

Profile

PORTRAIT

Tanzanie : l'exploitation commerciale de TRC confiée à un économiste

Tanzania: an economist to accomplish commercialization of TRC



« Le défi consiste à rendre la Tanzanian Railway Corporation capable de s'autofinancer. »

Linford Mboma

«The challenge is to gradually make Tanzanian Railway Corporation self-financing.»

« La tâche qui attend la direction de Tanzanian Railway Corporation est considérable et exaltante. Et nous avons résolu de nous entourer de tout le savoir-faire et de toutes les ressources dont nous disposons. » Linford Mboma, à la direction de la Tanzanian Railway Corporation depuis maintenant un an et titulaire d'une licence de commerce de l'université de Nairobi et d'une maîtrise de gestion de l'université de Cambridge (Etats-Unis), est déterminé à mener à bien sa mission.

Fort de ses études et des postes qui lui ont été confiés au cours de ces vingt dernières années, M. Mboma se définit lui-même comme un administrateur doublé d'un spécialiste commercial. Il a tout d'abord été administrateur hors classe de projets auprès de la Tanzania Investment Bank, puis a rejoint TRC, en 1979, en tant qu'assistant du directeur du trafic. Il a ensuite occupé le poste de directeur marketing pendant trois ans avant d'être nommé assistant du directeur général des services en 1988. En tant que numéro deux de la société et riche de ses années d'expérience, ce Tanzanien de 47 ans, originaire des hautes terres du sud de Mbeya, est bien sûr apparu au Président comme le candidat idéal au poste de Directeur général de la société.

La restructuration de TRC

« En 1977, nous avons hérité d'un

« The task before management of Tanzanian Railway Corporation is enormous and challenging, but we have resolved to tackle it with all existing expertise and resources available. » Being at the helm of TRC for a year now, Linford Mboma a holder of a Bachelor of Commerce (University of Nairobi) and a Master in Management (Cambridge - USA), is determined to carry his assignment to a successful end.

With such educational background, Mr. Mboma describes himself as an administrator cum commercial specialist owing to his various assignments in the past 20 years. Starting as a Senior Project Officer with the Tanzania Investment Bank, he entered TRC in 1979 as Assistant Chief Traffic Manager. He then worked as Chief Marketing Manager for three years before being appointed to the post of Assistant Director General - Services in 1988. As number two in the corporation and backed with such experience, the 47-year-old Tanzanian, hailing from Tanzania's southern highland region of Mbeya, no wonder was an ideal choice of the President for the post of Director General of the Corporation.

matériel délabré et d'une infrastructure inadaptée de la défunte East African Railways Corporation. Il nous a fallu solliciter des crédits auprès des institutions et états étrangers donateurs dans le cadre de l'aide bilatérale », rappelle Linford Mboma. Il souligne également que les efforts accomplis pour rationaliser la société étaient sur le point de produire leurs effets lorsqu'est intervenue la libéralisation du commerce. La part de marché, qui atteignait 70 % au début des années 70, est à présent réduite à 15 % ; sans compter un matériel délabré, une culture du travail peu développée et une qualité de service médiocre. Enfin, la décision prise par le gouvernement de donner la priorité aux deux phases du projet "route" par rapport au projet de réhabilitation des chemins de fer a aggravé la situation de TRC. En dépit de ce contexte défavorable, M. Mboma est certain que le contrat-programme, signé en janvier dernier, permettra de remettre la société sur la bonne voie. Concernant l'intégration régionale des chemins de fer en Afrique australe, M. Mboma explique : « vu la croissance des importations et des exportations dans les pays voisins qui connaissent un développement économique rapide, la découverte et l'exploitation de gisements de minerai (fer) sont susceptibles de transformer radicalement les systèmes de transport ferroviaire. Ces

Restructuring challenges of TRC «We inherited from defunct East African Railways Corporation in 1977 dilapidated equipment, and an inadequate infrastructure. We had to solicit funds through bilateral aid from foreign donor countries, and institutions», recalls Linford Mboma. He further elaborates that after some effort to streamline the corporation performance was about to yield result, the trade liberalization took its toll. In addition, market share fell from 70% in early 70's to 15% now, not to mention rundown on equipment, poor working culture and poor quality of services. Likewise, the government's decision to prioritize both phases of the integrated road projects before the Railways Rehabilitation Project put TRC in even worse position. Despite all this, there is no doubt for Mr Mboma that the Performance contract, signed last January, will succeed in putting the company back on track. He then visualizes Southern Africa regional railways integration. «As imports and exports grow in rapidly developing economies of neighbouring countries, discovery and exploitation of heavy mineral deposits (iron) may drastically reshape the railway transportation systems.

évolutions peuvent exiger une plus grande intégration avec les systèmes ferroviaires des pays au nord et au sud, voire impliquer un changement de l'écartement des voies. »

Il reconnaît que les réformes économiques en cours - et notamment la privatisation du secteur parapublic - vont indubitablement modifier l'environnement des transports. « Il est certain que la concurrence va s'intensifier et que le capital va se raréfier. TRC doit renforcer ses compétences en matière de gestion pour être en mesure de faire face à ces bouleversements. Ses compétences doivent être axées sur la planification stratégique, l'informa-

Such developments may demand greater integration with other systems in the North and South and may necessitate railway gauge change. »

He also admits that the whole process of economic reforms including privatisation of the parastatal sector is bound to bring about significant changes in the transportation business environment. «Certainly, competition will increase and capital will become scarce. TRC has to build management capacity to be able to survive the upheavals. This capacity should concentrate on strategic planning, management

tique de gestion, ainsi que sur l'utilisation des actifs et notamment la gestion des investissements. »

Il indique, en outre, que la croissance du secteur privé s'accompagnera d'une raréfaction des capitaux d'investissements et que TRC éprouvera des difficultés grandissantes pour trouver des capitaux d'investissements bon marché alors que la participation du gouvernement n'intervient que modestement dans le cadre des subventions bilatérales. « La gageure consiste donc à rendre TRC capable de s'autofinancer en débutant par des investissements peu importants », conclut avec optimisme le Directeur général de TRC.

information system and asset utilisation including investment management», confides Mboma. He further explains that as investment capital becomes more scarce with growth in the private sector, TRC will find it increasingly difficult to raise necessary cheap investment capital while equity from the government is trickling through bilateral grants. «The challenge is therefore to gradually make TRC self-financing commencing with small investments», concludes optimistic TRC's Chief Executive. Shukuru SUDI

Un nouveau DG au Transgabonais

A new Managing Director for the Trans-Gabon Railroad



Firmin Gorra

Monsieur Firmin Gorra est depuis le 28 février dernier le nouveau Directeur général du chemin de fer gabonais. Agé de 48 ans, cet ingénieur de l'Ecole supérieure de Hanovre - Allemagne - a passé 16 ans de sa carrière à l'OCTRA. Rentré en tant que stagiaire en 1975, il a, au début des années 90, occupé les postes de directeur technique et de directeur logistique et patrimoine. Après une période de cinq ans en tant que conseiller ferroviaire au

ministère des Transports et de l'Aviation civile, il vient donc d'être nommé par décret présidentiel à la tête de cette entreprise, en remplacement de Monsieur Célestin Ndolia-Nhaud. Une des missions de Monsieur Firmin Gorra pourrait consister à préparer l'entreprise à la mise en concession. Par ailleurs, afin de faciliter les échanges avec d'autres réseaux ferroviaires de par le monde, l'OCTRA a récemment créé le département Relations internationales et Communication. La responsable en est Isabelle Ba-Oumar qui occupait auparavant le poste de chef de division Etudes générales.

Mr Firmin Gorra is the new Managing Director of the Gabonese Railways since February 28th. This 48-year-old engineer, who graduated from Hanover College, Germany, spent 16 years of his career with OCTRA. He joined the company as a trainee in 1975 and early in the 1990s he was given the posts of Technical Manager and then Logistics and Patrimony Manager. After a five-year period as railway adviser with the Ministry of Transportation and Civil Aviation, he has just been appointed as Managing

Director of this company by presidential decree. He takes over from Mr Célestin Ndolia-Nhaud. One of Mr Firmin Gorra's tasks could be to prepare the company for the award of the concession. To foster interchange with other railway networks the world over, OCTRA has recently set up an International Relations and Communication Department. The Department Manager is Isabelle Ba-Oumar, who formerly held the position of Head of the General Studies Division.