

SIDA
Biståndskontoret, Harare
Mikael Söderbäck

**REHABILITERING AV
BEIRAKORRIDOREN:**

**UNDERLAG FÖR BEREDNING AV
FORTSATT SVENSKT STÖD**

Augusti 1989

(Reviderad 1989-10-08)

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

	<u>Sida</u>
1. SYFTE OCH SAMMANFATTNING	1
2. BAKGRUND	2
3. BEIRAPROGRAMMETS MÅL, NUVARANDE OMFATTNING OCH FINANSIERING	
3.1 Mål och fasindelning	3
3.2 Viktigare delprojekt	4
3.3 Programmetts kostnads- och finansieringsläge	5
4. RESULTAT OCH ERFARENHETER AV HITTILLS- VARANDE INSATSER I BEIRAKORRIDOREN	5
4.1 Konkreta resultat	6
4.2 Ledning och samordning av Beiraprogrammet	8
4.3 Kommentarer till hittillsvarande svenska insatser	9
5. PROGNOSE FÖR UTVECKLINGEN AV GODS- TRANSPORTERNA I ETT REGIONALT PERSPEKTIV	
5.1 Prognosteknik	11
5.2 Totala godsströmmar av intresse för Beirakorridoren	12
5.3 Vilka faktorer påverkar valet av transportväg?	13
5.4 Prognoser för godsflöden genom Beirakorridoren	18
6. MÅL- OCH PROBLEMANALYS	
6.1 Frågeställningar	19
6.2 Är kapacitetsmålen realistiska?	20
6.3 Samhällsekonomisk effektivitet	21

6.4	Finns risk för överinvesteringar i Beira transportsystem?	23
6.5	Regionala fördelningseffekter	25
6.6	Finansiella effekter av Beiraprogrammet	26
6.7	Hur skall Beirakorridorens andel av regionens godstrafik kunna ökas?	28
6.8	Kunskapsöverföring och institutionsbyggande	30
6.9	Teknikval	32
6.10	Sociala effekter	33
6.11	Organisationsfrågor	34
7.	FÖRSLAG TILL KRITERIER FÖR VAL AV FORTSATT SVENSKA INSATSER	34

BILAGOR

1. Förteckning över svenska insatser i Beirakorridoren
2. Karta över södra Afrika

3 October, 1989

UNDERLAG FÖR BEREDNING AV FORTSATT SVENSKT STÖD
TILL BEIRAKORRIDORENS REHABILITERING1. Syfte och sammanfattning

I enlighet med hittillsvarande praxis har separata insatspromemior redovisats av SIDA för var och en av de åtta olika insatser som fram till idag avtalats i Beirakorridoren. Denna promemoria syftar till att ge underlag för en samlad idéberedning av flera olika nya insatser i korridoren. Förutom att antalet beslutstillfällen därigenom kan minskas, bör bättre överblick kunna ges över de totala planerade engagemangen i korridoren och större möjligheter öppnas att i samlad form diskutera strategier för det fortsatta stödet. I promemorian redovisas förslag till kriterier för val och utformning av nya insatser. Någon närmare beskrivning ges däremot inte i detta sammanhang av de insatser som är aktuella för beredning.

Promemorian beskriver utvecklingen av det program för rehabilitering av Beirakorridoren som inleddes 1986. Genom de insatser som hittills genomförts, har det varit möjligt att bryta den fortlöpande nedgång i korridorens trafik och kapacitet som pågått ända sedan Mocambiques självständighet 1975. Ett antal positiva resultat har kunnat noteras såsom kraftiga öknings- och utvecklingsprogram på tagliga effektivitetsförbättringar. Man är nu mitt inne i investerings- och utbildningsprogram på totalt 2,8 miljarder SEK, varav Sverige bidrar med ca 6%. Genom detta program hoppas man kunna ta emot ca 4 gånger större godsvolym än idag, vilket, enligt aktuella prognoser, skulle tillgodose transportbehoven i de kustlösa grannländerna.

Analysen av nuvarande situation i Beiraprogrammet visar att behovet av fortsatta insatser snarast ligger i uppbyggnaden av de institutioner som svarar för driften av infrastrukturen och av utvecklingen av effektiva transportsystem som ökar korridorens konkurrenskraft i regionen. Behovet av ytterligare investeringar i transportanläggningarna är inte längre lika akut.

Promemorian pekar på den obalans som är på väg att uppstå mellan å ena sidan transportsystemen och å andra sidan den omkringliggande infrastrukturen i Beiraregionen. Det finns uppenbara behov av stöd till rehabilitering av denna infrastruktur. Även uppbyggnaden av vissa institutioner i Beira kan ha

betydelse i det sammanhanget, bl a genom den roll dessa spelar för transportsystemen.

2. Bakgrund

Beira var ända fram till 1970-talet den viktigaste transithamnen för ett vidsträckt uppland omfattande stora delar av dåvarande Rhodesia, södra delen av Malawi, delar av Zambia och Zaire samt centrala Mocambique. En karta över SADCC-regionen återfinnes i bilaga 2. Den högsta trafikvolymen uppnåddes 1965 med 4,3 milj fraktton¹.

I och med blockaden mot UDI-regimen i Rhodesia minskade successivt trafiken och Rhodesia drogs efter Mocambiques självständighet 1975 alltmer in i det sydafrikanska transportsystemet. När Zimbabwe blev självständigt 1980, öppnades Beirakorridoren åter för trafik från detta land. Korridorens andel av Zimbabwes trafik har dock förblivit liten. Enda undantaget är petroleum, som sedan 1982 importeras i en pipe-line från Beira till Mutare i Zimbabwe. Det låga utnyttjandet av Beira hamn har främst berott på sabotageaktioner från RNM i kombination med bristande underhåll av järnväg och hamn. Stora insatser av zimbabwisk trupp har dock gjort att korridoren under senare år varit tämligen skonad från sabotage.

RNM:s intensiva attacker mot järnvägen mellan Beira och Sena ledde 1983 till att Malawi ej längre kunde transitera gods per järnväg till Beira hamn. Samtidigt upphörde tågtrafiken till Teteprovinsen i Mocambique, vilket stoppade tidigare export av kol från gruvorna kring Moatize. Sedan man 1985 tvingats upphöra med trafik till Malawi också på Nacalabanan i norra Mocambique, har en mycket stor del av Malawis internationella handel transiterats via sydafrikanska hamnar. Detta har delvis skett per lastbil, vilket medfört oerhörda merkostnader för Malawi.

I januari 1986 presenterade SADCC:s transportkommission, SATCC, den s.k. Beiraplanen (Beira Port Transport System 10 Year Development Plan) med syfte att återupprätta kapaciteten i det transportsystem som har sin utgångspunkt i Beira hamn². Beiraplanen redovisade ett program för en total upprustning av hela detta transportsystem.

¹Begreppet fraktton eller "port ton" används som underlag för prissättningen av sjöfrakter och baseras på godsvolymen för sådant gods som har en specifik vikt lägre än 1 ton/m. Ovannämnda 4,3 milj fraktton motsvarar en godsvikt i storleksordningen 3,0 milj ton.

²Benämningen "Beirakorridoren" används i denna PM i vid bemärkelse för att beteckna hela detta transportsystem.

Programmet omfattade i första hand hamnen i Beira, järnvägarna mellan Beira och Zimbabwe respektive Malawi och vägen mellan Beira och Zimbabwe. I programmet ingick även vissa förbättringar av telekommunikationerna, civilflyget samt vissa bidrag till rehabiliteringen av Beira stad.

Vid en givarkonferens i Bryssel i oktober 1986 bekräftades att ett antal givarländer, av vilka EG intog en ledande roll, var beredda att aktivt stödja Beiraplanen. Sverige angav då intresse för att inom ramen för de medel som avsatts för regionalt samarbete i södra Afrika (SADCC) finansiera vissa projekt.

Sverige hade redan då tillsammans med de övriga nordiska länderna inlett ett stöd till den myndighet, Beira Corridor Authority (BCA), som Mocambique etablerat för att leda och samordna utvecklingen av korridoren. Detta stöd administreras sedan mitten av 1987 av DANIDA som efter en nordisk anbudstävling engagerat företaget Giersing/Kampsax för att sköta personalrekrytering och övrigt stöd till BCA.

Nära tre år har nu förflutit sedan Brysselkonferensen 1986 som kan betraktas som startpunkten på genomförandet av Beiraplanen. I juni 1989 organiserade BCA en uppföljnings- och samordningskonferens i Bryssel för berörda givare och intressenter. Man gav då en redovisning av hur Beiraplanen utvecklats sedan 1986. Konferensen syftade också till presentation av de nyligen framtagna planerna för utbildning och institutionsbyggande samt av nya projektidéer inklusive vissa kommersiella projekt.

3. Beiraprogrammets mål, nuvarande omfattning och finansiering

3.1 Mål och fasindelning

Huvudmålen med Beiraprogrammet såsom de redovisades i 10-årsplanen 1986, var att förbättra servicenivån i Beira transportsystem så att detta skall kunna konkurrera med de sydafrikanska hamnarna. Man avsåg att öka kapaciteten och effektiviteten så att all den handel som för närvarande transiteras via Sydafrika på sikt skulle kunna överföras till SADCC-ländernas egna hamnar.

I Beiraplanen redovisades följande fasindelning av rehabiliteringsprogrammet:

S I D A

- fas I omfattade en "Contingency Plan" syftande till att under den första tvåårsperioden avhjälpa de värsta flaskhalsarna i korridoren
- fas II, som under en femårsperiod inkluderade de viktigare investeringsprojekten
- fas III, som under resterande del av planperioden omfattade ett antal uppföljningsprojekt av lägre prioritet.

I dokumentationen till konferensen i Bryssel i juni 1989 konstaterades att programmets första fas i huvudsak slutförts. Den andra fasen är under genomförande och man angav att investeringarna i denna fas i huvudsak beräknas vara klara år 1991. Målen för fas II definierades operationellt i form av följande kapacitetsmål för år 1991

- 100.000 containers (TEUs) per år
- 1,5 milj ton styckegods
- oljetankers på upp till 60.000 ton.

Innehållet i den nu pågående andra fasen av planen har successivt modifierats sedan 1986 med hänsyn till gjorda erfarenheter och mer detaljerade tekniska studier. Vissa projekt har tillkommit, medan andra har skjutits på framtiden. Generellt kan konstateras att utbildningsinsatserna fått betydligt ökad vikt i programmet.

Innehållet i programmets tredje fas redovisades endast skissartat i den senaste versionen av Beiraplanen.

3.2 Viktigare delpojekt

Bland de viktigaste idag aktuella komponenterna i Beiraprogrammet fas II kan nämnas

- ombyggnaden av kaj 2-5 till en modern containerterminal som finansieras av EG till en kostnad om ca 350 milj SEK och beräknas bli klar sent 1991.
- inköp av kajkranar och annan hanteringsutrustning till denna terminal med finansiering från afrikanska utvecklingsbanken (AfDB) samt Finland/Sverige. Enbart investeringarna i utrustning beräknas uppgå till ca 165 milj SEK. Terminalen beräknas kunna tas i drift under 1991.
- fördjupning av inseglingsskanalen till Beira hamn från 6,0 till 8,5 meter under 1989, finansierad av Holland till en kostnad om ca 110 milj SEK.

- inköp av 15 nya lokomotiv med leverans under perioden 1990-92 till en kostnad om ca 200 milj SEK med finansiering från Japan, CIDA och IBRD.
- rehabilitering av 156 km av Senajärnvägen, d v s drygt halva sträckan från Beira till Malawi till en kostnad om ca 500 milj SEK med huvuddelen av finansieringen från Italien och beräknat färdigställande under 1992.
- ett massivt program för utbildning och personalbistånd avseende såväl hamnen som järnvägen. Totalkostnaden uppgår i BCAs aktuella planer till den hisnande storleksordningen 400-500 milj SEK. Förutom redan pågående program som finansieras av bl a Holland, Finland/Sverige och Spanien räknar BCA med att IBRD skall finansiera utbildning och personalbistånd till en kostnad om ca 140 milj SEK.

3.3 Programmets kostnads- och finansieringsläge

Kostnads- och finansieringsläget för Beiraprogrammet i dess uppdaterade version (fas I och II) framgår av tabellen nedan:

Tabell 1: Finansieringsläge för Beiraprogrammet i juni 1989 (omräknat enligt kurs 1 ECU=7,2 SEK)

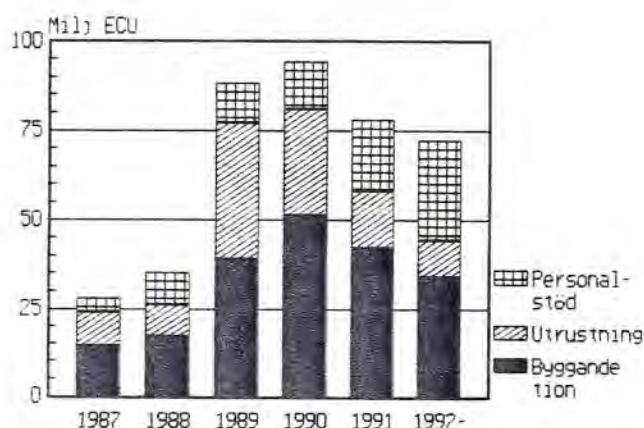
Finansieringsläge	milj SEK	%
Färdigställda projekt	105	3,7
Projekt under genomförande	1.200	42,3
Finansierade projekt under beredning	1.235	43,6
Ofinansierade projekt	296	10,4
Summa	2.836	100,0

Tabellen visar att Beiraprogrammets nuvarande finansieringssituation är tillfredställande, och att programmet nu går in i sin mest intensiva investeringsfas. Det bör observeras att vissa delprojekt som utgör nödvändiga komponenter i nuvarande fas, ej redovisats i ovanstående belopp. Orsaken synes vara att man, i brist på aktuella kostnadsberäkningar, valt att utelämna dessa projekt. Detta gäller exempelvis det projekt för

elförsörjning och telesystem i hamnen som f n bereds för svensk finansiering.

Som framgår av diagrammet nedan, väger fysiska anläggningar och utrustning tungt under pågående rehabiliterings- och investeringsskede. Man kan samtidigt observera att personalbiståndet och utbildningsaktiviteterna successivt ökar, för att fr o m år 1992 utgöra en av de tyngsta komponenterna i programmet.

Figur 1: Olika typer av aktiviteter i Beiraprogrammet 1987-1992



Hittillsvarande svenska åtaganden uppgår till totalt ca 170 milj SEK³ varav ca 126 milj med SADCC-medel. Av SADCC-medlen hade 82 milj utbetalats t o m april 1989. Beirakorridoren står för knappt 20 % av de totala svenska åtagandena till transport- och kommunikationssektorn inom SADCC-samarbetet. De största satsningarna görs i Dar es Salaam/Tazara-korridoren med över 40 % av de svenska åtagandena inom denna sektor.

En förteckning över de svenska insatserna i Beirakorridoren bifogas (bilaga 1). Resultat, och erfarenheter redovisas i avsnitt 4.3 nedan.

4. Resultat och erfarenheter av hittillsvarande insatser i Beirakorridoren

Hittills genomförda projekt i Beiraplanen har lett till konkreta positiva resultat vilka beskrivs i

³Inklusive landram och katastrofanslag

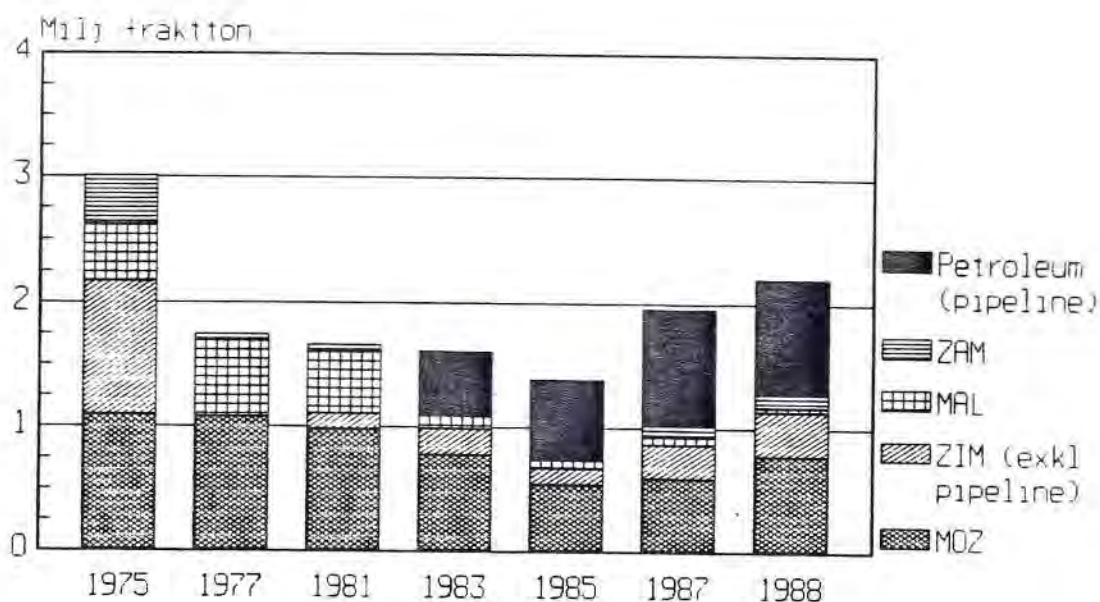
detta avsnitt. Man har samtidigt noterat problem som på sikt kan leda till allvarliga svårigheter att uppnå målen med det omfattande personalstöd som planeras till hamnen och järnvägen.

4.1 Konkreta resultat

Av Beiraprogrammets 61 projekt (varav åtskilliga rymmer delprojekt med flera olika finansiärer) har 10 projekt redan slutförts och 22 är under genomförande. De viktigaste fysiska resultaten är reparationen av banvallen mellan Beira och Machipanda, som kraftigt ökat järnvägens kapacitet, och etableringen av en temporär containerterminal i Beira hamn, som lett till en stor förbättring i containerhanteringen i hamnen.

Dessa och andra insatser har skapat förutsättningar för en betydande ökning av Beirakorridorens godstrafik. Mellan 1986 och 1987 ökade godstrafiken (exklusive petroleumimport) med 34% och transittrafiken med hela 107%. Ökningen fortsatte under 1988 om än i långsammare takt med 20 resp 18%. Totalt har trafiken inklusive petroleum ökat från 1,45 till 2,2 milj fraktton.

Figur 2: Godsflöden genom Beira hamn inklusive kusttransporter mellan åren 1975-1988



Antalet containers⁴ har ökat från 4.900 år 1986 till 15.300 år 1988. Detta innebär att ca 25% av godsvolymen genom Beira (exklusive petroleumprodukter) nu transporteras i container.

Diagrammet ovan illustrerar de kraftiga svängningar i transittrafiken genom Beira hamn som ägt rum sedan Mocambiques självständighet 1975. Det visar också att trafikökningen, som inleddes 1986, utgick ifrån en historiskt sett mycket låg nivå, framför allt om man bortser från importen av petroleum i pipeline.

Den förbättrade situationen har gett Beirakorridoren mycken positiv publicitet. Synen på korridoren bland press och nyttjare i t ex Zimbabwe svängde kraftigt från en starkt kritisk inställning hösten 1987 till många positiva omdömen ett år senare. Framför allt pekade man på den förbättrade effektiviteten i Beira hamn. Tabellen nedan baseras på delvis osäker statistisk grund men ger ändå en tydlig illustration av utvecklingen.

Tabell 2: Produktivitetsutveckling i i Beira hamn 1975-1988 (frakton per kajdag)

Typ av last	1975	1980	1986	1988
Styckegods	700	330	260	550
Containergods	-	2400	1400	2900-4800 ⁵

Den mest påtagliga förbättringen har skett i containerhanteringen. Det svensk-finska personalstödet i den temporära containerterminalen i kombination med förbättrade beläggningar och ny utrustning har varit avgörande därvidlag. Som framgår av tabellen har betydande förbättringar också skett i styckegodshanteringen som haft visst holländskt personalstöd.

4.2 Ledning och samordning av Beiraprogrammet

En viktig orsak till ovan beskrivna förbättringar, är sannolikt den kraftfulla ledning av Beiraprogrammet som Mocambique åstadkommit genom tillskapandet av BCA. En dynamisk mocambikisk projektdirektör stödd av en välbemannad nordisk projektgrupp har betytt mycket för att mobilisera

⁴Räknat i TEU = "Twenty foot equivalent unit"

⁵Den högre siffran registrerades under hösten 1988.

och samordna projektfinansiering från ett stort antal givare, var och en med sina olika administrativa rutiner.

När Beiraprogrammet inleddes 1986 var BCA i den lyckliga situationen att man med holländsk hjälp redan hade utarbetat en översiktsplan för hamnens utveckling och även projekterat ombyggnaden av kajerna 2-5. Därigenom öppnades vägen för ett ovanligt snabbt finansieringsbeslut av EG. Även Holland och de nordiska länderna kunde snabbt mobilisera projektfinansiering. Däremot har IBRD på grund av en utdragen projektberedning ännu inte kunnat inleda någon konkret projektfinansiering vilket haft allvarliga konsekvenser bl a i form av försening av inköpen av nya lok.

En utmärkt löpande dialog har etablerats mellan BCA och SIDA alltsedan Beiraplanens tillkomst 1986. Inom SIDA-S har samtliga insatser inom ramen för Beiraplanen handlagts av infrastrukturbyrån.

BCA har fått igång en föredömlig samlad rapportering om de projekt som ingår i Beiraplanen. BCA har också lyckats väl i sin information till pressen, liksom till nyttjarna av korridoren vid regelbundna möten i den s k "Beira Port Advisory Committée".

Man skall heller inte bortse från den betydelse som det privata initiativet "Beira Corridor Group" (BCG) i Zimbabwe haft som påtryckare och informatör om korridoren. Det är dock symptomatiskt för de relationsproblem som hela tiden funnits mellan BCA och BCG att ingen representant för BCG var inbjuden till den nyligen genomförda konferensen i Bryssel. Man har inte heller lyckats få igång några av de kommersiella projekt som hade planerats som komplement till transportprojekten, t ex rehabilitering av hotell med syfte att avhjälpa den påtagliga hotellbristen i Beira.

4.3 Kommentarer till aktuella svenska insatser

Resultat och läge för svenska insatser i Beirakorridoren sammanfattas nedan.

Upprustningen av järnvägen mellan Beira och Machipanda, som utfördes av zimbabwiska järnvägsmyndigheten NRZ och bl a finansierades med ett svenskt kontantbidrag, färdigställdes 1987 med utmärkt resultat.

De positiva effekterna har redan nämnts av det tillsammans med FINNIDA finansierade stödet till containerterminalen i Beira hamn. Erfarenheterna i

detta projekt visar på stora svårigheter att få fram och behålla kvalificerad mocambikisk personal som kan ta över ledningsfunktionerna i containerterminalen. Detta ger troligen bara en förning om de problem som kan komma att uppstå när de mycket omfattande utbildningsprogrammen kommit igång i full skala. Dessa frågor diskuteras i avsnitt 6.5 nedan.

Stödet till reparationer på den del av vägen mellan Beira och Machipanda som ligger i Sofalaprovinzen har ännu inte gett avsedda resultat. Den mocambikiska entreprenören CETA har haft mycket stora svårigheter att organisera arbetet på ett effektivt sätt. CETAs organisation har nu förstärkts vilket lett till påtagliga förbättringar i arbetstakten. Projektet väntas färdigställas i juli 1990 och skapa betydligt bättre förutsättningar för vägtransporter i korridoren.

Det av Sverige finansierade reservkraftaggregatet i Beira stad invigdes hösten 1988. Detta har medfört att Beira under det senaste halvåret förskonats från tidigare utdragna elavbrott. Detta har givit klart positiva effekter för såväl hamnen som staden i övrigt.

Avsevärda förseningar inträffade för den finske entreprenör som svarade för uppförandet av ett bostadsområde för utländsk personal. Projektet har samfinansierats med övriga nordiska länder samt Holland under SIDA:s ledning. Bostäderna som nu är på väg att färdigställas blir en mycket viktig faktor vid framtida rekrytering av personal till Beira. Ett driftavtal om detta bostadsområde har nu ingåtts mellan BCA och ett svenskt företag.

De fem bussar som levererats av SIDA till BCA för transport av hamnarbetare, har kommit till god användning. Det återstår att se hur underhåll och drift kommer att fungera på sikt. Framställning föreligger från BCA om inköp av ytterligare bussar.

I det svenska stödet till rehabiliteringen av fyra längs Mocambiques kust som finansieras med SADCC-medel ingår leveranser av bojar kommer att få stor betydelse för idrifttagandet av den fördjupade insegslingsleden till Beira hamn. Stora problem har funnits i inledningen av detta projekt men har nu förhoppningsvis övervunnits.

Ett projekt som inte ingår i Beiraplanen, men har nära samband med denna, är det s k TRANSCARGA-projektet. Detta har beretts av SIDA:s industribyrå och finansierats som en katastrofinsats. Projektet syftar i första hand till att skapa kapacitet för lastbilstransporter av katastrofhjälp till

svältande i Tete och Niassa i norra Mocambique. Projektet har därigenom skapat möjligheter till returlaster från Malawi och Zimbabwe. Detta har gjort att projektet har kommit att bli intressant också i ett regionalt transportperspektiv, eftersom det skapar möjligheter för Beira att erbjuda snabbt och effektivt transportalternativ till kunder i Malawi och Zimbabwe.

5. Prognoser för utvecklingen av godstransporterna i ett regionalt perspektiv

Inledningsvis diskuteras här den prognosteknik som använts i olika aktuella prognoser. Därefter redovisas godsunderlaget i de kustlösa staterna för transporter i Beirakorridoren, samt en analys av vilka faktorer som påverkar valet i dessa länder mellan alternativa transportvägar.

5.1 Prognosteknik

Att göra prognoser för utvecklingen av transportflödena i SADCC-regionen är inte någon lätt uppgift. Liksom andra u-landsekonomier fluktuerar SADCC-ländernas handel med omvärlden kraftigt. Till detta bidrar beroendet av några få exportprodukter och jordbrukets känslighet för väderleksvariationer. Torka kan innebära att export av jordbruksprodukter under ett år, kan följas av import av katastrofhjälp nästa år.

Transportprognoser baseras ofta på ekonometriska modeller som förutsätter att beslutsfattarna söker minimera transportkostnaderna. Dylika modeller har bl a legat till grund för IBRD:s analyser av korridoren år 1987 och 1989.

SATCC framhåller i sin senaste godstransportprognos⁶ att med den situation som råder i SADCC-regionen, måste varje prognos som försöker fördela godsströmmarna på de olika korridorerna bli ytterst osäker. Detta styrks av de kraftiga svängningarna i godsströmmarna under 80-talet, även bortsett från variationerna i den totala internationella handeln. Man kan närmast säga att det handlar om genuin osäkerhet om framtida politisk, ekonomisk och militär utveckling. SATCC pekar på, att när man analyserar en investering i ett transportsystem, så blir frågan om den mest sannolika trafikutvecklingen mindre relevant, än frågan om

⁶A Scenario model for goods transport in the SADCC region, SATCC, September 1988

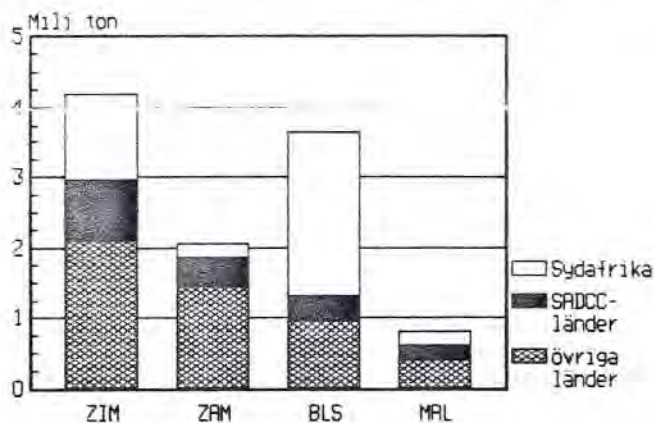
vilka tänkbara framtida scenarier, som transportsystemet kan klara av.

Istället för att utnyttja konventionell prognosmetodik av den typ som legat till grund för IBRD:s prognoser, har SATCC formulerat ett antal scenarier med olika antaganden om tillgängligheten av respektive transportkorridorer. SATCC lämnar därmed till nyttjaren av prognosen att själv välja förutsättningarna för sin analys.

5.2 Totala godsströmmar av intresse för Beirakorridoren

Diagrammet nedan redovisar de kustlösa SADCC-staternas totala handel år 1987. Som framgår står den regionala handeln för en relativt stor andel av godsströmmarna. Det är visserligen svårt att finna helt jämförbar statistik, men tillgängliga data ger indikationer om att den regionala handelns andel av godsströmmarna har ökat betydligt under 1980-talet. Detta gäller såväl handeln med Sydafrika som handeln mellan SADCC-länderna.

Figur 3: De kustlösa SADCC-ländernas handel inkl. petroleum i pipe-line år 1987 (enligt SATCC:s prognos 1987)⁷



Samtidigt som den regionala handeln ökat, har den internationella handelns godsvolymer minskat. En viktig orsak är sannolikt de förändringar i transportvägarna i SADCC-området som inträffat sedan 1980.

⁷Avser det i SATCC:s godsprognos definierade "basåret 1987", vilket innebär att SATCC gjort vissa korrigeringar för att få siffrorna representativa.

Det mest påtagliga exemplet är Malawi, som sedan 1985 varit praktiskt taget avskuret från sina traditionella handelsvägar. Att detta lett till förändrade handelsmönster är inte att förvåna. Transitering via Sydafrika medför flera gånger högre transportkostnader jämfört med om de traditionella korridorerna genom Mocambique hade kunnat utnyttjas. Uppgifter förekommer om att så mycket som 43 % av Malawis exportinkomster skulle åtgå för att finansiera dessa transportkostnader. Dessa merkostnader har haft allvarliga effekter på Malawis ekonomi. De har lett till att Sydafrika kraftigt ökat sin andel av Malawis totalt sett minskande utrikeshandel.

SATCC's prognos förutser en fortsatt ökning av handeln mellan SADCC-länderna på närmare 70 % mellan "basåret" 1987 och år 1995. Samtidigt antar man i linje med SADCC:s målsättningar att en successiv minskning kommer att ske av handeln med Sydafrika. Istället beräknas den internationella handeln öka med hela 45%.

5.3 Vilka faktorer påverkar valet av transportväg?

De två mest strategiska frågorna då det gäller Beirakorridorens framtida utveckling är dels konkurrensen med de sydafrikanska transportvägarna, dels utvecklingen av det militära läget längs Senalinen till Malawi. Idag går totalt ca 85% av Malawis och 45% av Zimbabwes internationella handel via sydafrikanska hamnar. Om man bortser från petroleumimporten så utgör de sydafrikanska hamnarnas andel av Zimbabwes trafik 61 %. Om man dessutom tar hänsyn till att transporter till Maputos hamn f n går på järnväg via Sydafrika, så är också i Zimbabwes fall nära 85% av den internationella handeln (exkl petroleum) beroende av Sydafrikas transportnät.

De aktuella prognoserna förutser att när väl transportvägarna från Malawi till Beira och Nacala rehabiliterats, så kommer liksom på 70-talet största delen av Malawis internationella handel att gå genom dessa hamnar⁸. Däremot pekar tillgängliga analyser på att Zimbabwes beroende av de sydafrikanska transportvägarna är betydligt starkare och svårare att bryta än vad som är fallet med Malawi. Detta trots att Beira hamn har klara lägesfördelar också för Zimbabwe, vilket framgår av tabellen nedan.

⁸Enligt SATCC antas Malawis trafik år 1995 fördela sig enligt följande: Beira 29%, Nacala 55%, Dar es Salaam 12% och Sydafrika 4%.

Tabell 3: Avstånd med järnväg från Harare och Bulawayo till alternativa hamnar (km)

Hamn	Harare	Bulawayo
Beira	600	1085
Maputo via Limpopobanan	1270	1085
Maputo via Sydafrika	1480	1295
Durban	2065	1880
Dar es Salaam via Tazara	3465	2990

Vad är det då som förklarar att Zimbabwes handel i så hög grad utnyttjar de sydafrikanska transportsystemen trots de mocambikiska hamnarnas lägesfördelar? Åtskilliga förklaringar brukar nämnas, av vilka somliga handlar om infrastruktur och effektivitet, andra om mer svårgripbara faktorer som ibland har kallats "the political economy of transport". Frågan är av central betydelse för bedömningen av möjligheterna att uppnå SADCC:s målsättningar om minskat beroende av Sydafrika inom transportområdet, liksom för valet av strategier för Beirakorridorens fortsatta utveckling. Av denna anledning ges nedan utrymme för en diskussion av de faktorer som bedöms kunna påverka valet av transportväg i SADCC-regionen i allmänhet och Beirakorridoren i synnerhet.

Att kapaciteten och effektiviteten i Beirakorridoren under ett antal år var starkt nedsatt på grund av eftersatt underhåll och attacker är väl känt. Genom de satsningar som redan gjorts, har situationen förbättrats så mycket att effektivitetsskäl inte bör tala emot Beira hamn. Det bör dock observeras att Maputo hamn även på sikt kommer att ha betydligt bättre resurser för bulkhantering av vissa mineraler, socker mm.

Det akuta problemet med brist på lokomotiv utgör idag ett hinder för utnyttjande av Beirakorridorens kapacitet. Eftersom det i hög grad handlar om problem inom den zimbabwiska järnvägen NRZ, borde åtminstone i teorin inte bara Beira drabbas, utan också de sydgående linjerna till Sydafrika. I praktiken uppges dock dessa linjer fungera bättre, delvis därför att NRZ här får stöd av det sydafrikanska järnvägsbolaget (SATS).

Säkerhetssituationen fortsätter uppenbarligen att vara ett problem för Mocambiques järnvägar. Genom den zimbabwiska militärens insatser sedan 1986 har dock mycket få förluster av last eller större förseningar inträffat i Beirakorridoren på grund av RNM-attacker.

Ändå kvarstår hos många köpare av transporttjänster inom och utom regionen uppfattningen att Beirakorridoren medför en högre risknivå och sämre tillgång till information. Man är därför beredd att ta en längre transporttid och en högre kostnad för transporten via Durban. Även om det troligen är korrekt att Beirakorridoren fortfarande har sämre telekommunikationer och informationssystem än Sydafrikas transportsystem, så är det också uppenbart att många kunder har förutfattade meningar och negativa attityder som är svåra att förändra.

Skillnaderna mellan de totala transportkostnaderna för olika transportalternativ är, som ovan nämnts, en viktig förklaringsfaktor till valet av transportväg. Det finns åtskilliga exempel på att de mocambikiska hamnarnas lägesfördelar inte alltid leder till lägre total transportkostnad än de sydafrikanska konkurrerande hamnarna. Orsakerna till detta är flera.

Ett viktigt instrument för den sydafrikanska järnvägen, SATS, att bibehålla en hög andel av transittrafiken i främst Zimbabwe, har varit kraftiga mängdrabatter ("rate cutting"). Genom dessa rabatter som anses gränsa till prisdumpning, ges incitament till exempelvis tobaks- och andra storexportörer i Zimbabwe att skicka hela sin årsproduktion via Sydafrika. Mocambikiska hamn- och järnvägsmyndigheten (CFM) har på senare tid försökt tillämpa en mer flexibel prispolitik än tidigare, men har hittills haft svårt att konkurrera på detta område.

Det är vidare mycket svårt för CFM att påverka de tariffer som tillämpas inom Södra Afrika-konferensen för sjöfrakter till och från Europa. Under vissa perioder har konferensen debiterat högre tariffer för oceanfrakter till de mocambikiska hamnarna än till de sydafrikanska. För debiteras en merkostnad för containers som motsvarar c:a 5 % av tariffen. Det finns dessutom belägg för att det sydafrikanska rederiet SAFMARINE inofficiellt erbjuder rabatter för oceanfrakter till sydafrikanska hamnar på upp till 20 % av tariffen, vilket klart strider mot konferensens bestämmelser.

Mot denna bakgrund är det svårt att få någon entydig bild av kostnadsrelationerna mellan de olika transportvägarna som utnyttjas av Zimbabwes internationella handel. Till detta bidrar skillnader i tariffsättningen för olika varukategorier och fluktuerande valutakurser. Resultatet är att högst varierande uppgifter förekommer om vilka kostnadsfördelar som Beirakorridoren erbjuder. En aktuell utredning om hamntariffer i Beira redovisar mellan 11 och 20 % lägre totalkostnader för containergoods via Beira. Samtidigt ges exempel på hur SATS mängdrabatter kan leda till att styckegods importerat från Europa kan bli 16 % dyrare att skicka via Beira.

En annan faktor som brukar framhållas av exportörer är den betydligt glesare frekvensen av fartyg som anlöper Beira. De reguljära RoRo-fartygen till Europa anlöper ungefär var tredje vecka, vilket åtminstone för vissa godsslag ses som en allvarlig nackdel jämfört med Sydafrikas hamnar där containerfartyg normalt avgår varje vecka.

IBRD har i en aktuell analys av Beirakorridoren pekat på linjesjöfartens betydelse för korridorens utveckling. Man har i denna analys introducerat begreppet "generalized transportation cost" som bl a inkluderar också de tidsrelaterade kostnader som uppstår på grund av en glesare fartygsfrekvens. Slutsatsen blir att Beira och Durban i dagsläget erbjuder ungefär samma totalkostnad för containergoods till/från Harare. Med denna modell anser man sig kunna "förklara" dagens fördelning av Zimbabwes internationella handel mellan alternativa transportvägar.

Samtidigt hävdas att pågående investeringar drastiskt kommer att sänka totalkostnaden för transport via Beirakorridoren, vilket kommer att ge omedelbara effekter på godsströmmarna. Man räknar således med att Beira på detta sätt skall kunna bryta den onda cirkel som uppstår genom att låg godsvolym leder till få fartygsanlöp, vilket i sin tur sänker hamnens attraktivitet.

Frågan är dock om dessa slutsatser är realistiska med hänsyn till de sydafrikanska intressenas dominans inom SADCC-områdets olika transportmarknader. Denna dominans har beskrivits

i flera olika rapporter⁹. Detta gäller såväl sjöfarten och landsvägstransporterna som den strategiskt viktiga speditiionsfunktionen. Denna funktion domineras i Zimbabwe och flera andra SADCC-länder av MANICA/RENFREIGHT-gruppen, som ägs av samma sydafrikanska intressen som dominerar konferenssjöfarten på södra Afrika. Även om det inte verkar som om MANICA/RENFREIGHT i dagens läge direkt skulle diskriminera användningen av Beirakorridoren, så kan man inte bortse från det faktum att gruppen ingår i ett intressekomplex som bedriver en aggressiv prispolitik med syfte att bevara de sydafrikanska hamnarnas marknadsandelar.

I den nationella transportstudie från Zimbabwe som publicerades av SWECO 1985, uppgavs att möjligheten till illegal valutaexport genom överfakturering av transporttjänster via Sydafrika, sannolikt bidrar till att exportörer väljer de sydafrikanska transportvägarna.

Vägtransportområdet ger exempel på företeelser som möjligen också kan tolkas som yttringar av transportpolitik. Ett åkeriföretag i Botswana med starka kopplingar till Sydafrika har nyligen expanderat kraftigt genom import av ett stort antal begagnade lastbilar. Genom mycket låga priser har man vunnit en stor andel av de regionala transportkontrakten under senare tid. Andra åkeriföretag i SADCC-området inklusive det SIDA-stödda TRANSCARGA har därigenom drabbats av svårigheter.

På samma sätt som den sydafrikanska regeringens direkta interventioner i transportsektorn i Sydafrika har haft mycket stor betydelse för utvecklingen av transporterna i och till detta land, bör det vara möjligt för SADCC-ländernas regeringar att genom medveten politik påverka valet av transportväg för utrikeshandeln i SADCC-regionen. Att kopparindustrin i Zambia omdestinerade så mycket som 83.000 ton koppar från Durban/East London till Beira år 1988, var sannolikt resultatet av den zambiska regeringens direktiv om minskad användning av de sydafrikanska hamnarna. Bakom valet av Beira, istället för Dar es Salaam, fanns troligen också en önskan att inte

⁹Som exempel kan nämnas "Clearing and Forwarding in the SADCC region; SATCC; Maputo, May 1987" och de intressanta rapporterna "South African Capital and the Process of Containerisation; Centro dos Estudos Africanos; Maputo, 1985" och "Rate cutting and the preservation of dependence; Jeanne Stephens, February 1986". En intressant historisk beskrivning av hur Sydafrika genom statliga interventioner under en 30-årsperiod från 1948 successivt tog över kontrollen och manipulerade tariffsättningen i konferenssjöfarten på södra Afrika, finns i "The politics of the South Africa run - European shipping and Pretoria; C.R. Berridge, Oxford, 1987".

göra sig alltför beroende av en enda transportväg, Tazarakorridoren, som har att kämpa med allvarliga kapacitets- och effektivitets-problem.

Trots de politiska ställningstagandena från Zimbabwes regering till förmån för Mocambiques hamnar och landets stora militära satsningar, så har man hittills visat ett relativt ljust intresse att påverka exempelvis de statliga exportföretagen att i högre grad utnyttja Beirakorridoren. Detta kan möjligen tolkas som ett uttryck för att man sätter högt värde på att ha tillgång till alternativa transportvägar, men att man samtidigt vill undvika direkta interventioner som skulle kunna minska den moderna sektorns förtroende för regeringen.

5.4 Prognoser för godsflöden genom Beirakorridoren

Som framgått ovan, bygger tillgängliga prognoser på delvis olika synsätt. Detta åskådliggörs i tabellen nedan som redovisar fördelningen av Zimbabwes internationella godsströmmar enligt dels SATCC:s prognos för 1990 och 1995, dels IBRD:s för 1992. SATCC:s prognoser avser ett scenario där samtliga hamnar och järnvägar i regionen är öppna. IBRD prognos utgår däremot från att antagandet att Sena-banan fortfarande är stängd år 1992.

Tabell 3: Prognoser för fördelningen av Zimbabwes internationella handel (exkl kol- och petroleum)

Transport- väg	Faktisk trafik 1988	IBRD ---- 1992	SATCC -----	
			1990	1995
RSA/Durban	58%	0%	48%	35%
Maputo via RSA	25%	0%	0%	0%
Maputo via Limpopo	0%	51%	29%	33%
Beira	17%	49%	27%	32%

Tabellen visar tydligt att SATCC är betydligt mer försiktig än IBRD i bedömningen av hur snabbt det kan vara möjligt att förändra godsströmmarna i regionen.

De nämnda prognoserna resulterar i de godsströmmar genom Beira hamn som framgår av tabell 4 nedan.

Tabell 4: Prognoser för godsflödet i Beira hamn exkl kol- och petroleumtransporter¹⁰ men inkl kusttransporter (1000 ton)

Land	Aktuell trafik	IBRD 1992	SATCC prognos	
			1990	1995
Mocambique	368	579	872	1.310
Zimbabwe	230	829	512	568
Malawi	34	0	113	172
Zambia	83	120	39	39
Summa	715	1.528	1.536	2.089

Hur påverkas då godsflödena vid ett scenario där gränserna till Sydafrika antas vara stängda, men samtliga SADCC-hamnar öppna? Enligt SATCC:s prognos skulle detta leda till en ökning av godstrafiken genom Beira med ca 50 %, d v s 2,4 milj ton år 1990 och 3,1 milj ton år 1995. Bakom dessa siffror ligger vissa antaganden om hur de kustlösa SADCC-ländernas totala handel med vissa varutyper skulle minska, på grund av de negativa ekonomiska effekter som en gränsstängning åtminstone kortsiktigt skulle leda till.

6. Mål- och problemanalys

6.1 Frågeställningar

Beskrivningen av Beiraprogrammet i avsnitten ovan väcker ett antal frågor som skall diskuteras nedan:

- är de kapacitetsmål, som definierats på kort respektive lång sikt, realistiska?
- är de mycket stora satsningar som görs i Beirakorridoren samhällsekonomiskt motiverade med hänsyn till de förväntade nyttoeffekterna för regionen?
- finns risk för överinvesteringar genom de stora satsningar som görs parallellt i SADCC:s samtliga transportkorridorer?
- hur fördelas nyttan av Beiraprogrammets investeringar mellan berörda länder i regionen?

¹⁰Dessa godskategorier redovisas ej här eftersom de hanteras i särskilda terminaler med hög kapacitet.

- vilka är de finansiella effekterna för hamn- och järnvägsförvaltningen i centrala Mocambique (CFM-C)?
- hur skall Beirakorridorens andel av regionens godstrafik kunna ökas?
- är det risk att anläggningar och utrustning kommer att förfalla på grund av felaktigt teknikval och brist på underhållsresurser?
- finns förutsättningar att nå framgång med det massiva programmet för kunskapsutveckling och institutionsbyggande?
- finns risker för negativa sociala effekter på grund av de stora satsningar som nu inriktas på transportsektorn i Beirakorridoren?
- är Beiraprogrammets organisation lämpligt utformad?

6.2 Är kapacitetsmålen realistiska?

Bedömningarna av korridorens kapacitetssituation blir uppenbarligen helt olika, beroende på om man anlägger ett kortsiktigt perspektiv med akut lokbrist och pågående ombyggnad av fyra av hamnens elva kajer, eller ett långsiktigt perspektiv där pågående investeringar har slutförts.

Som tidigare nämnts begränsas Beirakorridorens kapacitet i det korta perspektivet av bristen på lok såväl inom CFM-C som inom NRZ. Stora ansträngningar görs idag inom såväl NRZ som CFM för nyanskaffning och upprustning av lok. Nuvarande besvärliga situation väntas dock bestå i ytterligare minst 1,5 år.

Såväl prisskäl som kapacitetsbegränsningar gör att utnyttjande av lastbilstransporter i dagsläget inte utgör något reellt alternativ till transport på järnväg för de godskvantiteter om flera hundra tusen ton som det här handlar om.

Oro har framförts från flera håll och bl a av IBRD för att byggnadsarbetena på kaj 2-5 kommer att dra ned kapaciteten i Beira hamn så mycket att man får svårt att klara existerande trafik. Bedömningarna av hamnens kapacitet under ombyggnadsfasen har varierat mellan 0,7 och 1,5 miljoner ton (exklusive petroleum) att jämföras med de 0,7 milj ton¹¹ som

¹¹Räknat i frakttton motsvarar detta ungefär 1,2 miljoner ton vilket är den volym som redovisades i figur 1.

gick genom hamnen 1988, d v s innan byggnadsarbetena inletts i full skala. Det är därför positivt att nu konstatera att hamnen, trots att flera kajer tagits ur drift, klarar av den aktuella trafikvolymen utan några tendenser till trafikstockningar.

Som framgått av de produktivitetssiffror som redovisades ovan i tabell 2, ligger den största potentialen för trafikökning i containerhanteringen. Den temporära terminalens kapacitet bedöms redan nu uppgå till nära 50.000 containers per år, vilket kan jämföras med den målsättning på 25.000 som angavs i SIDAs insats-PM och den aktuella trafiken på 17.000 per år. Det skulle i så fall finnas kapacitet att i den temporära containerterminalen ta hand om minst 0,35 milj ton ytterligare.

Slutsatsen blir att Beira hamn har kapacitet att ta emot viss ytterligare trafik redan innan ombyggnaden av kaj 2-5 färdigställts. Det är dock helt uteslutet att hamnen skulle ha kapacitet att ta emot hela det zimbabwiska godsflöde som skulle bli följderna av stängda gränser till Sydafrika.

I det långa perspektivet synes såväl hamnen som järnvägen ha goda möjligheter att uppnå de uppsatta kapacitetsmålen. I detta fall finns det snarare anledning till oro för att man är på väg att skapa en överkapacitet inom SADCC-området, liksom att man kommer att få svårt att bära de mycket höga löpande kostnaderna i form av utländsk personal etc för att vidmakthålla denna kapacitet. Dessa frågor diskuteras i några av de följande avsnitten.

6.3 Samhällsekonomisk effektivitet

Samhällsekonomiska analyser av Beiraprogrammets nyttoeffekter i förhållande till dess investeringar har redovisats av IBRD vid de granskningar som gjorts såväl 1987 som 1989. I den senaste analysen jämförs den rehabiliterade Beirakorridoren med ett "nollalternativ" som där enbart ca 0,5 milj ton gods skulle kunna passera Beira hamn år 1992 (exkl petroleum i pipe-line). Nollalternativet skulle enligt detta antagande göra det omöjligt för de kustlösa staterna att destinera gods via Beira, om man bortser från petroleumimporten till Zimbabwe.

Genom investeringarna räknar man i enlighet med den prognos som omnämndes i avsnitt 5.4 ovan, att trafiken kommer att öka till 1,5 milj ton år 1992. Därigenom skapas påtagliga nyttoeffekter i form av kortare transportavstånd för trafiken från Zimbabwe och Malawi. Värderingen av dessa effekter beror

dels på vilka antaganden som görs om alternativa transportvägar, dels på skillnaderna mellan transportkostnaderna för dessa alternativ (vilket, som framgått av avsnitt 5.3, kan vara nog så vanskligt att bedöma). IBRD:s beräkning redovisas i tabellen nedan.

Tabell 5: Total landtransportkostnad¹² för Zimbabwe och Malawis internationella handel 1995 exkl petroleum i milj USD

Tillgängliga transport- korridorer	Zimbabwe	Malawi
0. Durban och Maputo(RG) ¹³	149	72
1. Durban och Maputo(L)	90	72
2. Durban och Beira(M+S) ¹⁴	80	18
3. Durban, Maputo(L) och Nacala	90	25
4. Durban, Maputo(L) och Beira(M+S)	82	18

Vid beräkningen av den samhällsekonomiska avkastningen av Beiraprogrammet väljer IBRD det ur kalkylsynpunkt "försiktiga" antagandet att såväl Limpopo- som Nacalakorridoren tagits i trafik redan 1991. Man jämför således alternativ 4 med alternativ 3 och inkluderar besparingar för Zimbabwe och Malawi på enbart 13,7 milj USD.

Till vinsterna på grund av minskade landtransportkostnader för Zimbabwe och Malawi, lägger IBRD nyttoeffekterna för existerande mocambikisk trafik samt för oljetrafiken till Zimbabwe. De nyttoeffekter som i första hand inräknas är minskad väntetid för fartygen samt snabbare godshantering i hamnen (31 milj USD) samt lägre fraktkostnader på grund av större eller modernare fartyg (5 milj USD). De totala nyttoeffekterna beräknas således till nära 50 milj USD år 1995.

Givet dessa nyttoeffekter, kommer IBRD fram till att investeringar i Beirakorridoren på totalt 290 milj USD ger en samhällsekonomisk avkastning på

¹²I transportkostnaden inräknas inlandstransporten, tidskostnader, försäkring samt skillnaden i sjöfrakt.

¹³Maputo(RG)=via Ressano Garcia dvs Sydafrika; Maputo(L)=via Limpopo; Beira(M+S)=både via Machipanda (Zimbabwe) och Sena (Malawi).

¹⁴Det antas här att stål, socker och mineraler skulle kunna hanteras i Beira.

14%. Analysen resulterar i slutsatsen att Beiraprogrammet är samhällsekonomiskt väl motiverat.

6.4 Finns risk för överinvesteringar i Beira transportsystem?

Är då de antaganden realistiska, som ligger till grund för det positiva utfallet av den samhällsekonomiska analysen? Beiras andel av Zimbabwes internationella handel antas öka från dagens 15% (exkl petroleum) till hela 49 % år 1992. Som ovan framgått räknar SATCC med en betydligt långsammare ökning.

IBRD redovisar på sedvanligt sätt en känslighetsanalys av hur programmets avkastning påverkas av förändrade antaganden om t ex trafikutvecklingen. Man kommer fram till att en minskning av den internationella trafiken med 25% leder till en sänkning av internräntan från 14,1 till 12,5%. Slutsatsen blir att programmet kan "tåla" en viss minskning av trafiken.

IBRD har i annat sammanhang uppmärksammat frågan om utnyttjandet av de omfattande investeringar som görs i vart och ett av de fem oceanhamnarnas transportsystem. Man pekar på att när väl pågående rehabiliteringsprogram av SADCC:s järnvägar och hamnar genomförts, så kommer den totala kapaciteten i denna infrastruktur att väsentligt överskrida SADCC-ländernas totala behov. Förutom att detta innebär överinvestering i transportkapacitet, skulle det också kunna få allvarliga konsekvenser för ekonomin i de företag som administrerar transportsystemen. IBRD planerar mot denna bakgrund en särskild studie av kapacitet och ekonomi i transportsystemen efter rehabilitering. Innan denna är utförd är det svårt att med bestämdhet uttala sig beträffande de framförda farhågorna.

Även SATCC:s godsprognos för 1995 visar att den beräknade totala kapaciteten i SADCC-hamnarna är nästan dubbelt så stor som förväntat totalt godsflöde från SADCC-länderna (20,8 jämfört med 11,5 milj ton exkl olja). Närmare analys visar dock att det i första hand är Maputo, Nacala och Lobito som kommer att ha överkapacitet i förhållande till de förutsedda godsflödena. Man bör också hålla i minnet att utnyttjandet av existerande kapacitet i Lobito hamn förutsätter att mycket stora investeringar görs i Benguelajärnvägen.

För Beiras del framgick ovan att pågående investeringar syftar till att skapa en kapacitet för 100.000 containers och 1,5 milj ton styckegods

år 1991; dvs totalt ca 2,6 milj ton exklusive kol- och oljeprodukter. Detta kan jämföras med SATCC:s prognos på 2,1 milj ton år 1995. Denna siffra förutsatte dock att nära 0,8 milj ton från Zimbabwe och Malawi fortfarande skulle gå via Sydafrika. I scenariot "South Africa closed" räknar SATCC med att 2,8 milj ton kommer att passera Beira, vilket således i stort överensstämmer med hamnens förväntade kapacitet.

Vid analys av kapacitetsbehov är det viktigt att skilja mellan å ena sidan utrustning som kan anskaffas och avyttras relativt snabbt och å andra sidan den fysiska infrastrukturen som ofta ger tröskeleffekter och långa investeringstider för utbyggnad av exempelvis ytterligare kajer och nya järnvägsspår. Att järnvägsspåret mellan Beira och Machipanda kommer att ha en kapacitet på 4,3 milj ton jämfört med ett beräknat godsflöde 1995 om 1,1 milj ton behöver sålunda inte innebära någon "överinvestering". Man måste också beakta att underkapacitet i en hamn eller järnväg kan leda till mycket stora samhällsekonomiska kostnader för omdestinering av gods, väntetider för fartyg etc.

Slutsatsen blir att med den rimliga målsättningen att Zimbabwe och Malawi på sikt skall kunna destinera sin internationella handel via SADCC-hamnar, så är kapacitetsmålen för pågående fysiska investeringar i Beirakorridoren välmotiverade. Vad gäller investeringar i utrustning, lok och järnvägsvagnar krävs uppenbarligen mer noggranna prognoser för bedömning av pågående program.

Ett gränsfall mellan fysisk infrastruktur och rörlig utrustning är den nya containerterminal som nu byggs upp i Beira. Man kan i efterhand ställa frågan om det hade varit möjligt att begränsa utbyggnaden till en terminal liknande den nuvarande temporära terminalen. Därigenom hade man kunnat undvika investeringen i bl a stora och komplicerade kajkranar som kommer att bli svåra att underhålla. En modern containerterminal kan enligt vissa bedömare kräva ett 15-tal experter som under lång tid framöver kommer att vara svåra att rekrytera i Mocambique.

Avsaknaden av en specialiserad terminal skulle samtidigt leda till att Beira inte får möjligheter att ta emot de större och modernare containerfartygen. BCA hävdar att Beira då skulle förlora möjligheterna att ta upp effektiv konkurrerens med Durban. Dessutom framhålls att en terminal utan moderna kranar inte skulle ha tillräcklig kapacitet att ta emot den ökade mängd containers som förväntas med nuvarande internationella trender.

Frågan är naturligtvis hypotetisk i dagens läge, och komplicerad eftersom den i hög grad sammanhänger med utvecklingen av sjöfartsmarknaderna. Det är dock förvånande att konstatera att ingen av de granskningar som gjorts av Beiraprogrammet har ställt frågan om det verkligen är motiverat att bygga ut en modern terminal i ett läge då man redan har en sådan i Maputo.

6.5 Regionala fördelningseffekter

Ett regionalt transportsystem är betydligt svårare att analysera ur fördelningssynpunkt än en normal nationell investering. Det handlar bl a om att investeringar som görs i ett land kommer ett annat lands ekonomi till godo. Hur stora effekterna blir, beror i hög grad på vilken tariffpolicy som tillämpas och vilka alternativa transportvägar som står till buds för grannländerna.

IBRD:s huvudkalkyl bygger som ovan nämnts på en försiktiga ansats som enbart inkluderar den additionella nyttan av Beirakorridoren som tillskott till de två andra transportkorridorerna i Mocambique. Detta scenario innebär att huvuddelen av Beiraprogrammets nyttoeffekter om ca 50 milj USD per år berör Mocambiques egen import och export.

Om man istället gör antagandet att Beirakorridorens investeringar färdigställs innan Limpopo- och Nacalakorridorerna har kunnat öppnas, skulle, som framgår av tabell 5, nyttoeffekter uppkomma för Zimbabwe och Malawi på närmare 130 milj USD per år.

IBRD pekade i en rapport 1987 på risken för obalans genom att praktiskt taget alla investeringsåtaganden görs av Mocambique, samtidigt som nyttoeffekterna till stor del tillfaller grannländerna. Man föreslog därför att särskilda transit- och tariffavtal skulle ingås, varigenom intäkter skulle kunna transfereras till Mocambique, t ex genom specialriktade tariffhöjningar för olje- och containerhantering i Beira.

BCA har ställt sig positiv till att ingå transitavtal för att reglera bl a villkoren för vägtransporterna i korridoren. Avtal är under förhandling med såväl Malawi som Zimbabwe.

BCA har däremot ställt sig negativt till förslaget om att ingå tariffavtal. Man hänvisar till behovet av flexibel tariffsättning i den hårda konkurrenssituation som råder med de sydafrikanska hamnarna. Detta synes rimligt med tanke på de rabatter som de sydafrikanska hamnarna och

järnvägarna ger till storkunder i Zimbabwe för att bibehålla sina marknadsandelar. BCA räknar samtidigt med att en förändrad tariffstruktur som föreslagits i en aktuell utredning, skall leda till att CFM-C kan få del av de besparingar som t ex Zimbabwes oljeimportörer gör genom den fördjupade inseglingsrännan.

En analys av fördelningseffekterna av Beiraprogrammet måste också beakta att investeringarna till ca 60% finansieras medelst gåvor och att övrig internationell finansiering sker till förmånliga villkor (IDA, AfDB).

En annan aspekt som kan ha betydelse i diskussionerna mellan Zimbabwe och Mocambique om Beirakorridoren, är de mycket höga militära kostnader som bärs av zimbabwiska staten för försvaret av korridoren mot RNM. De belopp som figurerat i detta sammanhang är t o m högre än de belopp som Zimbabwe enligt ovan kan spara genom rehabiliteringen av Limpopo- och Beirakorridorerna¹⁵.

Även om det är omöjligt att exakt fastställa hur nettoeffekterna av Beiraprogrammet utfaller, bör det vara viktigt för givarna att följa upp att CFM-C:s tariffer ger tillräckliga överskott för att finansiera underhåll och återanskaffning av infrastruktur, samtidigt som dessa tariffer inte bör sättas högre än att Beiras konkurrenskraft bibehålls.

6.6 Finansiella effekter av Beiraprogrammet

Beiraprogrammet inleddes ungefär samtidigt som Mocambique startade sitt ekonomiska reformprogram. Innan dess hade den alltmer minskande trafiken och den övervärderade valutan lett till en situation där CFM-C gick med förluster på totalt 10 milj USD per år. Det var framför allt järnvägen som drevs med förlust. Situationen förbättrades betydligt genom devalveringarna under 1986-87, vilket medförde att CFM-C år 1987 kunde redovisa ett överskott. Samtidigt konstateras dock i en aktuell utredning om CFM-C:s ekonomi att redovisningen har betydande brister; inklusive en alltför låg nivå på avskrivningarna.

¹⁵Zimbabwes totala militärbudget ligger 1989/90 på 840 milj ZWD motsvarande drygt 400 milj USD. Det har uppgivits att ungefär en tredjedel av zimbabwiska armén skulle vara involverad i bevakning och försvar av Tete-, Beira- och Limpopokorridorerna.

Analysen av vilka effekter som Beiraprogrammet kommer att få för CFM:s ekonomi, är i hög grad beroende på vilka ersättningsprinciper som Mocambique väljer att tillämpa gentemot CFM-C beträffande de internationella gåvor och lån som används för att finansiera programmet. Enligt uppgift har man nyligen beslutat att gåvobiståndet skall betraktas som eget kapital i CFM-C. Samtidigt gäller att CFM-C skall svara för räntor och amorteringar av de lån som erhålles från IDA, AfDB m fl.

Givet ovannämnda ersättningsprinciper, beräknas CFM-C redovisa ett överskott år 1995 på ca 6 milj USD (efter avskrivningar på 17,5 milj USD). Detta räcker uppenbarligen inte långt i förhållande till alternativkostnaden för det kapital om ca 300 milj USD som satsas i CFM-C. Det förefaller heller inte som om man inräknat några löpande kostnader för den utländska personal som med stor sannolikhet kommer att behövas även på längre sikt på nyckelpositioner i CFM-C.

Slutsatsen blir att även om Beiraprogrammet är samhällsekonomiskt bra för transportererna i SADCC-regionen och Mocambique, så ger investeringarna dålig avkastning för CFM-C. BCA beskriver projektet som "Marshall-hjälp" motiverad av den förstörelse som kriget skapat i centrala Mocambique. Man nämner som exempel den kapitalförlust som uppkommit genom att ett 20-tal diesellok stått instängda längs Senabanan sedan 1983 och idag betraktas som skrot.

Frågan om CFM-C:s finansiella situation kan i första hand ses som en intern mocambikisk angelägenhet, som är avhängig beslut om vilket ansvar CFM-C skall ta för kapitalkostnader. Ur givarsynpunkt måste det viktigaste vara att CFM-C drivs på ett rimligt effektivt sätt. Överskott som skapas i löpande drift måste kunna utnyttjas för att finansiera det periodiska underhållet liksom ersättningsinvesteringar i utrustning. För detta krävs också att mekanismer skapas för att CFM-C skall kunna disponera tillräckliga medel i hårdvaluta för import av utrustning och reservdelar mm. Det är annars stor risk för att BCA kommer tillbaka till givarna och begär finansiering av kostnader som egentligen borde kunna finansieras ur driftsbudgeten.

Det var exempelvis symptomatiskt att BCA under den senaste Brysselkonferensen påtalade problemet att hitta finansiering av underhållsmuddring av inseglingskanalen. Genom att givarfinansiering är betydligt lättare tillgänglig än internt genererat kapital, skapas felaktiga incitament att hellre investera i ny egen utrustning med gåvofinansiering

än att hyra i motsvarande. Detta förhållande borde i högre grad uppmärksammas av givarna.

Det är också viktigt att mekanismer skapas som tillåter olika verksamhetsgrenar att opererera självständigt med eget resultatsansvar. Även om CFM-C som helhet inte kommer att generera några överskott under de närmaste åren, borde respektive verksamhet inom hamn och järnväg få information om kostnaderna för de resurser man tar i anspråk. Däri borde ingå alternativkostnaderna för det kapital som disponeras och åtminstone en del av kostnaderna för den utländska personalen.

Denna fråga har tagits upp av Finland/Sverige i samband med avtalet om stödet till containerterminalen. I avtalet anges att terminalen skall operera som en självständig "profit-centre". Gjorda kalkyler visar att containerhanteringen idag ger överskott, och även kommer att ge en positiv avkastning på det kapital som satsas i den nya terminalen.

Förutsättningarna för självständigt resultatsansvar är nu betydligt ljusare än tidigare tack vare de ekonomiska reformerna i Mocambique och möjligheterna att friare disponera intjänad hårdvaluta. Det är också positivt att CFM nu håller på att ombildas från att vara ett statligt verk till att bli ett självständigt statligt företag.

Samtidigt måste man naturligtvis vara medveten om att det kan komma att ta tid att åstadkomma decentraliserat ansvar i ett företag som omfattar inte bara centrala Mocambique utan också järnvägarna och hamnarna i norra och södra delarna av landet. Man kan mycket väl föreställa sig att det kommer att finnas en strävan att omallokera vinster i lönsamma verksamhetsgrenar, som exempelvis containerterminalen, till lönebetalningar i förlustgivande järnvägslinjer som måst stängas på grund av RNM-attacker.

BCA har fortsättningsvis utlovat fortlöpande information om CFM-C:s finansiella utveckling. Det förefaller angeläget för givarna att aktivt följa denna utveckling.

6.7 Hur skall Beirakorridorens andel av regionens godstrafik kunna ökas

En del av de faktorer som har förhindrat ett ökat utnyttjande av Beirakorridoren, är nu på väg att upphävas genom pågående investeringar. Dessa inkluderar förutom avlägsnande av de fysiska flaskhalsarna i hamn och järnväg, även

förbättringar av de idag dåliga telekommunikationerna mellan Beira och regionen.

Mot bakgrund av den diskussion som fördes i avsnitt 5.3 ovan, kan man nog tyvärr ifrågasätta om detta kommer att räcka för att vända godsströmmarna på det sätt som behövs för att korridoren skall komma till riktig användning. Frågan är då, vilka kompletterande insatser som skulle kunna sättas in för att påverka situationen på de transportmarknader där många av besluten tas om hur gods skall transiteras.

Vägtransporterna har traditionellt spelat en underordnad roll för de regionala transporterna i södra Afrika i jämförelse med järnvägarna. Enligt SATCC:s policy skall järnvägarna ha högsta prioritet även framgent, vilket förefaller rimligt i den aktuella situationen. Man räknar således med att enbart 5 % av transitgodsvolymen i Beirakorridoren kommer att gå på lastbil år 1995. För vissa typer av gods bör dock snabba och effektiva vägtransporter bidra till att öka Beiras konkurrenskraft. Genom det SIDA-stödda åkeriföretaget TRANSCARGA i Beira har, som tidigare nämnts, en betydelsefull resurs skapats.

Speditiönssektorn är strategisk genom den roll som speditörerna spelar när det gäller att organisera effektiva transportsystem. Genom att samordna vägtransport, järnväg, hamn och sjöfart kan attraktiva dörr- till dörrtransporter erbjudas till kunderna. Man kan exempelvis fråga sig varför inte Beira, redan innan Sena-banan rehabiliterats, skulle kunna bli ett alternativ till Durban för tobakscontainers från Malawi.

Frågan om eventuella svenska insatser inom speditiöns- och sjöfartsområdet diskuterades inom SIDA hösten 1988 med utgångspunkt i några olika PM om dessa frågor¹⁶. Slutsatsen blev att SIDA i det aktuella läget inte skulle ge sig in i några sjöfartsengagemang. Däremot befanns speditiönsområdet vara intressant för fortsatt analys med hänsyn till den pågående TRANSCARGA-insatsen.

¹⁶Följande dokument låg till underlag för diskussionen:

- Project identification in the shipping and forwarding sector in Mozambique and other SADCC states; Torsten Ahle; April 1988
- Transport structures and dependency relations in Southern Africa; the need for a reorientation of Nordic aid; Hans Abrahamsson; Draft September 1988
- Preliminära synpunkter avseende tänkbara insatser inom sjöfart och spedition i södra Afrika, SIDA, Infrastrukturbyrån, oktober 1988

Man måste vara medveten om att det är betydligt svårare att utforma lämpliga biståndsinsatser inom sjöfarts-, speditiöns- och åkeribranscherna än att hantera traditionella infrastrukturprojekt som förvaltas av statliga myndigheter. Transportmarknaderna kännetecknas av snabba fluktuationer och kräver av de aktörer som skall överleva en dynamik, flexibilitet och initiativkraft som är svår att åstadkomma inom ramen för normala biståndsinsatser. Dessa områden kan möjligen lämpa sig bättre för bistånd via BITS eller SWEDFUND med en svensk företagspartner som kommersiell intressent.

6.8 Kunskapsöverföring och institutionsbyggande

Det utbildnings- och personalbiståndsprogram som nyligen skisserats av BCA har som redan nämnts mycket stora dimensioner. Detta är i och för sig inte att förvåna mot bakgrund av att det handlar om en hamn- och järnvägsorganisation med över 7000 anställda.

Tabell 6: Utbildningsnivå för personalen inom CFM-C

Kategori	Antal	Procent
Analfabeter	2845	39
-5:e klass	3159	44
6-9:e klass	1136	16
10-11:e klass	29	0,4
Tekniska skolor mm	42	0,6
Universitet	2	0
Summa	7263	100%

Behov av uppgradering av kunskaper och kompetens finns på praktiskt taget alla nivåer och inom alla grenar av verksamheten. Detta åskådliggörs med önskvärd tydlighet i tabellen ovan.

BCA har nu i samarbete med IBRD presenterat ett program som omfattar

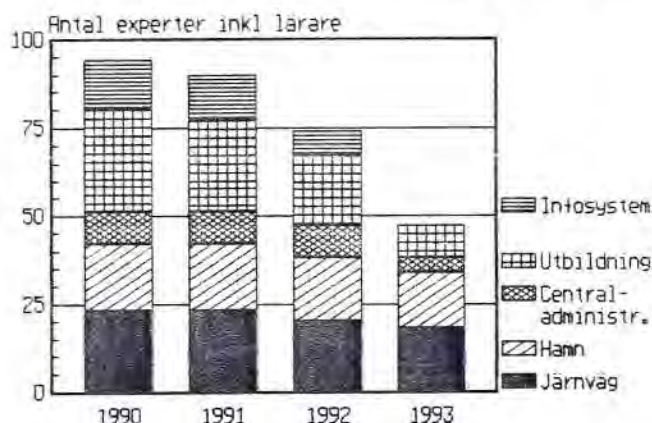
- organisationsutveckling, med betydande förändringar i de existerande organisatoriska strukturerna

- ett mycket omfattande **personalbistånd** som också syftar till kunskapsöverföring i arbetet till lokala "counterparts"
- utveckling av **administrativa styrsystem**
- **ledarutbildning** omfattande 20 personer i högre chefsställning och 280 mellanchefer.
- viss grund- och yrkesutbildning för ca 5000 personer.

Antalet utländska experter beräknas uppgå till mellan 75 och 95 personer under perioden 1990-92. Antalet väntas därefter successivt minska, allteftersom lokal personal utbildas och tar över ansvaret för de linjepositioner som temporärt fylls av utländska experter.

Programmet inkluderar pågående personalbistånd från Holland och Finland/Sverige till hamnen och från Spanien till järnvägen, totalt ca 35 personer. Personalbiståndets planerade omfattning och inriktning illustreras i figuren nedan.

Figur 4: Planerat personalbistånd 1990-1993



Mot bakgrund av SIDA:s mångåriga erfarenheter från kunskapsöverföring och institutionsbyggande i Mocambique, frågar man sig naturligtvis om detta program är genomförbart i praktiken. Man kan dock konstatera att Beira hamn hittills tycks ha erbjudit en miljö som är betydligt mer receptiv för organisatoriska och andra förändringar än vad som varit fallet i Dar es Salaams hamn.

Den största svårigheten blir troligen att hitta lämplig personal för utbildning till befattningar på mellan- och högre nivåer; och att hålla kvar de

dugliga när den privata sektorn kan erbjuda långt bättre villkor. De problem av detta slag som redan uppkommit i containerterminalen kommer att bli långt större när utbildningsverksamheten skall flerdubblas i hamn och järnväg.

Det är lätt att föreställa sig det välbekanta scenariet där de utländska experterna i linjefunktioner måste stanna kvar åtskilliga fler år än beräknat på grund av avsaknaden av lokal personal som kan ta över ansvaret. Den årliga kostnaden för utländsk personal kan komma att röra sig om 50 milj SEK eller mer, vilket i värsta fall skulle kunna hota hela Beiraprogrammets ekonomi.

Att hitta lämpliga incitament för rekrytering av lämplig lokal personal måste bli en av huvudfrågorna i detta sammanhang. Resultatsrelaterad bonus för arbetsgrupper och tjänstebostäder för högre befattningar kan ingå som viktiga instrument i personalpolitiken. Det vore inte orimligt att låta byggande eller upprustning av personalbostäder bli ett komplement till pågående investeringar i transportanläggningarna.

Om det visar sig omöjligt att inom rimlig tid få fram kompetent lokal personal, blir det nödvändigt att söka andra modeller för rekrytering av nödvändig expertis än det personalbistånd via konsultfirmor som praktiseras idag. Managementavtal med ett utländskt företag som får del i verksamhetens finansiella överskott, kan vara ett sätt att ge incitament till att minimera personalkostnaden.

Den utvärdering av containerprojektet som FINNIDA/SIDA gör i augusti 1989, ger ett utmärkt tillfälle att i detalj analysera de frågor som här väckts. En strategi bör utformas för hur det finsk/svenska personalbiståndet skall anpassas till det överordnade programmet för hela CFM-C. Tillfälle bör också ges att kommentera detta program mot bakgrund av SIDAS egna erfarenheter av kunskapsöverföring. En fråga som bör tas upp är om det finns behov av att vidga perspektivet utanför CFM-C:s internutbildning och eventuellt kanalisera stöd till exempelvis sekundärutbildning i Beira.

6.9 Teknikval

Teknikvalsfrågor aktualiseras inte lika ofta i rehabilitering av transportinfrastruktur som i andra typer av investeringsprojekt. Beslutet att bygga ut en modern containerterminal är som ovan nämnts det mest påtagliga exemplet på en teknikvalssituation. De negativa konsekvenserna i form av ökade kostnader för underhåll och teknisk

expertis kommer att kunna utvärderas först om ett par år.

6.10 Sociala effekter

Beira var troligen den stad i Mocambique som drabbades värst av den ekonomiska tillbakagången som började vid självständigheten 1975. Genom stängningen av gränsen till Rhodesia år 1976 upphörde Beiras funktion som transithamn och turistcentrum. Aratal av obefintligt underhåll av stadens infrastruktur kan sägas ha förvandlat staden till något av en "spökstad". Samtidigt har staden invaderats av människor som flytt RNM:s terror på landsbygden.

Genom rehabiliteringen av Beirakorridoren skapas förhoppningsvis förutsättningar för visst ekonomiskt uppsving också i Beira stad och längs korridoren i form av ökad sysselsättning och köpkraft etc. Samtidigt står det klart att de stora investeringarna i transportanläggningarna och i CFM-C skapar en olycklig obalans i förhållande till stadens och regionens infrastruktur. En annan faktor som skapar klyftor är den kraftiga inströmningen av utländska firmor för genomförandet av investeringarna och byggandet av "camper" med alla de faciliteter som normalt saknas i Beira.

Genom de insatser i Beira stad som planeras av bl a IBRD och FINNIDA kommer man att åtminstone kunna påbörja stadens rehabilitering. Sannolikt räcker dock tillgängliga medel inte så långt i förhållande till de oerhörda behov som finns. Utan en fungerande infrastruktur i Beira stad riskerar transportanläggningarna att bli isolerade öar. Det förefaller rimligt att Sverige liksom tidigare skulle kunna avsätta regionala medel för att stödja någon del av den fortsatta rehabiliteringen av Beira stad; exempelvis i samfinansiering med IBRD. Eventuellt kan det också finnas kopplingar mellan en dylik insats och det förvaltningstöd som planeras till Beira stad av SIDA:s undervisningsbyrå.

Insatser i Beira stad låter sig ej analyseras med samma avkastningsmått som tillämpas för investeringarna i transportanläggningarna. Det är därför angeläget att fastställa Mocambiques faktiska prioritering av dylika insatser. Ett sätt att pröva denna prioritering är att kräva att Mocambique skall täcka viss del av kostnaden från landramen.

6.11 Organisationsfrågor

Bildandet av BCA innebar att Mocambique etablerade en projektorganisation vid sidan om den reguljära förvaltningen med ovanligt stora exekutiva befogenheter. Hittills har denna modell varit framgångsrik.

Som bl a påpekats i den nordiska personalbiståndsutredningen, finns betydande risker att projektorganisationer permanentas och försvårar kunskapsöverföring. Det kommer utan tvekan att bli svårare för BCA att hitta sin rätta roll när projekten nu successivt övergår från en investeringsfas till en utbildnings- och driftfas. Det verkar dock som om man inom BCA är medveten om sin roll som tillfällig projektorganisation med ansvar för planering och anskaffning av externa resurser, men utan ansvar för driften av de nya anläggningarna.

I de projekt som ligger under andra myndigheter än CFM-C, har BCA en betydligt mer passiv och samordnande roll än för hamn- och järnvägsprojekten. Så är exempelvis fallet för vägprojektet Beira-Machipanda där den mocambikiska vägmyndigheten DNEP har beställaransvaret. Detta förefaller ändamålsenligt i det aktuella fallet.

SIDA har hittills svarat för all konsultupphandling för de projekt som administrerats av SIDA. BCA synes ha kapacitet att överta ansvaret för denna upphandling och skulle därmed kunna avlasta infrastrukturbyrån det operativa ansvaret för konsulthanteringen.

7. Förslag till kriterier för val av fortsatta svenska insatser

Analysen i föregående avsnitt av mål och problem i Beiraprogrammet, leder till följande slutsatser och förslag till riktlinjer för fortsatta svenska insatser i Beirakorridoren:

1. Investeringarna i Beirakorridoren liksom insatser för utbildning och institutionsuppbyggnad kommer i första hand kustlösa SADCC-länder till nytta; det handlar således om projekt av genuin regional karaktär som motiverar fortsatt finansiering med regionala medel.

2. Framställningar om stöd till ytterligare fysiska investeringar bör noga analyseras och prioriteras med avseende på deras inverkan på Beiraprogrammets samhällsekonomiska utfall.

3. I de fall då SIDA bidrar till kostnader för drift och underhåll, måste det finnas en överenskommen plan för hur finansieringen av dylika kostnader successivt skall övertas av Mocambique.

4. Det föreslås att SIDA undersöker möjligheterna att direkt eller indirekt stödja verksamheter som syftar till att öka Beirakorridorens konkurrenskraft i SADCC-regionen.

5. Ett långsiktigt perspektiv krävs för medverkan i institutionsbyggande och utbildning. Perspektivet kan samtidigt behöva vidgas utanför den ram som ges av CFM:s internutbildning.

6. Möjligheterna att bygga upp livskraftiga institutioner för förvaltningen av viss transportanläggning, måste noggrant prövas och ställas i relation till kostnaderna för erforderlig utbildning och personalbistånd. Alternativa förvaltningsformer kan krävas, som minimerar kostnaden för den erforderliga utländska personalen.

7. Mot bakgrund av beskrivningen av de samhälleliga obalanser som är på väg att uppstå i Beira, föreslås att SIDA undersöker behovet av ytterligare stöd till rehabiliteringen av stadens infrastruktur.

1989-09-01

Bilaga 1

Förteckning över svenska insatser i Beirakorridoren (Milj SEK)

Insats	Avtals- period	Samfinan- siering	Insats- ansvarig	Avtals- belopp	Svensk insats	SADCC- medel	Kommentar
Containerterminalen fas I och II	8710-8906	Finland	FINNIDA	69.0	37.0	37.0	
Beira Corridor Authority (BCA)	7812-8912	Nordisk	DANIDA	36.0	10.0	10.0	
Bostadsprojekt	8712-9006	Nordisk+ Holland	SIDA	42.3	8.5	8.5	
Reservkraftverk	8712-		SIDA	59.0	59.0	18.5	Övrigt via katastrofstöd
Navigationshjälp- medel	8609-8912		SIDA	5.5	5.5	5.5	Del av större projekt för rehabilitering av fyrar i Mocambique
Rehabilitering telenät	8707-8806		SIDA	2.0	2.0	2.0	
Bussar	8707-9006		SIDA	7.0	7.0	.0	Katastrofstöd
Reparation järnväg	8710-8806	Norge	SIDA	14.0	7.0	7.0	
Reparation väg	8712-8906		SIDA	22.0	22.0	22.0	
TRANSCARGA			SIDA	64.0	64.0	.0	Katastrofstöd
				320.8	222.0	110.5	