

Plundring av Östtimors oljerikedomar

Efter självständigheten har Östtimors ledare använt oljefonden till s.k. vita elefanter, d.v.s. extremt dyra byggnadsprojekt med litet värde. Det vore inte att gå för långt att säga att landet är en begravningsplats för vita elefanter. Längs hela sydkusten ligger de tomma skalerna av nya, skinande men tomma infrastrukturprojekt i mångmiljonklassen och skeletten av de som fortfarande pågår. Xanana Gusmãos internationella flygplats nära kuststaden Suai är uppkallad efter befrielsehjälten och sedermera politikern och blev klar 2017 till en kostnad av 70 miljoner dollar, men ingen människa alls syns till i flygplatsbyggnaden. Endast ett propellerflygplan med en kapacitet på elva passagerare anländer per dag från Dili.

Ett stenkast därifrån går en 32 kilometer lång fyrfilig motorväg från Suai till byn Fatukai. Vägen är en av de bästa i Östtimor och kostade 12 miljoner dollar per kilometer att bygga, men även den är tom. Under de 45 minuter det tar att åka sträckan, såg jag bara två motorcyklar. De två projekten ingår i en statlig satsning på infrastruktur kallad Tasi Mane. Regeringen planerar att spendera 10-14 miljarder dollar på projekt längs sydkusten, inklusive en leveransbas i Suai, en flytande naturgasanläggning i Beacu, ett raffinaderi i Betano och centralt planerade rutnätsstäder i de tre städerna. Motorvägen kommer sammanlänka dem.

Det skenbara målet är att omvandla den underutvecklade sydkusten till ett centrum för oljeindustrin. Avtalet Östtimor slöt med Australien 2018 om den länge omtvistade havsgränsen ger landet kontrollen över Greater Sunrise, där det finns olja och naturgas. Planen är nu att transportera gasen till sydkusten för nedkylning och export.

Dyrt projekt

För att realisera projektet kommer regeringen behöva använda det mesta av oljefonden som uppgår till 16 miljarder dollar. Oljefonden svarar för omkring 90 procent av årsbudgeten i ett land som är ett av de länder i världen som är mest beroende av oljeinkomsterna. Projektet har dock föga ekonomiskt värde och alla experter, som blev intervjuade för denna artikel, är överens om att det vore bättre att använda den existerande anläggningen i Darwin i Australien än att bygga upp en helt ny anläggning.

James Scamary, akademiker och expert på Östtimor från Australien, menar att projekten mer än att vara symboler för en inkompetent regering är ett sätt att tillägna sig mutor genom att genomföra för dyra projekt och därefter lägga beslag på överbeloppen. Sådant händer hela tiden. Samtidigt som projekten inte gynnar medelinvånaren, har vissa individer, däribland korrupta politiker, blivit extremt rika tack vare dessa. Om korruptionen fortsätter frodas kan landets självständighet, som man vann 2002 efter decennier av svåra uppoffringar, hotas.

För att oljeinkomsterna skulle användas förnuftigt upprättades 2005 en oljefond i vilken alla olje- och naturgasintäkter skulle sättas in. Samma år antog parlamentet en lag om hur regeringen skulle förhålla sig till oljebolagen. Det var nästan omöjligt att överföra oljefondens pengar till privata bankkonton, men det var helt i enlighet med lagen att anta en budget som investerar inkomsterna i stora, uppblåsta infrastrukturprojekt som värderades mycket högre än deras egentliga värde och lades ut till utländska företag i utbyte mot mutor. Inhemsk politiker, som fastställer projekten, utländska företag, som genomför dem, samt namnlösa agenter, som har inflytande i regeringen och förbinder politiker och företag, är spelets aktörer.

Flygplatsen i Suai

År 2012 godkände parlamentet att TimorGap får bygga en flygplats i Suai. National Procurement Commission, vars chef tillsattes under Xananas tid vid makten, kom utifrån kriterierna högst kvalitet och lägst pris fram till att China Harbor från Kina borde få projektet. Av de fem budgivande företagen vann dock indonesiska Waskita Karya, som skulle bygga för 68 miljoner dollar, trots att kvaliteten var lägre och priset högre. I detta fall agerade Xananas dotter Zenilda Gusmão som agent. Ministerrådet godkände affären. År 2014 lades 19 miljoner dollar till på Waskita Karyas kontrakt.

Charles Scheiner, forskare vid La'o Hamutuk som är en inhemsk NGO (Non-governmental Organization) med fokus på utvecklingsfrågor, menar att flygplatsen i Suia är ett särskilt flagrant exempel på en missriktad investering i infrastruktur. "Det första misstaget var att besluta att bygga flygplatsen." Korruptionen i Östtimor omfattar mer än Tasi Mane. Statsbudgeten domineras av anslag för investeringar i infrastruktur som därmed tränger undan investeringar i hälsovård, utbildning och offentlig säkerhet. Under senare år har mer än hälften av regeringens utgifter gått till ett fåtal infrastrukturprojekt. Under 2018 gick bara nio procent av budgeten till utbildning och sex procent till hälsovård.

Eftersom investeringarna i infrastruktur måste godkännas av parlamentet, som i enstaka fall sade nej, såg landets elit med majoritet i parlamentet till att lagen som styrde oljefonden reviderades 2011. Då styrdes landet sedan 2007 av CNRT (Congress for National Reconstruction of Timor-Leste) som fortsatte regera fram till 2015. Andelen av fonden som måste investeras i obligationer sänktes från 90 till 60 procent, vilket ledde till att mera pengar kunde investeras i inhemska projekt. Indonesiska företag fick de flesta av kontrakten. Värre var att revideringen innebar att om en lag relaterad till olja stod i strid med lagen som styrde oljefonden så kunde den senare lagen sättas ur spel.

Nya lagändringar 2018

En av CNRT ledd koalition kontrollerade parlamentet

under 2018. Lagen om oljeutvinning ändrades nu så att oljefonden nu kunde investeras direkt i oljeutvinning utan att gå igenom statsbudgeten. Tjänstemän på TimorGap kunde överföra medel från fonden till vilket projekt som helst de ansåg vara oljeutvinning utan att behöva gå igenom parlamentet.

En annan ändring innebar att kontrakt för oljeutvinning inte längre först behövde granskas av revisionskammaren. Domstolarna, som var den sista oberoende instansen för att granska hur oljefonden användes, skulle förhindras att inspektera sådana kontrakt. Lagarna är skrivna på ett sådant sätt att de lämnar utrymme för breda tolkningar. Därigenom skulle även flygplatsen i Suai och den sydliga motorvägen kunna räknas in som oljeutvinning, eftersom deras syfte uppges vara att möjliggöra deltagande i denna sektor. Regeringen definierar således vad som kan räknas som en investering i oljeutvinning. Parlamentet godkände lagändringarna i december 2018 och dessa blev lag i januari 2019.

Osäker framtid

Enligt vissa experter, som intervjuades för denna artikel,

försvann därmed det sista skyddet mot att oljefonden ska kunna användas av de som vill tjäna egna pengar på den. Charles Scheiner menar att den största risken nu är att tjänstemän kommer att plundra oljefonden så att regeringen inom tio år inte kommer ha några medel kvar. Därmed kommer bl.a. 70 procent av skolorna och sjukhusen behöva stängas. Eftersom regeringen har talat om för befolkningen att Tasi Mane kommer gynna dem, är många människor positivt inställda till projekten. Den allmänna kännedomen om de senaste lagändringarna är dålig. Människor anser att Östtimor på egen hand ska utnyttja sina naturresurser, men på vilket sätt är regeringens uppgift att sköta. Att se till att oljefonden består kan vara det bästa sättet för att se till att Östtimor kan skydda sitt politiska och ekonomiska självbestämmande framöver.

Gabriel Jonsson

Källa: Bardia Rahmani, "The Looting of Timor Lestes's Oil Wealth," 31/5 2019, *Diplomat* 6/19 (http://www.ocnus.net/artman2/publish/Dark_Side_4/The-Looting-of-Timor-Leste-s-Oil-Wealth.shtml).

Detta verk är licensierat under Creative Commons Erkännande-Icke-kommersiell-Inga bearbetningar 2.5 Sverige licens. För att se en kopia av denna licens, besök <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.5/se/> eller skicka ett brev till Creative Commons, 171 Second Street, Suite 300, San Francisco, California, 94105, USA.

Material som publiceras i Merdeka & ÖsttimorInformation kan också publiceras i <http://www.globalarkivet.se>.