil blive drøftet nærmere i chefforhandlerkredsen, og som i sidste ende vil skulle vedtages af AIIB's bestyrelse. Tidspunktet herfor er endnu ikke endelig fastlagt, men det vil være før AIIB behandler sin første portefølje af konkrete projekter.

Ifølge rammedokumenterne vil AIIB's udbud skulle baseres på principper om transparens, 'fit for purpose' og 'value for money' med henblik på at sikre en effektiv implementering og strømning med andre udviklingsbanker. I forhandlingerne har der været bred støtte til øget brug af modtagerlandes egne systemer i den udstrækning de ikke går på kompromis med ovennævnte principper. Det bør bemærkes, at der er forudset betydeligt videre rammer for udbud og indkøb, når der er tale om private, kommercielle projekter.

Forhandlingerne i AIIB om en udbudspolitik bør også ses i sammenhæng med etableringen af politikker for miljømæssige og sociale standarder, hvor høje krav bør afspejles i de konkrete udbud af projekter, hvilket også kan være til fordel for danske virksomheder.

Idet det som princip er forudset, at udbud og indkøb foretages af modtagerne under eget ansvar vil det dog være afgørende for en endelig vurdering af mulighederne for dansk erhvervsliv, hvorledes udbudspolitikken i praksis udmøntes.

7. Konklusion

Etableringen af AIIB har været en åben proces, hvor vi fra dansk side, som følge af Danmarks rolle i Kina, opbyggede "goodwill" og tilmelding til AIIB har et vindue for at samarbejde om at definere fremadrettede prioriteter, som også kan være i dansk erhvervslivs langsigtede interesse.

AIIB virkeområde er endnu kun løst defineret, men det står klart at danske interesser alt andet lige vil være stærkest og mest håndgribelige på hhv. energi- og transportområdet. Dansk fokus bør således være på projekter, hvor dansk erhvervsliv har særlige kompetencer som grønne løsninger og urbanisering. Skal disse spor fremmes vil det formentlig være hensigtsmæssige med tidligere og fremadrettede kontakter baseret på konkrete forslag.

Formålet med nærværende analyse har været at give et første bud på danske erhvervsinteresser i forhold til AIIB. Analysen vil blive justeret i takt med de konkrete forhandlinger og etableringen af en egentlig pipeline. De danske ambassader i regionen vil i andet halvår af 2015 følge dialogen tæt mellem AIIB sekretariatet og de nationale asiatiske myndigheder.

Bilag 1: Landeeksempler – infrastruktur i Indonesien og Pakistan

Indonesien – infrastruktur som kerneprioritet

Indonesien er verdens største øgruppe og strækker sig over mere end 5,000 km fra øst til vest, hvilket gør infrastruktur helt essentielt for at understøtte landets generelle udvikling og økonomiske vækst. Præsident Joko 'Jokowi' Widodo har siden sin indsættelse i oktober 2014 sat infrastrukturudvikling øverst på dagsorden og har i 2015 fordoblet ressourcerne allokeret til infrastruktur ift. 2013 efter en årrække, hvor infrastruktur ikke har været højt prioriteret. Den indonesiske regering har under Præsident Jokowi allokeret US\$1 milliard til infrastruktur, som dog kun forventes at dække ca. 20% af det enorme behov for investeringer på infrastrukturområdet.

Regeringen forventer, at midler fra AIIB kan bruges til at finansiere den allerede udmeldte infrastrukturpakke på 1 mia. USD. Spørgsmålet om, hvordan midlerne fra AIIB helt konkret planlægges anvendt, forbliver dog pt. ubesvaret. Idet man forventer at bruge AIIB-midler til at finansiere allerede udmeldte infrastrukturprojekter kan disse dog fungere som et nyttigt pejlemærke for anvendelsesmulighederne.

Ambassaden oplever i stigende grad efterspørgsel på dansk teknologi og know-how. Generelt forventes det, at danske virksomheder vil kunne bidrage til en række af de kommende infrastrukturprojekter. Ambassaden i Jakarta har gennem Handelsafdelingen kontakt til flere danske virksomheder med kompetencer og interesse indenfor særligt energi og det maritime område. Indonesiske virksomheder og myndigheder har desuden deltaget i to succesfulde State of Green-besøg til Danmark, og der har efterfølgende været stor efterspørgsel på danske teknologier indenfor vand- og affaldshåndtering. Generelt oplever ambassaden derudover i stigende grad en direkte interesse i dansk ekspertise indenfor bæredygtig infrastruktur og grønne energi løsninger.

I forlængelse af myndighedssamarbejdet og den indonesiske deltagelse i 3GF i 2014 er der etableret samarbejde mellem den indonesiske regering og Vestas støttet af Danida. Gennem dette samarbejde skal en Vestas-vindmølle opføres på Sumbaøen i det østlige Indonesien og fungere som demonstrationsprojekt for vedvarende energi. Specifikke områder hvor danske virksomheder ville være af høj direkte relevans inkluderer:

- Kraftværker, både biomasse/affald/biogas og fossile brændstoffer
- Grundvand og "Non-Revenue Water"
- Energieffektivitet og El forsyningsnet.
- Vindenergi og solenergi
- Distriktkølesystemer og på sigt fjernkøling
- Bygningsdesign, systemer og teknologi
- IT-opkoblingssystemer
- Rådgivende ingeniørvirksomhed indenfor infrastruktur i bred forstand

Pakistan – tæt parløb med Kina om infrastruktur

En vurdering af AIIB's mulige fremtidige aktiviteter i Pakistan bør ses i kontekst af det kinesisk-pakistanske forhold, herunder den planlagte kinesisk-pakistanske økonomiske korridor.

Pakistan og Kina har tætte politiske og økonomiske relationer – seneste bekræftet under det kinesiske statsbesøg i Pakistan i april 2015. Kina har betydelige strategiske og økonomiske interesser i Pakistan og overordnet set hilser Pakistan øget samarbejde med Kina velkommen.

Et af resultaterne af statsbesøget var indgåelsen af ”China Pakistan Economic Corridor” (CPEC) som indebærer nye kinesiske investeringer på 46 mia. USD i pakistansk infrastruktur ved udvikling af en 3000 km lang økonomisk korridor over de næste tre år fra Gwadar i Balochistan til Kashgar i Kina. Infrastrukturprojekterne vil fokusere på udviklingen af Gwadar Havnen i Balochistan, energiforsyning, infrastruktur og industrielt samarbejde.

Pakistan har selv afsat 2,5 mia. USD i landets udkast til finanslov for 2015 til investeringer i CPEC projekter. Såfremt Pakistan bidrager med 25 pct. egenkapital og resten bliver finansieret i form af gæld fra Kina, kan der forventes infrastrukturinvesteringer i størrelsesorden af 10 mia. USD allerede i 2015-16. Hvorvidt AIIB vil blive knyttet til CPEC er dog endnu uvist. Ambassadens vurdering er, at det foreløbigt er usandsynligt, at både AIIB og CPEC bliver sat i spil til de samme investeringsprojekter i Pakistan. Denne situation kan dog ændre sig – især hvis der opstår problemer med at få mobiliseret de lovede 46 mia. USD under CPEC. Så kan der i givet fald tænkes at komme et politisk pres fra Pakistan for alternative investeringsmuligheder.

Pakistan har, både indenfor og udenfor CPEC regi behov for projekter som matcher danske kompetencer. Konkret kan vindenergi og spildevandsbehandling fremhæves. CPEC har foreløbigt planer om mindst 250 MW vindprojekter, fordelt på 4 forskellige sites, og en store spildevandsanlæg i Gwadar City, som er et kinesiskfinansierede mega projekt.

Dansk erhvervsliv har erfaringsmæssigt engageret sig i Pakistan i forhold til bl.a. cement, gødningsproduktion, landbrugsmaskiner, shipping, og medicinbranchen. Vestas har fornyligt etableret sig i Pakistan og har opbygget en stor pipeline (1.000 – 2.000 MW) af mulige projekter både til private og offentlige kunder. Udbygning af energiinfrastruktur, især transmissionslinjer som følge af AIIB finansierede projekter kan skabe medvind til Vestas og evt. andre danske vedvarende energivirksomheder, hvor både danske sol- og biomasseløsninger også er på vej ind i Pakistan.

Konsekvenser af AIIB's mulige engagement i Pakistan vil også have udviklingsmæssige og samfundsøkonomiske koblinger til både danske erhvervmæssige og udviklingsmæssige indsatsområder i Pakistan.