



GÖTEBORGS UNIVERSITET
HANDELSHÖGSKOLAN

VÄGAR I SIERRA LEONE

EN STUDIE AV INFRASTRUKTURENS BETYDELSE FÖR FÖRETAGANDE

Kandidatuppsats i Logistik
Handelshögskolan vid
Göteborgs Universitet
Vårterminen 2015

Handledare: Ove Krafft

Författare: Födelseår:
Joakim Eliasson 1990
Agnieszka Poppek 1980

FÖRORD

Vi vill tacka vår handledare Ove Krafft för hans förtroende, stöd och intresse i uppsatsen och dess problembild. Vidare vill vi också tacka Roger Johansen, vars hjälp har varit ovärderlig för att genomföra intervjuerna.

Göteborg, 2015

.....
Joakim Eliasson

.....
Agnieszka Popek

SAMMANFATTNING

De senaste 10 åren har stora väginfrastrukturprojekt genomförts i Sierra Leone för att förbättra kvaliteten på landets befintliga vägar. Trots dessa förbättringar finns fortfarande hinder som försvårar transporter inom landet. Bristande respekt för trafikregler och utbildade förare är två exempel på dessa hinder. Landets regering uppskattar att den ekonomiska tillväxten hålls tillbaka av bland annat den otillgängliga infrastrukturen. Vidare arbetar regeringen för att utöka exporten av landets naturresurser, som en drivkraft till den ekonomiska tillväxten. En annan faktor som bidrar till denna tillväxt är utländska investeringar. En väl utvecklad infrastruktur är ett viktigt villkor för utländska företag vid investeringsbeslut. Genom att studera väginfrastrukturens betydelse för privat företagande i Sierra Leone har ett samband identifierats mellan utländska investeringar i lokala företag och utvecklingen av landets vägnätverk. Med investeringar från utlandet kan dessa företag effektiviseras och utvecklas, samtidigt som transportmässiga faktorer förbättras.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

FÖRORD	1
SAMMANFATTNING	2
INNEHÅLLSFÖRTECKNING	3
FIGUR- OCH TABELLFÖRTECKNING	5
1. INLEDNING	6
1.1 BAKGRUND	6
1.1.1 GLOBAL SOURCING OCH VÄXANDE DISTRIBUTIONSNÄTVERK	6
1.1.2 SIERRA LEONE - EN OSLIPAD DIAMANT.....	6
1.2 PROBLEMBESKRIVNING.....	8
1.2.1 VÄGINFRASTRUKTUR I SIERRA LEONE.....	8
1.2.2 VÄGINFRASTRUKTUREN I FREETOWN.....	9
1.2.3 FINANSIERING AV INFRASTRUKTUREN.....	9
1.2.4 VAD ÄR FDI - FOREIGN DIRECT INVESTMENT?	10
1.3 SYFTE	11
1.3.1 FORSKNINGSFRÅGA.....	11
1.4 AVGRÄNSNINGAR.....	12
2. TEORETISK REFERENSRAM	13
2.1 VÄGINFRASTRUKTURENS KARAKTÄR	13
2.1.1 VÄGINFRASTRUKTURENS EKONOMISKA BETYDELSE	13
2.1.2 PROBLEMATIKEN MED TRANSPORTER I SUB-SAHARA.....	13
2.1.3 FINANSIERING AV INFRASTRUKTURPROJEKT	14
2.2 INFRASTRUKTURENS PÅVERKAN PÅ DEN PRIVATA SEKTORN.....	15
2.2.1 VAD ATTRAHERAR FDI?	15
2.2.2 SAMBAND MELLAN VÄGINFRASTRUKTUR OCH FDI	17
2.2.3 SIERRA LEONE – POTENTIAL OCH BEGRÄNSNINGAR	18
3. METOD.....	21
3.1 VAL AV ÄMNE	21
3.2 VAL AV METOD.....	21
3.3 DATAINSAMLING	22
3.3.1 INTERVJUER.....	22
3.3.2 OFFENTLIGA DOKUMENT	22

3.3.3 VAL AV ARTIKLAR.....	23
3.4 VALIDITET OCH RELIABILITET.....	23
3.4.1 TILLFÖRLITLIGHET	24
4. EMPIRI	26
4.1 UTVECKLING AV VÄGINFRASTRUKTUREN I SIERRA LEONE	26
4.1.1 UTVECKLINGEN I FREETOWN	26
4.1.2. UTVECKLINGEN I ÖVRIGA LANDET	27
4.2 VÄGINFRASTRUKTURENS PÅVERKAN PÅ FÖRETAGANDE	27
4.3 FINANSIERING AV INFRASTRUKTUREN.....	31
4.4 INVESTERINGAR.....	32
4.4.1 LEOCEMS UTVECKLING.....	32
4.4.2 NÅGRA EXEMPEL PÅ ANDRA INVESTERINGAR I REGIONEN.....	33
5. ANALYS	34
5.1 VÄGINFRASTRUKTURENS PÅVERKAN PÅ FÖRETAGENS EKONOMI.....	34
5.2 VÄGINFRASTRUKTURENS PÅVERKAN PÅ FDI	36
5.3 FDIS PÅVERKAN PÅ VÄGINFRASTRUKTUR.....	38
6. SLUTSATS	40
VIDARE FORSKNING OCH REKOMMENDATIONER	42
REFERENSER	43
BILAGOR	49
FRÅGOR TILL SLRA	49
FRÅGOR TILL LEOCEM OCH JAMES INTERNATIONAL	49

FIGUR- OCH TABELLFÖRTECKNING

FIGUR 1 SIERRA LEONES STÖRSTA HANDELSPARTNERS I 2013	7
FIGUR 2 EXPORT FRÅN SIERRA LEONE PER PRODUKTGRUPP, 2013	7
FIGUR 3 BNP-TILLVÄXTSPROGNOS 2015.....	10
FIGUR 4 SIERRA LEONES TOTALA EXPORT, MELLAN 2006-2013	17
FIGUR 5 BNP-TILLVÄXT - EN JÄMFÖRELSE MELLAN AFRIKA, VÄSTAFRIKA OCH SIERRA LEONE	19
FIGUR 6 GENOMFÖRDA OCH PÅGÅENDE VÄGFÖRBÄTTRINGAR I FREETOWN	26
FIGUR 7 DAGLIGA TRAFIKFLÖDEN I SIERRA LEONE	30
FIGUR 8 EGEN MODELL ÖVER SAMBANDET MELLAN VÄGINFRASTRUKTUR OCH FDI.....	40
TABELL 1 GENOMSNITTLIGT BEHOV AV INFRASTRUKTURUTGIFTER I UTVECKLINGSLÄNDER.....	15
TABELL 2 FDI-STOCK INFLÖDE, SIERRA LEONE	16
TABELL 3 SIERRA LEONES BNP-UTVECKLING.....	19
TABELL 4 STATUSRAPPORT, INFRASTRUKTURUTVECKLING MELLAN 2007-2012	27

1. INLEDNING

1.1 BAKGRUND

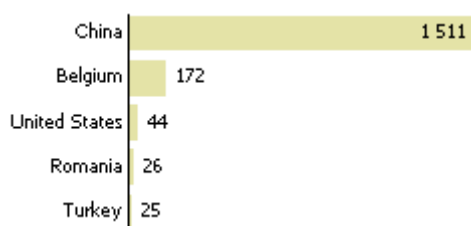
1.1.1 GLOBAL SOURCING OCH VÄXANDE DISTRIBUTIONSNÄTVERK

I takt med en ökande befolkningsmängd, ökande konsumtion, frihandel och växande globala distributionsnätverk ökar samtidigt transportbehovet och beroendet av tillgänglig infrastruktur (Björklund, 2012). Företag strävar efter att utvecklas på global nivå, delvis för att täcka större geografiska områden via nya marknader, att få tillgång till nya avsättningsområden och att öka sin omsättning. Detta uppnås när globala företag bland annat minskar sina kostnader i och med outsourcade aktiviteter och global sourcing (Gottfredson, Puryear & Philips, 2005). Det finns fler faktorer som bidrar till global sourcing, bland annat globalisering, nya teknologier och lägre arbetskostnader (Ibid). Företag letar ständigt efter nya möjligheter, testar nya vägar och utför avancerade kostnadskalkyler över lönsamheten i olika geografiska områden. Det som är fördelaktigt för ett företag behöver inte vara det för ett annat, men vissa nyckeltal verkar vara lika viktiga för alla. Fokus ligger därför på ökning av marginaler, högre produktivitet samt minskning av både fasta och rörliga kostnader. (jmf BCG, 2014)

1.1.2 SIERRA LEONE - EN OSLIPAD DIAMANT

Afrikas handelsförbindelser har historiskt sett varit starka med USA, Storbritannien, Belgien och Frankrike. Närvaron av kinesiska företag i Afrika började på 1950-talet, men har blivit allt mer intensiv och storskalig de senaste åren. (Hellström, 2009) Då bland annat den kinesiska efterfrågan på råmaterial har ökat, så har kinesiska företag sträckt sig längre och längre ut i världen för att tillgodose denna efterfråga (Ibid). Ett av de afrikanska länder som under det senaste decenniet har ökat sin handel med omvärlden är Sierra Leone (Unctadstat, 2013). År 2013 var till exempel Kina landets största handelspartner (CIA World Factbook, 2013) (Figur 1). Sierra Leones export baseras på jordbruk, naturresurser och tillverkning (Figur 2).

Figur 1 Sierra Leones största handelspartners i 2013 (i mln USD)



Källa: UNCTADstat, 2013

Figur 2 Export från Sierra Leone per produktgrupp, som andel av totalt exporterat värde, 2013



Källa: UNCTADstat, 2013

Sierra Leone ligger i Västafrika och har en kust mot Atlanten (CIA World Factbook, 2014). Landet är ungefär dubbelt så stort som Danmark med en befolkning på cirka sex miljoner (Ibid). Sierra Leone är ett av Afrikas minst utvecklade länder, där bland annat 95% av populationen saknar tillgång till elektricitet (IEA, World Energy Outlook, 2014). Landet blev självständigt från Storbritannien 1961, varvid en lång period av politisk instabilitet tog vid (CIA World Factbook, 2015). Det osäkra politiska klimatet ledde till att landets utveckling hämmades och var en bidragande faktor till ett blodigt inbördeskrig som pågick mellan 1991-2002 (Ibid). Under kriget förstördes stora delar av landets infrastruktur, vilket lämnade landet utan bland annat tillgängliga vägnätverk och stabil tillgång till elektricitet. Bristen på fungerande institutioner, utbredd korruption, låga utbildningsnivåer och kraftig urbanisering är exempel på några av de faktorer som kan ha hållit tillbaka landets utveckling.

Sierra Leone kan uppfattas som ett land med mycket stor potential med tanke på dess stora tillgång till värdefulla naturresurser. Där finns bland annat diamanter av hög kvalitet, järnmalm, guld, bauxit och rutil (CIA World Factbook, 2015). Dessutom finns förmodligen en stor potential i form av olja och gas som har påträffats utanför kusten, men ännu inte utnyttjas (Landguiden, 2012). Idag är Sierra Leones tillväxt en av de största i Afrika, tack vare en ekonomisk politik som bygger på export av landets stora naturtillgångar (Agenda for Prosperity, 2012; Walt, 2014).

1.2 PROBLEMBESKRIVNING

1.2.1 VÄGINFRASTRUKTUR I SIERRA LEONE

Sierra Leone bedömdes för ca 10 år sedan vara ett av världens fattigaste länder (Gylfason & Zoega, 2006). År 2003 klassificerades 61,3% av den rurala och 38,7% av den urbana befolkningen som fattiga (Agenda for Prosperity, 2012). Stora delar av landets infrastruktur förstördes under ett brutalt inbördeskrig som slutade 2002. Sedan 60-talet har få investeringar skett i väginfrastrukturen och år 2012 var endast 8% av landets 11 300 km vägar asfalterade (Agenda for Prosperity, 2012). Sedan 2012 har inga större förlängningar av vägnätverket skett, då landet är i behov av att förbättra befintliga vägar snarare än att bygga nya vägar. Problematiken kring utvecklingen av väginfrastruktur i Sierra Leone verkar vara tvådelad. För det första har trafikmängden i huvudstaden Freetown ökat samtidigt som utvecklingen och underhållet av vägarna varit väldigt låga (Agenda for Prosperity, 2012). Den andra delen av problemet rör den eftersatta utvecklingen av vägar på landsbygden. Tillgängligheten på dessa vägar är begränsad, då de i huvudsak inte är asfalterade och ofta spolats bort under regnperioden. Transportkostnaden för transporter till/från landsbygden kan öka med upp till 50%, jämfört med transporter i och runt Freetown (Leocem, 2015).

Väginfrastrukturen är mycket viktig i Sierra Leone då 90% av transportererna i landet fraktas på väg (Investment Plan 2015-2019). Det gods som i huvudsak fraktas på vägarna är att betraktas som lågvärdigt (per enhet), i form av bland annat järnmalm, cement och aska (International Trade Statistics, 2014). Lågvärdiga produkter kan inte bära en lika hög transportkostnad som högvärdiga, vilket också ger en mindre kapitalbindning under transport (Björklund, 2012). Detta bidrar bland annat till att efterfrågan på dyrare transportsätt är liten. Godsvolymen för denna typ av produkter är mycket stora, vilket ställer höga krav på tillgänglig och pålitlig infrastruktur. Infrastrukturens betydelse är stor eftersom den sätter begränsningar och skapar möjligheter för vilka transportslag som är möjliga (Ibid).

Idag finns ingen tillgänglig forskning kring vägproblematiken i Sierra Leone. Ett viktigt redskap för att möjliggöra landets fortsatta ekonomiska tillväxt kan återfinnas i en förstärkt väginfrastruktur, då landet dessutom saknar ett fungerande järnvägsnätverk. Vidare fraktas det exporterade godset i stora kvantiteter samtidigt som dess värde per enhet är lågt.

1.2.2 VÄGINFRASTRUKTUREN I FREETOWN

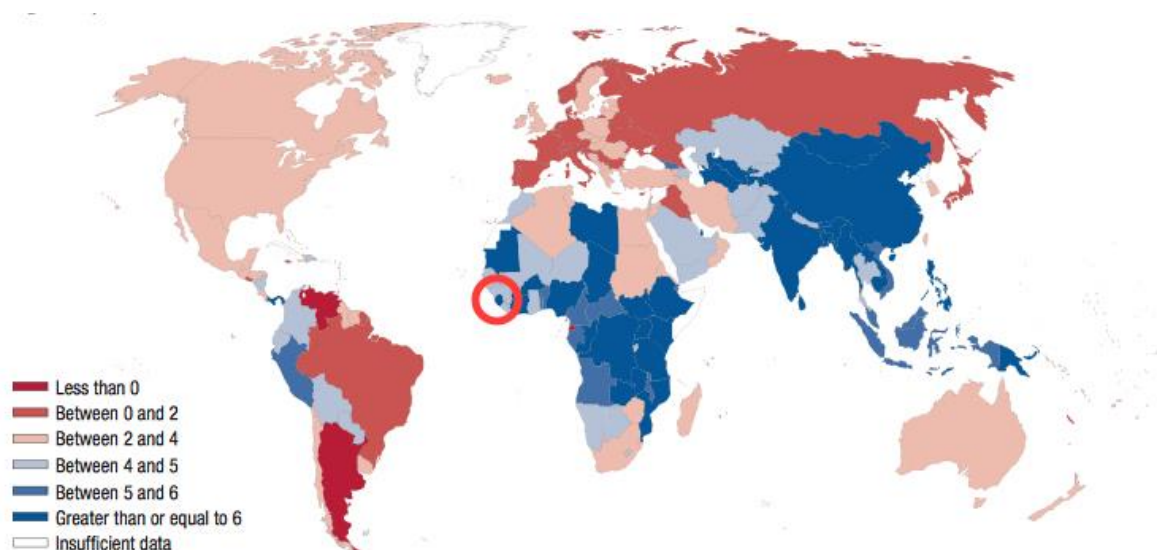
Freetown är Sierra Leones huvudstad, där det bor cirka en miljon människor (CIA World Factbook). Staden är något större än Göteborgs kommun till ytan (Nationalencyklopedin, 2015). Gleave (1997) förklarar att Freetown har ett strategiskt viktigt men naturligt begränsat läge, i form av berg och floder som omger staden. Lokaliseringen av de ursprungliga byggnaderna i staden var tillräckliga för en liten förindustriell stad eller större kolonistad, men orsakar idag allvarliga problem för en modern storstad på grund av sin trånga bebyggelse. Det urbana området, inklämt mellan flodmynning av Sierra Leonefloden och de omgivande bergen, kan endast växa västerut och mot sydöst, då staden omges av vatten i övriga riktningar. Hamnen i Freetown är dock en av de största naturliga hamnarna i världen. Hamnstäder spelar dominerande roll i urban transportgeografi av hela subkontinenten. Tack vare sitt läge har dessa städer stor potential att bli centrum för tillväxt, innovation och modernisering, vilket kan påverka ekonomisk och social utveckling i regionen. (Gleave,1997)

Sierra Leone Road Authority beskriver problematiken kring urbana transporter i Freetown på följande sätt: *Traffic congestion in Freetown has increased with the rapid population expansion, depreciation of the roads, greater incidence of on-street parking and inefficient traffic management. This has resulted in prolonged and unacceptable delays in traveling in and out of the city center, and across the city which requires traveling through the city center.* (Investment Plan 2015-2019) Vidare anser även Leocem och James International (2015) att det är mycket mödosamt att transportera både passagerare och gods i Freetown.

1.2.3 FINANSIERING AV INFRASTRUKTUREN

Idag är Sierra Leones tillväxt bland den största i Afrika (Walt, 2014) och möjligheterna att föra landet från fattigdom till ett medelinkomstland anses vara stora, tack vare tillgången till landets rika naturtillgångar (Agenda For Prosperity, 2012).

Figur 3 BNP-tillväxtsprognos 2015 (Sierra Leone är markerat på kartan)



Källa: World economic outlook: a survey by the staff of the International Monetary Fund, 2014

Sierra Leones regeringen har presenterat planer på att öka tillväxten genom bland annat ökad export av landets stora naturresurser (Agenda For Prosperity, 2012). Ett identifierat hinder som håller tillbaka utvecklingen är den underutvecklade och otillgängliga infrastrukturen (Leocem, James International, 2015). Investeringar i infrastrukturen ska ske genom public-privatesamarbete, vilket leder till ett beroende av privata investeringar och donationer för att kunna förbättra landets infrastruktur (Agenda For Prosperity, 2012). Dessutom har landets regering minskat hinder för att starta upp nya verksamheter, med syfte att locka fler att investera i landet (ADBG, 2013).

Public-privatesamarbeten kan potentiellt minska statens egna kontroll över infrastrukturplaneringen och ställa befolkningens behov av infrastruktur mot företagens behov av transporter (jmf. Alm, 2015). Å andra sidan är regeringen beroende av privata investeringar för att finansiera infrastrukturprojekt (Agenda For Prosperity, 2012). Detta samarbete möjliggör en koppling mellan de individuella företagens utveckling och landets möjligheter till ökad tillväxt.

1.2.4 VAD ÄR FDI - FOREIGN DIRECT INVESTMENT?

Foreign Direct Investment (FDI) är en investering, dvs. ett inköp eller en konstruktion av materiella tillgångar (mark, fabrik, maskiner, byggnader och företag) i ett land, finansierad av

företag från ett annat land (WHO, 2015). Begreppet innebär ett kontrollerat ägarskap av en verksamhet från ett land, i ett annat land. I den snävaste definitionen innebär FDI endast en investering i nya faciliteter eller anläggningar. Målet med investeringen är att erhålla en varaktig medverkan, vilken innebär en långsiktig relation mellan investerare och mottagare, samt att skapa en möjlighet för investeraren att påverka företaget till en betydande grad. Ägandet av rösträtten måste vara minst 10%, vilket är ett grundläggande krav för FDI (OECD, 2013). Investeringen kallas "direkt" eftersom att investerare eftersträvar att kontrollera, hantera eller ha en betydande påverkan på det utländska företaget som mottar investeringen (UFP, 2015).

Förbättrad infrastruktur attraherar högre nivåer av FDI (Khadaroo & Seetanah, 2007). Genom privata investeringar i infrastrukturen skapar företagen möjligheter till bland annat kostnads- och tidseffektiviseringar, vilket i sin tur skulle kunna leda till ökat behov av infrastruktur. Då Sierra Leones regering har specificerat behovet av privata investeringar för att finansiera infrastrukturförbättringar (Agenda For Prosperity, 2012), finns möjligheter att uppmuntra utländska företag till privata investeringar i väginfrastruktur. FDI nämns ofta som ett viktigt stimuli för ekonomisk tillväxt i utvecklingsländer (Khadaroo & Seetanah, 2007).

1.3 SYFTE

Syftet med uppsatsen är att studera sambandet mellan väginfrastruktur och företagens utveckling i Freetown, Sierra Leone. Å ena sidan kommer investeringarnas karaktär att undersökas samt dess påverkan på infrastrukturen och å andra kommer betydelsen av väginfrastrukturen för investeringsklimatet att undersökas.

1.3.1 FORSKNINGSPRÅG

Uppsatsens forskningsfråga är:

Hur skulle förbättrad väginfrastruktur kunna påverka företagens utveckling i Freetown, Sierra Leone?

1.4 AVGRÄNSNINGAR

Väginfrastruktur

Det finns många faktorer som påverkar ett lands tillväxt på olika sätt, såsom utbildningslängd/nivå, livslängd, tillgång till energi, tillgång till värdefulla naturresurser, fungerande institutioner och så vidare. I uppsatsen ligger dock fokus endast på väginfrastrukturen, främst dess betydelse ur ett logistiskt perspektiv för enskilda företag samt dess påverkan på investeringsklimatet.

Freetown

Av praktiska skäl ligger fokus i arbetet på väginfrastrukturen i Sierra Leones huvudstad Freetown. Staden har landets största hamn, som också är en av världens största naturhamnar (Gleave, 1997). Freetown är en viktig nod i regionen, då landets enda containerhamn ligger i staden (Searates, 2015). Den ekonomiska utvecklingen i Sierra Leone och Västafrika är för nuvarande mycket stor (Walt, 2014; World economic outlook, 2014) vilket sätter stor press på Freetowns infrastruktur att utvecklas, för att även öka tillgängligheten i resten av det nationella vägnätverket.

FDI

Sierra Leone är starkt beroende av utrikeshandel (Landguiden, 2012). Utländska investeringar avser framförallt privata investeringar i form av "foreign direct investments". Som tidigare nämnts finns det en stark koppling mellan infrastrukturutveckling och FDI (Khadaroo & Seetanah, 2007). Dessutom kan FDI vara en viktig kraft för landets tillväxt, då kapital förs in i landet. Eftersom att Sierra Leone är uttalat beroende av utländska investeringar för att finansiera bland annat infrastrukturen (Agenda For Prosperity, 2012) avgränsar vi finansieringsalternativen till FDI. Andra aktuella metoder för finansiering av projekt i landet rör främst stödlån och donationer från internationella fonder, vilket skulle föra detta arbete till ett mer makroekonomiskt område.

2004-2014

Vi tittar tio år tillbaka i tiden, från 2004 och framåt. Före denna tidpunkt skedde få investeringar i infrastruktur.

2. TEORETISK REFERENSRAM

2.1 VÄGINFRASTRUKTURENS KARAKTÄR

2.1.1 VÄGINFRASTRUKTURENS EKONOMISKA BETYDELSE

Crafts (2009) nämner tre ekonomiska fördelar kopplade till investeringar i väginfrastrukturen, utöver rent logistiska fördelar, såsom till exempel kortare restid, ökad tillgänglighet och tillgång till alternativa resvägar. För det första kan infrastrukturprojekt leda till agglomeration, alltså positiva effekter i produktivitet som företag upplever då de är belägna i geografisk närhet till varandra. Detta uttrycks bland annat genom att kunskap indirekt delas mellan företagen, ökad tillgång till leverantörer samt tillgång till större arbetsmarknader. Den andra ekonomiska fördelen belyser att minskade transportkostnader sparar resurser och kan leda till ökade marginaler. Denna effekt blir större när skillnaden mellan pris och kostnad är större, samt när priskänsligheten är stor. Den tredje och sista fördelen finns hos arbetskraftens möjligheter till ökad tillgänglighet i transportnätverket, till exempel när arbetare får tillgång till billigare eller snabbare transportmöjligheter vilket skulle kunna leda till bättre betalda jobb.

Johnston (2007) påpekar att sambandet mellan transportförbättringar och ekonomisk utveckling inte är så tydligt som vetenskapen tidigare har påpekat. Vidare belyser författaren felaktigheten i att förutsätta att en uppgraderad eller förbättrad väg kommer leda till högre produktivitet och utnyttjande av sociala tjänster. En ny eller förbättrad väg kan, enligt Johnston, leda till förväntningar om minskade transportkostnader, förkortade restider och tillgång till större marknader. Gemensamt för dessa förväntningar är förutsättningen att man har tillgång till motoriserade fordon, vilket majoriteten av människor inte har i utvecklingsländer (Johnston, 2007). Effektiviseringar i vägnätet leder enligt författaren endast till fördelar för de som har tillgång till fordon, medan de utan inte märker av någon förbättring.

2.1.2 PROBLEMATIKEN MED TRANSPORTER I SUB-SAHARA

Christ och Ferrantino (2011) har specificerat orsakerna till den höga osäkerheten kring transporter i Sub-Sahara. Faktorer som leder till denna osäkerhet är undermålig infrastruktur, administrativa hinder vid gränser, korruption, svårigheter att kunna planera transporter tidsmässigt samt godsets värde, vilket ofta är lågt. Eftersatt underhåll av väginfrastruktur leder

till osäkerhet kring om vägen mellan till exempel leverantör på landsbygden fram till hamnen i en stad är farbar i alla väder på årets alla dagar. Vidare leder långa kötider vid gränskontroller och i hamnområden till ökade svårigheter att kunna planera när en transport bör påbörjas. Dessutom är tillgången till informationssystem inte existerande hos små leverantörer (exempelvis enskilda jordbrukare). Risken att godset blir förstört eller hinner bli dåligt innan fullgjord leverans är också närvarande. Alla dessa osäkerheter leder till en enorm problematik kring transporter i Sub-Sahara, vilka leder till att kostnaden för själva transporten ofta är en stor andel av varans slutliga pris. (Christ & Ferrantino, 2011)

Limao och Venables (1999) pekar också på mediankostnaden av att transportera en 40-fotscontainer inom Sub-Sahara kostar lika mycket som att importera densamma från resten av världen, vilket innebär betydligt längre avstånd. Sammantaget är de logistiska utmaningarna stora då transporter inom detta geografiska område visar osäkerhet kring grundläggande logistiska grundtankar, såsom rätt vara i rätt tid, skick, kvantitet, kvalitet och till rätt pris. (Limao & Venables, 1999)

2.1.3 FINANSIERING AV INFRASTRUKTURPROJEKT

Infrastrukturinvesteringar anses generellt sett påverka ett lands utveckling och tillväxt positivt, trots att litteraturen kring ämnet ibland går isär (Percoco, 2012). Utgifter för infrastrukturinvesteringar har minskat de två senaste decennierna, vilket skapade möjligheter för “public-private partnership” (PPP), där privata aktörer samarbetar med offentliga institutioner för att tillhandahålla en tjänst eller vara. I utvecklingsländer har investeringsåtagandet ökat tiofaldigt mellan åren 1990-2008. Avslutningsvis påpekar författaren att PPP endast stimulerar tillväxt i höginkomstländer, då dessa länder har genomgått reformer för att skapa starka institutioner som stärker denna typ av finansiering. (Percoco, 2012) Däremot menar Panyaiotou och Medda (2014) att regleringar och starka institutioner är ett hinder för privata investerare, gällande infrastrukturprojekt, då dessa är långsiktiga och känsliga för politiska förändringar. Det föreligger således en stor svårighet i att beräkna avkastningen på denna typ av projekt, vilket avskräcker potentiella investerare (Ibid).

Vissa faktorer minskar möjligheter till PPP, såsom politiska, praktiska, ekonomiska och institutionella hinder. Dessa faktorer elimineras eller minskas inte av investeringar i

infrastrukturen, enligt författaren, utan bidrar till ökade riskfaktorer vid infrastrukturprojekt. Sammantaget minimerar detta incitamenten till att ta sig an denna typ av projekt. Vidare står investeringar i infrastrukturen för en större del av BNP i låginkomstländer jämfört med länder med högre inkomstnivåer. (Alm, 2015)

Tabell 1 Genomsnittligt behov av infrastrukturutgifter (som andel av BNP) i utvecklingsländer 2005-2015

Country Grouping	Investment (percent of GDP)	Maintenance (percent of GDP)	Total (percent of GDP)
Low income	4.2	3.3	7.5
Lower middle income	3.8	2.5	6.3
Upper middle income	1.7	1.4	3.1
Total developing	3.2	2.3	6.5

Källa: Alm, 2015

För att effektivisera infrastrukturen menar författaren att utvecklingsländer bör privatisera och skapa konkurrensutsatta marknader, speciellt med inblandning av utländska företag. Detta bör då driva på efterfrågan på förbättrad infrastruktur, där privata företag konkurrerar om möjligheten att påverka infrastrukturen. (Alm, 2015)

2.2 INFRASTRUKTURENS PÅVERKAN PÅ DEN PRIVATA SEKTORN

2.2.1 VAD ATTRAHERAR FDI?

FDI är en nyckelfaktor i internationell ekonomisk integration. Det är en huvudkälla till extern finansiering, vilket medför att länder med begränsade finansiella resurser kan erhålla finansiering från länder med större kapital (UFP, 2015). Investeringen skapar direkta, stabila och långsiktiga kopplingar mellan ekonomier. Den uppmuntrar till överföring av teknologier och kunskaper mellan länder, samt förenklar för det mottagande landet att främja sina produkter på internationella marknader (OECD, 2013). FDI och tillväxt av småföretag är två kritiska faktorer inom utvecklingen av den privata sektorn i låginkomstländer, samt för minskningen av fattigdom (World Bank, 2015b). I tabellen nedan visas hur nivåerna av FDI i Sierra Leone har förändrats mellan åren 2004-2013.

Tabell 2 FDI-stock inflöde, Sierra Leone (miljoner USD)

Inward foreign direct investment stock, annual, 2004-2013										
ECONOMY	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Sierra Leone	374	300	453	612	491	273	482	1 311	1 740	2 319

Källa: UNCTADstat, 2013

Siffror från Angola, Nigeria och Sydafrika bekräftar att det är just tillgången till naturresurser och marknadens storlek som i huvudsak attraherar FDI. De tre länderna är de största mottagarna av FDI i Afrika, samt Kinas största handelspartners i Afrika. Till Kina exporteras i huvudsak olja, som är Kinas viktigaste strategiska importresurs samt järnmalm, trä och diamanter. Förutom resursutvinning investerar Kina i tillverkningsindustri. (Hellström, 2009) Det finns även undersökningar som visar att andra faktorer kan vara lika viktiga för att attrahera utländska investerare, förutom tillgången till naturresurser. Enligt Asiedu (2005) är dessa faktorer följande: god infrastruktur, utbildad arbetskraft, makroekonomisk stabilitet, låg inflation, öppenhet för FDI, effektivt rättssystem, låg korruption och politisk stabilitet. Författaren resonerar vidare att länder med små ekonomiska marknader eller länder som saknar naturresurser kan attrahera FDI genom effektivisering av de egna investeringsstrukturerna samt genom utveckling av institutioner och policies.

Gylafson och Zoega (2006) bekräftar i sin undersökning att tillgången till naturresurser inte garanterar ett lands tillväxt. Författarna menar att naturresurser är viktiga för landets välfärd, men undersökningar visar att de inte är nödvändiga för ekonomisk framgång. Utvecklingen av några av de rikaste länderna i världen såsom tex. Hong Kong, Japan, Luxemburg och Singapore har inte alls berott på tillgången till naturresurser, enligt författarna. Å andra sidan finns det många utvecklingsländer med rika naturresurser som har inte uppnått någon hållbar ekonomisk tillväxt ännu. Sierra Leone är ett av de länder där exporten är beroende av tillgången till naturresurser, då detta utgör större andelen av landets tillgångar. Trots detta var landets tillväxt per capita negativ mellan 1965-2006. (Gylfason & Zoega, 2006)

Figur 4 Sierra Leones totala export, mellan 2006-2013



Källa: Diagram baserat på statistik från International Trade Statistics, 2014

2.2.2 SAMBAND MELLAN VÄGINFRASTRUKTUR OCH FDI

Enligt Asiedu (2005) behöver inte högre nivå av FDI medföra en ekonomisk tillväxt, eftersom att landets tillväxt beror på många andra faktorer, såsom till exempel utbildning, inkomstnivå, landets öppenhet och den finansiella sektors utveckling. Många källor kopplar dock FDI med landets tillväxt. Khadaroo och Seetanah (2007) menar att FDI stimulerar ekonomisk tillväxt i utvecklingsländer, eftersom att utländska investeringar hjälper till att lösa grundläggande problem såsom brist på finansiella resurser, teknologi och kompetenser. Detta bekräftar även Mijiyawa (2012) som påpekar att FDI bland annat kan stimulera inhemska investeringar, underlätta överföring av teknologi, skapa arbetsplatser, främja export samt generera ekonomisk tillväxt. Författarens undersökning visar att det finns fem viktiga variabler som är kopplade till ökade nivåer av FDI. De fyra första variablerna är öppenhet för handel, politisk stabilitet, marknadsstorlek och investeringarnas avkastning. Den sista variabeln lyfter fram att befintlig FDI leder till ökade nivåer av utländska investeringar.

Khadaroo och Seetanah (2007) har undersökt sambandet mellan transportinfrastruktur och FDI länder i Sub-Sahara. Författarna påstår att bra infrastruktur är en nödvändig förutsättning rörande framgången för utländska investeringar. Dålig infrastruktur eller brist på offentliga

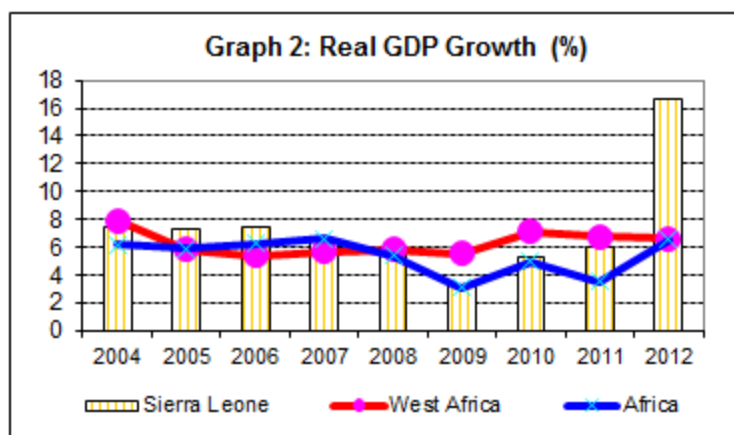
insatser kan öka kostnaderna för privata företag. Därför bör även infrastrukturen behandlas som en lika viktig input till produktionen som till exempel arbetskraft, kapital, resurser och så vidare. Minskade transportkostnader samt ökad tillgänglighet i transportnätverket är önskvärda förändringar för många företag. Tillgång till infrastruktur och förbättrade transportsystem medför även reduceringar av andra kostnader såsom startkostnader eller materialkostnader. Vagnätverket påverkar också användbarheten av privatägda bilar och lastbilar. Bättre design av vägar, bättre material och underhåll av vägar kan minska slitaget på fordon och även på detta sätt minska transportkostnaderna. Förbättrad kvantitet och kvalitet av transportinfrastrukturen kan således minska behovet av de privata insatser i form av kapital, som behövs för en viss nivå av produktion inom ett företag. Offentliga utgifter i transportrelaterade förbättringar kan därmed öka produktiviteten samt nivån av det privata kapitalet. (Khadaroo & Seetanah, 2007)

Khadaroo och Seetanah (2007) bekräftar vidare sina teoretiska påståenden i en undersökning omfattande 30 afrikanska länder. Författarna har byggt en ekonomisk modell för att mäta sambandet mellan FDI och diverse oberoende variabler, såsom bland annat marknadens storlek, ekonomisk öppenhet, humankapital, skatter, arbetskostnader och infrastrukturens kvalitet. Måttet på infrastrukturens kvalitet var antalet asfalterade vägkilometer per kvadratmeter. Resultatet av deras undersökning bekräftar att länder som har förbättrat sin transportinfrastruktur även har attraherat betydelsefulla mängder av utländska investeringar.

2.2.3 SIERRA LEONE – POTENTIAL OCH BEGRÄNSNINGAR

World Bank (2013) klassificerar Sierra Leone som ett låginkomstland med ett BNP på 4.136 bln USD i 2013. Flera källor uppmärksammar dock landets stora utveckling de senaste åren. Forkour och Cofie (2011) belyser landets snabba urbanisering, som innebär att uppbyggda områden i Freetown har ökat med minst 140% mellan 1974 och 2000. I samband med urbaniseringen av huvudstaden ökade även en stor utbredning av jordbruksområden i landet. African Development Bank Group (2013) visar att just jordbruk och gruvor är nyckelsektorer i landets utveckling.

Figur 5 BNP-tillväxt - en jämförelse mellan Afrika, Västafrika och Sierra Leone



Source: AfDB Statistics Department

Källa: ADBG, 2013

Tabell 3 Sierra Leones BNP-utveckling

	2008	2009	2010	2011	2012
	(Annual percentage change)				
Real GDP growth	5.4	3.2	5.3	6.0	15.2
Real non-iron ore GDP growth	5.4	3.2	5.3	6.0	6.0
Consumer prices (end of period) 12.2	12.2	10.8	18.4	16.9	12.0
Consumer prices (average)	14.8	9.2	17.8	18.5	13.8
Exports of goods (US\$)	-3.0	-1.0	33.9	6.2	147.3
Imports of goods (US\$)	24.8	-2.6	92.3	85.2	-3.6

Källa: Agenda for prosperity, 2012

African Development Bank Group (ADBG, 2013) uppskattar Sierra Leone som en av världens topp-tio reformatorer inom affärsområdet. Landet har flyttat från plats 176 (/185 länder) till plats 140 (/185 länder) under en femårsperiod. Reformerna omfattade bland annat en minskning av den tid som behövdes för att starta en ny verksamhet från 300 till 12 dagar. Ökningen av FDI var trefaldig under senaste fem åren (2009-2013). De kraftigaste restriktionerna för Sierra Leones tillväxt är kopplade till kritiska infrastrukturella gap i energisektorn och vägtransporter, vilka måste utvecklas på ett tillfredsställande sätt. Om detta inte sker kan dessa allvarligt begränsa tillväxten av den privata sektorn, det vill säga FDI. Det är nämligen den svaga ekonomin som gör att intresset för att investera är begränsat. Som nämnts ovan utvecklas staten i detta område och regeringen försöker attrahera investerare med hjälp av förmånliga villkor, till exempel skattelättnader för investerare i exportinriktade industrier. (Landguiden, 2012)

ADBG (2013) anser att begränsad fysisk infrastruktur är en av Sierra Leones svagheter och en utmaning kopplad till landets utveckling. Bristande infrastruktur gäller speciellt vägar samt tillgång till vatten och energi. Regeringens strategi visar långsiktigt tänkande när det gäller just infrastrukturen. Målet är att förbättra vägarnas tillgänglighet och konnektivitet, vilket skulle bidra till grön tillväxt och främja landets och regionens integration samt underlätta handel. Förbättringar i transportinfrastrukturen omfattar förbättringar i vägnätverkets viktigaste knutpunkter, ökad andel asfalterad väg och förstärkt nationell och regional integration samt interkonnektivitet mellan Sierra Leone, Guinea och Liberia för ökad handel.

3. METOD

3.1 VAL AV ÄMNE

Uppsatsens ämne har utvecklats mycket under arbetets gång. Utgångspunkten var ett intressant och kontroversiellt problem som rör afrikanska relationer med omvärlden. Det finns många studier som tar upp andra länders engagemang i Afrika. Vissa källor kritiserar att andra länder utnyttjar Afrika för sin egen vinning (jmf. Jauch, 2011), andra försvarar det utländska intresset och motiverar att Afrika får mycket i utbyte (jmf. Hellström, 2009). Det var således intressant att titta lite närmare på dessa utländska investeringar i ett afrikanskt land och jämföra det med landets ställning, vilken kan belysas från flera olika perspektiv. Ett av dessa perspektiv kan vara logistiska problem, såsom till exempel väginfrastrukturutveckling, som ligger i fokus för detta arbete. Till slut blev ämnet begränsat till ett samspel mellan infrastrukturen och utländska investeringar vilket uppfattades av båda författarna som särskilt intressant.

Valet av just Sierra Leone berodde på det faktum att en av författarnas familjemedlemmar bor i landet, vilket skapade möjligheter att få information om landets aktuella situation genom intervjuer av företag samt genom offentliga dokument från olika institutioner.

3.2 VAL AV METOD

Arbetet baseras framförallt på en kvalitativ undersökning som har bestått i tre intervjuer samt analys av offentliga dokument från Sierra Leone Road Authority. Det finns även element från den kvantitativa forskningen i form av jämförelse av siffror som visar vägnätets utveckling med siffrorna motsvarade utvecklingen av FDI, som utgör en viktig del i detta arbete, eftersom att de stödjer resultatet som fåtts från den kvalitativa delen. Den kvantitativa delen har hjälpt att bekräfta en positiv samband mellan variablerna från uppsatsens forskningsfråga dvs. förbättrad infrastruktur och företagens utveckling medan den kvalitativa delen har hjälpt till att svara på själva forskningsfrågan som fokuserar kring *hur* detta sker. Väginfrastrukturen i Sierra Leone är av stor betydelse för den dagliga verksamheten för alla intervjuade aktörer. Med hjälp av intervjuer och de offentliga dokumenten studeras några av de större infrastrukturförändringarna som har skett i landet de sista åren.

3.3 DATAINSAMLING

3.3.1 INTERVJUER

Den egna forskningen baserades på litteraturstudier, studie av offentliga dokument samt intervjuer med tre företag: ett stort tillverkningsföretag (Sierra Leone Cement Corporation Limited, Leocem), sierraleonska "vägverket" (Sierra Leone Road Authority) samt ett stort transportföretag (James International). Vid intervjuerna med varje aktör användes en intervjumall med samma typ av frågor. Intervjuerna var semistrukturerade och följde denna mall för att kunna jämföra svaren mellan respondenterna (Bryman & Bell, 2013). De intervjuade företagen valdes ut av samma person som genomförde intervjuerna. Då det inte fanns någon möjlighet för författarna själva att förflytta sig till Freetown, eller att komma i kontakt med företag som är verksamma där, bedömdes detta vara den enda möjligheten att kunna genomföra någon typ av intervju.

Då det var svårt att samla in information om ekonomiska nyckeltal från enskilda företag i Sierra Leone fokuserar detta arbete endast på svaren från de tre intervjuerna, som visar företagens generella utveckling, utan konkreta siffror. De intervjuade företagen är stora och representativa i sin kategori: tillverkning respektive transport, men de utgör bara en del av de existerande verksamheterna i landet. Detta begränsar författarna i att dra allt för långtgående slutsatser som skulle kunna gälla generellt för fler företag i landet. Den teoretiska delen som gäller FDI analyseras för att kunna dra mer generella slutsatser kring företagens utveckling.

3.3.2 OFFENTLIGA DOKUMENT

De dokument som använts som grund till empirin kommer från Sierra Leone Road Authority, som har mandat från regeringen att ta fram långsiktiga planer över väginfrastrukturen. Landets transportmyndighet lägger fram dessa planer till parlamentet för votering. Dokumenten är i huvudsak kvantitativa sammanställningar över genomförda, pågående och planerade vägprojekt. Fördelen med dessa dokument är att datan redan är insamlad och bidrar till empirin genom att erbjuda information som annars inte hade kunnat samlats in (Bryman & Bell, 2013). Informationen i dokumenten används i denna uppsats för att skapa en tydligare bild av problembeskrivning och empiri. En svaghet i dessa dokument är att vissa nyckelbegrepp inte förklaras. Begrepp eller mätmetoder kan förändras över tid, vilket kan leda till att resultaten i dokumenten kan variera beroende på detta (Bryman & Bell, 2013).

3.3.3 VAL AV ARTIKLAR

Uppsatsens referensram bygger på en litteraturstudie i två delar. Den inledande delen belyser infrastrukturens betydelse för att bedriva effektiv företagsverksamhet. Genom att peka på vilka faktorer rörande infrastruktur som potentiellt kan bidra till förbättrade förutsättningar för företag är det möjligt att försöka belysa den potential som hålls tillbaka som en följd av otillräcklig infrastruktur. Referensramens andra del undersöker å ena sidan hur infrastrukturen kan förstärka landets privata sektor och å andra sidan hur utländska investeringar kan påverka infrastrukturutveckling.

I den teoretiska delen belyses dock även ett större, mer generellt perspektiv som gäller både för Sierra Leone samt för andra länder i Sub-Sahara, då det finns väldigt lite litteratur kring dessa frågeställningar om Sierra Leone. Majoriteten av litteratur om överbelastade transportsystem och köproblematik verkar generellt sett inte innefatta afrikanska länder. Antalet publikationer kring eftersatta transportsystem i Afrika upplevs vara i minoritet. Då problembilden kring väginfrastrukturen i Sierra Leone berör många olika områden inom samhället skulle mer specifika artiklar möjligtvis missa helhetsbilden. Då det politiska klimatet, institutioner, lagar och normer många gånger skiljer sig kraftigt åt jämfört med i till exempel Sverige, är det föga möjligt att direkt tillämpa sådana teorier i denna uppsats. Sådana teorier hade kunnat prövas i en fallstudie, på bekostnad av den helhetsbild som denna uppsats vill måla upp.

3.4 VALIDITET OCH RELIABILITET

Reliabilitet betyder följdriktigheten, överensstämmelsen och pålitligheten hos ett mått på ett begrepp. Validitet innebär däremot en bedömning om ett mått för ett begrepp verkligen mäter begreppet i fråga. Validitet förutsätter reliabilitet det vill säga om en mätning inte är reliabel kan den inte heller vara valid. (Bryman & Bell, 2013)

Förbättrad väginfrastruktur, som är det första begreppet i denna uppsats, mäts med hjälp av siffror vilka tagits fram från de offentliga dokument från Sierra Leone Road Authority. Siffrorna representerar antalet kilometer av vägar som byggdes eller renoverades i hela landet under perioden 2007-2012. Informationen som angivits i dokumenten var inte tillräckligt detaljerad eftersom att den totala summan av kilometer endast avser projekt som färdigställs i 100%. Antalet kilometer som förbättrades i projekt som vid denna tidpunkt (2012) endast var

delvis genomförda tas således inte i beaktande. Det var svårt att bedöma om och i vilken utsträckning som de delvis genomförda projekten kunde avlasta trafik eller underlätta transporter. En annan svaghet är att dokumenten inte visar när exakt varje projekt slutfördes. Sådan information skulle möjliggöra för författarna till detta arbete att mäta exakt korrelationen mellan väginfrastruktur och FDI för varje år under denna perioden samt visa den i form av diagram.

Det andra begreppet i denna uppsats, företagens utveckling, bedöms framförallt med hjälp av den kvalitativa undersökningen. Författarna försökte ta reda på hur de två intervjuade företagen utvecklades de senaste åren och vad denna utveckling berodde på. De är stora företag, representativa i olika kategorier: tillverkning/utländsk kapital respektive transport/inhemskt kapital. En sådan liten urvalsstorlek begränsar dock arbetet med att dra för generella slutsatser. Därför ligger uppsatsens fokus även på utländska investeringar såsom FDI som undersöks med hjälp av litteraturstudie. Foreign Direct Investment stimulerar ekonomisk tillväxt i utvecklingsländer (Khadaroo & Seetanah, 2007) och är därmed av stor betydelse samt avgörande för den privata sektorns storlek och framgång. Det finns dessutom tillgång till siffror som återspeglar storlek av FDI i Sierra Leone. Tack vare detta var det möjligt att visa den positiva korrelationen mellan förbättrad väginfrastruktur och investeringarna som ligger till grund för detta arbete, men även dra mer generella slutsatser än de som man skulle kunna dra från själva intervjuerna.

3.4.1 TILLFÖRLITLIGHET

Alla intervjuer genomfördes av den ena uppsatsskrivarens förälder, som var på plats i Freetown. Intervjuerna har utformats i ett standardiserat format för att säkerställa att respondenternas svar ska kunna jämföras (Bryman & Bell, 2013). Frågorna är specifika, öppna och likadana till varje företag för att försöka hålla svaren så specifika och jämförbara som möjligt. Frågornas karaktär innehåller få variabler för att minska felvariationen. Då ingen av författarna av denna uppsats kunde vara närvarande vid intervjuerna ansågs det också vara enklare för personen som genomförde intervjuerna att följa ett formulär med konkreta och specifika frågor, detta för att minska möjligheten att intervjuaren själv styr intervjun i en egen riktning. En viss grad av reaktivitet, dvs. påverkan från intervjuarens sida (Bryman & Bell, 2013), kan dock ha förekommit under intervjuerna, men utan hjälp av denne hade inga

intervjuer kunnat genomföras över huvud taget. Ingen av respondenterna ville låta sig bli inspelade vid tillfällena för intervjuerna.

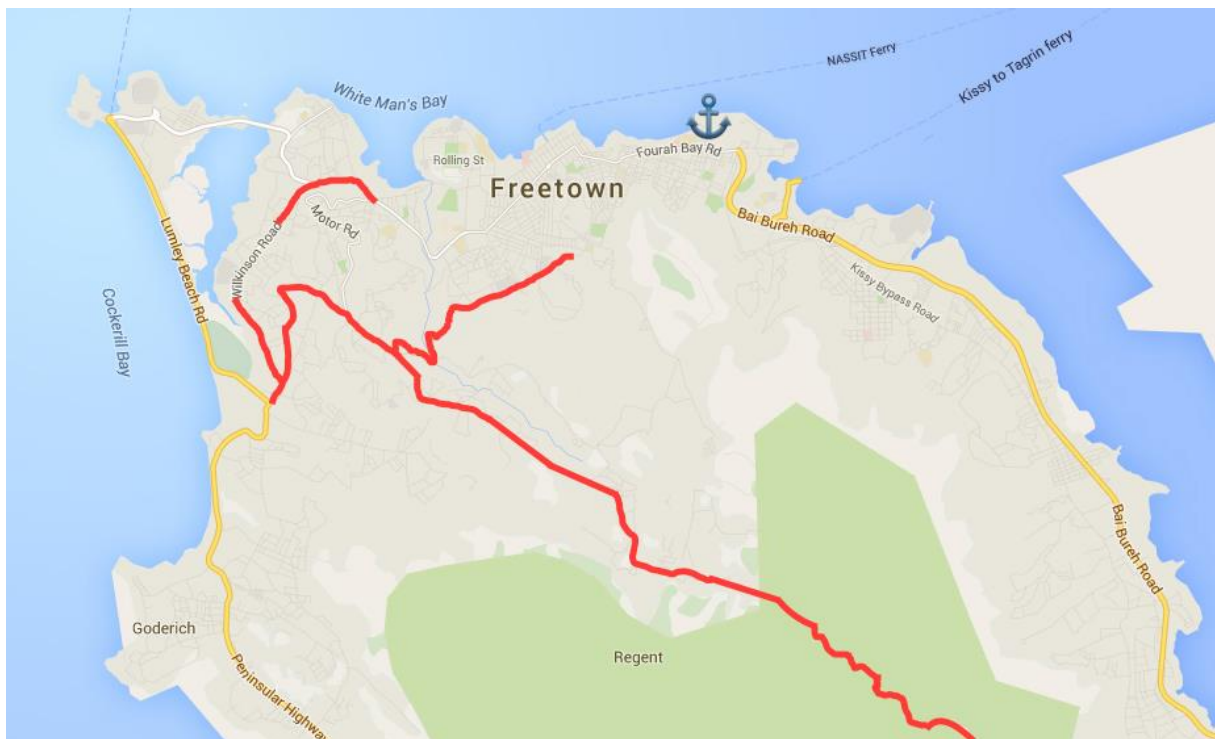
Respondenternas svar noterades och granskades av intervjuaren och respondenten, för att säkerställa att frågorna besvarats på ett tillfredsställande sätt utifrån respondentens perspektiv. Uppföljningsfrågor undveks vid intervjuerna för att behålla det standardiserade formatet (Bryman & Bell, 2013). Vid slutet av intervjun gavs dock utrymme för respondenterna att tillägga egna reflektioner, vilka noterades på svarsenkäten.

4. EMPIRI

4.1 UTVECKLING AV VÄGINFRASTRUKTUREN I SIERRA LEONE

4.1.1 UTVECKLINGEN I FREETOWN

Figur 6 Genomförda och pågående vägförbättringar i Freetown



Källa: Google Maps (2015)

Figur 6 visar utvecklingen av några stora väginfrastrukturprojekt i Freetown. Den röda linjen visar en sammanhängande kedja av flera projekt, som var för sig är någon kilometer på sin höjd men tillsammans bildar denna kedja. Många av de vägförbättringar som sker inom staden fokuserar på ska öka tillgängligheten mellan stadens västra och östra delar. Denna förbättrade väglänk är tänkt att minska trafiken i stadens kärna och runt hamnområdet.

4.1.2. UTVECKLINGEN I ÖVRIGA LANDET

Tabell 4 Statusrapport, infrastrukturutveckling mellan 2007-2012

No.	Name of Project Road	Length (KM)	Funding Agency	Status
1	Masiaka – Bo	148	EU + GoSL	Completed
2	Makeni - Matotoka	35	IDA + GoSL	Completed
3	Bo – Kenema	65	IDA + GoSL	Completed
4	Rogbere – Pamelap - Guinea	76	EU + GoSL	Completed
5	Wilkinson road	5.2	GoSL	Completed
6	Rural Infrastructure Development Project (RIDP) (Rehabilitation of roads in Bombali, Tonkolili and Kalahun and Kono Districts)	550	IDB + GoSL	Completed
7	Rural and Private Sector Development Project(RPSDP) in Thirteen Districts	500	IDA + GoSL	Completed
8	Rehabilitation of rural roads in Pujehun, Kenema , Port Loko and Kambia	650	EU + GoSL	Completed
9	Social Action Support Project (SASP) (Rehabilitation of roads in 12 Districts and Western Area)	230	ADB + GoSL	Completed
	Totalt antal förbättrade väg-km:	2254		
	Totala vägnätet i landet (2012):	11300		

Källa: Presidential status report 2007-2012

De fem åren mellan 2007-2012 genomfördes uppgraderingar och förbättringar på 2 254 km av 11 300 km (19,95%) av landets vägar. De flesta av dessa projekt är belägna utanför Freetown och är betydligt längre, jämfört med de projekt som är planerade och genomförda i huvudstaden. Finansiärerna är Government of Sierra Leone, EU, African Development Bank, International Development Association och International Development Bank.

4.2 VÄGINFRASTRUKTURENS PÅVERKAN PÅ FÖRETAGANDE

Leocem

Sierra Leone Cement Corporation Limited, “Leocem” är beläget i huvudstaden Freetowns hamnområde. Leocem har sedan 1994 tillverkat cement, som både producerats och sålts inom landet. Företagets slogan är “We Build The Nation” och företaget var 2014 landets enda

cementfabrik (Africa Young Voices, 2014). Leocem har varit i europeisk ägo sedan 1994, när Norcem AS, en norsk cementtillverkare köpte 100% av bolagets aktier. Därefter köptes Norcem av Scancem/Skanska. I mitten av 2000 förvärvade Heidelberg Cement Group aktiemajoriteten i hela gruppen. Företaget anställer 160 människor och är i drift dygnet runt med ett stopp på söndag eftermiddag för underhåll. (Leocem, 2015)

James International

James International är ett familjeföretag sedan tre generationer tillbaka och grundades på 40-talet. Företaget är det största transportföretaget i Freetown och har exklusiva rättigheter att distribuera Coca Cola i landet. Man utför transporter med 25 lastbilar, varav 10 används för distribution av Coca Cola och 8 för distribution av cement för Leocem. 4 lastbilar levererar sockerrör till en producent av biobränslen (ADDAX) utanför Freetown och resterande 3 lastbilar används för diverse transporter. Den nuvarande VDn heter Eke James. (James International, 2015)

Från intervjun med Leocem (2015) har några aktuella problem identifierats relaterade till väginfrastrukturen i Freetown. Ett av de största problemen är bristen på ingenjörskapacitet för att kunna genomföra långsiktiga byggplaner. Ett annat viktigt problem är även brist på finansiella resurser. Speciellt saknar man lokala bidrag till större projekt, då det ofta finns ett krav på att 20-25% av den totala finansieringen måste vara komma från lokala källor. Vidare tar man upp problemet med bristen på professionella entreprenörer inom vägbyggande. Det finns för närvarande inga lokala entreprenörer som skulle kunna genomföra stora infrastrukturprojekt. Dessutom finns det heller ingen kontroll över bostadsområden, vilket försvårar eller omöjliggör vägbyggande. Det finns inte heller några övergripande planer för genomförandet av infrastrukturprojekt. Trots dessa hinder genomförs det kontinuerligt olika vägprojekt i landet. Enligt respondenten har nya vägar skapat möjligheten för stora fordon att transportera mer varor på vägarna. Vidare blev det även möjligt att använda större bussar för kollektivtrafik. Mer effektiva fordon har också pressat ner transportkostnaderna per transporterad enhet. Resor mellan Freetown och landsbygden blev snabbare och mer kostnadseffektiva, tack vare förbättrade vägar. Dessutom går fordon inte sönder lika snabbt som de brukade göra på de gamla grusvägarna. (Leocem, 2015)

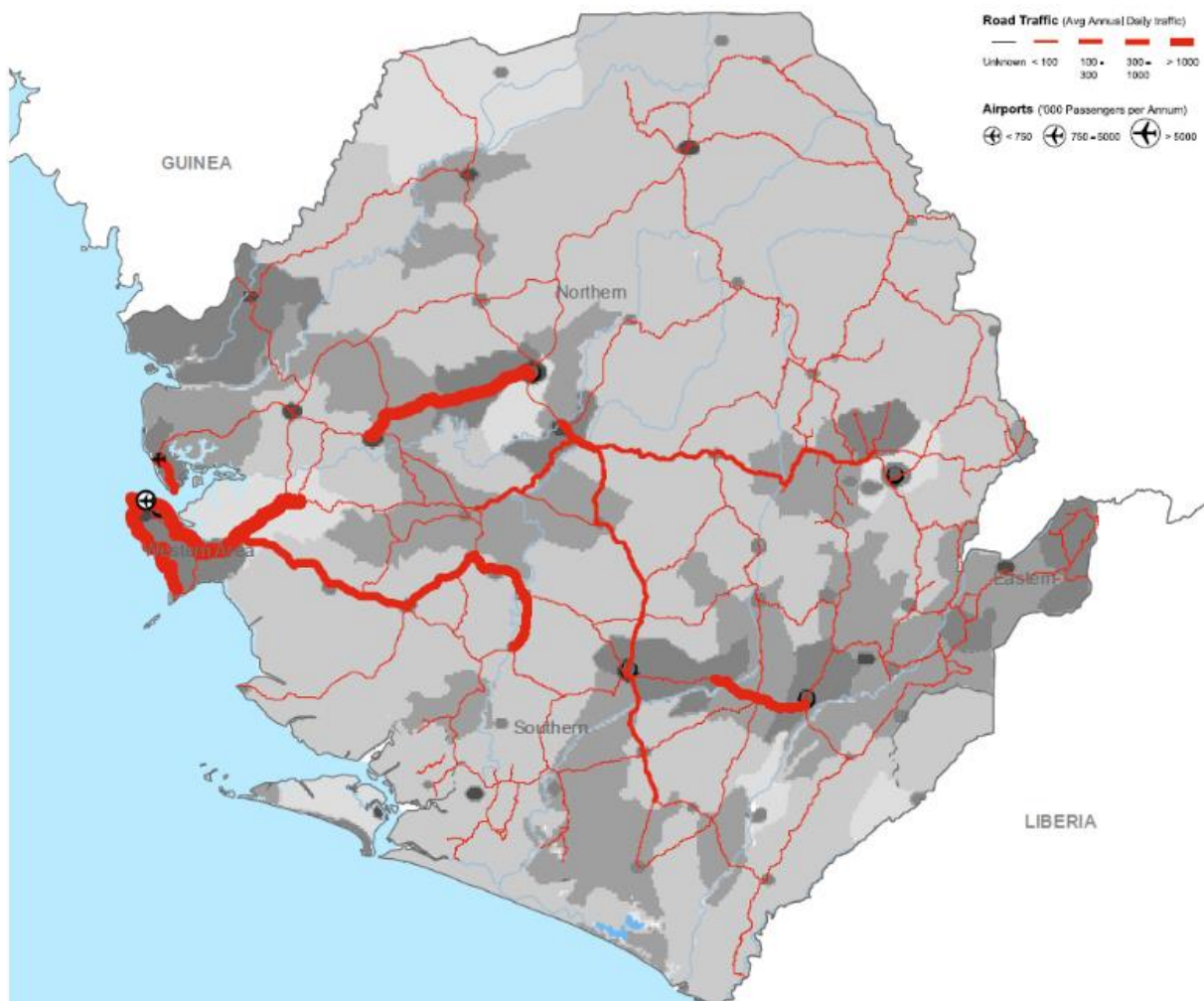
Från intervjun med Eke James, vid transportbolaget James International, framkom ett flertal problem relaterade till transporter. Dessa inkluderade bristande respekt och otillräcklig

förståelse för trafiklagar, mutade poliser, som bortser från lagöverskridelser, avsaknad av tillgängligt masstransportsystem och icke-existerande utbildningssystem för förare. Dessutom kan till exempel körkort enkelt köpas från myndigheterna. Sammantaget har transportsystemet möjlighet att klara av den befintliga trafikmängden, enligt James, men på grund av de tidigare nämnda orsakerna överbelastas detta system. Den ekonomiska följden av undermålig väginfrastruktur för James företag är ökade kostnader för underhåll av lastbärare samt väldigt höga bränslekostnader. På en 16-timmarsdag rör sig företagets lastbilar endast 12 till 15 kilometer. Förarnas körkunskaper är så låga att företaget nu utbildar 25 förare per år, till höga kostnader, för att minska skadorna på sina fordon. (James International, 2015)

Transporter i öst-västlig riktning i Freetown har tidigare begränsats av en väg, Kissy Road. De senaste 10 åren har flera stora vägprojekt genomförts och som en följd av dessa har många nya affärer och kontor byggts, tack vare den förbättrade infrastrukturen. Alla dessa projekt har förenklat rörelser i öst-västlig riktning genom staden. Förflyttning av gods och människor har förbättrats avsevärt. Planen är att bygga en fyrfilig motorväg, som går genom bergen, för att avlasta trafiken genom stadskärnan. (James International, 2015) SLRA (2015) beskriver också projektet att bygga den fyrfiliga motorvägen i öst-västlig riktning genom bergen och påpekar att syftet är att avlasta stadskärnan. De genomförda och planerade projekten anses vara tillräckliga för att lösa trafikkapaciteten på kort och medellång sikt (Ibid). SLRA inser vidare att det är av stor vikt att kontrollera och hantera den existerande trafiken, men ger inga exempel på hur detta ska ske.

Freetown syns på kartan nedan i landets västliga del, med stora dagliga trafikflöden runtom och inom staden. Då nästan allt internationellt gods går via stadens hamn (belägen vid märket för flygplats på kartan) kan det finnas stora fördelar, både för företag och befolkningen, att avlasta vägarna runt staden.

Figur 7 Dagliga trafikflöden i Sierra Leone



Källa: AICD Interactive Infrastructure Atlas for Sierra Leone

SLRA har som mål att förflytta all icke-essentiell trafik bort från stadskärnan och hamnområdet, för att avlasta trafikproblemen där. Landets tillväxt kommer från att exportera gods från hamnen och idag hindrar trafiksituationen denna utveckling, enligt James (2015). Vägtransporter står för över 90% av passagerar- och godstransporter (Investment Plan 2015-2019), vilket belyser vikten av ett fungerande nationellt vägnätverk. En ny flygplats kommer även att byggas i stadens östra delar, vilket kommer att öka betydelsen av att lösa trafikproblemen i öst-västlig riktning, enligt James.

Vid en intervju upplyser en tjänsteman från SLRA om att vägkvaliteten i rurala områden prioriteras. Vidare tillägs att landet behöver ett nationellt vägnätverk, kopplat till de mest underutvecklade delarna samt grannländerna, för att uppnå hållbar tillväxt. I dagsläget kommer den största delen av landets tillväxt från huvudstaden Freetown, men majoriteten av

den framtida tillväxten kommer från de rurala områdena, där gruv- och jordbruksindustrier är belägna. (SLRA, 2015)

4.3 FINANSIERING AV INFRASTRUKTUREN

Från en intervju med tjänsteman på SLRA framgår att Världsbanken och Internationella valutafonden hade ett möte i Washington DC 23-25 april tillsammans med regeringscheferna i de tre eboladrabade ländera Sierra Leone, Liberia och Guinea. Där beslutades att dessa länder skulle få ekonomiskt stöd över en 12-18 månaders period till ett värde av USD 650 miljoner, samt en skuldminskning till Sierra Leone värt USD 508 miljoner. Därutöver har EU, Storbritannien, Frankrike, Tyskland, Belgien, Nederländerna, Kina, Japan och Arab Development Bank bestämt att ge ytterligare USD 1 miljard i olika typer av stöd. Dessa medel skall användas till infrastruktur, såsom elektricitet och vägar, sanering, utbildning och hälsovård. Vid SLRA vet man inte ännu hur mycket av dessa medel som kommer att allokeras till deras verksamhet. (SLRA, 2015)

Kapital till underhåll av Sierra Leones vägar kommer från landets "Road Fund", vilken finansieras av bensinskatter, licensavgifter för bilar och registreringsavgifter (Investment Plan 2015-2019). Vidare fastställs att denna fond inte klarar av att täcka efterfrågan av vägnas underhåll. För att genomföra underhåll samt uppgradering av väginfrastrukturen identifierar SLRA ett antal alternativ för att dryga ut på resurserna. Dessa alternativ innefattar bland annat att minska vägnätverkets kärnvägar och att endast fokusera på de vägar som idag har bra standard och kapacitet, att minska resurserna till lokala vägar samtidigt som lokala myndigheter ges större möjligheter att skapa egna finansieringsmetoder genom att bland annat dela kostnader med andra aktörer och att använda donationer för enklare underhåll av mindre vägar. SLRA antar att, så snart vägnätverket uppnår en tillräcklig minimumnivå för vägstandard, bör resurserna från landets vägfond vara tillräckliga för att täcka kostnaderna för underhåll. Detta beräknas ske inom en femårsperiod. (Investment Plan 2015-2019)

Ett viktigt steg för att öka och säkerställa tillgången till vägfondens resurser är genom en förändrad administration inom fondens organisation. Idag är fondens finansiella och tekniska funktioner sammankopplade, men det finns planer på att separera dessa. Denna nya enhet är tänkt att fungera fristående från övriga funktioner inom planeringen av vägnätverket, men kommer att svara inför en myndighet. Enheten ska ha ökad kontroll över fondens resurser och

ansvarar för att hitta nya metoder att förvalta den, som exempelvis finansiella samarbeten med lokala myndigheter. (Investment Plan 2015-2019)

Sierra Leones utgifter för förbättringar av väginfrastrukturen ligger på USD 108,06 miljoner per år från 2013-2017 (Agenda For Prosperity, 2012). Som andel av BNP motsvarar detta ungefär 2,6% (2013), långt under de 7,5% som Alm (2015) beräknar gälla för låginkomstländer. Detta bekräftar att landets utgifter i väginfrastrukturen är låga, då resurserna är begränsade. Allokeringen av resurser försvåras ytterligare av det stora utbrottet av ebola i regionen, vilket ledde till att stora delar av landets utveckling stannade upp (Agenda For Prosperity, 2012).

4.4 INVESTERINGAR

4.4.1 LEOCEMS UTVECKLING

Leocem har utvecklats mycket mellan åren 2005-2015. 1995 hade företaget kapaciteten att producera 90 000 ton cement, som motsvarar 1 800 000 säckar per år. Efter kriget bestämde man sig att öka kapaciteten genom att investera i en ny kvarn med en kapacitet på 450 000 ton per år, vilken införskaffades 2005. Beslutet baserades på det faktum att återuppbyggnaden efter kriget skulle kräva större mängder av cement där den mindre kvarnen skulle inte räckta till. Riskerna fanns då att brister på marknaden skulle leda till att man börjar importera cement istället. Mellan åren 2005 och 2010 ökade således output från fabriken från 90 000 ton av cement upp till 310 000 ton. Leocem har bestämt att all försäljning skulle ske genom kontrakterade distributörer, som även skulle ansvara för transporter från fabriken till sina lager eller direkt till slutkunder. Detta på grund av dålig väginfrastruktur, stora transportkostnader samt stora risker under transport. Mellan 2010 och 2015 ökade produktionen från 310 000 ton upp till 575 000 ton. En sådan ökning kunde uppnås mest tack vare väguppbyggnader samt den ökande aktiviteten av olika gruvbolag. Nuvarande output är nära den maximala kapaciteten i fabriken så det kommer att bestämmas i den närmaste framtiden om en kvarn till skulle vara en lönsam investering. (Leocem, 2015)

Från en intervju med Leocem framgick att förbättrade vägar har bidragit till företagets tillväxt på olika sätt. Framförallt cementförsäljning har ökat på grund av förbättrad vägkvalitet. Kostnader för underhåll av fordon minskade i betydlig grad samt ledtider mellan lastning av cement, lossning och återfärd för en ny upphämtning reducerats. Enligt företagets uppfattning

den utveckling av vägnätet som genomfördes de sista åren i Sierra Leone har påverkat hela landet positivt. Nya vägar har decentraliserat affärslivet och bidragit till tillväxt av nya företag i landsbygden. Urbaniseringstakten har saktat ner under de sista 2-3 åren tack vare bättre vägskvalitet. Jordbrukare på landsbygden blev mer attraktiva för köpare från urbana områden. (Leocem, 2015)

4.4.2 NÅGRA EXEMPEL PÅ ANDRA INVESTERINGAR I REGIONEN

James International har nu beslutat att bygga ett kylt lager på 10 000 m² som ska serva hela landet. Detta är det första kylda lagret för kommersiellt bruk i landet och hela projektet finansieras med privat kapital. (James International, 2015)

2011 bestämde sig den rikaste mannen i Afrika, en nigeriansk affärsman, Aliko Dangote för att bygga en fabrik som skulle tillverka cementförpackningar i Freetown. Fabriken var färdig i mitten av 2014 men den var aldrig i drift på grund av Ebola. Den här investering kostade 47 miljoner USD och den finansierades till hundra procent av Dangote cement Group. (Leocem, 2015)

2014 fick Africa Minerals and London Mining Company, som ägde järnmalmsanläggningar i Sierra Leone, finansiella problem på grund av fallande marknadspriser av naturtillgångar i världen. Då övertog företaget Shandong, ett kinesiskt företag som arbetar med gruvdrift, över verksamheten för ca 200-300 miljoner USD. Allt finansierades av den kinesiska staten. (Leocem, 2015)

Sierra Leone Rutile Company är ett gruvbolag som handlar på Londonbörsen. Företaget planerar nya investeringar i 2015 för minst 75 miljoner USD. Allt finansieras genom internationella banker och nyemissioner av aktier. (Leocem, 2015)

Coca Cola och Heineken ökar sina kapaciteter genom att bygga nya anläggningar i Freetown. Investeringens kostnader är inte offentliga men båda investeringarna kommer kosta minst 25 miljoner USD. (Leocem, 2015)

5. ANALYS

5.1 VÄGINFRASTRUKTURENS PÅVERKAN PÅ FÖRETAGENS EKONOMI

Utveckling av väginfrastrukturen i landet innebär bättre tillgänglighet och konnektivitet samt ökar landets tillgång till potentiella marknader (Crafts, 2009). Möjligheter för marknader att växa kan vara en viktig faktor för investerare vid val av land (jmf. Mijiyawa, 2012). Ett annat viktigt utfall av transportinfrastrukturens utveckling är minskade transportkostnader samt mindre osäkerhet och risk för skadade eller försenade transporter (Christ & Ferrantino, 2011). En effekt av den förbättrade väginfrastrukturen är att företag upplever ekonomiska fördelar och koncentreras runt den nya vägen (Crafts, 2009). Agglomeration av verksamheter i vägens närhet skapar nya, små centrum för affärsverksamhet i Freetown. Trots att många nya vägprojekt har slutförts i Freetown så har detta inte löst alla transportrelaterade problem. De problem som inte rör själva väginfrastrukturen, såsom lagöverskridelser, mutade poliser och otillräckliga förarkunskaper (James International, 2015) löses inte genom att bygga nya vägar. Detta kräver andra åtgärder i form av bland annat starkare institutioner och tillfredsställande utbildningssystem för nya förare.

Från enskilda företags perspektiv bör effekterna av förbättrad väginfrastruktur vara något mer kännbar jämfört med allmänheten. Det är framförallt vägens tillförlitlighet och tillgänglighet som har förbättrats i Sierra Leone. Att med större säkerhet kunna räkna med att en väg är farbar alla dagar om året och i alla väder är en ny typ av säkerhet som förenklar planeringsarbetet rörande transporter. En väg utan skador, som är i gott skick, ökar också säkerheten för det levererade godset, samt minskar slitaget på lastbärarna. Vidare ger tillgången till alternativa resvägar möjligheter att kunna ändra färdvägen, i fall där den planerade vägen är utsatt för diverse hinder. Sammantaget kan detta leda till minskade kostnader för företagen när transportnätverket utvecklas. Då företaget James International till exempel utbildar sina förare för att minska skadorna på lastbärarna, kan det vara möjligt att företags enskilda kostnadsbesparingar inte är en direkt följd av förbättrad väginfrastruktur, eftersom att övriga trafikproblem kvarstår. På kort sikt finns inga garantier för att förändrad väginfrastruktur kommer ha märkvärd ekonomisk effekt innan transportkulturen och personliga körbeteenden också har förändrats.

Ett rimligt antagande om den närmsta framtidens utveckling är att de som har tillgång till motoriserade fordon kommer att uppleva fördelar med den förbättrade väginfrastrukturen,

precis som Johnston (2007) nämner. Detta innebär att företag som utför transportarbete kan uppleva vissa kostnadsminskningar. Företag som har möjlighet att utföra transporter vid andra tidpunkter än under rusningstrafiken bör uppleva stora fördelar med den förbättrade väginfrastrukturen, då interaktionen med andra trafikanter är liten. Dessa företag har vidare en möjlighet att genom agglomeration koncentrera sina verksamheter kring områden med hög tillgänglighet rörande väginfrastruktur, vilket tillåter att kunskap och erfarenheter kan delas mellan aktörerna i detta område (Crafts, 2009). Om denna agglomeration för med sig samarbeten mellan företag, så kan även själva transporterna effektiviseras då man till exempel ökar möjligheterna till höga fyllnadsgrader i kombination med frekventa leveranser. De förbättringarna av vägar som gjorts de senaste åren i Freetown har möjliggjort användning av större fordon (Leocem, 2015), det vill säga att potentialen för företagande att utvecklas ökar.

Tillgängligheten till leverantörer och nya marknader ökar samtidigt. Om företag i allmänhet har möjlighet att undvika rusningstrafiken finns stora möjligheter till kostnadseffektiviseringar rörande transporter, då interaktionen med andra trafikanter utgör ett mindre hinder. Crafts (2009) nämner att förbättrad väginfrastruktur ökar tillgången till potentiella arbetstagare. Vidare skulle detta kunna skapa möjligheter för företagen att schemalägga arbetet på ett sätt som leder till att arbetstagare inte behöver förflytta sig mellan bostad och arbetsplats under rusningstrafiken. I detta fall ökar tillgången till antalet potentiella arbetstagare om övriga omständigheter tillåter. Denna typ av tidsplanering kan lämpa sig för stora, tillverkande företag, som är beroende av säkra och tillförlitliga transporter.

Då vägtransporter står för över 90% av de totala passagerar- och godstransporterna inom landet (Investment Plan 2015-2019) är det av största vikt att vägnätverket fungerar för att landet ska kunna utvecklas. I och med att mer än tre fjärdedelar av det exporterade godset från landet består av matvaror, olika typer av malm och metaller (UNCTADstat, 2013) så är också behovet av till exempel flygfrakt litet, då denna typ av gods främst fraktas som bulk gods i mycket stora kvantiteter. Alltså skapas få incitament att utveckla till exempel möjligheter till ökade godsmängder via flyg, när godset är lågvärdigt. Hade man inom landet exempelvis tillverkat teknologiskt avancerade datorer hade detta potentiellt skapat efterfrågan på flygfrakt. Då regeringen vill utöka exporten av naturresurser bör detta sätta ökad press på vägnätverket.

Under åren 2007-2012 genomfördes förbättringsprojekt på nästan 20% av landets vägar (Presidential status report 2007-2017). Det är oklart varför just dessa vägar prioriterades.

Antingen fanns där det största behovet av förbättring alternativt att de var de lättaste eller billigaste att förbättra. Svaret finns antagligen i en avvägning av dessa faktorer. Trots detta syns en positiv utveckling av väginfrastrukturen där en femtedel av landets alla vägar har förbättrats på olika sätt under en femårsperiod. Då kostnaden att frakta en 40-fotscontainer inom Sub-Sahara kan kosta lika mycket som långväga internationell frakt (Limao & Venables, 1999), finns stora besparingar att uppnå genom att ytterligare effektivisera vägtransporterna. När godsmängden ökar i Sierra Leone kan företag även behöva investera i nya faciliteter för att hantera stora mängder gods. Lager eller godsterminaler ställer nya krav på infrastrukturen som bör klara av upprepade körningar med tunga transporter. Om sådana terminaler byggs finns även möjligheter för tullmyndigheter att utföra administrativa uppgifter i terminalernas anslutning, för att förenkla och snabba upp hanteringen inom hamnområdet. Sammantaget skulle den administrativa hanteringen av gods möjligtvis kunna effektiviseras, vilket eventuellt bidrar till minskade ledtider.

5.2 VÄGINFRASTRUKTURENS PÅVERKAN PÅ FDI

I litteraturen påpekas att det finns många olika faktorer som bidrar till högre nivåer av FDI, varav förbättrad infrastruktur endast är en av dessa. Det finns således inte en enskild faktor som ökar nivåerna av FDI, utan denna typ av investering beror snarare på sammansättningen av olika faktorer, såsom till exempel politisk och ekonomisk stabilitet, låg inflation, låg korruption, effektiva rättssystem, utbildad arbetskraft, öppenhet för handel osv. (Khadaroo & Seetana, 2007) För investerare kan ett mål vara att investera i säkra, långsiktiga och lönsamma affärsmöjligheter. Bristen av endast en av de ovan nämnda faktorerna kan vara ett allvarligt hinder för landets investeringsklimat, då investerare möjligtvis kan hitta andra områden där dessa faktorer existerar. Hur dessa faktorer värderas kan skilja sig mellan företag beroende på vilken industri de är verksamma i. För exempelvis transportföretag, tillverkningsföretag eller gruvbolag är infrastrukturkvaliteten en väldigt viktig faktor (Leocem, James International, 2015) där otillräcklig infrastruktur kan allvarligt begränsa deras tillväxt.

Som lyfts fram i den teoretiska delen i detta arbete är utvecklad infrastruktur viktig för investeringens framgång, eftersom att den minskar transportkostnader, startkostnader, materialkostnader samt ökar tillgängligheten (Crafts, 2009). Underutvecklad infrastruktur ökar kostnader och osäkerheten vid transporter (Christ & Ferrantino, 2011). Högre vägstandard, såsom till exempel bättre vägdesign, bättre material samt underhåll av vägar

bidrar till mindre slitage av fordon (James International, 2015). Alla dessa faktorer tillåter även minskade transportkostnader och är speciellt viktigt för transportföretag. Då kostnadeffektivisering är en viktig process för företag idag, är detta bland annat en av orsakerna till att företag expanderar till andra länder eller kontinenter. Företag som till exempel lockas av billig arbetskraft, lägre skatter, billigare resurser eller tjänster vill inte förlora sina möjligheter till stora vinster på grund av höga transportkostnader, risker med förseningar, fordonshavarier eller stölder av varor, förutsatt att andra faktorer är jämförbara. Detta bekräftas även i intervjun från Leocem. Förbättrad vägkvalitet har bidragit till ökade försäljningssiffror, betydligt mindre kostnader för underhåll av fordon samt kortare tider mellan lastning och lossning av gods (Leocem, 2015). Investeringar i infrastruktur kan bidra således till högre omsättningar, mindre kostnader, kortare ledtider, större effektivitet och flexibilitet.

Undersökningen av Khadaroo och Seetanah (2007), som mäter korrelationen mellan FDI-nivå och oberoende variabler, såsom infrastrukturens kvalitet, har bekräftat att länder i Sub-Sahara som har förbättrat sin transportinfrastruktur har attraherat högre nivåer av FDI. I denna modell var måttet på infrastrukturens kvalitet antalet asfalterade vägkilometer per kvadratmeter. Denna undersökning har inspirerat författarna till denna uppsats att jämföra utveckling av infrastruktur och FDI i Sierra Leone. Tabell 4 (avsnitt 4.1.2) visar infrastrukturprojekt som genomförts mellan åren 2007-2012 och som var slutförda senast 2012. I tabellen har man beräknat att 2.254 km av det nationella vägnätet, vilket utgör 20% av landets totala vägnät, under denna period förbättrades. Det är en betydelsefull utveckling av landets infrastruktur och är en betydande del av landets totala 11.300 km vägar. Inflödet av FDI till Sierra Leone visas i tabell 2 (avsnitt 2.2.1) och visar en tydlig ökning från och med 2011. År 2010 var inflödet av FDI lika med 482 mln USD, 2011 var det 1.311 mln USD och 2012 var det 1.740 mln USD. Ökning mellan åren 2010 och 2012 var således trefaldig. Den största ökningen i FDI sammanfaller med de år, då stora, nya infrastrukturprojekt slutfördes i Sierra Leone.

Infrastrukturens kvalitet uppfattas i detta arbete som en viktig faktor i sig när det gäller direkt påverkan på FDI. Dess kvalitet befinner sig dock inte bland de fem viktigaste variablerna som identifierats av Mijiyawa (2012), dvs. öppenhet för handel, politisk stabilitet, marknadsstorlek, avkastning på investering och befintlig närvaro av FDI i landet. Väginfrastrukturen har dock stor påverkan på marknadsstorleken samt investeringarnas avkastning och kan således antas ha även en indirekt påverkan på FDI. Marknadsstorleken

beror på vägnätets utveckling, medan avkastning på investeringarna kan möjligtvis öka tack vare billigare och säkrare transporter.

Den snabba urbanisering i Sierra Leone, som uppmärksammas av Forkour och Cofie (2011), tillhör en av de krafter som eventuellt kan hålla tillbaka landets utveckling. Från intervjun med Leocem framgick att urbaniseringstakten har saktat ner de sista 2-3 åren tack vare bättre vägkvalitet. Vidare ökar marknadens storlek i och med företag upplever minskade svårigheter rörande transporter till och från landsbygden. Tack vare bättre konnektivitet blir exempelvis jordbrukare på landsbygden mer attraktiva för köpare från urbana områden. Möjligheten för företag att etablera sig på landsbygden ökar rimligen också när tillgängligheten ökar. Sammantaget skapar detta även större möjligheter att genomföra investeringar i bland annat större eller nya jordbruksanläggningar.

5.3 FDIS PÅVERKAN PÅ VÄGINFRASTRUKTUR

Internationell ekonomisk integration, samt partnerskap med rikare länder betyder väldigt mycket för ett underutvecklat land med svag ekonomi (World Bank, 2015b). Förutom olika finansiella insatser kan landet dra nytta av bland annat tillgången till andra länders teknologier, know-how eller policies (OECD, 2013). Genom samarbete med utländska företag blir utvecklingsländer ett nytt avsättningsområde för dessa företag, samtidigt som nya marknader öppnas för det enskilda landet och möjligheter ges att främja sina egna produkter internationellt.

Observationer och undersökningar av olika länders ekonomiska utveckling visar att det finns varierande drivkrafter som påverkar landets tillväxt (Khadaroo & Seetanah, 2007)). Landets ekonomi utvecklas och förstärks tack vare att landets egen potential upptäcks, lyfts fram och används på ett sätt som stärker landets ekonomi. Den potential som utmärker länder i Sub-Sahara, till exempel Sierra Leone, ligger i deras rikedom av naturtillgångar. Denna potential upptäcktes av andra länder bland annat under kolonialtiden (Hellström, 2009), men i Sierra Leones fall visar sig inte själva landet kunna utnyttja den till fullo, då bland annat transportproblemen leder till tidigare nämnda hinder. Landet är beroende av sitt naturkapital i stor grad och har mycket att erbjuda. Kina, som blev landets största handelspartner de senaste åren, baserar sin import just på resursutvinning (Hellström, 2009). Statistik visar att gruvor och jordbruk är landets nyckelsektorer (ADBG, 2013). Denna naturliga potential fanns närvarande i landet, men endast på senare tid är staten tillräckligt mogen att driva sin

ekonomiska politik på ett sätt som använder dessa naturresurser för att bidra till landets utveckling. Idag öppnar landet upp sig till omvärlden och utvecklar reformer som underlättar för potentiella investerare.

Det paradoxala är att landet, som är rikt på naturresurser, samtidigt är så beroende av utlandet och utländska investeringar. Detta leder till en situation där utländska företag omvandlar landets naturkapital till ekonomisk tillväxt, både för det individuella företaget och Sierra Leone. En svag ekonomi är å ena sidan i stort behov av externa insatser och utländska investeringar, men å andra sidan är den ett hinder i sig, som begränsar det utländska intresset att investera. Den svaga ekonomin kan minska möjligheterna för landet att själva investera i exempelvis infrastruktur.

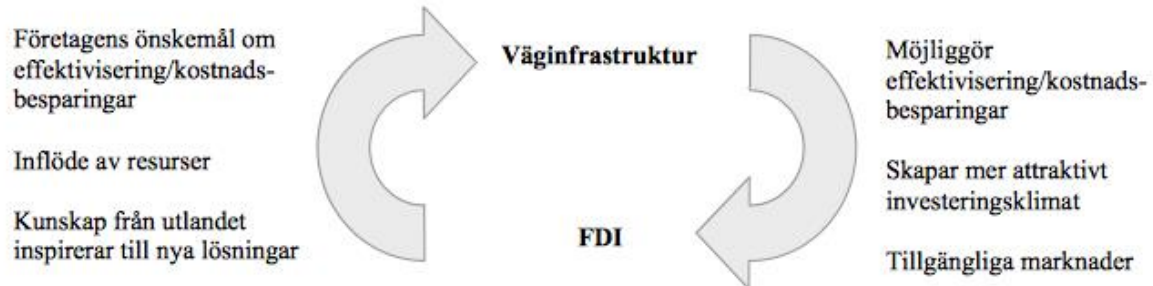
Att öppna upp ett land för FDI är en kritisk faktor för utvecklingen av den privata sektorn i ett låginkomstland (World Bank, 2015b). När den privata sektorn växer skapas också möjligheter som i sin tur förstärker landets ekonomi, i form av bland annat ökade inkomster till staten via skatter. FDI bidrar således till landets ekonomiska tillväxt direkt genom finansiella insatser och utveckling av landets privata sektor, och även indirekt genom underlättandet av överföring av teknologi, skapande av arbetsplatser samt främjande av export (OECD, 2013).

FDI kan även indirekt stimulera inhemska investeringar i till exempel infrastruktur. När landet öppnar sig för utländska investerare ökar graden av privatisering och skapar konkurrensutsatta marknader inom exempelvis export av naturtillgångar, vilket driver på efterfrågan på förbättrad infrastruktur (Alm, 2015). Privata företag kan då konkurrera om möjligheten att påverka infrastrukturen genom privata investeringar (Ibid). Företagens egna intresse i påverkan av infrastrukturen skulle kunna innebära kostnads- och tidseffektiviseringar för dem, som i sin tur kan öka intresset för ännu högre nivåer av FDI. Till följd av detta ökar behovet av förbättrad infrastruktur ytterligare.

Sammantaget skulle detta kunna ha ännu mer långtgående påverkan. Idag är den andel av Sierra Leones BNP som allokeras till väginfrastrukturen mycket liten, jämfört med andra utvecklingsländer (Alm, 2015). Större intäkter från den ökande privata sektorn samt ökade investeringar i olika industrier, som en följd av förbättrad infrastruktur, bör underlätta för beslutsfattare och samtidigt uppmuntra landets regering att föreslå ökade resurser till utvecklingen av infrastrukturen.

6. SLUTSATS

Figur 8 Egen modell över sambandet mellan väginfrastruktur och FDI



Idag finansieras största delen av landets väginfrastruktur med hjälp av internationella donationer (Investment Plan 2015-2019). Dessa resurser allokeras i huvudsak till rurala vägar utanför huvudstaden Freetown, där Sierra Leone Road Authority anser att behovet av förbättrade vägar är som störst. I denna uppsats belyses dock att problematiken kring väginfrastrukturen i Freetown är en begränsande faktor för hållbar logistisk utveckling. Faktorer som undermålig vägkvalitet, få alternativa vägar, odisciplinerat beteende i trafiken, bristande respekt för trafikregler samt ökande urban population skapar stora utmaningar för rörligheten inom staden.

Genom en förbättrad väginfrastruktur kan denna potential möjligtvis frigöras. Företag upplever effektiviseringar och kostnadsbesparingar i sin verksamhet. Minskade transportkostnader, kortare ledtider, ökad leveranssäkerhet, ökad tillgänglighet och ökade möjligheter för företagets utveckling är några av de positiva effekter som är kopplade till förbättrad väginfrastruktur. Dessa möjligheter skapar en mer attraktiv bild av företagen och kan ge förhoppningar om deras potentiella tillväxt, vilket bidrar till bilden av ett gynnsamt investeringsklimat. Vidare kan förbättrad väginfrastruktur öka tillgängligheten till nya marknader. När nivåerna av FDI ökar och enskilda företag utvecklas, kommer nya krav att ställas på infrastrukturen att utvecklas vidare. Om investeringsklimatet lockar fler utländska företag att investera sker ett inflöde av resurser och kunskap till Sierra Leone. Dessa företag kan bidra med nya sätt att lösa befintliga problem, vilket kan skapa nya behov på väginfrastrukturen att utvecklas i takt med att verksamheterna expanderar.

När väginfrastrukturen i Sierra Leone når en punkt där transporter av passagerare och gods flödar utan allvarliga störningar är det möjligt för företag att uppleva kostnadsbesparingar rörande transporter, jämfört med dagens situation. Denna utveckling skulle kunna ge dessa företag chansen att omallokera resurser från transporter till andra delar av verksamheten alternativt öka sina vinster. Effektiviseringarna i väginfrastrukturen skulle exempelvis också kunna erbjuda ett ökat antal arbetstillfällen samt ökade inkomster till staten via skatter. Om detta sker finns möjligheter för staten att öka utgifterna till bland annat infrastruktur, utbildning eller hälsovård. På så sätt kan investeringar i väginfrastrukturen vara en faktor till landets fortsatta utveckling. Detta scenario förutsätter naturligtvis att många andra delar av landets samhälle också förändras.

VIDARE FORSKNING OCH REKOMMENDATIONER

Ytterligare forskning efterfrågas kring möjligheter att bidra till ett mer gynnsamt investeringsklimat i Sierra Leone samt fördjupande fortsättning i hur man bäst löser trafikulturella problem i Sub-Sahara. Dessutom efterlyses forskning kring effekterna av utländska intressen i ett utvecklingslands infrastrukturplanering.

Samtidigt som Sierra Leone bör fortsätta arbetet att förbättra väginfrastrukturen upplevs det som lika viktigt att lösa nämnda trafikulturella problem. Att hitta metoder som ökar respekten för trafikrelaterade lagar och normer borde förbättra utnyttjandet av och tillgängligheten på befintliga vägar. Om man inte hittar en lösning på dessa problem kan det finnas en risk att vägarna inte utnyttjas optimalt, trots att väginfrastrukturen i sig är tillräckligt utvecklad.

REFERENSER

BÖCKER

Björklund M. (2012). *Hållbara logistiksystem*. 1 upplagan. Lund: Studentlitteratur.

Bryman, A., Bell, E. (2013). *Företagsekonomiska forskningsmetoder*. 2 upplagan. Malmö: Liber.

ARTIKLAR

Alm, J. (2015). Financing Urban Infrastructure: Knowns, Unknowns and a way forward. *Journal of Economic Surveys*. Vol. 29 (2): 230-262.

Asiedu E. (2005). Foreign Direct Investment in Africa. The Role of Natural Resources, Market Size, Government Policy, Institutions and Political Instability. World Institute for Development Economics Research. Research Paper No. 2005/24.

Christ, N., Ferrantino, M. J. (2011). Land transport for export: The effects of cost, time, and uncertainty in Sub-Saharan Africa. *World Development*, 39:1749–1759.

Crafts, N. (2009). Transport Infrastructure Investment: Implications for Growth and Productivity. *Oxford Review of Economic Policy*, 25(3): 327–43.

Forkuor G., Cofie O. (2011). Dynamics of land-use and land-cover change in Freetown, Sierra Leone and its effects on urban and peri-urban agriculture – a remote sensing approach. *International Journal of Remote Sensing*. 32 (4): 1017-1037

Gleave, M. B. (1997). Port activities and the spatial structure of cities: the case of Freetown, Sierra Leone. *Journal of Transport Geography*. Vol 5. No 4: 257-275.

Gottfredson, M., Puryear, R., Philips, S. (2005). Strategic Sourcing - From Periphery to the Core. *Harvard Business Review*. 83: 132-39.

Gylfason, T., Zoega, G. (2006). Natural Resources and Economic Growth: The Role of Investment. *The World Economy*. Oxford. 1091-1115.

Hellström, J. (2009) China's emerging role in Africa. A strategic overview. FOI Swedish Defence Research Agency. Stockholm.

Jauch, H. (2011). Chinese Investments in Africa: Twenty-First Century Colonialism? *New Labor Forum*. Vol. 2 (2): 48-55.

Khadaroo, J., Seetanah, B. (2007). Transport Infrastructure and FDI: Lessons from Sub Saharan African Economies. University of Technology. Mauritius.

Limao N., Venables A. (1999). Infrastructure, Geographical Disadvantage, and Transport Costs, *Policy Research Working Paper Series 2257*, Washington DC: World Bank.

Mijiyawa, A., G. (2012). What Drives Foreign Direct Investments in Africa? An Empirical Investigation with Panel Data. African Center for Economic Transformation. Ghana.

Panyaiotou, A., Medda, F. (2014). Attracting private sector participation in infrastructure investment: the UK case. *Public Money & Management*. 34:6, 425-431.

Percoco, M. (2012). Infrastructure Investment and Growth in Developing Countries: Does the Type of Contract Matter? *Journal of Infrastructure Development*. Vol. 4(2): 139-152.

TIDNINGSKÄLLOR

Walt, V. (2014). Is Africa's rise for real this time?. *Fortune Magazine*. Vol. 170: 166-172.

RAPPORTER

ADBG: African Development Bank Group. (2013). Sierra Leone. Country Strategy Paper 2013-2017. ORWB/SLFO/OSFU/Department:

http://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Project-and-Operations/2013-2017%20-%20Sierra%20Leone%20Country%20Strategy%20Paper_01.pdf

The Agenda for Prosperity. (2012). Road to middle income status, Sierra Leone's Third Generation Poverty Reduction Strategy Paper (2013-2018), The Government of Sierra Leone:

http://www.undp.org/content/dam/sierraleone/docs/projectdocuments/povreduction/undp_sle_The%20Agenda%20for%20Prosperity%20.pdf

World economic outlook: a survey by the staff of the International Monetary Fund. (2014).
Washington, DC: International Monetary Fund:
<http://www.imf.org/external/Pubs/ft/weo/2014/01/pdf/text.pdf>

OFFENTLIGA DOKUMENT

Investment Plan 2015-2019 (fås på begäran)

Presidential Status Report 2007-2012 (fås på begäran)

INTERNETKÄLLOR

Africa Young Voices (2014):

<http://africayoungvoices.com/2014/04/leocem-celebrates-20th-anniversary-of-building-sierra-leone/>

Hämtad 28/4-2015

BCG, Boston Consulting Group (2014):

https://www.bcgperspectives.com/content/interactive/lean_manufacturing_globalization_bcg_global_manufacturing_cost_competitiveness_index/

Hämtad 24/5-2015

CIA World Fact Book:

<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/sl.html>

Hämtad 28/4-2015

IEA, World Energy Outlook (2014):

http://www.worldenergyoutlook.org/media/weowebbsite/Africa_Energy_Outlook_2014_Biomass_database.xlsx

Hämtad 28/4-2015

International Trade Statistics (2014):

http://www.trademap.org/open_access/Product_SelCountry_TS.aspx?nvpm=1%7C694%7C%7C%7CTOTAL%7C%7C%7C2%7C1%7C1%7C2%7C2%7C1%7C1%7C1%7C1

Hämtad 20/4-2015

Landguiden (2012):

<http://www.landguiden.se.ezproxy.ub.gu.se/Lander/Afrika/SierraLeone>

Hämtad 08/5-2015

Nationalencyklopedin (2015):

<http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/göteborg>

Hämtad 22/5-2015

OECD, Organization of Economic Cooperation and Development (2013):

<http://www.oecd-ilibrary.org/sites/factbook-2013-en/04/02/01/index.html?itemId=/content/chapter/factbook-2013-34-en>

Hämtad 28/4-2015

Searates

http://www.searates.com/maritime/sierra_leone.html

Hämtad 27/5-2015

Sierra Leone's Infrastructure: A Continental Perspective:

<http://infrastructureafrica.org/system/files/library/2011/07/CR%20Sierra%20Leone.pdf>

Hämtad 21/4-2015

UFP, Us Foreign Policy (2015):

<http://usforeignpolicy.about.com/od/introtoforeignpolicy/a/what-is-FDI.htm>

Hämtad 28/4-2015

UNCTADstat (2013):

<http://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/694/en694GeneralProfile.html>

Hämtad 11/5-2015

WHO, World Human Organisation (2015):

<http://www.who.int/trade/glossary/story029/en/> Hämtad 28/4-2015

World Bank (2013):

<http://databank.worldbank.org/data/download/GDP.pdf>

Hämtad 21/4-2015

World Bank (2015a):

<http://data.worldbank.org/data-catalog/GDP-ranking-table>

Hämtad 28/4-2015

World Bank (2015b):

<http://data.worldbank.org/indicator/BX.KLT.DINV.CD.WD>

Hämtad 29/4-2015

BILDKÄLLOR

ADBG: African Development Bank Group. (2013). Sierra Leone. Country Strategy Paper 2013-2017. ORWB/SLFO/OSFU/Department:

http://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Project-and-Operations/2013-2017%20-%20Sierra%20Leone%20Country%20Strategy%20Paper_01.pdf

AICD Interactive Infrastructure Atlas for Sierra Leone:

www.infrastructureafrica.org

Hämtad 11/5-2014

Alm, J. (2015). Financing Urban Infrastructure: Knowns, Unknowns and a way forward. *Journal of Economic Surveys*. Vol. 29 (2): 230-262.

International Trade Statistics (2014):

http://www.trademap.org/open_access/Product_SelCountry_TS.aspx?nvpm=1%7C694%7C%7C%7C%7CTOTAL%7C%7C%7C2%7C1%7C1%7C2%7C2%7C1%7C1%7C1%7C1

Hämtad 20/4-2015

Presidential status report 2007-2012 (fås på begäran)

Agenda for Prosperity, Road to middle income status, Sierra Leone's Third Generation Poverty Reduction Strategy Paper (2013-2018), The Government of Sierra Leone, 2012:

http://www.undp.org/content/dam/sierraleone/docs/projectdocuments/povreduction/undp_sle_The%20Agenda%20for%20Prosperity%20.pdf

UNCTADstat:

<http://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/694/en694GeneralProfile.html>

Hämtad 11/5-2015

World economic outlook: a survey by the staff of the International Monetary Fund. (2014).

Washington, DC : International Monetary Fund:

<http://www.imf.org/external/Pubs/ft/weo/2014/01/pdf/text.pdf>

Hämtad 11/5-2015

Sierra Leone's Infrastructure: A Continental Perspective:

<http://infrastructureafrica.org/system/files/library/2011/07/CR%20Sierra%20Leone.pdf>

Hämtad 11/5-2015

BILAGOR

FRÅGOR TILL SLRA

1. What are the main obstacles concerning road infrastructure at this moment?
2. What type of transport related problems has new road infrastructure solved?
3. What are the current strategic goals of road infrastructure planning? (Vill man styra utvecklingen åt ett visst håll eller är det predict-and-provide, bygga väg där behovet finns?)
4. Which factors are considered when planning for new investments in road infrastructure? (Möjligheter för företag att etableras och utvecklas, befolkningsmängd, kötider, "lättaste" vägproblemet först?)
5. Where are the financial resources coming from? Public? Private? Are road infrastructure projects to some extent dependent on foreign investments?
6. Who takes the final decision whether to invest in a specific project or not?
7. Are there any other organisations in the country providing road infrastructure? If so, is any form of permission required to build roads?
8. Who are the key participants in the actual construction of a typical road project?
9. How are financial resources designated to road infrastructure distributed between the Freetown area and the rest of the country?

FRÅGOR TILL LEOCEM OCH JAMES INTERNATIONAL

1. What are the main obstacles concerning road infrastructure at this moment?
What type of transport related problems has new road infrastructure solved?
2. Have improved roads contributed to the company's economic development in some way? Some examples?
3. Is the company involved in any road projects? If so, which factors are considered when planning for new investments in road infrastructure?
4. Where are the financial resources coming from? Public? Private? Are road infrastructure projects dependent on foreign investments?