

■ ■ ■ Kina etablerer sin egen utviklingsbank for infrastruktur og i Norge er det plutselig blitt allment akseptert at også vi må bygge mer og bedre vei. Når kom vendepunktet?

Vendepunkt



ØKONOMI
HILDE C.
BJØRNLAND

Kriser smitter. Finanskrisen ble global i løpet av uker etter at investeringsbanken Lehman Brothers gikk over ende. Vi fikk en såkalt finansiell smitte, det vil si en liten isolert hendelse i et marked eller land spredte seg som en epidemi til resten av det finansielle systemet i land og regioner som i utgangspunktet hadde en sunn økonomi. Ideen om finansiell smitte oppsto imidlertid allerede på slutten av 1990-tallet, da en valutakrise i Thailand spredte seg i rekordfart til resten av Sørøst-Asia, Russland og Brasil. Selv finansmarkeder i Europa og Nord-Amerika ble påvirket av det som i ettertid ble kalt for Asia-krisen.

Men ideer, adferdsmønstre og produkter kan også spre seg som sosiale epidemier. Tilsynelatende små og uventede hendelser kan få voldsomt omfang. Når dette skjer er vi ved et såkalt «tipping point», ifølge Malcolm Gladwell, forfatteren av boken med samme navn. Men i ettertid er ikke slike vendepunkt helt uventet. Hendelsene kan i stedet bedre bli beskrevet som den siste dråpen som får begeret til å renne over. La meg ta to, om ikke relaterte, så høyst relevante eksempler.

Mandag denne uken kom nyheten om at Kina planlegger å etablere og finansiere en ny utviklingsbank for Asia. Målet er å bygge høyhastighets jernbanenett og moderne motorveier som knytter Kina og Sørøst-Asia til Midtøsten. Og det er ikke småpenger Kina stiller med. Ifølge Financial Times bidrar Kina med 100 milliarder dollar i startkapital.

Det er ikke vanskelig å forstå hvorfor dette skjer. Med en enorm handlekraft har myndighetene i Kina modernisert sitt eget land i rekordfart. De har flyttet millioner av mennesker til nye byer, lagt gamle byer under vann og bygget veier og høyhastighetstog som rette streker gjennom landet. Jeg har



■ **LANGT OM LENGE.** Sist uke ble riksvei 7 mellom Sokna og Ørgenvika åpnet, med pomp og prakt, det vil si snorklipping av samferdselsminister med tilhørende hornorkester (bildet). Det hadde tatt 75 år fra ideen først ble notert til veien sto ferdig. Eller veistrekket på 16,5 kilometer, for å være helt presis. Foto: Anette Skafjeld, NRK

selv hatt gleden av å sitte på ett av disse togene som gikk i 300 kilometer i timen mellom Beijing og Shanghai.

Men handlekraften som de nå viser utad trenger ikke forklares gjennom bruk av diktatorisk makt. Den kan like godt finne sin forklaring i den økte selvtiliten Kina fikk overfor den vestlige verden under finanskrisen. Mens det på slutten av 1990-tallet var sørøstasiatiske land som fikk krishjelp fra Vesten, ble bildet snudd helt på hodet under finanskrisen. Nå ble det Vesten som måtte ha krishjelp fra Verdensbanken, pengfondet og fra land i Sørøst-Asia. Kina ble selve lokomotivet som holdt den globale veksten oppe. Men med frisk kapital ønsket Kina også økt innflytelse over

bistanden. Den innflytelsen har det ikke fått, og danner da heller sin egen utviklingsbank. Rolleskiftet under finanskrisen kan dermed ha blitt selve vendepunktet for Kina som stormakt i verden.

Forrige uke kom det en aldri så liten nyhet også i Norge. Da ble nye riksvei syv mellom Sokna og Ørgenvika åpnet, med pomp og prakt, det vil si snorklipping av samferdselsminister med tilhørende hornorkester. For feires skulle det. Det hadde tross alt tatt 75 år fra ideen først ble notert til veien sto ferdig. Eller veistrekket på 16,5 kilometer, for å være helt presis. Og med en så lang planleggingstid ønsket nok mange å være med på å feire. Planleggerne fra 1970-tallet, konsekvensutredningene fra 1990-tallet, alle høringsinstansen mellom 2004 og 2009 (for kommunene måtte jo bruke ett år hver seg), og til slutt alle kvalitetssikrerne og de som lagde de endelige reguleringsplanene. De eneste som nok ikke var med på festen var dem som bygget veien. De var allerede i gang med et nytt veiprojekt.

For nå er det omsider tempo

i veibyggingen i Norge. I tråd med at det norske folk har gått grundig lei av veisommel. Nå har det plutselig blitt allment akseptert å mene at det norske veisystemet er for dårlig sammenlignet med utlandet og vårt eget behov. Og at endeløs planlegging må unngås. Og tilfeldig eller ei, ved makten sitter for første gang et regjeringsparti som i alle år har hatt som hovedsak at vi må bygge mer vei. Var de bare heldige med timingen, eller er de uttrykk for folks misnøye? Og i så tilfellet, hva var det som fikk det til å tippe over? Kanskje var det når mediene slo stort opp hvordan man faktisk bygger veier i fjellandet Østerrike at siste rest av motargumenter forsvant.

For det er jo litt rart, at Norge er verdensledende når det gjelder å utvinne olje og gass opp til 1000 meters dyp, men ikke har klart å konstruere enestående veier i vårt land. Kanskje vender det nå.

■ Professor Hilde C. Bjørnland, Institutt for samfunnsøkonomi, Handelshøyskolen BI

FLERE INNLEGG
Side 32 – 33



Innlegg
Falsk trygghet

Anne Haabeth Rygg

Elbil og tallmagi

Erik Stavseth

Rop om rotfradrag

Vibeke Hammer Madsen

Vernehensyn viktigst

Erik Kollerud

DN

Epost: debatt@dn.no Telefaks: 22 00 11 10
Hovedinnlegg/kronikk: Maks 4500 tegn
inklusive mellomrom Underinnlegg/replik: Maks 1500 tegn (ca. 250 ord)
Legg ved portrettfoto

■ Alt stoff som leveres til Dagens Næringsliv, må produseres i henhold til Vær varsom-plakaten.
■ Dagens Næringsliv betinger seg retten til å lagre og utgi alt

stoff i avisen i elektronisk form, også gjennom samarbeidspartnere.
■ Redaksjonen forbeholder seg retten til å forkorte innsendte manuskripter.

Debattinnlegg honoreres ikke.
Debattansvarlig:
Anna Werenskjold
tlf. 22 00 10 59
debatt@dn.no