



SCHWEIZERISCHER BUNDESRAT
 CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE
 CONSIGLIO FEDERALE SVIZZERO

Beschluss 1. Dezember 1986
 Décision 1973
 Decisione

MADAGASKAR : Kredit für technische Zusammenarbeit von Fr. 11'000'000.--
 für die Durchführung des Strassenrehabilitationsprojektes "RN2, Descente
 de la Mandraka" in Madagaskar

Aufgrund des Antrages des EDA vom 19. November 1986
 Aufgrund der Ergebnisse des Mitberichtsverfahrens wird

beschlossen:

Madagaskar wird für die Durchführung des Strassenrehabilitationsprojektes
 "RN2, Descente de la Mandraka" ein nichtrückzahlbarer Beitrag von
 Fr. 11'000'000.-- gewährt. Es wird vorgeschlagen, die Verpflichtung dem Rahmen-
 kredit für technische Zusammenarbeit und Finanzhilfe von 1,8 Mia. Franken zu
 belasten (BB vom 18.9.1984). Die sich aus dieser Verpflichtung ergebenden
 Zahlungen sind zulasten des Voranschlagkredites, Rubrik 202.493.01, vorzunehmen.

Für getreuen Auszug,
 der Protokollführer

Protokollauszug an:				
<input checked="" type="checkbox"/> ohne / <input type="checkbox"/> mit Beilage				
z.V.	z.K.	Dep.	Anz.	Akten
<input checked="" type="checkbox"/>		EDA	6	—
		EDI		
		EJPD		
		EMD		
	<input checked="" type="checkbox"/>	EFD	7	—
	<input checked="" type="checkbox"/>	EVD	7	—
		EVED		
		BK		
	<input checked="" type="checkbox"/>	EFK	2	—
	<input checked="" type="checkbox"/>	Fin.Del.	2	—



EIDGENÖSSISCHES DEPARTEMENT
FÜR AUSWÄRTIGE ANGELEGENHEITEN
DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES
DIPARTIMENTO FEDERALE DEGLI AFFARI ESTERI

t. 311 Madagaskar 58

Bern, den 19. November 1986

AN DEN BUNDESRAT

M A D A G A S K A R : Kredit für technische Zusammenarbeit von Fr. 11'000'000.-- für die Durchführung des Strassenrehabilitationsprojektes "RN2, Descente de la Mandraka" in Madagaskar

I

Mit dem vorliegenden Antrag wird empfohlen, Madagaskar einen nicht rückzahlbaren Kredit im Wert von Fr. 11 Mio. zu gewähren und die Verpflichtung dem Rahmenkredit für technische Zusammenarbeit und Finanzhilfe von Fr. 1,8 Mia. (BB vom 18.9.1984) zu belasten. Dieser Beitrag ermöglicht es dem "Ministère des Travaux Publics" (MTP), in enger Zusammenarbeit mit einem schweizerischen Firmenkonsortium ein kritisches Teilstück der Route Nationale 2, die sogenannte "Descente de la Mandraka" zu rehabilitieren. Der 16 km lange Strassenabschnitt dient dabei als Uebungsbeispiel für einen umfassenden Wissenstransfer, der eigentlichen Hauptzielsetzung des Projekts.

Die Gesamtkosten des 3 Jahre dauernden Projekts werden auf Fr. 16'000'000.-- geschätzt, wobei die Schweiz Fr. 11'000'000.-- (69 %) und Madagaskar Fr. 5'000'000.-- (31 %) aufzubringen haben. Für die Vorbereitung des Projekts sind bis heute ca. Fr. 500'000.-- ausgegeben worden.

II

Madagaskar, ein Land mit ca. 10 Mio. Einwohnern, ist gekennzeichnet durch eine bedeutende Oberfläche (ca. 590'000 km²), eine oftmals hügelige Topographie und zum Teil markanten Unterschieden zwischen den einzelnen Wirtschaftsregionen. Unter diesen Umständen kommt dem Transportsektor eine überragende Bedeutung zu für den Austausch von Gütern innerhalb des Landes und gegenüber dem Ausland. Neben einer ganzen Anzahl von Häfen und Flugplätzen besitzt Madagaskar ein Strassennetz von rund 50'000 km und lediglich 860 km Eisenbahnlinien. Für die von der Agrarproduktion beherrschte Wirtschaft ist deshalb ein gut ausgebautes Strassennetz mit einem funktionierenden Transportwesen eine Grundvoraussetzung.

III

Nachdem die madagassische Wirtschaft von 1970-1978 real nicht gewachsen war, versuchte die Regierung, mit einer forcierten Investitionspolitik Wachstum zu erzwingen. Der Erfolg war jedoch katastrophal; da diese Fehlinvestitionen mit kommerziellen Krediten finanziert worden waren, kletterte die Schuldenlast, die 1978 noch bloss 4 Prozent der Exporterlöse ausgemacht hatte, 1982 auf 70 Prozent.

Ohne tiefgreifende interne Reformen und Strukturanpassungen und ohne internationale Solidaritätsaktionen gab es keinen Ausweg aus dieser Krise. So arbeitete denn die madagassische Regierung zusammen mit der Weltbank bereits 1983 zwei wichtige Sektorprogramme aus: eines für die Landwirtschaft und ein zweites für den Transport. Ihr Leitgedanke war Rehabilitation und optimale Nutzung bereits bestehender Ressourcen.

Einer der Stützpfeiler des strukturellen Anpassungsprogramms ist das 6. Weltbank-Strassenprojekt unter dessen Konzept sich neben der IDA eine ganze Reihe von Gebern mit namhaften Beiträgen beteiligen. Die Schweiz ermöglicht mit SFr. 15,35 Mio. die Rehabilitierung eines 70 km langen Stücks der RN4 und den Einsatz eines Experten für Strassenbaumaterialien (Kredit Nr. 212/85 vom 20.11.1985).

Die Hauptkomponenten des 6. Weltbank-Strassenprojekts können wie folgt charakterisiert werden:

- Rehabilitation und Unterhalt von Strassen. Die Investitionen beschränken sich dabei auf das sogenannte "réseau économique", d.h. die ca. 10'000 km Strassen, die für das Land von erst-rangiger wirtschaftlicher Bedeutung sind.
- Stärkung des nationalen Strassenbaulabors.
- Technische Zusammenarbeit mit dem MTP, mit dem Ziel, dessen Planungs-, Ausführungs- und Ueberwachungskapazität zu verbessern.
- Ausbau eines Ausbildungszentrums für Strassenbaufachleute.
- Unterstützung der lokalen Transportunternehmer durch Zurverfügungstellung von Devisen für den Kauf von Ersatzteilen.

IV

Die Regierung Madagaskars hat die Schweiz angefragt, ob sie bereit wäre, im Rahmen der obgenannten internationalen Unterstützung, neben der Kofinanzierung der Rehabilitation der RN4 noch eine bilaterale Aktion mit spezifischer Zielrichtung zu unternehmen. Diese Anfrage entsprang dem Wunsche des MTP nach zusätzlichen praktischen Ausbildungsmöglichkeiten für einheimische Strassenbaukader. Die unter dem 6. Weltbankprojekt angebotenen Möglichkeiten sind entweder eher formaler Natur oder dann aber auf einzelne Teilbereiche von Planung und Ausführung beschränkt. Es wird daher vorgeschlagen, anhand eines konkreten Rehabilitationsprojekts eine integrale on-the-job-Ausbildungsgelegenheit zu schaffen, wo Kader des MTP sich praktisches Management- und Technikwissen bei Planung, Projektierung und Ausführung aneignen können.

Als Ausführungsbeispiel wurde die sogenannte "descente de la Mandraka" gewählt, ein etwa 16 km langes Stück der "route nationale no 2", der Verbindung zwischen der Hauptstadt Antananarivo und dem wichtigen Hafen Madagaskars, Toamasina (Tamatave). Die RN2 ist zwischen Toamasina und Moramanga (235 km) in den letzten Jahren durch die VR China rehabilitiert worden, während die Strecke Moramanga - Antananarivo (115 km) grösstenteils noch in einem guten Zustand ist. Die Ausnahme bildet die genannte Mandraka, eine eigentliche Bergstrecke, welche sich in einem sehr schlechten Zustand präsentiert und zu gewissen Zeiten gar unpassierbar wird. Es handelt sich demzufolge um den eigentlichen Flaschenhals der Nationalstrasse 2, der aber wegen seiner Kürze nicht Eingang gefunden hat in das Programm des 6. Weltbankprojekts (Schwergewicht RN4 und RN7). Madagaskar jedoch misst der "descente" eine hohe Priorität zu und ist zudem der Ueberzeugung, dass diese Bergstrecke von Schweizer Ingenieur- und Unternehmerwissen profitieren könnte.

V

Zusammen mit dem MTP und unter Beizug schweiz. Konsulenten ist die Projektidee weiterentwickelt worden. Schweizerischerseits soll die Firmengruppe AFS (Association Frisa/Schmalz) mit der Durchführung betraut werden. Die AFS, welche aufgrund eines Ausschreibungsverfahrens ausgewählt worden ist, hat an den letzten Projektvorbereitungen in Madagaskar intensiv mitgewirkt. Das Projekt sieht vor, die notwendigen Rehabilitationsarbeiten an der "descente de la Mandraka" im Stile einer Unternehmung durchzuführen. Dadurch soll es den im Projekt integrierten madagassischen Kadern ermöglicht werden, die bei der Projektierung, Bauleitung und Ausführung von Strassenprojekten erforderlichen Management-Kenntnisse zu erwerben, die sie später in die Lage versetzen sollen, derartige Projekte selbständig zu planen und zu überwachen. Die im Projekt gewonnenen Erfahrungen werden es dem MTP in Zukunft ermöglichen, die zahlreichen, meist durch ausländische Ingenieurbüros und Bauunternehmungen ausgeführten Strassenprojekte besser in den Griff zu bekommen. Eine zentrale Bedeutung kommt dem Wissenstransfer in der Vor- und Nachkalkulation zu. Auf mittlerer und unterer Stufe wird das Projekt selbstverständlich einer grösseren Zahl von Bauführern, Vorarbeitern, Handwerkern, Maschinenführern und Mechanikern Gelegenheit bieten, ihre technischen Kenntnisse zu vertiefen. Es ist vorgesehen, die einheimischen Projektmitarbeiter, mit Ausnahme der vom MTP deputierten Kader, auf dem freien Markt zu rekrutieren. Ihre gewonnenen Erfahrungen werden sie später im einheimischen Strassenbaugewerbe (PME) oder aber im MTP in den Rehabilitationsbrigaden oder im Unterhaltungsdienst anwenden können. Eine mögliche Folgephase im Sinne einer Nachbetreuung der Ausgebildeten, im Rahmen des MTP oder der PME (petites et moyennes entreprises), wird ins Auge gefasst. Die Firma AFS wird 3-4 Experten auf permanenter Basis ins Projekt entsenden. Daneben ist vorgesehen, eine ganze Reihe von Spezialisten für Kurzmissionen zur Verfügung zu stellen. Die für das Projekt benötigte Ausrüstung kann wie folgt kategorisiert werden:

- Fahrzeuge und Maschinen, welche permanent stark benutzt werden, d.h. zu mehr als 50 % amortisiert werden können, sollen neu beschafft werden.
- Ein beträchtlicher Teil der Ausrüstung wird vom MTP für die Dauer des Projekts zur Verfügung gestellt. Zu diesem Zweck werden sie vorgängig durch das Projekt überholt bzw. repariert.
- Gewisse Spezialmaschinen sollen gemietet werden.

Bei der Wahl der anzuwendenden Technologie wird darauf geachtet, einen möglichst grossen Lerneffekt zu erzielen, d.h. es sollen sowohl arbeitsintensive als auch kapitalintensive Methoden zur Anwendung gelangen.

An sich könnte das Projekt in kürzerer Zeit durchgeführt werden, doch wird im Interesse einer möglichst optimalen Ausbildung eine minimale Projektdauer von 3 Jahren vorgeschlagen, was natürlich die Ausführungskosten pro Strassenkilometer in die Höhe treibt.

VI

Die gesamten Projektkosten werden auf Fr. 16 Mio. geschätzt. Im Prinzip sollen die Fremdwährungskosten durch die Schweiz getragen werden. Der von der Schweiz zu übernehmende Anteil wird wie folgt budgetiert:

Lang- und Kurzzeitexperten	Fr. 3'500'000.--
Projektierungskosten	Fr. 150'000.--
Infrastruktur und Ausrüstung	Fr. 3'500'000.--
Baumaterial	Fr. 1'500'000.--
Belagseinbau	Fr. 1'500'000.--
Betriebskosten	Fr. 700'000.--
Ausbildung in der Schweiz	Fr. 150'000.--
	Fr. 11'000'000.--
	=====

Madagaskar wird demzufolge rund Fr. 5'000'000.-- in Lokalwährung zu übernehmen haben. Dieser Beitrag teilt sich wie folgt auf:

- 1'500 Mio. FMG, die lokalen Betriebskosten des Projekts, werden dem "fonds de contrepartie" der schweiz. Zahlungsbilanzhilfe entnommen.
- 150 Mio. FMG wird das MTP vor allem in Form von Lohnkosten übernehmen.
- Die vom Projekt erworbenen Maschinen werden am Projektende vom MTP für einen Restwert von 500 Mio. FMG in Lokalwährung übernommen. Dieser Betrag wird vom MTP dem "fonds de contrepartie" zurückerstattet.

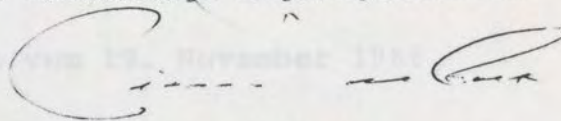
- 5 -

VII

Das Bundesamt für Aussenwirtschaft und das Eidgenössische Finanzdepartement sind im Rahmen des Vorverfahrens konsultiert worden; sie sind mit dem vorliegenden Antrag einverstanden.

Wir beantragen Ihnen, dem beiliegenden Beschlussesentwurf zuzustimmen.

Eidgenössisches Departement
für Auswärtige Angelegenheiten



Pierre Aubert

beschlossen:

Beilagen: Entwurf des Beschlussdispositivs
Karte von Madagaskar

Zum Mitbericht an : - Eidg. Volkswirtschaftsdepartement
- Eidg. Finanzdepartement

Protokollauszug an:

- EDA 6 zur Ausführung
- EFD 7 zur Kenntnis
- EVD 7 (GS 5, BAWI 2) zur Kenntnis
- EFK 2 zur Kenntnis
- FinDel 2 zur Kenntnis

MADAGASCAR
 SIXTH HIGHWAY PROJECT
 ECONOMIC ROAD NETWORK

MADAGASKAR : Kredit für technische Zusammenarbeit von
 Fr. 11'000'000.-- für die Durchführung des Strassenrehabilita-
 tionsprojektes "RN2, Descente de la Mandraka" in Madagaskar

Aufgrund des Antrages des EDA vom 19. November 1986

Aufgrund der Ergebnisse des Mitberichtsverfahrens wird

beschlossen:

Madagaskar für die Durchführung des Strassenrehabilitations-
 projektes "RN2, Descente de la Mandraka" einen nichtrückzahlbaren
 Beitrag von Fr. 11'000'000.-- zu gewähren. Es wird vorgeschlagen,
 die Verpflichtung dem Rahmenkredit für technische Zusammenarbeit
 und Finanzhilfe von 1,8 Mia. Franken zu belasten (BB vom 18.9.1984).
 Die sich aus dieser Verpflichtung ergebenden Zahlungen sind
 zulasten des Voranschlagkredites, Rubrik 202.493.01, vorzunehmen.

Für getreuen Auszug,
 der Protokollführer:

IBRD 16909R

JUNE 1983

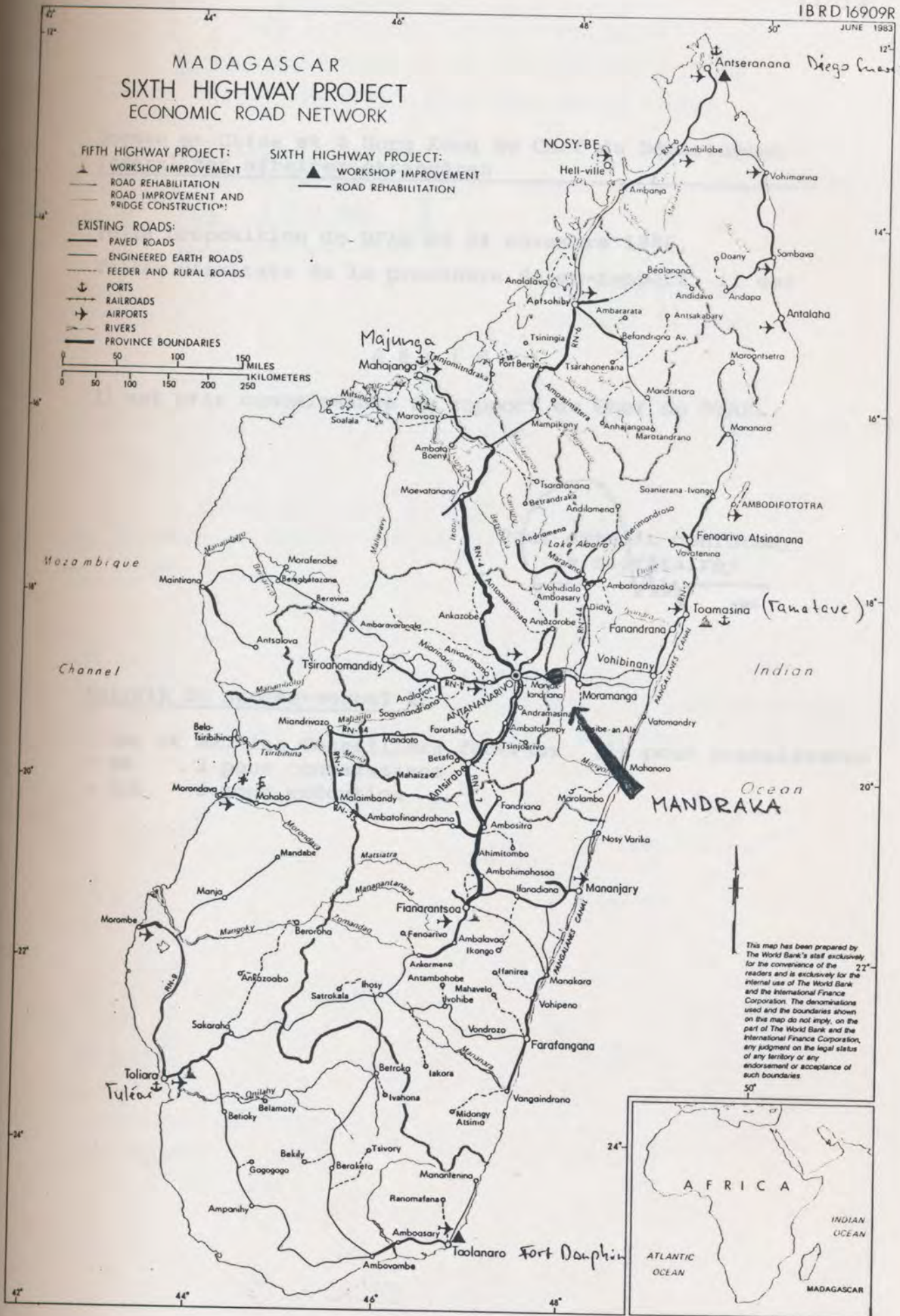
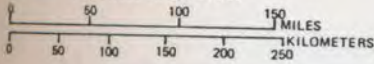
MADAGASCAR SIXTH HIGHWAY PROJECT ECONOMIC ROAD NETWORK

FIFTH HIGHWAY PROJECT:
 ▲ WORKSHOP IMPROVEMENT
 — ROAD REHABILITATION
 — ROAD IMPROVEMENT AND BRIDGE CONSTRUCTION

SIXTH HIGHWAY PROJECT:
 ▲ WORKSHOP IMPROVEMENT
 — ROAD REHABILITATION

EXISTING ROADS:
 — PAVED ROADS
 — ENGINEERED EARTH ROADS
 — FEEDER AND RURAL ROADS

⚓ PORTS
 — RAILROADS
 ✈ AIRPORTS
 — RIVERS
 — PROVINCE BOUNDARIES



This map has been prepared by The World Bank's staff exclusively for the convenience of the readers and is exclusively for the internal use of The World Bank and the International Finance Corporation. The denominations used and the boundaries shown on this map do not imply, on the part of The World Bank and the International Finance Corporation, any judgment on the legal status of any territory or any endorsement or acceptance of such boundaries.

