

Gränshandeln mellan Namibia och Angola blomstrar

Den namibiska staden Oshikango, på gränsen till Angola är en livlig handelsstad med fullbokade hotellrum, köande långträdare och ett myller av tax-free-erbjudanden.

VID SEXTIDEN PÅ KVÄLLEN stängs gränsen. Långtradarfikens kassapparater fylls med US-dollar när hungriga chaufförer kör för öl och en bit mat. Att få tag på ett ledigt hotellrum är i stort sätt omöjligt så de flesta får sova i eller under sina lastbilar.

När gränsstationen öppnar igen klockan åtta på morgonen börjar rusningen. Vid de exporterande grossistvaruhusens portar trängs de nya cykelentreprenörerna. Varor för export får inhandlas skattefritt och angolanska affärsmän har lärt sig att anlita cykelbuden. Att ta en bil över gränsen är en dyr historia men en cykel får passera gratis.

Många arbetslösa namibier försörjer sig numera som cykel-

bud i Oshikango. Med målmedvetna steg styr de sina tungt lastade cyklar mot gränsstationen. Vakterna nickar igenkännande och öppnar grinden för att de inte ska tappa farten. En del har sex meter långa järnbalkar surrade på cykeln och andra lastar ända upp till 200 kg cement mellan hjulen.

För långträdarna öppnas inte grindarna lika lätt. Pappersexercisen kan vara förödande och vissa ekipage kan bli stående på gränsen i veckor.

Byggnadsmaterial och livsmedel från Sydafrika samt kapitalvaror från de kinesiska handelshusen är de vanligaste exportvarorna.

– Den över 200 mil långa transporten från Sydafrika på de namibiska vägarna gör jag på två dagar, men på andra sidan gränsen är vägarna i stort sett obefintliga, berättar en av chaufförerna.

För en tung lastbil kan det ta upp till tre dagar att ta sig de 40 milen upp till Lubango. Lättare fordon tar sig fram bättre. Från hamnen i Walvis Bay går det en jämn ström med nya bilar till Angola. Mr. Rosario som kör nya Mitsubishi-bilar ända upp till Luanda berättar att resan brukar ta tre dagar.

PRECIS SOM DE FLESTA LÄNDERNA i södra Afrika har den namibiska staten satsat stort på att utveckla exporthandeln. En lag från 1995 (EPZ-act) syftar till att underlätta för exporterande tillverkningsindustri. Men väldigt få positiva ord har hittills fällt om den utvecklingen. Fackföreningsrörelsens forskningsinstitut LaRRI har varit vassast i sin kritik och menar att länderna konkurrerar ut varandra till priset av undermålig arbetsrätt och miljöskydd.

Det havererade textilföretaget Ramatex är ett tydligt exempel.

I Oshikango finns det en särskild företagspark för exportindustri men det är i huvudsak byggnads-, finans- och transportsektorn som har gynnats av EPZ-lagen, menar forskarna på LaRRI.

De arbetslösa i Oshikango ser inga tillverkande exportföretag som ropar efter folk utan får i stället förlita sig på tjäna småpengar som cykelbud.

OFFSHORE DEVELOPMENT COMPANY som ansvarar för EPZ-aktiviteterna medger i sin senaste rapport att de inte lyckats få igång tillverkningsindustrin. Anledningen är i första hand bristen på kunnskap och teknologi. Men rapporten spår ändå en positiv utveckling för platser som Oshikango eftersom det stora inflödet av kapital förväntas ge effekter på hela regionen.

ULF BREITHOLZ



Det går en jämn ström med nya bilar till Angola. Resan upp till Luanda brukar ta tre dagar.

Foto: Ulf Breitholz