

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta filozofická

Disertační práce

Plzeň 2012

Linda Piknerová

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta filozofická

Katedra politologie a mezinárodních vztahů

Studijní program Politologie

Studijní obor Politologie

Disertační práce

**Jihoafrický mikroregionalismus – analýza projektů na pozadí
teorie nového regionalismu**

Linda Piknerová

Školitelka

Doc. PhDr. Šárka Cabadová Waisová, Ph.D.

Čestné prohlášení

Čestně prohlašuji, že jsem předloženou disertační práci na téma *Jihoafriický mikroregionalismus – analýza projektů na pozadí teorie nového regionalismu* zpracovala samostatně a využila jen uvedených pramenů a literatury. Část práce je přepracovanou verzí článku *Africký mikroregionalismus: Rozvojové koridory a prostorové iniciativy v jižní Africe*, který vyšel v roce 2012 v časopisu *Mezinárodní vztahy*. Původní text článku tvoří přibližně 10 % předložené disertace.

V Plzni dne 10. října 2012

Piknerová

Linda

Poděkování

Touto cestou bych velmi ráda poděkovala své školitelce doc. PhD. Šárce Cavadové Waisové, Ph.D. za trpělivost a ochotu, se kterou mě provázela svým vysokoškolským studiem od bakalářské až po disertační práci po celých osm let.

Mé díky patří také mé domovské katedře politologie a mezinárodních vztahů Fakulty filozofické Západočeské univerzity v Plzni a jejímu vedení, které mi umožnilo participovat na výuce a řadě projektů, díky kterým jsem mohla načerpat zkušenosti z českého i mezinárodního akademického prostředí.

Mé obrovské díky patří моým rodičům, jež mě více jak 23 let umožnili v klidu studovat a radovali se z každého dosaženého úspěchu.

V neposlední řadě děkuji Pavlovi a všem svým přátelům, kteří mi drželi palce a v každou denní i noční hodinu mě neustále podporovali.

Obsah

Seznam zkratk	7
Úvod	13
1. Vymezení tématu a jeho teoreticko-metodologické ukotvení	26
1.1 Od obecné teorie integrace k regionálním teoriím.....	26
1.2 Teorie nového regionalismu	28
1.3 Teze, konceptualizace pojmů, operacionalizace proměnných a metodologie	33
1.3.1 Konceptualizace.....	35
1.3.2 Stanovení proměnných, jejich operacionalizace a výběr zkoumaných případů	44
2. Africký regionalismus – od panregionálních projektů k mikroregionalismu	47
2.1 Pod vlivem starého regionalismu – Organizace africké jednoty a Lagoský akční plán	47
2.1.1 Překrývající se členství a fenomén špagetové mísy.....	50
2.1.2 Další limity bránící sjednocení kontinentu	52
2.2 Od Smlouvy z Abudji a racionalizaci africké integrace k Africké unii	55
2.2.1 Africká renesance	59
2.3 Nové partnerství pro rozvoj Afriky – staré cíle v novém provedení?.....	61
2.3.1 Soukromí aktéři a jejich vztah k mikroregionalismu	64
2.3.2 Africká rozvojová banka a její vztah k NEPAD	67
2.3.3 Transportní síť – nutná podmínka na cestě k NEPAD	68
2.3.4 Stav transportních sítí v prostoru jižní Afriky	70
2.4 Mikroregionální úroveň integrace – od správy toků k budování rozvojových koridorů.....	72
2.4.1 Charakter rozvojových koridorů a prostorových rozvojových iniciativ dle NEPAD	74
2.4.2 Příklady rozvojových koridorů a prostorových rozvojových iniciativ v prostoru jižní Afriky.....	78
2.5 Vznik formálního mikroregionalismu v JAR	81
2.5.1 Koncept „státu podporujícího rozvoj“	83
2.5.2 „Black economic empowerment“	84
2.5.3 Plán GEAR	88
2.5.4 Vnitřní členění rozvojových koridorů a prostorových rozvojových iniciativ a jejich institucionální zajištění	92
2.5.5 Průmyslové rozvojové zóny.....	96
2.5.6 Speciální ekonomické zóny jako prostorové rozvojové iniciativy druhé generace	98
2.5.7 Finanční zázemí projektů.....	101
3. Analýza jednotlivých projektů.....	103
3.1 Maputský rozvojový koridor – vznik a charakter	103

3.1.1	Struktura projektu	110
3.1.2	Dopad projektu na Svazijsko	119
3.1.3	Hodnocení projektu.....	120
3.2	Phalaborwa SDI	127
3.2.1	Struktura projektu	129
3.2.2	Hodnocení projektu.....	129
3.3	Lubombo SDI	130
3.3.1	Specifický charakter provincie KwaZulu-Natal	133
3.3.2	Struktura projektu	134
3.3.3	Hodnocení projektu.....	137
3.4	Platinum SDI.....	141
3.4.1	Struktura projektu	144
3.4.2	Hodnocení projektu.....	147
3.5	SDI Rybí řeky	151
3.5.1	Struktura projektu	153
3.5.2	Hodnocení projektu.....	158
3.6	Investiční iniciativa Divokého pobřeží	163
3.6.1	Struktura projektu	166
3.6.2	Hodnocení projektu.....	168
3.7	Investiční iniciativa Západního pobřeží.....	171
3.7.1	Specifický charakter provincie Západní Kapsko	173
3.7.2	Rozvojová průmyslová zóna Saldanha	175
3.7.3	Hodnocení projektu.....	179
3.8	Prostorová iniciativa Richards Bay.....	182
3.8.1	Průmyslová rozvojová zóna Richards Bay	186
3.8.2	Hodnocení projektu.....	192
3.9	Speciální ekonomická zóna Gauteng	197
3.9.1	Struktura projektu	200
3.9.2	Hodnocení projektu.....	207
	Závěr	212
	Seznam literatury a pramenů	231
	Literatura.....	231
	Prameny	257
	Abstrakt	275
	Abstract.....	277
	Résumé	279
	Přílohy.....	281

Seznam zkratek

ADF	Africký rozvojový fond (African Development Fund)
AEC	Africké ekonomické společenství (African Economic Community)
AfDB	Africká rozvojová banka (African Development Bank)
AMU	Unie arabského Magrebu (Arab Maghreb Union)
ANC	Africký národní kongres (African National Congress)
AU	Africká unie (African Union)
BBBEE	Široce definovaná černá ekonomická emancipace (Broad-Based Black Economic Empowerment)
BEE	Černá ekonomická emancipace (Black Economic Empowerment)
BRICS	Brazílie-Rusko-Indie-Čína-Jihoafrická republika (Brasil-Russia-India-China-South Africa)
CBI	Přeshraniční iniciativa (Cross-border Initiative)
CDC	Rozvojová korporace Coega (Coega Development Corporation)
CEMAC	Hospodářské společenství středoafriických států (Economic Community of Central African States)
CEN-SAD	Společenství sahelsko-saharských států (Community of Sahel-Saharan States)
CEPLG	Hospodářské společenství zemí regionu Velkých jezer (Economic Community of the Great Lakes Region)
CFM	Mosambické přístavy a železnice (Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique)
COMESA	Společný trh východní a jižní Afriky (Common Market for Eastern and Southern Africa)

CPI	Centrum na podporu investic v Mosambiku (Centro de Promoção de Investimentos)
DBSA	Rozvojová banka jižní Afriky (Development Bank of Southern Africa)
DC	Rozvojový koridor (Development Corridor)
DTI	Ministerstvo obchodu a průmyslu (Department of Trade and Industry)
EAC	Východoafrické společenství (East African Community)
ECCAS	Hospodářské společenství států střední Afriky (Economic Community of Central African States)
ECDC	Východokapská rozvojová korporace (Eastern Cape Development Corporation)
ECOWAS	Hospodářské společenství západoafrických států (Economic Community of West African States)
EDF	Evropský rozvojový fond (European Development Fund)
ELDZC	Rozvojová korporace zóny East London (East London Development Zone Corporation)
FDI	Přímé zahraniční investice (Foreign Direct Investment)
GATT	Všeobecná dohoda o clech a obchodu (General Agreement on Tariffs and Trade)
GEAR	Růst, zaměstnanost a redistribuce (Growth, Employment and Redistribution)
GSLWP	Park oblasti Saint Lucia (Greater Saint Lucia Wetlands Park)
GSLWPA	Správa parku oblasti Saint Lucia (Greater Saint Lucia Wetlands Park Authority)
HDI	Index lidského rozvoje (Human Development Index)
HDSA	Historicky znevýhodnění Jihoafričané (Historically Disadvantaged South Africans)

IBSA	Indie-Brazílie-Jihoafriická republika (India-Brasil-South Africa)
IDB	Islámská rozvojová banka (Islamic Development Bank)
IDC	Průmyslová rozvojová korporace (Industrial Development Corporation)
IDZ	Rozvojová průmyslová zóna (Industrial Development Zone)
IFP	Svobodná strana Inkatha (Inkatha Freedom Party)
IGAD	Mezivládní úřad pro rozvoj (Intergovernmental Authority on Development)
IGO	Mezinárodní vládní organizace (International Governmental Organizations)
INGO	Mezinárodní nevládní organizace (International Non-governmental Organizations)
IOC	Indicko-oceánská komise (Indian Ocean Commission)
JICA	Japonská mezinárodní agentura pro spolupráci (Japan International Cooperation Agency)
JMC	Sjednocený řídicí výbor (Joint Management Committee)
LMCP	Antimalarický program projektu Lubombo (Lubombo Malaria Control Programme)
MCC	Společnost Maputského koridoru (Maputo Corridor Company)
MCLI	Logistická iniciativa koridoru Maputo (Maputo Corridor Logistics Initiative)
MDC	Rozvojový koridor Maputo (Maputo Development Corridor)
MERCOSUR	Společný trh Jihu (Mercado Común del Sur)
MIDZ	Průmyslová zóna Mafikeng (Mafikeng Industrial Development Zone)
MMF	Mezinárodní měnový fond (International Monetary Fund)

MPDC	Společnost rozvoje Maputského přístavu (Maputo Port Development Company)
MRU	Unie řeky Mano (Mano River Union)
NAFTA	Severoamerická zóna volného obchodu (North American Free Trade Agreement)
NBI	Národní obchodní iniciativa (National Business Initiative)
NRA	Teorie nového regionalismu (New Regionalism Approach)
NEPAD	Nové partnerství pro africký rozvoj (New Partnership for African Development)
NTF	Nigerijský fond naděje (Nigeria Trust Fund)
NP	Národní strana (National Party)
NNP	Nová národní strana (New National Party)
OAJ	Organizace africké jednoty (Organization of Africa Unity)
ODA	Oficiální rozvojová asistence (Official Development Assistance)
PIDA	Program pro rozvoj africké infrastruktury (Programme for Infrastructure Development in Africa)
PPP	Partnerství veřejného a soukromého sektoru (Public-Private-Partnership)
PTA	Preferenční obchodní dohoda (Preferential Trade Agreement)
REC	Regionální ekonomická společenství (Regional Economic Community)
RBIDZ	Průmyslová zóna Richards Bay (Richards Bay Industrial Development Zone)
RICTSP	Program na podporu regionálních informačních a komunikačních technologií (Regional Information Communications Technology Support Programme)
RIP	Regionální integrační projekt

RISDP	Regionální strategický rozvojový plán (Regional Indicative Strategic Development Plan)
RTA	Regionální obchodní dohoda (Regional Trade Agreement)
SACU	Jihoafrická celní unie (Southern African Customs Union)
SADC	Jihoafrické rozvojové společenství (Southern African Development Community)
SADCC	Jihoafrická rozvojová koordinační konference (Southern African Development Coordination Conference)
SALGA	Asociace lokálních administrativ Jihoafrické republiky (South African Local Government Association)
SANRAL	Jihoafrická národní dopravní agentura (South African National Roads Agency)
SAPP	Jihoafrická přenosová soustava (Southern African Power Pool)
SATCC	Jihoafrická transportní a komunikační komise (Southern Africa Transport and Communications Commission)
SB	Světová banka (World Bank)
SDI	Prostorová rozvojová iniciativa (Spatial Development Initiative)
SEDA	Rozvojová agentura pro malé podniky (Small Enterprise Development Agency)
SEZ	Speciální ekonomická zóna (Special Economic Zone)
SMME	Malé, střední a mikro podniky (Small, Medium and Micro Enterprise)
SSATP	Subsaharský africký transportní program (Sub-Saharan Africa Transport Policy Program)
TFCA	Přeshraniční oblasti pro ochranu přírody (Transfrontier Conservation Area)
TNC	Nadnárodní obchodní společnosti (Transnational Corporation)

TRAC	Transafrická koncese (Trans-African Concessions)
UEMOA	Západoafrická hospodářská a měnová unie (West African Economic and Monetary Union)
UNECA	Ekonomická komise OSN pro Afriku (United Nations Economic Commission for Africa)
UNISA	Univerzita Jihoafrické republiky (University of South Africa)
WCBDC	Centrum na podporu obchodu Západního pobřeží (West Coast Business Development Center)
WTO	Světová obchodní organizace (World Trade Organization)
ZBC	Zulská obchodní komora (Zululand Chamber of Business)
ZAR	Jihoafrický rand (South African Rand)

Úvod

Přelom 80. a 90. let s sebou vedle konce studené války přinesl nástup nové, v pořadí již třetí vlny regionalismu, která se v mnoha ohledech odlišovala od obou předcházejících. Zatímco první vlnu zpravidla datujeme do 50. – 70. /80. let 20. století a spojujeme ji se zahájením evropského integračního procesu, druhá vlna se objevuje v průběhu 80. let a souvisí s rozvojem *preferenčních obchodních dohod* (PTA), jejichž ukázkovým příkladem je zóna volného obchodu mezi USA a Kanadou (Bhagwati – Panagariya 1996: nestránkováno).¹ Společným jmenovatelem obou vln bylo zdůrazňování významu státu a jeho role při iniciování regionálních procesů. Změny v mezinárodním systému odehrávající se na sklonku 80. let stály na pozadí nové vlny regionalismu, jejímž symptomatickým rysem se stalo uzavírání *regionálních obchodních dohod* (RTA) zakládaných na pozadí Uruguayského kola jednání v rámci Všeobecné dohody o clech a obchodu (GATT).²

Rozpadem bipolárního uspořádání probíhajícího na pozadí třetí vlny globalizace se spustila nová etapa světového liberalismu, multilateralismu a regionalismu, nabývajících v prostředí současného mezinárodního systému celé řady svébytných podob. Bez ohledu na to, zda vzestup regionalismu chápeme jako nutný *předstupeň* v dosažení celosvětové liberalizace a globalizace, či jej vnímáme jako *reakci* na již probíhající globalizaci, platí, že v průběhu 90. let došlo k výraznému nárůstu počtu regionálních obchodních

¹ Vedle této periodizace se lze setkat i odlišnými (například Mario Teló), které umísťují první vlnu regionalizace do meziválečného období a dávají ji do souvislosti především s nástupem protekcionismu po Velké hospodářské krizi. Druhá etapa je pak zahájena v 50. letech a jejím významným rysem je projekce amerického pojetí multilateralismu do mezinárodního systému. Ten se vyznačoval tím, že na jedné straně hájil politiku liberalizace a odstraňování obchodních bariér, na straně druhé toleroval protekcionismus Evropského společenství v souvislosti s jeho společnou zemědělskou politikou. Třetí etapa je pak víceméně shodně zahájena na přelomu 80. a 90. let v souvislosti s proměnou mezinárodního systému a nástupem nové vlny multilateralismu (Teló 2007: 3). Podobně na rozdílné možnosti dělení poukazuje například Frederik Söderbaum (2003: 3–4), který hovoří o existenci fakticky pouze dvou etap, a to staré (vše do poloviny 80. let 20. století) a nové (vše od poloviny 80. let). Uvedené rozdíly v etapizaci však nijak nezpochybňují základní skutečnost, a sice že v průběhu 20. století se můžeme setkat s rozdílnými vlnami regionalismu (pro další specifika jednotlivých etap viz Fawcett 2005). Pro potřeby tohoto textu je pak využívána periodizace Jagdishe Bhagwatiho, jenž je považován za klíčového teoretika na poli mezinárodní politické ekonomie.

² Právě Uruguayské kolo vedlo k transformaci GATT ve WTO.

dohod uzavřených při Světové obchodní organizaci (WTO).³ Tento poznatek o rozmachu obchodních dohod v průběhu poslední dekády minulého století proto svědčí ve prospěch argumentu o spojitosti mezi oběma fenomény. V souvislosti se třetí vlnou pak hovoříme o vzniku tzv. nového regionalismu, vykazujícího ve srovnání s předcházejícími dvěma etapami formální, kvalitativní i kvantitativní odlišnosti. Ty se projevují 1. ve vzniku nových typů regionálních projektů (interregionalismus, subregionalismus), 2. v prohlubování regionalismu a jeho zvyšující se komplexnosti a 3. nárůstu počtu regionálních uskupení (Cihelková a kol. 2010: 6–8). Již z uvedeného krátkého výčtu je patrné, že regionalismus prodělal (a stále prodělává) významné změny, které se projevují vznikem nových regionálních uskupení zakládaných vedle Evropy také na africkém kontinentu či v Latinské Americe (Thakur – Van Langenhove 2008: 31).

Regionalismus „staré“ doby můžeme převážně ztotožnit s panregionálními a regionálními integračními projekty, jejichž fungování bylo přímo spjata s existencí státu a jeho ne/ochotou naplňovat stanovené integrační cíle. Základní stavební kameny těchto uskupení představovaly státy, resp. regiony sdílející společné politické či ekonomické charakteristiky, přičemž stěžejním předpokladem pro jejich spolupráci byla *geografická blízkost*. Spolupráce v rámci starého regionalismu tak byla fakticky podmíněna geografickou sounáležitostí a její překonání bylo stěžejně představitelné (srovnej Väyrynen 2003: 26). Jednotlivé projekty měly povahu buď velkých celokontinentálních uskupení typu Organizace africké jednoty či Organizace amerických států, jejichž existence vycházela z geografické příslušnosti k některému z panregionů, nebo regionálních organizací typu Andského společenství, Východoafrického společenství či Středoamerického společného trhu sdružujících státy *v rámci* nějakého panregionu.⁴

³ Důkaz uvedeného tvrzení nabízí statistiky WTO, které evidují v roce 1960 uzavření jedné nové RTA, v roce 1970 tří nových RTA, v roce 1980 dvou nových RTA, v roce 1990 žádné, v roce 1995 19 nových RTA, v roce 2000 16 nových RTA (WTO 2012 při zadání jednotlivých let a specifikaci „zboží“).

⁴ Panregion zde chápeme konvenčně jakožto „prostor s určitými jednotkami politicko-civilizačními elementy, které ho zároveň odlišují od jiných panregionů“, přičemž politický geograf Bořivoj Hnízdo rozlišuje celkem 10 takto definovaných celků (Hnízdo 1995: 64).

Naproti tomu nový regionalismus prosazující se v důsledku nástupu liberalismu a multilateralismu s sebou přináší nový pohled na spolupráci, jež překonává geografické mantinely, usiluje o prohloubení ekonomické kooperace skrze posílení intraregionálního obchodu a vazeb a v neposlední řadě staví na vícedimenzionálním pojetí integrace zahrnující vedle politických či ekonomických cílů také ekologický, sociální či bezpečnostní rozměr (Thakur – Van Langenhove 2008: 30). Jednotlivé charakteristiky nového regionalismu se promítly do založení Severoamerické zóny volného obchodu, Společného trhu Jihu či Sdružení národů jihovýchodní Asie, které spojuje zájem o zintenzivnění ekonomické spolupráce v rámci definovaného regionu a současně ochota „vystoupit“ z vlastního regionu a navazovat kontakty s jinými uskupeními.

Vedle nových projektů regionální kooperace se pod vlivem nového regionalismu dostává pozornosti také *mikroregionálním organizacím*, jejichž zakládání výrazně reflektuje další z ústředních rysů nového regionalismu, a sice oslabování role státu ve prospěch nestátních aktérů. Samotný mikroregionalismus může nabýt celé řady podob, a to od formálního vyznačujícího se jistou mírou institucionalizace, až k neformálnímu, pro nějž je příznačná faktická existence spolupráce, která však současně není doprovázena vznikem žádných formalizovaných pravidel či vznikem institucí. K oblastem s největším počtem *formálních* mikroregionálních projektů zahrnujících (rozvojové či transportní) koridory, prostorové rozvojové iniciativy či speciální ekonomické zóny patří zejména jižní Afrika, na níž postupně navázaly (a stále navazují) další africké regiony, které jejich prostřednictvím sledují především zájem nastartovat ekonomický růst. K ukázkovým příkladům patří rozvojové koridory Maputo či TAZARA, transportní koridory Pointe Noire – Středoafriká republika – Čad, Berbera – Etiopie či transkalaharský dopravní koridor spojující Velrybí zátoku a Maputo, prostorové rozvojové iniciativy údolí Limpopo či údolí Zambezi či speciální ekonomická zóna Gauteng (výčet projektů zpracován na základě Söderbaum – Taylor 2008a).

S *neformálním* mikroregionalismem se typicky setkáváme v případě existence silných historických vazeb, jež jsou umocněny například migrací, neoficiální či polooficiální obchodní výměnou apod. K ukázkovým panregionům, kde se s tímto fenoménem setkáváme ve vysoké míře, patří subsaharská Afrika, kde můžeme najít příklady v podobě oblastí Parrot's Beak a Mopti-Ouahigouya shodně ležících na západě Afriky (srovnej Söderbaum – Taylor 2008a; Söderbaum – Taylor 2007). Je zřejmé, že neformální mikroregionalismus existoval ještě dříve, nežli se zájem stočil směrem k výzkumu jeho oficiálních podob. Pro jejich teoretické ukotvení, propojení jejich existence s problematikou rozvoje a mezinárodní politické ekonomie je však klíčový až přelom 80. a 90. let a nástup teorie nového regionalismu.

Diskuze o významu mikroregionalismu a jeho vztahu k ekonomickému rozvoji se tedy objevují právě v souvislosti s nástupem nového regionalismu, který ve své teoretické rovině nabízí určité nástroje, jak danou problematiku zkoumat. Současně platí, že *fenoménu mikroregionalismu a vysvětlení jeho fungování na pozadí teorie nového regionalismu* se věnuje jen omezená skupina odborníků. V obecné rovině se novému regionalismu věnují autoři jako Björn Hettne, Andras Inotai, Osvaldo Sunkel či Daniel Bach, kteří patří k jeho předním teoretikům. S aplikací nového regionalismu na subsaharskou Afriku se setkáváme především v pracích Iana Taylora, Frederika Söderbauma, Mortena Bøåse či Timothy Shawa působících mj. na univerzitách v norském Oslo či Institutu afrických studií ve švédské Uppsale. V českém prostředí se výzkumu nového regionalismu v jeho obecné i konkrétní rovině věnují především texty Evy Cihelkové, Pavla Neumanna (2004) či Irah Kučerové (2005).⁵

Autoři věnující se novému regionalismu v českém prostředí zpravidla zaměřují svou pozornost na otázky související s mezinárodní politickou ekonomikou a integračními teoriemi a jen okrajově zkoumají regionální

⁵ Jedná se především o dvě kolektivní monografie vydané v letech 2007 a 2010 pod vedením Evy Cihelkové. Vedle těchto dvou publikací je Eva Cihelková podepsána také pod dalšími odbornými články, které napsala buď sama (například Working Paper Fakulty mezinárodních vztahů Vysoké školy ekonomické v Praze z roku 2009) či ve spolupráci s dalšími odborníky. Jedná se například o článek z roku 2008, který připravila společně s Pavlem Hnátem.

specifika, s nimiž se nový regionalismus v jednotlivých částech světa potýká. Zvláště patrné je to v souvislosti se subsaharskou Afrikou. To je částečně způsobeno jak úrovní české afrikanistiky jako takové, tak nezařazením nových teoretických přístupů do výzkumu Afriky. Uvedené nedostatky proto jednoznačně vytváří badatelský prostor, který má předkládaná disertační práce ambici z části zaplnit.

Analyzování mikroregionalismu a jeho dopadů na ekonomický rozvoj je zvláště přínosné, zaměříme-li se na jeho neformální dimenzi, neboť právě tento segment regionalismu představuje vysoce svébytný a z hlediska bližšího zkoumání unikátní prostor.⁶ Avšak vzhledem k tomu, že postihnutí této roviny spolupráce je možné pouze v případě dlouhodobého pobytu v rámci vybrané lokality a současně lze jen obtížně předpokládat, že závěry učiněné na základě studia jedné případové studie je možné zobecnit, rozhodla jsem se zaměřit svou pozornost na formální mikroregionalismus, který nabízí určitý prostor pro komplexní zachycení tohoto stupně regionalismu.

Vedle definování sledované úrovně regionalismu je třeba věnovat pozornost také geografickému vymezení studované problematiky, neboť pokus o obsazení všech mikroregionálních projektů by v nejlepším případě pouze shrnoval již existující empirická fakta a nutně by šel k přílišnému zobecnění problému, které by ve výsledku nemělo žádnou výpovědní hodnotu. Ve světle tohoto poznatku se proto text zaměřuje na region jižní Afriky, v němž dochází k rozvoji tohoto typu integrace od počátku 90. let v souvislosti s vnitropolitickou transformací postapartheidní Jihoafrické republiky po roce 1994. V této souvislosti je třeba uvést, jakým způsobem bude nakládáno s pojmem „jihoafrický“, neboť ani ze samotného názvu práce není jasné, zda se termínem má na mysli region jižní Afriky či území Jihoafrické republiky. Práce se převážně zaměřuje na mikroregionální projekty realizované *uvnitř* Jihoafrické republiky, avšak ve dvou případech se jedná o projekty zasahující na území Mosambiku a částečně Svazijska. V tomto případě se proto bude

⁶ Význam neformální spolupráce pro regionální integraci vyzdvihují jak Ian Taylor a Frederik Söderbaum, tak řada dalších odborníků, s nimiž jsem měla možnost práci konzultovat během účasti na 7. iberijském kongresu afrických studií, který se uskutečnil v Lisabonu v září 2010.

hovořit o regionu jižní Afriky, přestože autorka práce si je vědoma toho, že vymezení regionu jižní Afriky existuje celá řada a jeho ztotožňování s Jihoafrickou republikou je silně redukcionistické. Proto i v samotném cíli práce se hovoří o jižní Africe a nikoliv Jihoafrické republice, přestože v prostoru jižní Afriky existuje řada dalších příkladů, které by bylo možné zkoumat.

Samotná jihoafrická vláda spojila existenci mikroregionálních integračních projektů s plány na ekonomické oživení země a snahou o nastartování ekonomického růstu. První formální projekty vznikly z iniciativy jihoafrické vlády, která jejich zřizování zakomponovala do národního makroekonomického plánu pojmenovaného *Růst, zaměstnanost a redistribuce* (GEAR) vyhlášeného v polovině 90. let. Tím, že Jihoafrická republika jako první včlenila jejich podporu do národní ekonomické strategie, můžeme právě její území, potažmo „její“ region považovat za ukázkovou oblast implementace uvedeného konceptu. Druhý důvod, proč zaměřit pozornost na jihoafrický region, plyne z faktu, že Jihoafrická republika sehrává v rámci afrického kontinentu specifickou roli, která je dána jejím ekonomickým potenciálem a politickým vlivem. V této souvislosti se nezdá hovořit o JAR coby regionální mocnosti (srovnej Kagwanja 2009), která posiluje své postavení jak skrze vlastní ekonomický růst, tak prostřednictvím spolupráce s dalšími podobnými zeměmi jakými jsou Brazílie či Indie. Vstup JAR na globální scénu a vytváření platforem typu IBSA, BRICS či získání nestálého členství v Radě bezpečnosti OSN potvrzuje domněnku o jihoafrické jedinečnosti nejen v rámci kontinentu a dává další důvod, proč věnovat jihoafrickému mikroregionalismu zvláštní pozornost.

Přijetí programu GEAR zahrnujícího podporu mikroregionalismu je třeba chápat také v kontextu rozvojovém, který v případě subsaharské Afriky sehrává významnou roli. Představa, že bez ekonomické a politické integrace není možné dosáhnout tolik kýženého rozvoje, který by v konečném důsledku vymanil Afriku ze začarovaného kruhu chudoby, byla akceptována nejen jihoafrickou vládou, ale především klíčovými aktéry participujícími na

rozvojové politice Afriky.⁷ Přestože lze vůči výše uvedenému spojení mezi mírou (ekonomické) integrace a intenzitou rozvoje namítnout, že se ve své podstatě jedná o projev dominance Západu, který neváhá přenášet vlastní zkušenosti do mimoevropského prostoru, představuje vztah mezi oběma jevy jedno ze základních východisek předkládaného textu. Jeho cílem je *analyzovat formální mikroregionální integraci v prostoru jižní Afriky a dokázat, že její úspěšné fungování je důsledkem ekonomického profitu, který z něj zúčastnění aktéři mají*. Disertační práce vychází z předpokladu, že *existuje souvislost mezi formální mikroregionální integrací a mírou ekonomického rozvoje v místě, kde je projekt realizován* a že tato forma mikroregionalismu má v porovnání s panregionálními, resp. regionálními projekty největší potenciál směřovat k ekonomickému rozvoji. Tento potenciál je dán zájmem aktérů o tento typ spolupráce, přičemž k participujícím patří jak stát, tak nestátní subjekty.

Naplnění uvedeného cíle bude dosaženo v několika postupných krocích, jejichž logice odpovídá struktura práce a její vnitřní členění. První kapitola předkládá ucelený teoreticko-metodologický rámec, v němž budou definovány teze a jejich proměnné, představena užitá metodologie a provedena operacionalizace ústředních pojmů. Velký prostor je věnován *teorii nového regionalismu*, poskytujícího teoretické uchopení problematiky. Výběr teorie byl motivován několika skutečnostmi. Za prvé se jedná o teorii, která vzniká v poměrně nedávné době a reflektuje vývoj regionalismu na sklonku minulého tisíciletí. Současně se jedná o přístup, který je ve srovnání s obecnými teoriemi integrace, resp. regionální integrace konkrétní a přenositelný do mimoevropského prostředí. Zatímco obecné teorie Johana Galtunga či Josepha Nye pocházejí z 60. let 20. století a navzdory jejich přínosu jim lze vytknout přílišnou obecnost znemožňující jejich aplikaci na soudobý mikroregionalismus, teorie regionální integrace konceptualizovaná Ernstem Haasem trpí především tím, že byla prakticky ztotožněna s evropským

⁷ Zejména se jedná o Světovou banku, Mezinárodní měnový fond či OSN, resp. Ekonomickou komisí OSN pro Afriku.

integračním procesem. Naproti tomu nový regionalismus je flexibilním nástrojem reflektujícím již výše uvedené kvalitativní, kvantitativní i formální změny odehrávající se na poli regionalismu. Jeho nesporná výhoda tkví také v tom, že na rozdíl od předešlých přístupů teoretizuje činnost státu i nestátních aktérů, kteří představují výrazné hybatele mikroregionálních projektů.

Základní premisy široce formulovaného nového regionalismu představujícího teoretický rámec textu, poskytují badatelé jako Björn Hettne, Timothy Shaw, András Inotai či Morten Bøås. V souvislosti s novým regionalismem je třeba přiznat, že daný směr má řadu odpůrců, kteří poukazují na jeho nekonzistentnost, vnitřní roztržičnost, omezený explanační potenciál či umělé zdůrazňování rozdílů mezi starým a novým regionalismem (srovnej Warleigh-Lack 2008: 43–48). Navzdory těmto výtkám však bude nového regionalismu využito, a to zejména z toho důvodu, že umožňuje zachycení podílu nestátních aktérů na mikroregionalismu, zohledňuje význam soukromého kapitálu, uvažuje o integraci bez ohledu na hranice státu a nabízí komplexní propojení politické ekonomie s integračními a rozvojovými teoriemi. Vzhledem k tomu, že nový regionalismus zahrnuje celé množství proudů a autorů, z nichž každý do teorie promítá vlastní perspektivy, bude v práci využito konceptualizace od teoretiků působících v rámci University OSN/Světového institutu pro výzkum ekonomického rozvoje, která dlouhodobě financovala výzkum této problematiky (srovnej Grant – Söderbaum 2003: 3).⁸

Druhá kapitola představí problematiku africké integrace a její ústřední charakteristiky. Cílem této části práce je poskytnout obraz o stavu afrických integračních procesů a naznačit důvody, které vedly k přesunu zájmu od projektů panregionálních, přes regionální k mikroregionálním. Největší důraz je kladen na ta skupení, která mají vztah k pokusům o ekonomické sjednocení Afriky (plán na vytvoření Afrického ekonomického společenství, projekt

⁸ V originálním znění se jedná o United Nations University/World Institute for Development Economics Research (UNU/WIDER). Přestože v současnosti univerzita žádný projekt operující přímo s konceptem nového regionalismu nefinancuje, stále zůstávají otázky související s proměnou mezinárodního postavení Afriky a možnosti nastartování jejího dalšího rozvoje v centru pozornosti.

Nového partnerství pro rozvoj Afriky), přičemž zvláště jsou zdůrazněny ty aspekty, které vytvoření jednotného ekonomického prostředí brání.

Hlavní pozornost se vzhledem k cíli práce soustředí na představení uvedených procesů v prostoru jižní Afriky, resp. Jihoafrické republiky, kde můžeme zaznamenat největší počet prostorových iniciativ. Představeny jsou ústřední principy, na nichž mikroregionální projekty spočívají, nejdůležitější instituce mající správu těchto projektů v gesci a politicko-ekonomická specifika, s nimiž se v tomto regionu setkáváme. Zmíněny jsou fenomény jako africká renesance, „black economic empowerment“ či pozemková reforma, které mají přímý vliv na mikroregionální integraci. Uvedením zmíněných fenoménů je nastaven základní politicko-sociální kontext, jehož znalost a následné zohlednění je nezbytně nutné pro další části textu.⁹

Ve třetí části jsou analyzovány jednotlivé případy, přičemž ambicí je vždy představit a analyzovat obecný charakter a okolnosti vedoucí k jeho založení, nejdůležitější proměnné mající vliv na jejich fungování (zejména se jedná o specifický charakter provincie), klíčové projekty zřizované v rámci každého z nich a zhodnocení nasbíraných dat. Právě data týkající se počtu zapojených aktérů a jejich charakteru, objemu investic, proměny socioekonomické situace v místě realizace projektu apod. jsou vzhledem k dosažení cíle práce stěžejní. Východiskem předkládané disertační práce je, že ekonomický růst odehrávající se v místě realizace mikroregionálního projektu má vliv na kvalitu života místního obyvatelstva, přičemž tato kvalita je měřitelná jak objektivními, tak subjektivními ukazateli. Ty se vztahující k percepci kvality života místního obyvatelstva, která může/avšak také nemusí vycházet z objektivních ukazatelů (například stav bezpečnosti měřený počtem trestných činů nemusí odpovídat pocitu bezpečí obyvatelstva v dané oblasti, celková spokojenost obyvatelstva s životem v regionu nemusí odpovídat počtu nezaměstnaných apod.).

⁹ Na místě je zdůraznit, že v celém textu jsou používány názvy, které jsou v českém prostředí zažitě, a to navzdory tomu, že v důsledku africké renesance došlo k rozsáhlému přejmenování řady geografických i místopisných názvů. Tento krok může být vnímán jako projev kulturního imperialismu, nicméně domnívám se, že použití zažitých označení je přehlednější a srozumitelnější.

Při výběru studovaných příkladů byla uplatněna kombinace dvou kritérií. Za prvé byl zohledněn fakt, že jde o projekty, jejichž budování iniciovala jihoafrická vláda v přesvědčení, že v dané lokalitě existuje nevyužitý ekonomický potenciál. V druhém kroku byly vybrány ty, o jejichž zřizování bylo rozhodnuto jihoafrickou vládou v souvislosti s přijetím programu GEAR v polovině 90. let. Analyzovány tedy jsou výhradně projekty, o jejichž zahájení se zasloužila jihoafrická vláda a které současně byly vyhlášeny v druhé polovině 90. let v souladu s plánem GEAR.

Takto nastavené podmínky výběru mají usnadnit zobecnění výsledků analýzy a vyvození závěrů platných pro mikroregionální projekty ve studovaném prostoru. Současně výběr „nejdéle fungujících“ projektů umožňuje interpretaci největšího množství dat a tím vysledování některých dlouhodobých trendů. Do výběru budou zahrnuty: *rozvojový koridor Maputo, prostorová rozvojová iniciativa Phalaborwa, prostorová rozvojová iniciativa Platinum, investiční iniciativa Západního pobřeží, prostorová rozvojová iniciativa Rybí řeky, prostorová rozvojová iniciativa Divokého pobřeží, prostorová rozvojová iniciativa Richards Bay, prostorová rozvojová iniciativa Lubombo a konečně speciální ekonomická zóna Gauteng.*

Z výčtu plyne, že bližšímu zkoumání budou podrobeny jak projekty, které se uskutečňují výhradně na území JAR (Phalaborwa SDI, Platinum SDI, investiční iniciativa Západního pobřeží, SDI Rybí řeky, SDI Divokého pobřeží, SDI Richards Bay, Gauteng SEZ), tak ty, které mají přeshraniční charakter (Maputo DC, Lubombo SDI). Tato skutečnost může částečně ovlivnit závěry analýzy, neboť v případě Maputo DC a Lubombo SDI budou muset být zohledněny dopady jejich existence na daný mosambický resp. svazijský region. Přesto jsem však dospěla k závěru, že jejich vynechání by se odrazilo na celkovém vyznění práce negativně, neboť v obou případech jsou splněny výše definované podmínky. V případě Maputo DC se navíc jedná o ukázkový příklad mikroregionálního projektu, označovaného v jistou dobu za „nejodvážnější rozvojovou iniciativu v celé Africe“ (Rogerson 2001b: 331). Skutečnost, že se jedná o projekty překračující hranice Jihoafrické republiky,

v tomto případě nevadí, neboť koncept nového regionalismu, poskytujícího teoretické ukotvení textu, postihuje spolupráci *bez ohledu* na státní hranice.

Je třeba doplnit, že z výběru sledovaných případů jsou vynechány *uzly Durban a Pietermaritzburg*, a to navzdory tomu, že na první pohled splňují obě uvedená kritéria. Na rozdíl od ostatních příkladů se však nejedná o klasický příklad prostorové iniciativy či rozvojového koridoru tak, jak jsou definovány v další části práce, a proto jim nebude věnována pozornost.

Zdrojovou základnu představují oficiální statistiky připravované centrální vládou i lokálními administrativami, jihoafrickým výzkumným centrem Human Sciences Research Council (HSRC) a rozvojovými korporacemi zřízenými při jednotlivých projektech. Zde je na místě přiznat, že dostupnost některých údajů nezbytných pro ověření vytyčených tezí a jejich následnou interpretaci je problematická a může být zpochybněna na základě alternativních statistik. Stejně tak ne všechny údaje jsou vzájemně porovnatelné, neboť statistiky vážící se k jednotlivým projektům nevychází každoročně, často mají zpoždění a neanalyzují stejné fenomény. To je mj. dáno i tím, že povaha projektů je různorodá (průmyslové, turistické, smíšené), a je proto nesnadné uplatnit jednotný přístup na všechny zkoumané příklady. Problémy při shromažďování potřebných údajů rovněž souvisí se tím, že přestože projekty byly iniciovány ve zhruba stejnou dobu (polovina 90. let), k jejich realizaci dochází postupně a v řadě případů můžeme zaznamenat zřetelné zpoždění oproti původnímu plánu. Nejvíce relevantních dat vztahujících se k projektům pochází z období bezprostředně po jejich vyhlášení či z let, kdy projekty procházely jakousi „konjunkturou“ zájmu. I z tohoto důvodu práce kombinuje dva metodologické přístupy (kvantitativní a kvalitativní), přičemž jednotlivé složky vzájemně kompenzují nedostatky plynoucí z čistě kvantitativního či kvalitativního přístupu (Hendl 2008: 58, 105).

Konečně poslední část práce představuje závěr, jehož úkolem je interpretace nasbíraných dat, prokázání vztahu mezi proměnnými zodpovězení základních tezí práce a vyloučení případné nepřímé korelace mezi

sledovanými jevy. Z tohoto důvodu je závěru věnována značná pozornost a jeho význam tkví především ve snaze zobecnit předkládaná shrnutí a představit nejdůležitější poznatky plynoucí z předložené analýzy. Důležitou součástí závěru je také diskuze o možném dalším směřování jihoafrického mikroregionalismu. Význam této části práce tkví především v tom, že navzdory snaze uplatnit na všechny projekty podobný analytický rámec a přidršet se při jejich hodnocení stejných kritérií, je tento záměr velmi obtížně naplnitelný vzhledem k rozdílné povaze projektů a ne vždy dobře dostupnými údaji.

Disertační práce je rovněž v samotném závěru opatřena přílohami v podobě map, grafů a tabulek. Z praktických důvodů a pro větší přehlednost jsem se rozhodla je umístit až na samotný konec práce, byť s nimi průběžně v textu pracuji a odvolávám se na ně.

Rizik plynoucích z výše uvedených nedostatků a jejich možných dopadů na předkládanou analýzu jsem si vědoma a budu je ve své práci zohledňovat. V případě, že se mé závěry dostanou do rozporu s oficiálními údaji, tak na tuto skutečnost upozorním a zdůvodním ji. Přestože zjištění relevantních dat je v řadě případů problematické, mým cílem je představit *obecné charakteristiky spojené s mikroregionální formální integrací* a nikoliv vyvozovat oddělené závěry z jednotlivých případových studií. Do analýzy jsou zahrnuty vždy nejvýznamnější projekty, které mají status tzv. anchor projektů (viz dále) a které v souladu s obecnou strategií mikroregionálního rozvoje mají představovat základní stavební kameny mikroregionálního rozvoje.

Další možné limity textu mohou plynout z neznalosti místních reálií a lokálních jazyků¹⁰ a z toho hrozícího nezáměrnému opomenutí některých souvislostí, jež v konečném důsledku mohou zkreslit předkládané závěry či také z přílišného redukcionismu celé problematiky na pouze předem vybrané a sledované aspekty. Z těchto důvodů jsem se rozhodla jednotlivé závěry svého výzkumu postupně ověřovat prostřednictvím několika dílčích výstupů. Za prvé

¹⁰ Při zpracování práce nejsou využity ani portugalsky psané zdroje, což může být limitující v případě analýzy Maputo DC a Lubombo SDI.

se jedná o publikaci části práce v podobě konzultace nazvané *Africký mikroregionalismus: Rozvojové koridory a prostorové iniciativy v jižní Africe*, která vyšla v časopisu *Mezinárodní vztahy* v roce 2012 a jež představuje několik vybraných prostorových iniciativ v regionu jižní Afriky na pozadí teorie nového regionalismu. Druhé ověření spočívá v prezentaci dílčích výstupů *na Univerzitě v Durbanu na Katedře rozvojových studií* během studijního pobytu v červenci 2012, kde byly diskuzi podrobeny dílčí části práce. Konečně třetí dílčí výstup má charakter příspěvku *na konferenci České společnosti pro politické vědy* v září 2012. Podněty pocházející z výsledků recenzního řízení, stejně tak jako připomínky členů katedry jihoafrické univerzity a komentáře plynoucí z debaty na konferenci výrazně přispěly k odstranění některých nedostatků.

1. Vymezení tématu a jeho teoreticko-metodologické ukotvení

1.1 Od obecné teorie integrace k regionálním teoriím

Počátky diskuze o integraci spadají do období po druhé světové válce a jejich vznik je úzce svázán se zahájením evropského integračního procesu, který se pro okolní mimoevropský svět stal v mnoha směrech inspirujícím až do té míry, že se jej řada regionů (především Latinská Amerika či Afrika) rozhodla napodobit. Skutečnost, že právě Evropa (resp. západní Evropa) byla prvním místem, kde se moderní integrační aktivity začaly odehrávat, se odrazila také na teoretickém zakotvení celé problematiky. Byli to právě evropští badatelé, kteří jako první představili jak *obecnou teorii integrace*, tak *teorii regionální integrace*. Ke klíčovým teoretikům obecné teorie integrace se v 60. letech 20. století zařadili Johan Galtung a Joseph Nye, kteří ve stejný čas (shodně v roce 1968), avšak nezávisle na sobě, představili své koncepty usilující o definování obecných charakteristik integrace.

Zatímco Galtungova teorie nese označení *strukturální* a její autor v ní usiloval o rozlišení mezi *definicí integrace* (definition of integration), *podmínkami integrace* (condition of integration) a *důsledky plynoucími z integrace* (consequence resulting from integration) (Galtung 1968: 375), Nyeův přístup lze charakterizovat spíše jako *srovnávací* (comparative) a formulovaný na pozadí tehdejších integračních projektů (Nye 1968). Galtungův největší přínos můžeme spatřovat ve snaze nahlížet na integraci jakožto na *proces* a nikoliv konečný stav (Galtung 1968: 375). Tento proces se odehrává mezi *aktéry*, kteří v důsledku působení integračních tlaků nechávají vzniknout *aktéra nového*, jenž v sobě integruje aktéry původní (Galtung 1968: 376). V dalším kroku pak Galtung specifikoval tři možné typy integrace, a sice *geografickou, funkcionální a sociální*, které mohou vyprodukovat další podtypy integračního chování. Naproti tomu Nye rozlišil mezi integrací *politickou, ekonomickou a sociální*, a to v závislosti na tom, jaké oblasti se integrace týká a co za typ nadnárodní entity může v konečné fázi vzniknout.

V případě politické integrace je nejvyšším stadiem vytvoření transnacionální politické jednotky, ekonomická integrace může dojít do fáze transnacionální ekonomiky a konečně sociální může vyprodukovat vznik transnacionální společnosti (Nye 1968: 858). Ve všech uvedených případech platí, že Nye (i Galtung) své závěry formuloval(i) na pozadí tehdy existujících integračních projektů. Tento fakt částečně oslabuje možnou přenositelnost konceptu do současnosti, a to zvláště v době, kdy jednoznačně dochází k vzájemnému prolínání politické, ekonomické a sociální dimenze integrace.

Vedle obecných integračních teorií vznikl ve stejné době také pokus o vytvoření čistě *regionální teorie integrace*, která by byla schopna postihnout procesy odehrávající se v rámci určitých (předem definovaných) celků. Největší odezvu vzbudil v této souvislosti Ernst Haas, jenž je považován za duchovního tvůrce *neofunkcionalismu*. Podobně jako Haasovi předchůdci, Karl Deutsch ve své teorii komunikace či David Mitrany při formulování principů funkcionalismu, usiloval i Haas o předložení obecně platné teorie regionální integrace. Ta měla navíc představovat reálnou alternativu jak vůči realistickému přístupu dominujícímu teoriím mezinárodních vztahů v 50. letech 20. století, tak směrem k idealismu hájícímu tezi o překonání konfliktu skrze rozvinutí kantovského mezinárodního řádu (srovnej Rosamond 2005: 4–5; více k teoriím /evropské/ integrace srovnej Kratochvíl 2008).

Navzdory počáteční snaze o obecnost a následné Haasově ostré kritice vůči vlastnímu konceptu (srovnej Haas 1976) se neofunkcionalismus dočkal úzkého propojení s praxí evropské integrace. To z něj na jednu stranu učinilo až do 80. let nejvlivnější teoretický přístup ke zkoumání integrace, na stranu druhou jej však zdiskreditovalo, neboť jej fakticky učinilo nepřenositelným do mimoevropského prostředí. Postupné ztotožnění neofunkcionalismu s tzv. metodou Společenství devalvovalo jeho obecnou výpovědní hodnotu a výrazně snížilo možnou přenositelnost do mimoevropských regionů (srovnej Kratochvíl 2008: 91).

Vzhledem k výše uvedeným výtkám vztahujícím se jak k obecné teorii integrace, tak teoriím regionální integrace poskytuje ukotvení předkládaného

textu teorie nového regionalismu vznikající na přelomu 80. a 90. let, která ve srovnání s výše uvedenými koncepty není ani příliš obecná, ani dominantně spjata s konkrétním regionem.

1.2 Teorie nového regionalismu

Diskuzi o novém regionalismu (NRA) je třeba zahájit jasným odlišením mezi jeho *praxí* a konkrétními projevy a *teorií*, majícími za úkol popsat obecné trendy a ústřední charakteristiky tohoto fenoménu. Zatímco v praktické rovině se nový regionalismus projevuje nárůstem počtu preferenčních a regionálních obchodních dohod a entuziasmem při definování nových komplexních cílů jednotlivých regionálních projektů, teorie nového regionalismu obrací svou pozornost na podmínky, jež musí být vytvořeny, aby došlo k vytváření nových integračních projektů (srovnej Robson 1993 či Söderbaum – Shaw eds. 2003). Současně platí, že ačkoliv je rozlišení mezi teorií a praxí nového regionalismu nezbytné, nelze jej chápat definitivně a v řadě ohledů slouží právě jeho konkrétní projevy jako nosný prvek teorie.

Nový regionalismus se objevuje na přelomu 80. a 90. let a k jeho ústředním představitelům patří autoři jako Björn Hettne, András Inotai, Timothy Shaw, Morten Bøås, Frederik Söderbaum či Andrew Grant. Právě jejich perspektivy nového regionalismu poskytují základ pro představení tohoto konceptu, definování jeho stěžejních principů a následné vyvození tezí vycházejících z této teorie. Za příčiny vzniku NRA můžeme označit: *rozpad bipolárního uspořádání a nástup nového multilateralismu, proměnu postavení USA a jejich náklonnost vůči rozvoji regionalismu* (zejména jeho „otevřené“ varianty, viz níže), *erozi tradiční státnosti vycházející z vestfálského pojení státu a z toho plynoucí rostoucí sociální, politické a ekonomické interdependence zahrnující vedle státu také nestátní aktéry a v neposlední řadě vznik nové mezinárodní dělby práce vycházející z nového rozložení obchodu, toků světového kapitálu a produkce v rámci mezinárodní směny* (Hettne – Söderbaum 2009; Hettne – Söderbaum 2002: 33; srovnej Fawcett 2005).

Nástup multilateralismu na sklonku 80. let zavedl impuls k zakládání nových regionálních integračních projektů (RIP) a zahájil tzv. třetí vlnu regionalismu. Ve srovnání s předcházejícími dvěma vlnami však RIP třetí vlny vykazují celou řadu odlišností, na nichž lze nástup NRA názorně demonstrovat a tím jej odlišit od „starého“ regionalismu prvních dvou etap. Klíčové rozdíly mezi oběma obdobími můžeme shrnout následujícím způsobem (Cihelková a kol. 2010: 6–8; Shaw 2000: 400–402; Grant – Söderbaum 2003: 1–7, viz tabulka č. 1 přílohy):

- nástup NRA souvisí s proměnou mezinárodního systému a tudíž tato změna má dopad na charakter NRA,
- vysoká míra angažovanosti nestátních aktérů, kteří mají schopnost iniciovat vznik regionálních uskupení ze „zdola“ (bottom-up), zatímco regionální projekty staré doby byly příznačné tím, že vznikaly *výhradně* ze „shora“ (top-down),
- NRA je komplexní ve svých cílech a zohledňuje jak ekonomickou, tak politickou a sociální dimenzi integrace,
- je variabilní co do otevřenosti, i co do charakteru zapojených aktérů,
- rozšiřuje záběr spolupráce do nových oblastí, jež starý regionalismus nepokrýval, a
- zavádí nové typy regionální integrace v podobě transregionalismu, interregionalismu, subregionalismu či mikroregionalismu.

Na základě bližšího zkoumání uvedených charakteristik lze podrobněji rozpracovat a blíže definovat konkrétní rozdíly v obou přístupech. První významný bod spočívá v *typu a počtu aktérů* zapojených do regionalismu. Zatímco pro regionalismus staré éry byl příznačný jistý státocentrismus, NRA otevírá prostor pro nestátní aktéry, kterými jsou například finanční instituce, lokální vlády (authority), soukromé firmy, aktéři občanské společnosti, transnacionální finanční trhy či nejrůznější sociální sítě (Hettne – Söderbaum 2009; Iheduru 2003: 49; srovnej Shaw 2000). Hovořit o nahrazení státu nestátními aktéry by však bylo nepřesné a značně nadnesené, neboť stát

zůstává výrazným aktérem, k jehož zpochybnění doposud nedošlo. Vzestup nestátních aktérů je proto třeba spíše chápat jako komplementární (a nikoliv konkurenční) složku státních aktivit.

Nestátní aktéři mohou být státem „využívání“ v případech, kdy dojde k přesvědčení, že je pro něj efektivnější kooperovat s nestátním sektorem, který v určitých ohledech může disponovat lepšími nástroji a vyššími kapacitami pro dosažení konkrétního cíle. Z uvedeného tvrzení o rozšíření typů aktérů vyplývá také skutečnost, že roste jejich počet, což se projevuje na vzniku transregionálních uskupení, které na rozdíl od předcházejících dvou etap neomezují spolupráci pouze na bohaté rozvinuté země, nýbrž vytvářejí prostor pro kooperaci *mezi rozvinutými a rozvíjejícími se státy* a také *mezi rozvíjejícími se státy navzájem* (srovnej Cihelková a kol. 2010: 9; Grugel – Hout 2005: 3–12).¹¹ Jednotlivá uskupení navíc mohou dojít do různé fáze spolupráce, tj. mohou se lišit *hloubkou* integrace a mírou své *otevřenosti*. Uskupení uzavíraná pod vlivem NRA vycházejí ze zásad otevřeného regionalismu, jehož podstatou je odstraňování protekcionismu příznačného pro předcházející období a taktéž se projevují různou hloubkou institucionalizace a stupněm dosažené spolupráce (Hettne – Söderbaum 2008: 71; srovnej Grugel – Hout 2005: 9; Cihelková a kol. 2010: 7–8). Na jedné straně dochází k prohlubování institucionalizace, a to díky pronikání spolupráce do nových oblastí, na straně druhé je NRA vlastní odbourávání některých formálních omezení a překonání jisté institucionální rigidnosti, jež byla příznačná pro předcházející období.

Komplexnost spolupráce se promítá v jednom z ústředních pojmů, s nimiž nejen NRA, ale všechny teorie integrace pracují, a tím je *region*. Věnujme proto bližší pozornost tomuto termínu zejména v perspektivě Björna Hettneho,

¹¹ Za typický příklad spolupráce mezi rozvinutým a rozvíjejícím se státy je považována Severoamerická zóna volného obchodu (NAFTA), jež vznikla na počátku 90. let a sdružila USA, Kanadu a Mexiko. Případem kooperace mezi rozvíjejícími se státy představují například Summit Indicko-afrického fóra (India-Africa Forum Summit) založený v roce 2008, preferenční obchodní dohoda uzavřená mezi zeměmi MERCOSUR (Argentina, Brazílie, Uruguay, Paraguay) a Jihoafrickou celní unií (SACU) v prosinci 2004 či také semiformální platformy typu IBSA a BRICS (Gathii 2011: 416, 420).

jenž představuje koncept tzv. *regioness*¹² a jehož využití je pro další části práce stěžejní. Hettneho pojetí vychází z představy, že regiony jsou politické a sociální projekty, jejichž existence závisí na vnějších podmínkách a může se měnit v čase (Hettne – Söderbaum 2002: 36–39). Region je tak sociálním konstruktem vymezeným zainteresovanými aktéry a nabývajícího různé míry intenzity. Hettne rozlišuje mezi celkem pěti stupni, jimiž jsou (Hettne – Söderbaum 2002: 39–45):

1. *regionální prostor* (regional space), jehož vymezení je fakticky odrazem přirozených geografických faktorů,
2. *regionální komplex* (regional complex), který vzniká ve chvíli, kdy uvnitř regionálního prostoru roste komunikace mezi místními sociálními skupinami, což může mít jak pozitivní (vzájemné poznání, vytváření nových vazeb), tak negativní konsekvence (vytváření obrazu vnějšího nepřítele),
3. *regionální společnost* (regional society) vyznačující se nárůstem počtu aktérů a vazeb na různých úrovních, přičemž tyto kontakty mohou vést k vytvoření formalizované regionální struktury. Právě zde vzniká prostor pro *rozvoj mikroregionalismu* s výrazným zapojením nestátních aktérů,
4. *regionální společenství* (regional community), kdy se z regionu stává aktivní účastník disponující vlastní identitou, opírající se o regionální občanskou společnost a navazující intenzivní vztahy s jinými (mikro)regiony bez ohledu na existenci původních státních hranic,
5. *regionální stát* (regional state), který je spíše hypotetickým vyústěním procesu *regioness* a jeho případné založení sebou nese celou řadu obtíží.

Ačkoliv je představená klasifikace ideáltypem a v praxi jen obtížně můžeme distinktivně jednotlivé fáze rozlišit, plyne z uvedeného výčtu následující: *NRA je schopen uvažovat o integraci jak formální, tak neformální (či semiformální); za jejím spuštěním mohou stát státní i nestátní aktéři (či*

¹² V českém prostředí se můžeme setkat s celou řadou překladů, například regionotvornost (Waisová), či regionita (Cihelková). Vzhledem k neukotvenosti překladu se proto v textu přidržíme anglického termínu *regioness*.

jejich spolupráce), jejichž zájmy se mohou lišit a spolupráce může probíhat bez ohledu na teritoriální hranice státu.

V návaznosti na uvedené definiční znaky je třeba zdůraznit, že NRA je schopen postihnout jak tvorbu regionu ze shora, kdy klíčovým iniciátorem je centrální vláda, tak ze zdola, kdy se hlavními původci procesu tvorby regionu stávají nestátní aktéři v nejšířším slova smyslu. Tento poznatek sehrává důležitou roli zejména proto, že překonává zažitý stereotyp v rozlišování dvou procesů – *regionalismu* a *regionalizace*. Ačkoliv ne všichni autoři souhlasí s tím, že jde o odlišné jevy a například Andrew Cooper, Christopher Hughes a Philippe De Lombaerde ve své knize *Regionalisation and the Global Governance. The Taming of Globalisation?* (2008: 11, poznámka 1) odmítají mezi uvedenými termíny činit obsahový rozdíl, spíše platí opak a uvedené pojmy jsou používány pro označení odlišných jevů. V případě regionalismu se má na mysli stav, kdy dochází k tvorbě regionu na základě státem podněcené aktivity a jejímž výsledkem je vznik regionálního projektu v intencích politických a ekonomických hranic. Jedná se tedy o proces vedený shora a řízený či iniciovaný státem. Naproti tomu regionalizace je chápána jako proces vycházející ze zdola, do něhož je zapojeno větší množství aktérů nestátního charakteru (Hettne 2005: 545). Cihelková uvádí, že v případě regionalizace se „jedná o nejnižší typ regionální spolupráce ... [která] není výsledkem cílené politiky státu” (Cihelková a kol. 2007: 8) a tudíž tak představuje subkategorii regionalismu.¹³

Pro cíl překládané práce je stěžejní, že NRA překonává ostré dělení mezi regionalismem a regionalizací a vytváří prostor pro analýzu procesů probíhajících oběma směry, byť na základě konceptu *regioness* tvrdí, že nic

¹³ Rovněž se můžeme setkat s názorem, že zatímco regionalizace je de facto *procesem* reagujícím na podněty přicházející z transformace globální ekonomické struktury, regionalismus je spojen s ustanovením politické jednotky vzniknuvší z rozhodnutí státu (Grugel – Hout 2005: 9). Daniel Bach pak v návaznosti na další autory (především Helge Hveema) definuje regionalismus jako ideu, ideologii, politiku a cíle, jejichž působením se z geograficky vymezené oblasti stává jasně definovaný sociální prostor. Regionalismus je tak státem řízený projekt vedoucí ke vzniku formálních institucí. Naproti tomu regionalizace je proces, v němž nesehrává stát ústřední roli a jeho primárním výsledkem nemá být vytvoření regionální integrační struktury (Bach 2003: 22; srovnej Hveem 1999).

jako přirozený region neexistuje a při definování regionu je třeba si uchovat maximální možnou míru otevřenosti (Hettne – Söderbaum 2009).

Jak již bylo v úvodu řečeno, nástup nového regionalismu je spjat s proměnou mezinárodního systému na přelomu 80. a 90. let a k jeho projevům patří rozmach multilateralismu projevující se například zakládáním nových RTA a PTA. Rozvoj nového regionalismu doprovázený vzestupem multilateralismu se projevil na jeho vztahu k mezinárodní politické ekonomii, která prošla pod vlivem rozmachu ekonomického liberalismu, nástupu nových aktérů či nevídaného rozšíření technologií razantní proměnou. V návaznosti na tyto změny se dramaticky zvýšil počet regionálních i preferenčních obchodních dohod, které byly nově uzavírány mezi rozvinutými a rozvojovými zeměmi, resp. rozvojovými zeměmi navzájem a jejichž vznik je možné chápat jako projev nového regionalismu a reakci na globalizaci. Zásadní dopad měl nástup NRA na rozvíjející se země, pro něž se ze zapojení do obchodních dohod stal nástroj, jak efektivně nastartovat ve vlastní zemi ekonomický rozvoj (Majluf 2004: 11).

Zahájení ekonomické spolupráce uzavírané podle pravidel WTO tak začalo být dáváno do kontextu s problematikou rozvoje, z čehož lze dovodit, že *podpora aktivit chápaných jako projev nového regionalismu se stala prostředkem dosažení rozvoje*. Tento poznatek potvrzují, jak dokumenty Světové banky, tak i samotní teoretici NRA, kteří uvádějí, že nový regionalismus v sobě spojuje vedle teorie regionalismu také koncepty mezinárodní politické ekonomie a rozvojové teorie (Hettne – Söderbaum 2009). To dělá z NRA vhodný nástroj k uchopení fenoménů regionalismu, ekonomie a rozvoje a zkoumat je společně z perspektivy jedné konkrétní teorie.

1.3 Teze, konceptualizace pojmů, operacionalizace proměnných a metodologie

Obecná výzkumná otázka předkládané práce zní, *jaký je vliv nestátních aktérů na integraci*. Takto definovaná otázka vytváří základní rámec práce,

jejímž cílem je *analyzování formální mikroregionální integrace v prostoru jižní Afriky a prokázání, že její úspěšné fungování je důsledkem profitu, který z něj zúčastnění aktéři mají*. K naplnění stanoveného cíle dochází prostřednictvím dvou tezí, které jsou ověřovány ve třetí části práce. Teze jsou definovány následovně:

- *Zapojení nestátních aktérů zvyšuje intenzitu mikroregionální integrace ve sledovaných případech.*

- *Míra ekonomického zisku zvyšuje zájem o mikroregionální integraci ve sledovaných případech.*

První teze má za úkol prověřit, zda existuje korelace mezi participací nestátních aktérů a intenzitou integrace a pokud ano, tak jaká. Předpoklad je, že tato korelace existuje a cílem je prokázat, že *právě* nestátní aktéři jsou těmi, kteří zvyšují intenzitu mikroregionálních integračních projektů a představují proto jejich významnou součást. Druhá teze směřuje k ověření tvrzení, že mezi mírou ekonomického zisku plynoucího z participace na integraci a zájmem o setrvání či prohloupení účasti na mikroregionálním projektu existuje souvislost a tedy, že úspěch jednoho projektu „se přelee“ a projeví zahájením projektu dalšího.¹⁴ Uvedené teze mají odpověď na *výzkumnou otázku práce, kterou je, zda je ekonomický profit významným faktorem přispívajícím k rozvoji mikroregionální integrace.*

Text vychází z přesvědčení, že na mikroregionální integraci mají zájem státní i nestátní aktéři. Zájem státu o tuto formu spolupráce je motivován jak jeho snahou o nastartování ekonomického růstu vedoucího k ekonomickému rozvoji, tak faktem, že reálné dosažení tohoto cíle je v prostředí jižní Afriky

¹⁴ V návaznosti na termín „přelití“, jenž je v češtině používaným překladem pro neofunkcionalistický termín spillover, je třeba uvést, že například Hettne zásadně nesouhlasí s jeho používáním v souvislosti s novým regionalismem. Hettne tvrdí, že vytváření nových regionálních projektů odehrávající se pod vlivem NRA žádným způsobem nesouvisí s úspěchem již existujících a že tedy nelze o žádném „přelévání“ hovořit (Hettne dle Warleigh-Lack 2008: 45). Tento postřeh je však v práci záměrně opomenut a text vychází z právě opačného předpokladu.

(resp. Jihoafrické republiky) jen obtížně naplnitelné. To je dáno skutečností, že centrální autorita reálně nemá kapacity investovat do celého území státu tak, aby byl ekonomický růst/rozvoj stimulován ve všech jeho částech. Stát vytváří podmínky pro podporu mikroregionálních projektů vedoucích k lokálnímu ekonomickému rozvoji v rámci nejbližšího okolí konkrétního projektu, neboť tím zajišťuje zlepšování kvality života v dané oblasti. To se zpětně odráží na lokální podpoře místního obyvatelstva vůči centrální vládě, která se v jejich očích jeví jako úspěšná. Stát je motivován otevřít prostor mikroregionální integraci i nestátním aktérům, kteří jsou schopni svými aktivitami podpořit ekonomický růst. Současně platí, že zájem nestátních aktérů podílet se na mikroregionální integraci může být ekonomické, i neekonomické povahy.

V případě, že je jejich participace svázána s ekonomickými motivy, pak ve chvíli, kdy se dostaví ekonomický profit, mají zájem účastnit se dalších projektů. Toto platí především u nevládních aktérů orientovaných na zisk, jako jsou soukromí investoři. U ostatních typů nestátních aktérů je třeba brát ekonomický profit pramenící ze spolupráce jako významný, avšak nikoliv jediný stimul pro podporu dalších projektů. Mezi nejvýznamnější nepeněžní stimuly patří například snížení nákazy smrtelnými nemocemi, jakou jsou HIV/AIDS či malárie, které výrazně snižují kvalitu života v dané oblasti. Rovněž je možné zmínit zájem o podporu projektů vyplývajících s korporátní společenské zodpovědnosti firem, a jejichž prostřednictvím si zlepšují daní aktéři svůj mediální obraz. Nelze také opomenout investice do projektů, které sice nemusí být a priori ziskové, nicméně mohou „otevřít“ prostor pro aktivity příslušného aktéra v jiné geografické či tematické oblasti. Oba předpoklady budou podrobněji zkoumány v dalších částech práce.

1.3.1 Konceptualizace

Před tím, než budu blíže zkoumat jednotlivé proměnné a stanovím způsoby jejich měření, je nutné provést *konceptualizaci* ústředních pojmů, jež nám

vysvětlí daný pojem na základě jiných teoretických konceptů (srovnej Drulák 2008: 25). Jedná se o pojmy *aktér*, *integrace*, *region*, *rozvoj*, *koridor* a *prostorová rozvojová iniciativa*.

Pod pojmem *aktér* chápeme v mezinárodních vztazích „základního hybatele mezinárodní politiky“ (Kratochvíl – Drulák a kol. 2009: 15). Předkládaná disertační práce vycházející spíše z ontologického individualismu se hlásí k přesvědčení, že má smysl zkoumat aktéry a jejich chování, které je klíčem k pochopení sociální reality (více k debatě o vztahu mezi strukturou a aktérem Wendt 1987).

Diskuze o tom, kdo může být považován za aktéra, jsou odrazem konkrétních teoretických přístupů ke studiu mezinárodních vztahů. Práce vychází z přesvědčení, že významným aktérem mezinárodních vztahů je *stát*, který je definován jako nejvyšší svrchovaná autorita v rámci určitého území užívající politického a administrativního aparátu pro správu daného teritoria (Lampert 2005). Zatímco státocentrické přístupy v čele s realismem zdůrazňují, že stát je nejdůležitějším (či přinejmenším hlavním) aktérem mezinárodních vztahů, jiné teoretické koncepty (liberalismus, konstruktivismus) zdůrazňují existenci i jiných aktérů. S diskuzemi o významu nestátních aktérů se setkáváme od 70. let 20. století v souvislosti s nástupem komplexní interdependence, jejíž základy položili Robert Keohane a Joseph Nye v dílech *Power and Interdependence*, *After Hegemony* či *Transnational Relations and World Politics*. Ti tvrdili, že v důsledku informační, obchodní i finanční výměny dochází k ústupu státu, na jehož úkor posilují nestátní aktéři (blíže shrnuje a komentuje tato tři díla Moravscik 2009: 243–263).

Možností, jak definovat nestátní aktéry, je celá řada a jsou vždy odrazem konkrétního teoretického přístupu. V širším pojetí lze k nestátním aktérům zařadit *mezinárodní vládní organizace* (IGO), *mezinárodní nevládní organizace* (INGO), *nadnárodní obchodní společnosti* (TNC) a *mezinárodní skupiny organizovaného zločinu* (výčet dle Kratochvíl – Drulák a kol. 2009: 207). Mezinárodní vládní organizace lze definovat jako uskupení, která vznikají na základě dohody mezi dvěma a více státy a jejichž úkolem je

prostřednictvím spolupráce a rozvinutí formálních mechanismů jednání dosáhnout společných cílů. Existuje řada možných klasifikací mezinárodních vládních organizací v závislosti na rozsahu členství (globální versus regionální), cílech (univerzální versus partikulární) či tématice (politické, bezpečnostní, environmentální). Naproti tomu INGO jsou nezisková uskupení sdružující jednotlivce či skupiny jednotlivců z více států a podobně jako IGO se zaměřují na různá témata či cíle (více o typologii a možné diskuzi INGO a IGO například Geeraerts 2009 nebo Ataman 2003).

U nadnárodních korporací neexistuje jednoznačná shoda, zda je řadit pod skupinu vládních či nevládních mezinárodních organizací, či dokonce jestli se vůbec jedná o nezávislého aktéra. Jejich ústředními rysy jsou orientace na *zisk*, působení na území minimálně dvou států a sídlo v některé ze západních zemí. Postavení TNC a jejich aktérství v mezinárodních vztazích je podobně jako v předchozích případech ovlivněno konkrétní teoretickou školou. V této práci se hlásím k tvrzení, že TNC jsou samostatní aktéři, posilující své postavení na úkor státu (srovnej Strange 1996; více i TNC například Karns – Mingst 2004: 19–20). Podobně jako TNC jsou na zisk orientováni i soukromí investoři.

Mezinárodní skupiny organizovaného zločinu chápeme jako nestátní aktéry provozující ilegální činnost zasahující na území více jak jednoho státu (Kratochvíl – Drulák a kol. 2009: 208). Diskuze o jejich významu a schopnosti stát se „hybatelem mezinárodní politiky“ (v souladu s definicí slova aktér) se objevila především po událostech z 11. září 2001. Pro potřeby této práce není jejich existence však podstatná.

Termín *integrace* můžeme definovat jako „proces, kdy dva a více aktérů vytváří aktéra nového, přičemž když je tento proces dokončen, jsou aktéři integrováni“ (Galtung 1968: 377). Integrace není pouhým souborem aktérů, nýbrž je *procesem*, během kterého vzniká nový aktér. Odlišným jevem je *spolupráce*, jejímž cílem není vytvoření nového aktéra, nýbrž koordinace aktivit v rámci vybraného tématu (Lamberte nedatováno: 4). Spolupráci lze ve srovnání s integrací chápat jako nižší formu integrace, přičemž je možné, aby fáze spolupráce přerostla do stadia integrace. Rovněž můžeme zaznamenat

názor ztotožňující integraci se záměrem vytvořit nový supranacionální orgán a na jeho bedra přenést část kompetencí původních jednotek. Zatímco spolupráce je chápána jako méně ambiciózní forma integrace, během níž aktéři ve vybraných oblastech koordinují své aktivity a současně v jiných si ponechávají vlastní svébytný postoj (Söderbaum – Taylor 2003a: 13; Hettne 2005: 545). Navzdory uvedenému rozdílu se v práci používají oba termíny souběžně, neboť cílem není rozlišit, zda daný typ aktivit má (či nemá) povahu integrace nebo spolupráce, ale zda takovéto aktivity vůbec probíhají a pokud ano, zda se zapojením nestátních aktérů roste jejich počet.

Integrace i spolupráce se mohou odehrávat v různých úrovních, zahrnovat odlišné cíle a nabývat řady specifických podob. Na poli ekonomické spolupráce rozlišujeme mezi preferenční obchodní dohodou, zónou volného obchodu, celní unií, jednotným trhem, hospodářskou a měnovou unií a konečně politickou unií, jejíž dosažení je součástí rovněž politických motivů pro spolupráci (srovnej Maruping 2005: 131).¹⁵ Dosažení politické unie můžeme chápat jako jeden z výstupů politické integrace. Politickou integrací myslíme proces, odehrávající se mezi fází politické kooperace a stavem, kdy je dosaženo vytvoření buď politické unie, nebo politické federace. Zatímco politickou unii charakterizuje vytvoření nové entity, na níž je delegována část kompetencí původních aktérů integrace, o politické federaci hovoříme ve chvíli, kdy vznikne skupina států sdílející podobné cíle a hodnoty v určitých oblastech, avšak současně si uchovávající odlišné charakteristiky a názory na jiná témata (Biswaro 2004: xxix). Pro regionalismus staré doby bylo příznačné, že jednotlivé motivy pro spolupráci se vzájemně nepřekrývaly a bylo možné jasně oddělit, který projekt má politickou a který ekonomickou podstatu. Pod vlivem nového regionalismu se důvody pro spolupráci výrazně prolínají a ta tudíž dostává komplexní charakter.

¹⁵ Můžeme se setkat i s mírně modifikovanou škálou, která je pouze pětistupňová a zahrnuje zónu volného obchodu, celní unií, společný trh, ekonomickou unií a úplnou ekonomickou integraci (Balassa dle Oppong 2011: 6). Přestože Béla Balassa patří k čelným teoretikům ekonomické integrace a jeho klasifikace je chápána jako klasická (resp. neoklasická), v práci je upřednostněna typologie zahrnující mj. i preferenční obchodní dohodu. To je dáno zejména proto, že v textu je opakovaně zmiňována existence preferenčních obchodních dohod, což mě vede k přesvědčení, že jejich zařazení do typologie ekonomické integrace je vhodné.

Vedle důvodů pro spolupráci/integraci je třeba určit geografickou úroveň, na níž daný projekt probíhá. Setkáváme se s pojmy jako panregionální projekty, regionální integrace či spolupráce¹⁶ a pod vlivem nového regionalismu také s výrazy jako transregionalismus, interregionalismus, subregionalismus a mikroregionalismus. Transregionalismus je definován jako zastřešující výraz pro uskupení vznikajících na základě spolupráce mezi dvěma (a více) aktéry pocházejících z dvou (a více) regionů. Podle typu aktérů participujících na spolupráci pak rozlišujeme mezi interregionalismem (spolupráce na bázi region-region), bilaterálními dohodami (stát-stát) a biregionalismem (stát-region) (Cihelková a kol. 2007: 23). Kromě těchto termínů pracují někteří autoři s pojmem subregionalismus. Ten je definován jako „překrývání členské základny regionálních dohod, jež jsou uzavřeny mezi minimálně dvěma státy s cílem vzájemného sblížení jejich trhů“ (Cihelková a kol. 2007: 24).¹⁷

Ačkoliv se můžeme setkat s alternativními pojetími subregionalismu, které jej chápou spíše jako projev aktivit odehrávajících se na nejnižší úrovni a nikoliv jako procesy odehrávající se pod záštitou jiné zastřešující organizace, bude v tomto textu zachováno uvedené konvenční vnímání subregionalismu. Pro nižší úroveň regionalismu proto zavádím označení mikroregionalismus, přičemž *mikroregionem je možné myslet jak území nacházející se uvnitř státu, tak oblast procházející skrze státní hranice*. V současné době se setkáváme ve

¹⁶ V obou případech platí, že se jedná o typ aktivit odehrávající se mezi sousedními státy. Rozdíl lze spatřovat v délce jejich trvání, neboť zatímco regionální spolupráce je chápána jako časově omezená ad hoc aktivita, jejíž fungování je podmíněno ne/existencí společných zájmů, regionální integrace je dlouhodobější a jejím projevem je vytvoření nových institucí. Ačkoli je pravdou, že řada regionálních integrací končí vznikem institucí, které jsou fakticky pouze formální a žádnými významnými kompetencemi se nemohou chlubit, i v tomto případě se setkáme s tím, že členské státy akceptují například placení členských poplatků, zaváží se oficiálně ke snižování překážek bránících volného pohybu osob či zboží mezi státy apod. (Biswara 2004: xxviii).

¹⁷ Významný příspěvek do diskuze o úrovních regionalismu vnáší kniha editovaná Glennem Hookem a Ianem Kernstem *Subregionalism and World Order* z roku 1999. Ti na subregionalismus nahlíží jako na projekt, jehož hlavními nositeli jsou slabé státy, které prostřednictvím kooperace chtějí posílit své marginální postavení v rámci geografického regionu (Hook – Kernst 1999: 6). Pro studium regionalismu, jeho jednotlivých stupňů a vztahů mezi nimi je podnětný také text z roku 2010 od Philippe De Lombaerde a Frederika Söderbauma s názvem „*The Mic-Mac Problem*”: *Theorizing the Linkages between Cross-Border Micro-Regionalism and Macro-Regionalism*. Článek se, jak samotný název napovídá, věnuje vztahu mezi makro a mikroregiony a možným důsledkům působení mikroregionů na globální úroveň.

větší míře právě s druhou z možností, což konvenuje s nástupem nového regionalismu (Söderbaum – Taylor 2008c: 13).

Analyzované projekty spolupráce, o nichž se dále v textu hovoří, proto vnímám jako projev mikroregionalismu, který může nabývat dvou podob – formální a neformální. V případě formálního mikroregionalismu se setkáváme s budováním koridorů (transportních, rozvojových), prostorových rozvojových iniciativ či ekonomických zón, přičemž ve všech případech můžeme hovořit o institucionalizovaných formách spolupráce. Jejich založení buď potvrzuje již existující neformální spolupráci, nebo podněcuje její vznik v případě, že v dané oblasti je reálný potenciál pro její nastartování. Jedná se tedy o záměrnou a řízenou formu mikroregionalismu (srovnej Söderbaum – Taylor 2003a: 1). Naproti tomu neformální mikroregionalismus není spojen s žádnou formou institucionalizace a existuje bez ohledu na záměr centrálních autorit tuto formu spolupráce podpořit či naopak.

Analýza integračních procesů je nutně spjata s existencí *regionu*, jehož definování patří k hodně diskutovaným termínům ze strany politologů, politických geografů i odborníků na mezinárodní vztahy, přičemž každá z uvedených skupin vědců přistupují k jeho konceptualizaci odlišně. Současně platí, že každé vymezení sebou nese politické konsekvence a velmi často je nutné brát v potaz souvislosti, za nichž byla daná definice zformulována. S takřka klasickou definicí regionu se setkáváme v případě politické geografie, která rozlišuje mezi třemi základními typy (Hnízdo 1995: 64):

1. panregionem tvořeným politicko-geografickým celkem sdílejícím společné politicko-civilizační charakteristiky,
2. transnacionálním regionem spojujícím minimálně dva státy, které se opět vyznačují podobnými vlastnosti a konečně
3. transhraničním regionem spojujícím části území alespoň dvou států.

Vedle geografické definice je třeba zmínit rozlišení, které představil jeden z předních teoretiků – Michael Keating. Ten rozděluje regiony buď pomocí

geografických, nebo funkčních, resp. institucionálních kritérií. V prvním případě Keating za region považuje prostor, který je vymezen určitými geografickými charakteristikami. V druhém případě jej vnímá jako oblast, jejíž správa podléhá předem určenému administrativnímu orgánu (Keating 1997: 383). Rozlišení regionů na základě jejich fyzických a funkčních charakteristik se věnují i další autoři, kteří k oběma typům připojují další zpřesnění. Manuel Castells například hovoří o teritoriálně vymezených regionech jako o „space of place“, kde fyzicko-geografické hranice tvoří přirozené omezení regionu, a funkcionálních regionech označovaných jako „space of flows“, jejichž vymezení je odvozeno od existence sociálních vazeb a sítí, skrze něž elity (resp. nositelé moci) rozhodují o chodu daného prostoru, a to bez ohledu na teritoriální dimenzi (Castells dle Väyrynen 2003: 27; více Castells 2006). Castellsova dichotomie mezi „space of place“ a „space of flows“ vytváří dobré východisko pro definování regionu v perspektivě nového regionalismu, který (jak bylo již výše uvedeno) přistupuje k tomuto jevu ze zcela jiných pozic.

Ústředním pojmem, s nímž teoretici nového regionalismu pracují, je *regioness*, neboli schopnost vytvářet region. Výrazný podíl na konceptualizaci *regioness* má vedle postpozitivistických přístupů formujících se v průběhu 80. let také sociální konstruktivismus. Základním východiskem nového regionalismu je předpoklad, že nic jako region a priori neexistuje a jeho vznik (a zánik) je důsledkem sociálních tlaků. Samotný region pak vzniká v reakci na vnější okolnosti a jeho vymezení se může v čase měnit. Jeho samotná existence nesouvisí s geografickými kritérii (Hettne – Söderbaum 2002: 36–37), nýbrž je projevem ne/existence určitých sdílených představ a je tudíž sociálním konstruktem (Söderbaum 2007: 188). Region proto lze chápat jako „společenství představy“ (imagined community) (Larner – Walters 2002: 393).¹⁸ Současně je třeba připomenout dynamický aspekt NRA a z toho plynoucí schopnost pružně reagovat na různé typy regionu, resp. různé stupně

¹⁸ Koncept společenství představy je spojen s teoretikem nacionalismu Benediktem Andersonem. Od něj si termín vypůjčila řada dalších autorů, z nichž někteří jej spojují s utvářením regionálních celků. Více k regionálním společenstvím představy viz Sidaway 2002 či Ramutsindela 2005.

procesu *regioness*. Vzhledem k povaze práce se přikláním k pojetí regionu v perspektivě nového regionalismu, který umožňuje flexibilní vymezení zkoumaného prostoru bez ohledu na hranice státu.

Vzhledem k tomu, že práce se věnuje vztahu mezi procesem integrace a ekonomickým rozvojem, je třeba upřít pozornost právě k termínu *rozvoj*. Ten lze v nejobecnější rovině definovat jako proces, během kterého organismus (resp. sledovaný objekt) získává plnohodnotný stav. V okamžiku, kdy jej získá, je tento organismus/objekt rozvinut (Esteva 1992: 8). Tato obecná definice však neříká nic o tom, jakým způsobem zjistit, že daný organismus/objekt došel do stadia rozvinutosti, a proto je nutné věnovat pozornost *měření rozvoje* a identifikovat konkrétní kritéria, na jejichž základě rozvoj (či spíše rozvinutost) určíme.

V rámci rozvojových studií došlo v průběhu jednotlivých rozvojových dekád k definování řady odlišných způsobů, jak rozvoj chápat a jakým způsobem jej měřit. Za nejjednodušší lze považovat definice vycházející z teorií modernizace a odvozující míru rozvoje od čistě ekonomických faktorů, jako je výše HDP či HNP.¹⁹ Vedle těchto, čistě ekonomických způsobů měření, se postupně rozvinuly další – komplexnější – metody, jejichž nástup je třeba vnímat v kontextu ústupu teorií modernizace a naopak vzestupu jiných – alternativních – pojetí. Ukázkovým příkladem je zavedení indexu lidského rozvoje (HDI) na počátku 90. let 20. století, který při měření zohledňuje tři kritéria – zdraví, vzdělání a ekonomický status (Willis 2005: 13). Právě HDI je v práci využíván, neboť představuje v současné době dominantní způsob měření rozvoje a zohledňuje vedle ekonomických faktorů také sociální aspekty rozvoje.

Vzhledem k zaměření práce je také třeba blíže definovat dvě formální a institucionalizované podoby mikroregionalismu, kterými jsou koridory a rozvojové prostorové iniciativy. Obecně, *koridor* představuje soubor komunikačních spojení mezi dvěma ekonomickými centry, státy či přístavy,

¹⁹ Tento způsob měření upřednostňuje například Světová banka, která na základě výše HNP rozlišuje následující kategorie států – nízko příjmové, nižší-středně příjmové, vyšší-středně příjmové, vysoko příjmové (Willis 2005: 3).

přičemž řada z nich zahrnuje několik typů komunikačních spojů. *Rozvojový koridor* (DC) lze definovat jako komplexní projekt zaměřující se na zlepšení infrastruktury, a to nejdříve v těch místech, kde existuje potenciál pro zřízení klíčových ekonomických projektů, v jejichž důsledku by byl nastartován lokální a regionální rozvoj. Jedná se o střednědobý typ aktivity, na nichž participuje celé spektrum aktérů, jejichž společným cílem je lokální a regionální rozvoj (RSDI Technical Unit Definition dle Ntamutumba 2010: 7). Rozvojové koridory můžeme dělit na obchodní (trade corridor) a dopravní (transport corridor). Úkolem koridorů je zlepšit transportní a logistické služby v oblastech, a to nejen pokud jde kvalitu samotných dopravních spojení, ale také co se týče například zkrácení délky přepravy či snížení nákladů na přepravu (UNECA 2010a: 247).²⁰

Prostorová rozvojová iniciativa (SDI) může být definována jako typ geograficky vymezené strategie mající za úkol podpořit ekonomický růst (Miller 2011: 2). Cílem SDI je stimulovat a následně udržet ekonomický růst tam, kde existuje potenciál pro jeho rozvoj, a to prostřednictvím kooperace mezi státem a nestátními aktéry (Roodt 2008: 94–95). Součástí SDI může být zřizování průmyslových rozvojových zón (IDZ), jež jsou chápány jako zvláštní průmyslové oblasti nacházející se uvnitř SDI (Roodt 2008: 95).

Prostorové rozvojové iniciativy v sobě kombinují budování infrastruktury a ekonomický rozvoj plynoucí z rozsáhlých investic do vybraných sektorů, to vše v jasně definované oblasti, která musí splňovat několik kritérií. Za prvé musí být zřejmé, že v daném regionu existuje ekonomický potenciál, který skrze SDI bude nastartován. Za druhé do budování DC a SDI musí být zapojeni soukromí investoři, a to buď prostřednictvím projektů *public-private-partnership* (PPP) sdružujících prostředky veřejné a soukromé sféry, nebo skrze výhradní zapojení privátních subjektů. Za třetí investice musí směřovat do těch oblastí, kde mohou přinést největší zisk a jejich vynaložení je

²⁰ Zajímavý výčet transportních koridorů a jejich význam pro rozvoj vnitrozemských států nejen v Africe přináší publikace od kolektivu autorů pod vedením Jean-François Arvise *Connecting Landlocked Developing Countries to Markets. Trade Corridors in the 21st Century*, jež vyšla v roce 2011 za podpory Světové banky. Na transportní africké koridory se pak zaměřují především publikace vydávané UNECA.

z ekonomického pohledu nejefektivnější a konečně za čtvrté profit plynoucí z investic musí být redistribuován směrem do společnosti, a to především vůči těm skupinám obyvatelstva, které jsou v rámci prostorové iniciativy nejvíce marginalizovány (Thomas 2009: nestránkováno).

1.3.2 Stanovení proměnných, jejich operacionalizace a výběr zkoumaných případů

První teze (zapojení nestátních aktérů zvyšuje intenzitu mikroregionální integrace) se sestává z jedné nezávislé a jedné závislé proměnné. *Nezávislou proměnnou* představuje „zapojení nestátních aktérů,“ *závislou* pak „intenzita mikroregionální integrace.“ Druhá teze (míra ekonomického zisku zvyšuje zájem o mikroregionální integraci) se rovněž skládá ze dvou proměnných, přičemž „míra ekonomického zisku“ je *nezávislou proměnnou* a „zájem o mikroregionální integraci“ je *závislou proměnnou*. Vzhledem k tomu, že základem pro verifikaci obou tezí budou údaje představené především ve třetí části práce, následuje operacionalizace čtyř proměnných a následně stanovení způsobů, jakým budou jednotlivé proměnné měřeny.

První proměnnou – zapojení nestátních aktérů – mám na mysli *počet* nestátních aktérů participujících na konkrétním projektu. Vedle počtu bude zjišťováno i o *jaký typ* nestátní aktéra se jedná (viz konceptualizace nestátních aktérů).

Druhou proměnnou – intenzita mikroregionální integrace – mám na mysli *počet* integračních projektů, které v jeden čas existují a *jejich charakter*. Kromě počtu je zohledněna také *výše investic* jak do jednotlivých projektů, tak celkově, neboť tvrdím, že existuje korelace mezi objemem investic a intenzitou integrace.

Třetí proměnnou – míra ekonomického zisku – mám na mysli, zda v ekonomické rovině byl *projekt ziskový* a jakým způsobem se zvýšila úroveň rozvoje obyvatelstva v místě realizace projektu.

Čtvrtou proměnnou – zájem o integraci – mám na mysli *počet* integračních projektů a *jejich charakter*. Bude rozlišeno, zda se jedná o

(rozvojový/dopravní) koridor, prostorovou iniciativu, investiční iniciativu či zvláštní ekonomickou zónu.

Předkládaná práce je koncipována jako *kolektivní případová studie* (Hendl 2008: 105) analyzující devět vybraných případů mikroregionálních projektů. Při jejich výběru byla uplatněna dvě kritéria: 1. délka trvání a 2. iniciátor jejich zahájení. Na základě obou kritérií byly vybrány tyto projekty: *rozvojový koridor Maputo*, *prostorová rozvojová iniciativa Phalaborwa*, *prostorová rozvojová iniciativa Platinum*, *investiční iniciativa Západního pobřeží*, *prostorová rozvojová iniciativa Rybí řeky*, *prostorová rozvojová iniciativa Divokého pobřeží*, *prostorová rozvojová iniciativa Richards Bay*, *prostorová rozvojová iniciativa Lubombo a konečně speciální ekonomická zóna Gauteng*. Všechny projekty spojuje, že byly iniciovány jihoafrickou vládou v polovině 90. let a za jejich vznikem proto stojí stejný aktér. Kromě výše uvedených iniciativ byly součástí vybraných projektů také *uzly Durban a Pietermaritzburg*, kterými se však práce nezabývá. To je dáno tím, že oba uzly se vyznačují odlišnými charakteristikami oproti ostatním prostorovým iniciativám. Zejména se jedná o to, že na rozdíl od ostatních nelze jasně určit jednotlivé anchor projekty, na jejichž základě by mohla být provedena analýza. Za druhé platí, že oba uzly byly původně navrženy jako součást prostorové iniciativy Richards Bay, aby následní z ní byly vyňaty a vytvořily mikroregionální projekt.

Ve třetí části práce budou analyzovány jednotlivé projekty odděleně, nicméně vzhledem k tomu, že sdílejí společné charakteristiky, na ně bude pohlíženo při vyvozování závěrů a potvrzení/vyvrácení tezí jako na jeden celek. Sledované období je vymezeno vznikem jednotlivých projektů (k jejich ustanovování docházelo ve druhé polovině 90. let) a ukončeno rokem 2011, resp. rokem, kdy buď daný projekt skončil či ze kterého pochází poslední relevantní údaje.

Již v úvodu práce je řečeno, že v textu budou kombinovány dva typy výzkumu, a sice kvantitativní a kvalitativní. Zatímco kvantitativní má odhalit vztahy mezi proměnnými a potvrdit či vyvrátit uvedené teze, kvalitativní část

má zaručit, že v případě potvrzení tezí nedošlo k nepřímé korelaci. Současně kvalitativní části textu mají za úkol kontextualizovat kvantitativní poznatky, neboť tvrdím, že percepce kvality života ze strany obyvatelstva se může lišit od reálného ekonomického vývoje v rámci sledované lokality.

2. Africký regionalismus – od panregionálních projektů k mikroregionalismu

2.1 Pod vlivem starého regionalismu – Organizace africké jednoty a Lagoský akční plán

Diskuzi o africkém, resp. jihoafrickém mikroregionalismu, je třeba zahájit stručným přehledem afrického regionalismu, jeho obecných charakteristik, motivů stojících na pozadí jednotlivých vln a deklarovaných cílů. Bez tohoto nástinu by analýza jihoafrického mikroregionalismu nebyla úplná, neboť právě neúspěchy na celokontinentální a regionální úrovni vedly představitele jihoafrické vlády k zahájení nové strategie, stavící na podpoře mikroregionálních projektů coby nového účinného nástroje k dosažení rozvoje. Jednotlivé projekty proto budou představeny právě ve vazbě na ekonomický rozvoj afrického kontinentu a plánech na jeho dosažení.

V zásadě lze rozlišit tři úrovně afrického regionalismu, a to celokontinentální, regionální a mikroregionální (Söderbaum 2007: 188). Za první klíčový milník v politickém, ekonomickém a historickém vývoji postkoloniální Afriky lze jednoznačně považovat založení *Organizace africké jednoty* (OAJ) v květnu 1963 na summitu v etiopské Addis Abebě, jejíž ustanovení bylo projevem panafricanismu, majícího své kořeny již na počátku 20. století (více k panafricanismu viz Biswaro 2004: 25–40 či k novému panafricanismu Bankie – Mchombu 2008). Vznik OAJ byl doprovázen diskuzí o jejích cílech, principech a nástrojích vedoucí k jejich naplnění, přičemž se do centra pozornosti dostala mj. otázka socioekonomického rozvoje kontinentu, jehož dosažení (resp. zlepšení života všech Afričanů) bylo jedním ze stěžejních cílů.²¹

Navzdory deklarovanému záměru podpořit ekonomický rozvoj však nedocházelo k jeho reálnému naplnění a až do poloviny 70. let fakticky neexistovala žádná komplexní strategie, jak kýženého cíle dosáhnout. Situace

²¹ Celkový přehled cílů a ústředních principů nabízí Charta OAJ. Bod věnovaný spolupráci zaměřené na zlepšení života obyvatelstva Afriky je druhý v pořadí (prvním je podpora jednoty a solidarity států Afriky) (AU 2012b).

se změnila až v průběhu 70. let a ještě intenzivněji během následující dekády, kdy byla přijata série dokumentů usilujících o formulování kolektivní odpovědi všech členských států OAJ na problémy plynoucí z nedobrého socioekonomického stavu kontinentu. V této době byly mj. přijaty *Deklarace o spolupráci, rozvoji a hospodářské nezávislosti* (Declaration on Cooperation, Development and Economic Interdependence/1973), *Monrovijská strategie pro hospodářský rozvoj Afriky* (Monrovia Strategies for Economic Development for Africa/1979), *Lagoský akční plán* (Lagos Plan of Action/1980), *Africký prioritní plán na dosažení ekonomického oživení* (African Priority Programme for Economic Recovery/1986) a *Deklarace OAJ o politické a socioekonomické situaci v Africe* (OAJ Declaration on the Political and Socio-Economic Situation in Africa/1990) (výčet zpracován dle Biswaro 2004: 57). Z uvedených dokumentů se zřejmě největší pozornosti dostalo Lagoskému akčnímu plánu, jenž byl velmi ambiciózním pokusem usilujícím o vytvoření několika regionálních uskupení, jejichž prostřednictvím by bylo dosaženo politické, ekonomické a sociální integrace v Africe.

Jako mezní termín pro naplnění deklarovaného plánu byl určen rok 2000, přičemž za stěžejní principy a nutné podmínky pro jeho dosažení byly mj. označeny: zintenzivnění regionální integrace, podpora ekonomické a technologické spolupráce především mezi rozvíjejícími se zeměmi, prosazení nové mezinárodní dělby práce za účelem nastavení spravedlivější redistribuce bohatství směrem k rozvíjejícím se zemím, posílení vzájemné spolupráce ve všech dimenzích, především pak ustanovením nových institucí na všech úrovních a v neposlední řadě vybudování nové regionální organizace, jež by spravovala těžbu a obchod s primárními surovinami, jejichž produkce je pro většinu afrických států klíčová (Kouassi 2007: 4; UNECA 1980). Celý plán byl doplněn třífázovým harmonogramem, jehož dodržování mělo zajistit dosažení požadovaného cíle a průběžnou kontrolu jeho plnění.

Významnou roli při ekonomickém sjednocování kontinentu přičkla OAJ i celé mezinárodní společenství *Ekonomické komisi OSN pro Afriku* (UNECA). Ta byla zřízena roku 1958 jako jedna z pěti regionálních komisí OSN, s cílem

pomáhat regionálním organizacím v prohloubení intraregionálního obchodu a následného nastartování ekonomického rozvoje (více o aktivitách viz UNECA 2012). Právě UNECA iniciovala Lagoský plán, jenž vycházel z předpokladu, že nastartování ekonomického rozvoje je možné docílit skrze endogenní růst a dílčí spolupráci mezi jednotlivými zeměmi a že zapojení vnějších aktérů není nezbytně nutné (Gathii 2011: 369). Lagoský plán představoval první pokus o celoafrické ekonomické sjednocení, který však nedošel svého naplnění.

Přestože realizace Lagoského plánu byla rozvržena do 20 let, již po 10 letech od jeho vyhlášení vznikla potřeba jej podrobit revizi a znovu přeformulovat některé z jeho principů. Tlak na redefinování plánu ekonomického sjednocení Afriky byl způsoben kombinací několika skutečností. Za prvé svůj vliv měla globální proměna mezinárodního prostředí, která (nejen) před Afriku postavila nové výzvy a změnila pohled na možnosti, jak dosáhnout ekonomického rozvoje. Rozvoj liberalizace světového obchodu doprovázený multilateralismem učinili z regionálního protekcionismu, na němž Lagoský plán spočíval, neudržitelný princip, který musel být co možná nejrychleji opuštěn. Za druhé se ukázalo, že ačkoliv Lagoský plán počítal s vytvářením regionálních organizací, které měly být základem pro další ekonomické sjednocování, jejich reálné zakládání a fungování nebylo žádným způsobem koordinováno, což vedlo k jejich zcela bezprecedentnímu nárůstu. Původní návrh zahrnující několik málo velkých regionálních projektů vzal během 80. let za své, neboť právě v této dekádě vznikla celá řada dalších nových návrhů na spolupráci. Vznik množství regionálních uskupení s sebou přinesl fenomén *překrývajícího se členství* (overlapping membership), který nabyl na významu zejména v průběhu 90. let v souvislosti s rozvojem regionálních obchodních dohod uzavíraných pod vlivem nástupu liberalismu a multilateralismu (UNECA 2006).

Ze stručného představení Lagoského plánu vyplývá několik jeho stěžejních charakteristik, které vykazují rysy starého regionalismu. Jedná se především o snahu sjednotit Afriku pomocí regionálních organizací, jejichž členy budou výhradně státy a také o zřejmý protekcionismus chránící členy regionálních

uskupení proti vnějším aktérům. Doprovodnými jevy Lagoského plánu se staly fenomén překrývajícího se členství, minimální míra koordinace mezi jednotlivými úrovněmi integrace a nezájem zapojit nestátní aktéry.

2.1.1 Překrývající se členství a fenomén špagetové mísy

Rozvoj multilateralismu a transformace GATT do WTO z přelomu 80. a 90. let s sebou do afrického prostředí přinesly nebývalý rozmach regionálních obchodních dohod, jejichž zakládání odpovídalo zásadám článku XXIV dohody GATT a jeho interpretacím (srovnej Gathii 2011: 86–90; GATT 1994). Zájem o zřizování RTA dle článku XXIV spustil v africkém prostředí doslova „lavinu“ obchodních dohod, jejichž uzavírání však nebylo naneštěstí nikým koordinováno a ve svém důsledku způsobilo jev označovaný jako *špagetová mísa* (spaghetti bowl). Za autora této metafory je považován americký ekonom indického původu Jagdish Bhagwati, který ji poprvé použil v polovině 90. let právě v souvislosti s nárůstem počtu RTA (Bhagwati – Krueger 1995; srovnej Bhagwati 2005; Majluf 2004, viz obrázek č. 1 přílohy).²²

Označení špagetová mísa má naznačit jeden z ústředních rysů afrického regionalismu, a sice existenci velkého množství různých typů projektů paralelně fungujících vedle sebe a sdružujících často stejné země. Drtivá většina afrických států participuje na více než jednom regionálním projektu, což má významné dopady na jejich fungování a naplňování vytýčených cílů. Údaje z roku 2006 uváděly, že v průměru více jak 95 % členů jedné RTA současně participovalo na členství v další dohodě (jedné či více), kolem 25 % zemí účastnících se více jak jedné RTA potvrdilo, že plnit závazky plynoucí z vícečetného členství pro ně bylo problematické a cca 23 % členů uvedlo, že díky členství ve dvou a více obchodních dohodách nebyli schopni plně implementovat závazky ani jedné RTA (UNECA 2006: 52).

²² V Asii se pro stejný trend používá označení *nudlová mísa* (noodle bowl) (více například Kawai – Wignaraja eds. 2011).

Při hledání motivů, proč africké státy vstupují do více RTA, je třeba zohlednit několik skutečností, které reflektují specifika afrického prostředí. Za prvé můžeme říci, že od participace na více projektech si státy slibují větší výnosy, neboť jednotlivé RTA deklarují zpravidla jiné cíle (byť reálně si mohou být velmi blízké), což v účastnických zemích vyvolává pocit, že zapojením do více projektů zvýší zisky plynoucí ze členství. Za druhé lze vysledovat, že RTA nepůsobí výhradně jen jako obchodní dohody zaměřené na specifickou oblast, nýbrž stále výrazněji mají přesah i do souvisejících témat, především pak otázek environmentálních či bezpečnostních.

Zapojení do více RTA zvyšuje v očích členských států schopnost řešit dané problémy komplexněji ve spolupráci s větším množstvím partnerů. Pozitivním aspektem překrývajících se RTA je také možnost „přelévání“ agendy mezi jednotlivými projekty, což může vést ke zpružnění celého mechanismu. Za třetí motiv, proč státy vstupují do většího množství RTA, můžeme označit skutečnost, že zapojení do více jak jednoho projektu jednoduše *reflektuje* africkou realitu. Zapojení pouze do jedné RTA by nepřiměřeně deformovalo obrovskou diverzitu existující jak mezi státy navzájem, tak uvnitř jednotlivých zemí a zcela nesmyslně by vytvářelo iluzi jednotnosti tam, kde k ní historicky neexistují předpoklady (Gathii 2011: 67–72).

Argumenty přívrženců překrývajícího se členství jsou napadány především těmi, kteří v zakládání RTA vidí hrozbu pro multilateralismus²³ a poukazují na rizika plynoucí z jejich nekoordinovaného rozmachu. Za největší nedostatky kritici označují především vysoké transakční a administrativní náklady plynoucí ze členství, které neúměrně zvyšují finanční zátěž, s níž je účast v každé RTA spojena. Další riziko představuje nedostatečné množství kvalifikovaných odborníků schopných pravidelně se účastnit jednání. To způsobuje, že řady významných setkání se účastní nekompetentní úředníci, kteří nejsou schopni zprostředkovat potřebné informace a usnadnit

²³ V této souvislosti se můžeme setkat s diskuzí o tom, zda regionalismus, resp. RTA jsou *stavebními kameny* (building blocks) liberalizace a tedy ji napomáhají či se spíše jedná o *kameny úrazu* (stumbling blocks), bránící jejímu plnému rozvinutí (srovnej Cihelková a kol. 2010: 126; Bhagwati – Panagariya 1996; Gathii 2011: 76–79).

implementaci přijatých rozhodnutí. Jako problematická se jeví také skutečnost, že v celé řadě případů jsou účastníky RTA *slabé* (weak) či *rozpadlé* (failed) státy, pro něž je příznačné, že nejsou schopny plnit některé základní funkce a tudíž i jejich participace na RTA je tímto výrazně snížena. Slabé a rozpadlé státy trpící nedostatečnými institucionálními i funkcionálními kapacitami mají jen omezené možnosti naplňovat závazky plynoucí z členství v RTA a naopak mají spíše tendenci vnímat RTA (resp. jakoukoliv regionální organizaci) jako potenciální nástroj své zahraniční politiky (Hartzenberg 2011).²⁴ Současně platí, že regionální integrace vyžaduje přímé politické zapojení potenciálních členů, resp. jejich vlád, a proto slabé státy nepovažující regionální integraci za významnou, brzdí celý integrační proces a komplikují prosazení některých opatření v praxi.²⁵

2.1.2 Další limity bránící sjednocení kontinentu

Překrývající se členství (pokud jej chápeme jako negativum), slabé státy či nedostatečné materiální, finanční a lidské zdroje nejsou jedinými překážkami bránícími v rozvoji integrace. Mezi další výrazné argumenty svědčící v neprospěch ekonomického sjednocení můžeme zařadit zejména následující fenomény. Za prvé se jedná o *výraznou vnitřní fragmentaci kontinentu* projevující se například výskytem značného množství vnitrozemských států (po vzniku Jižního Súdánu se v Africe setkáme s 16 takovými státy) či rozdílnou velikostí, lidnatostí a ekonomickou úrovní jednotlivých zemí.²⁶ Na druhém místě je třeba zmínit *nedostatečně rozvinutou infrastrukturu*, a to jak

²⁴ Za ukázkový příklad pokusu slabého státu využít regionální organizaci k prosazení vlastních zájmů lze považovat aktivity Zimbabwe v SADC a opakované Mugabeho ambice vytvořit ze Zimbabwe peacekeepingové centrum celého regionu (srovnej Bauer – Taylor 2005: 333–336; Nyambua 1998).

²⁵ Příkladem může být například neochota Zimbabwe a Svazijska (a dalších deseti zemí) přijmout mechanismus navržený AU a NEPAD týkající se kontroly dodržování dobrého vládnutí. Jejich nezájem o tento nástroj pak výrazně brzdí prosazení dalších mechanismů a prohloubení spolupráce mezi dalšími členy (Akokpari 2008: 101).

²⁶ Není bez zajímavosti, že s neschopností afrických států koordinovat své zájmy, se setkáme i na jiných úrovních, například v souvislosti s jednáními v rámci WTO. Ačkoliv jsou země Afriky schopné vytvořit koalici na základě své geografické příslušnosti, při prosazování konkrétních opatření se jejich zájmy výrazně rozcházejí. To lze přičíst na vrub výrazné vnitřní diverzity, ať už v oblasti ekonomické (měřeno HDP), socioekonomické (měřeno HDI) či pokud jde o míru závislosti národní ekonomiky na příjmu zahraniční rozvojové asistence (ODA) (více Mshomba 2009: 9–21).

uvnitř státu, tak mezi nimi. Významnou okolností je v tomto směru právě existence velkého množství vnitrozemských států, které často nejsou napojeny na klíčové dopravní uzly ležící na pobřeží. Náklady na přepravu zboží *uvnitř* Afriky jsou ve srovnání s jinými světovými regiony nejvyšší, což je problém zvláště v případě vnitrozemských států (srovnej Gwilliam 2011: 6–7).²⁷

V porovnání s jinými regiony sdružujícími rozvíjející se země se *vnitroafrický* obchod podílel na celkové výši celoafrického obchodu pouze z 10 %, z čehož lze vyvodit, že špatná infrastrukturní síť snižuje schopnost sousedních států mezi sebou obchodovat (UNDP 2011: 15). Na malý podíl vnitroafrického obchodu má vliv také koloniální historie kontinentu, neboť to byl právě kolonialismus, který učinil z dříve politicky a ekonomicky nezávislých území oblasti, jejichž klíčovými obchodními partnery se staly tisíce kilometrů vzdálené mocnosti (v průměru 88 % afrického exportu směřuje do oblastí vzdálených několik /desítek/ tisíc kilometrů) (UNDP 2011: 15). Africkou infrastrukturní síť lze obecně definovat jako „nepružnou“, což v praxi znamená, že klíčové dopravní uzly ve většině afrických států (s výjimkami v podobě severní a jižní Afriky) pochází z dob kolonialismu, jsou nemoderní, zastaralé, mají převážně charakter silnic, železnic a přístavů a neberou na zřetel odlišnostmi mezi jednotlivými zeměmi. Naproti tomu v severní a jižní Africe se setkáváme s budováním nového typu dopravních sítí, jako jsou letecké koridory (resp. letiště), informační koridory či elektrické přenosové soustavy (srovnej Gwilliam 2011).

Mezi další překážky bránící sjednocení kontinentu můžeme zařadit řadu socioekonomických faktorů, kam patří například *vysoký výskyt přenosných nemocí*, jejichž rozšíření se země brání tím, že omezují volný pohyb osob, *snížená pracovní mobilita*, která souvisí jak s právními bariérami omezujícími přechod státních hranic (existence vízové povinnosti), tak fyzickými (omezená otevírací doba přechodu, nedostatečná infrastruktura směrem k/od přechodu). Za další překážku můžeme označit *dominanci některých států v rámci některé*

²⁷ Je paradoxem, že ačkoliv se například podaří vybudovat v jednotlivých afrických státech telefonní síť, ceny volání mezi těmito státy jsou mnohanásobně vyšší, nežli spojení s USA či státy západní Evropy.

z *regionálních organizací*, což se prokazatelně děje v případě ECOWAS, kde dominuje Nigérie.²⁸

Za integrační problém můžeme rovněž označit *nedostatečně diverzifikovaná hospodářství*, která jsou často orientována na produkci nezpracovaných zemědělských surovin.²⁹ To snižuje možnost rozvoje intraregionálního obchodu, neboť řada především sousedních států fakticky obchoduje se stejnými komoditami (západoafrické státy s kakaem, východoafrické státy s kávou). Určitou výjimku představují země SADC, jejichž ekonomiky jsou diverzifikovány a mohou tak mezi sebou vzájemně obchodovat. Vidíme, že zatímco JAR představuje jednoznačného ekonomického lídra s industrializovaným hospodářstvím, například botswanská ekonomika je založena na exportu diamantů a hovězího, Angola disponuje obrovskými zásobami ropy (které nevlastní jinak na nerostné suroviny velmi bohatá JAR) a Zambie a Zimbabwe se orientují na produkci mědi a tabáku (Akokpari 2008: 103).

Můžeme shrnout, že Afrika trpí řadou nedostatků bránících sjednocení kontinentu. Současně lze tvrdit, že oblast jihu Afriky vykazuje ve srovnání s jinými regiony jisté předpoklady pro rozvoj spolupráce a překonání některých limitů se proto jeví jako pravděpodobnější a snazší. To je navíc umocněno velmi silným postavením Jihoafrické republiky plnící roli regionálního lídra a mající schopnost prosadit v rámci „svého“ regionu opatření vedoucí k prohloubení spolupráce (srovnej Alden – Soko 2005). Jižní Afriku lze vnímat jako oblast, v níž existují relativně dobré podmínky pro rozvoj spolupráce a pro prosazování opatření, v jejichž důsledku dojde region k ekonomickému sjednocení.

²⁸ Ta svou intervencí v Libérii na počátku 90. let rozdělila členy ECOWAS na stoupence a odpůrce zásahu (zřetelně se tak projevila linie anglofonní versus frankofonní země) a jasně ukázala na své dominantní postavení. Podobným příkladem je také intervence SADC vůči režimu Laurenta Kabily v DR Kongo, které se ze všech členských států zúčastnily pouze Zimbabwe, Angola a Namibie.

²⁹ Tento aspekt výrazně souvisí jak s koloniální minulostí, jež je v textu zmíněna, tak také s prosazením konceptu komparativních výhod a jejich neoliberální podobě nastoupivší v průběhu 80. let 20. století.

2.2 Od Smlouvy z Abudji a racionalizaci africké integrace k Africké unii

K přelomu ve vývoji afrického regionalismu došlo počátkem 90. let v souvislosti s přijetím Abudjské smlouvy v roce 1991, na jejímž založení se podílelo 49 států a která vstoupila v platnost roku 1994. Ústředním tématem Abudjské smlouvy bylo založení *Afrického ekonomického společenství* (AEC), jehož vybudování se mělo stát základním stavebním kamenem afrického ekonomického rozvoje a snah o zlepšení marginalizovaného postavení tohoto kontinentu. V Abudjské smlouvě bylo explicitně uvedeno, že dosažení AEC má být v horizontu maximálně 40 let, přičemž byl vytvořen šestifázový harmonogram obsahující konkrétní cíle³⁰ a nástroje k jejich dosažení (Kouassi 2007: 5; UNECA 1991).

Je třeba podotknout, že od samého počátku bylo AEC nedílnou součástí aktivit OAJ, přičemž od roku 1994, kdy Abudjská smlouva (či také smlouva AEC) vstoupila v platnost, se její dodržování a naplňování stalo stejně důležitou částí OAJ, jako respektování zakládající charty z roku 1963 (více k AEC viz UNECA 1991). Abudjská smlouva definovala několik stěžejních oblastí zájmu a rovněž specifikovala konkrétní cíle, jichž by mělo být během jednotlivých etap dosaženo. Za nejvýznamnější můžeme považovat: *podporu sociálního, kulturního a ekonomického rozvoje; mobilizaci lidských i materiálních zdrojů napříč kontinentem s cílem podpořit endogenní africký rozvoj; podporu spolupráce ve všech oblastech lidské činnosti, jejímž prostřednictvím bude zlepšena kvalita života; vytvoření mírových vztahů mezi státy vycházejících ze vzájemného respektu či harmonizaci jednotlivých politik, jejichž postupné sblížování nechá vzniknout AEC* (Kouassi 2007: 6). Naplnění ambiciózních, avšak obecných cílů se mělo odehrávat

³⁰ Během první fáze (5 let) měla být stabilizována jednotlivá regionální ekonomická uskupení a tam, kde neexistovala, měla být zřízena nová. Během druhé fáze (8 let) mělo dojít ke sblížení a postupnému odstraňování bariér bránících volnému obchodu napříč jednotlivými regiony (viz text). Pro třetí fázi (10 let) mělo být charakteristické vytvoření zóny volného obchodu uvnitř každého regionu a postupné budování celní unie mezi regiony navzájem. Ve čtvrté fázi (2 roky) měla být zřízena africká celní unie, která v páté fázi (4 roky) měla přejít ve společný trh doplněný o společnou měnovou unii, společnou centrální banku emitující jednotnou měnu a panafrický parlament, volený na základě univerzálního hlasovacího práva. Konečně v poslední šesté fázi (5 let) mělo dojít ke konsolidaci společného trhu a všeho, co z jeho existence plyne (volný pohyb osob, zboží, služeb a kapitálu) a definitivnímu naplnění panafrické vize sjednoceného kontinentu (Kouassi 2007: 7).

prostřednictvím kooperace mezi regiony, resp. jednotlivými regionálními ekonomickými uskupeními, která buď v době podpisu smlouvy již existovala, nebo která měla být dodatečně zřízena.

Pilíři AEC se stalo osm regionálních ekonomických společenství (REC), chápaných Abudjskou smlouvou jako stavební kameny sjednocení, uvnitř kterých měla být realizace cílů AEC započata nejdříve. Jedná se o 1. Hospodářské společenství západoafrických států (ECOWAS), 2. Společný trh východní a jižní Afriky (COMESA), 3. Hospodářské společenství států střední Afriky (ECCAS), 4. Unii arabského Magrebu (AMU), 5. Mezivládní úřad pro rozvoj (IGAD), 6. Jihoafrické rozvojové společenství (SADC), 7. Společenství sahelsko-saharských států (CEN-SAD) a 8. Východoafrické společenství II (EAC) (Kouassi 2007: 6; více ke struktuře a formálním mechanismům AEC viz Oppong 2011). Plán na vytvoření AEC v sobě kombinoval celokontinentální a regionální dimenzi spolupráce, neboť k dosažení panregionálního AEC mělo dojít prostřednictvím regionálních uskupení, fungujících jako stavební kameny většího AEC.

Snaha o zefektivnění regionální spolupráce prostřednictvím snížení počtu regionálních uskupení se v souvislosti s plánem na AEC objevila již podruhé v historii. První vlnu racionalizace regionální integrace datujeme do období 1983 až 1994, kdy zejména státy západní a střední Afriky pocítily potřebu zefektivnit svou spolupráci, neboť existence několika vedle sebe působících mezivládních organizací byla více než kontraproduktivní. Na základě expertíz vypracovaných *Africkým institutem pro rozvoj a plánování* (African Institute for Development and Planning) při UNECA byl za „vítěze“ západoafrického regionalismu zvolen ECOWAS, který se jevil jako nejefektivnější, institucionálně nejkonsolidovanější a tudíž nejživotoschopnější. Ve střední Africe byla situace složitější, neboť zde nebylo na první pohled zřejmé, který z projektů je na tom lépe, a tudíž celá diskuze ustrnula na mrtvém bodě. Navzdory těmto pokusům však první vlnu racionalizace můžeme považovat za neúspěšnou, neboť plány vzniknuvší na základě zpráv UNECA nebyly brány dostatečně v potaz a fakticky k žádnému výraznějšímu progresu nedošlo.

Ve srovnání s první vlnou byl druhý pokus o racionalizaci odehrávající se mezi lety 1995 až 2002 a související s přijetím AEC o něco úspěšnější, neboť se alespoň podařilo ve všech regionech jasně určit klíčová uskupení, jejichž fungování mělo poskytnout základ pro vznik AEC. Prioritou druhé etapy se stala racionalizace obchodních pravidel, jejich zpřehlednění a především zpružnění, neboť právě v této oblasti narážela regionální uskupení díky překrývajícímu se členství na největší překážky (UNECA 2006: 47–50).³¹ Na druhou stranu však ani explicitní vyjmenování osmi uskupení a rozvinutí modelu *variabilní geometrie* (srovnej poznámku č. 30) nevedlo k zániku dalších šesti regionálních projektů, které v Africe stále existují (více k přehledu regionální integrace v Africe a pokusům o její racionalizaci viz Peters-Berries 2010). Zaměření se na racionalizaci stávajících integračních uskupení společně se záměrem zpružnit dosavadní pravidla lze považovat za projevy nového regionalismu.

Pokusům o změnu institucionální struktury čelila také panregionální úroveň reprezentovaná OAJ. Ta se na přelomu 20. a 21. století změnila v *Africkou unii* (AU), která měla ambice navázat na principy panafricanismu³², a proto zahájila sérii pokusů o vnitřní transformaci tak, aby byla schopna čelit a efektivně řešit nové otázky a hrozby, které se v Africe na počátku nového tisíciletí objevily. Ačkoliv názory na to, zda AU je skutečně novou panregionální organizací či se jedná pouze o novou značku, ponechávající

³¹ Během druhé vlny racionalizace se můžeme setkat s názorem, že prostředkem, jak dosáhnout ekonomického sjednocení kontinentu, není ze shora řízená unifikace, která nerespektuje lokální specifika, nýbrž proces označovaný v teoriích integrace jako *variabilní geometrie* (srovnej Gathii 2011: 41–49). Jejím ústředním principem je respektování faktu, že státy se mohou mezi sebou lišit v míře zájmu o integraci. To vede k tomu, že v *některých tématech* může kooperace postupovat rychleji než v jiných a současně, že *některé země* mohou spolupracovat intenzivněji než jiné a tím vytvořit jakési tvrdé jádro integrace (srovnej UNECA 2006: 52–53). Příkladem může být například spolupráce odehrávající se uvnitř ECOWAS. Ve snaze dosáhnout deklarovaného cíle (vybudování hospodářské a měnové unie) se členské státy ECOWAS rozdělily do tří skupin a pro každou z nich byl vytvořen zvláštní harmonogram pro postup mezi jednotlivými fázemi včetně rozdílných podmínek nutných pro přechod mezi etapami (Gathii 2011: 151–152).

³² Jednou z ústředních osob stojící za proměnou OAJ v AU byl Muammar Kaddáfí, který se rovněž přihlásil k myšlence panafricanismu, čímž chtěl odkázat na tradici sahající v postkoloniální epoše ke Kwamu Nkrumahovi z Ghany či Sékou Tourému z Guinei. Klíčovými jednání o transformaci OAJ pak byly jednání v Sirtě (1999), summit v Lomé (2000), summit v Lusace (2001) a konečně summit v Durbanu (2002) (AU 2012a).

dřívější obsah prakticky nezměněn³³, se liší, je třeba AU vnímat jako organizaci, která vznikla s ambicí reagovat na nové výzvy globalizace a podpořit ekonomický rozvoj kontinentu (Biswaro 2004: 113; více k panafricanismu v širších souvislostech srovnej Bankie – Mchombu eds. 2008). Klíčové rozdíly mezi „starou“ OAJ a „novou“ AU můžeme shrnout do několika bodů. Oběma je vlastní zdůrazňování významu a podpora jednoty, solidarity, vzájemného respektu mezi státy, avšak zatímco obhajoba těchto principů ze strany OAJ částečně zapříčinila vznik slabých a rozpadlých států, AU tyto zásady zdůrazňuje ve vztahu k budování a dodržování míru a bezpečnosti.

Tento aspekt se projevuje především ve vazbě na *princip nevměšování* (non-interference), jehož důsledné respektování patřilo k nezpochybnitelným hodnotám OAJ. Naproti tomu AU sice respektuje nevměšování jako významnou hodnotu, na stranu druhou však umožňuje členským státům zasahovat do vnitřních záležitostí zemí v případě nastolení míru a bezpečnosti. Zatímco OAJ považovala suverenitu státu za nezpochybnitelnou veličinu a její porušení interpretovala jako ohrožení křehké africké stability, Africká unie akceptovala, že mohou nastat situace, kdy narušení suverenity státu má své opodstatnění. Vedle změny ve vnímání státní suverenity zavedla AU rovněž (byť omezený) sankční mechanismus pro země potýkající se dlouhodobě s neplacením členských poplatků (Biswaro 2004: 114–116). V případě, že AU vyhodnotí tuto situaci jako neudržitelnou, může dokonce omezit právo země participovat na chodu organizace. Tyto posuny mezi OAJ a AU jsou důležité zejména proto, že zachycují proměnu afrického panregionalismu, který podobně jako jiné úrovně integrace přijal mechanismy zpružňující její fungování.

³³ Výstižnou metaforou pro uvedené je slogan z knihy Jorana Biswariho „old wine in a new bottle?“ (Biswaro 2004: 112).

2.2.1 Africká renesance

Transformace OAJ do AU podobně jako vznik Nového partnerství pro rozvoj Afriky (NEPAD/viz dále) jsou dávány do souvislosti s *africkou renesancí*, jejíž počátky spadají do druhé poloviny 90. let, kdy proběhly dvě významné mezinárodní konference. Zatímco během prvního setkání z roku 1995, které se uskutečnilo v severoafrickém Tunisu a slovy tehdejšího jihoafrického prezidenta Nelsona Mandely vstoupila Afrika do „nové éry renesance“ (Mathews 2008: 30), druhé jednání v Johannesburgu v roce 1998 položilo ideologické základy konkrétním strategiím a projektům, jejichž konečným cílem mělo být posílení postavení Afriky v globálním kontextu (Makgoba – Shope – Mazwai 1999: i).³⁴ Symboly nové vlny panafricanismu se staly AU a NEPAD, které měly reagovat na nové mezinárodní prostředí vzniknuvší v důsledku rozšíření globalizace a změn plynoucích z proměny mezinárodní dělby práce. Oba projekty reflektovaly potřebu zlepšit marginalizované postavení Afriky, a to prostřednictvím podpory projektů usilujících o podporu míru, bezpečnosti a rozvoje kontinentu. K novým iniciativám se proto vedle institucionální reformy AU a založení NEPAD přidaly aktivity podporující zlepšení vzdělávacích soustav a vytvoření svébytné africké inteligence³⁵, posílení spolupráce ve vědě a technice, vybudování přenosových soustav usnadňujících obchodní, kulturní i informační výměnu či vzájemná podpora na mezinárodní scéně.³⁶

³⁴ Dokladem skutečnosti, že téma africké renesance se stalo významnou součástí politického, ekonomického a sociálního diskurzu potvrzuje založení *Institutu pro studium africké renesance* (Institute for African Renaissance Studies) při Univerzitě JAR (UNISA) (více viz UNISA 2012) či vytvoření časopisu *African Renaissance* vydávaného od roku 2004 britským vydavatelstvím Adonis and Abbey (Adonis and Abbey 2012).

³⁵ Ostré kritice byly vystaveny zejména bělošské instituce v JAR, které sice nabízely špičkové vzdělání, nicméně jejich dostupnost byla značně omezena a ve své podstatě tak nepřispívaly k rozvoji svébytných afrických (rozuměj černošských) elit. Podobně kritizována byla také praxe „odlivu mozků“ (brain drain), kdy část černošských elit získávala vzdělání na prestižních západních univerzitách a tím ztratila kontakt s africkou realitou. Koncept africké renesance se zaměřil právě na rozvoj vzdělávací sítě, vytvářené uvnitř Afriky napříč státy a zajišťující tak výchovu nových afrických elit (více k budování africké inteligence srovnej Mamdani 1998; Vilakazi 1998 či Okumu 2002).

³⁶ Za příklad podpory může posloužit konání fotbalového mistrovství světa v JAR, které bylo vnímáno nikoliv jako jihoafrické, nýbrž celoafické a jehož uspořádání považovali afričtí státníci za projev africké renesance. Současně však i nadále platí, že řada konkrétních projektů, jejichž realizace by odpovídala požadavkům na africkou renesanci, vážne díky animozitě panující ve vzájemných vztazích.

Výraznou roli stoupenci konceptu přisoudili africké diaspoře, jejíž příslušníci mají africké kořeny a jejichž ekonomické i sociální postavení je v řadě případů nepoměrně lepší, nežli je tomu ve srovnání s jejich kolegy žijícími v Africe. Jejich úkolem je proto v souladu s přesvědčením, že „všichni černí lidé jsou jedna rodina“ (Okumu 2002: 113) a neúspěch jednoho je neúspěchem všech, pomáhat posilovat vazby mezi Afrikou a ostatními regiony, v nichž žijí, a podporovat všemi dostupnými prostředky programy zaměřené na Afriku (více Okumu 2002).³⁷

Je nutné zmínit, že koncept africké renesance byl podroben kritice, a to zejména v souvislosti s faktem, že hlavními protagonisty obou klíčových konferencí byli představitelé Jihoafrické republiky, která sehrává v rámci africké integrace specifickou roli. Skutečnost, že postapartheidní jihoafrické vlády ústy svých vrcholných zástupců přijaly prvky africké renesance za své, vyvolalo nevoli zejména u politiků a intelektuálů ze států vnímajících dominantní postavení JAR jako možnou hrozbu. Kromě obav z ohrožení vlastních specifických zájmů, které mohly kolidovat s principy prosazovanými JAR v rámci africké renesance, se pod vlnu kritiky dostaly její samotné principy, které byly označeny jako faktický projev neoliberalismu a nekolonialismu. Odpůrci proto ke konceptu připojili přívlastek „jihoafrická“ (tj. jihoafrická africká renesance), čímž dali najevo svůj nezáměr vyjadřovat podporu projektům vznikajícím pod záštitou JAR (Taylor 2003: 311–312). Přestože uvedená námitka je zcela relevantní, je pro potřeby této práce koncept africké renesance přijat jako určité ideové východisko rámuující vztah Jihoafrické republiky k aktivitám v rámci AU, NEPAD, SADC i dalších projektů vycházejících z jejich principů.

Můžeme shrnout, že africká renesance představuje výrazný stimul pro rozvoj řady konkrétních aktivit odehrávajících se pod záštitou JAR, která ji akceptovala v plné šíři navzdory tomu, že jsou konceptu vyčítána jeho neoliberální východiska. To má přímý dopad i na hodnocení jednotlivých

³⁷ Více se diskuzi o významu africké diaspory pro nastartování africké renesance věnuje časopis *African Renaissance* č. 2, r. 1 z roku 2004 (*African Renaissance* 2004).

projektů, kterým je shodně vyčítáno, že ačkoliv se hlásí k principům africké renesance, reálně jsou projevy neoliberalismu.

2.3 Nové partnerství pro rozvoj Afriky – staré cíle v novém provedení?

Přijetím Abudžské smlouvy se sice africkému ekonomickému sjednocení dostalo nového impulsu, nicméně při bližším seznámením se s tímto dokumentem a díky následné politické praxi se ukázalo, že ani jeho přijetí nemusí znamenat dosažení kýženého ekonomického sjednocení. Naopak se prosadila myšlenka, že zaměřit pozornost výhradně dovnitř kontinentu a doufat ve vnitřní sjednocení, je mylné, a že je nezbytně nutné oslovit západní investory, kteří svým vstupem na africké trhy a přílivem kapitálu nastartují proces ekonomického sjednocování. Současně se prosadila vize, že vnímat sjednocení Afriky v čistě ekonomické perspektivě je nedostatečné, neboť pouhé dosažení ekonomického růstu a s ním spojená industrializace je neúplným řešením a je nutné zohlednit i další (především neekonomické aspekty) rozvoje, kam patří například otázky (genderové) ne/rovnosti či ekologické degradace (Gathii 2011: 369).

Tato nová témata se dostala do centra politické pozornosti na přelomu tisíciletí a našla oporu v dokumentu nazvaném *Nové partnerství pro rozvoj Afriky*. Podepsání a následná ratifikace NEPAD na přelomu let 2001 a 2002 byly vyústěním tří iniciativ³⁸, které shodně volaly po znovuoživení myšlenek panafricanismu a jejichž hlavními stoupenci byli představitelé Jihoafrické republiky, Nigérie, Senegalu, Alžírsko a Egypta.³⁹ Stěžejními cíli, jejichž dosažení pětice zemí označila za nejdůležitější, se staly prevence a management konfliktů na všech úrovních, podpora demokracie a lidských práv skrze rozšíření standardů dobrého vládnutí, udržování makroekonomické stability prostřednictvím zodpovědné monetární a fiskální politiky,

³⁸ Jednalo se o *Miléniový plán afrického oživení* (Millenium Africa Recovery Plan), dále *Plán Omega* (Omega Plan) a konečně *Novou africkou iniciativu* (New African Initiative) (NEPAD 2012b).

³⁹ Výčet zemí není náhodný, neboť právě jejich představitelé patřili k ústředním postavám mezinárodní (africké) scény na sklonku 20. století. Tehdejší prezident JAR Thabo Mbeki byl předsedou Hnutí nezúčastněných, nigerijský prezident Olusegun Obasanjo stál v čele skupiny G77 a alžírský vůdce Abdelaziz Bouteflika předsedal OAJ, resp. AU (Rukato 2010: 11–12).

vybudování stabilního právního rámce, který by přilákal *soukromé investory*, řešení genderové otázky ve vztahu k rozvoji a v neposlední řadě *podpora rozvoje infrastruktury*, zemědělství a jeho diverzifikace s cílem zlepšit exportní potenciál Afriky a nastartovat ekonomický růst (Rukato 2010: 13–15, zdůraznění autorka).

Za nutné podmínky vedoucí k naplnění uvedených cílů byly označeny (Kanbur 2001: 3):

1. mír, stabilita, bezpečnost, demokracie a politické vládnutí,
2. ekonomické a korporátní vládnutí a
3. subregionální a regionální přístup k rozvoji.

Taktéž sektorové priority byly rozčleněny dle stupně významu, a sice:

1. vybudování infrastruktury,
2. rozvoj lidských zdrojů,
3. rozvoj zemědělství,
4. ochrana životního prostředí,
5. podpora kultury a
6. vědecká a technická spolupráce.

K dosažení vytýčených priorit by mělo dojít prostřednictvím dvou kroků, kterými jsou *příliv kapitálu* a *zpřístupnění trhů*.

Význam NEPAD pro africký rozvoj tkví nejen v jeho reflexi globalizace a potřeby na ní adekvátním způsobem reagovat⁴⁰, ale také v tom, že jeho

⁴⁰ V souvislosti se „schopností“ NEPAD reagovat na výzvy globalizace a čelit jim prostřednictvím spolupráce se zahraničním kapitálem, se objevila jeho kritika, vyčítající NEPAD jeho neoliberální charakter. Odpůrci tvrdí, že NEPAD vlastně akceptoval neoliberální ekonomické principy, čímž se fakticky zdiskreditoval. Jeho stoupenci naopak tvrdí, že NEPAD sice přijal neoliberální východiska, nicméně ta v současné době neznamenají *ústup státu*, jako tomu bylo v 80. až 90. letech v souvislosti s Washingtonským koncensem, nýbrž vytvoření *partnersví* mezi státem a nestátními aktéry a koordinaci jejich aktivit. Rodí se tak postwashingtonský konsensus, jenž otupil dichotomii stát-trh (srovnej Tawfik 2008: 64).

principy a nástroje byly akceptovány okolním světem, především pak globálními i regionálními (finančními) institucemi. Ty se jej rozhodly podporovat ve víře, že právě skrze něj se podaří reálně nastartovat ekonomický růst. Spolupráce mezi institucemi a agenturami NEPAD, vnějšími donory i lokálními aktéry představuje novou platformu pro africkou ekonomickou jednotu, což názorně dokládá postoj Valného shromáždění OSN. To přijalo na sklonku roku 2002 usnesení, v němž konstatuje, že NEPAD představuje rámec, na nějž bude mezinárodní společenství zahrnující i OSN koncentrovat svou pozornost a jehož prostřednictvím bude podporovat africký rozvoj.

Přijetí NEPAD coby nástroje k dosažení afrického rozvoje podpořil i Amartya Sen, jenž ocenil, že NEPAD jako první v historii reflektuje nejen ekonomickou, ale také sociální dimenzi rozvoje, vychází z kooperace mezi africkými a neafrickými (resp. rozvojovými a rozvinutými) státy a počítá se zapojením nestátních aktérů (Landsberg 2008: 212–213). Samotná implementace NEPAD předpokládá zapojení tří úrovní spolupráce – globální, regionální a lokální. Na globální úrovni má dojít k redefinování vztahu mezi Afrikou a jejími donory a v souladu s africkou renesancí se má posílit postavení Afriky na globální scéně. Na střední hladině spolupráce je úspěch NEPAD spojen s rozvojem transhraniční spolupráce mezi státy, jež budou prostřednictvím nejrůznějších projektů posilovat vzájemné vazby. Konečně lokální úroveň je spjata s aktivitami jednotlivých vlád, které musí usilovat o posílení partnerství s nestátními aktéry, kam patří soukromý sektor či občanská společnost (UNECA 2002: 28).

Tvůrci NEPAD přisoudili významné postavení také Africké unii, resp. jejímu parlamentu, kterému výbor sdružující hlavy participujících států musí pravidelně předkládat zprávy a diskutovat jeho návrhy (NEPAD 2012b). Vedle AU a OSN (a jeho agentur a fondů) počítá NEPAD mezi strategické partnery například globální internetové fórum *AfricaFertilizer.org* věnující se zemědělství, *Africkou platformu pro rozvojovou efektivitu*, *Ministerstvo Velké Británie pro mezinárodní rozvoj*, *Fórum pro zemědělský výzkum v Africe*,

Institut pro bezpečnostní studia (mající pobočky v řadě afrických zemí) či *Technologické centrum pro zemědělský a venkovský rozvoj* (NEPAD 2012c). NEPAD rovněž akceptoval Abudjskou smlouvou vytvořenou strukturu osmi regionálních uskupení, jimž přisoudil významnou roli při implementaci jednotlivých programů. Zejména se jedná o oblasti harmonizace principů NEPAD s regionálními programy a jejich přenášení na národní úroveň, monitoring a evaluace programů NEPAD ze strany regionů, sdílení poznatků mezi institucemi a podpora budování kapacit (Rukato 2010: 185–186; NEPAD 2001).

Srovnáme-li NEPAD s principy Lagoského plánu a jejich vzájemné strategie, jak dojít sjednocení Afriky, vidíme několik posunů. *Za první* platí, že zatímco OAJ věřila v možnost sjednotit kontinent bez zapojení vnějších aktérů, NEPAD počítá s jejich účastí a dokonce jim přisuzuje roli možných iniciátorů konkrétních aktivit. *Za druhé* je opuštěna zásada protekcionismu a pokus „chránit“ ekonomiky afrických států před zásahy zvenčí ve prospěch partnerství mezi státy, trhy a soukromými investory. *Za třetí* NEPAD vychází z přesvědčení, že sjednocení Afriky je komplexní záležitostí a nestačí se proto zaměřovat pouze na ekonomickou dimenzi. Důraz je nově kladen na oblast genderové problematiky, životního prostředí a další. To znamená, že aktivity odehrávající se v souladu s principy NEPAD mají postihovat celé spektrum témat a neomezovat se na řešení výhradně ekonomických otázek. Vznikající mikroregionální integrační projekty (viz níže) proto reflektují tyto změny a jsou navrhovány tak, aby zahrnovaly co možná nejširší spektrum aktérů, fungovaly na partnerství mezi státním a nestátním sektorem a měly pozitivní dopad také na neekonomické aspekty spolupráce.

2.3.1 Soukromí aktéři a jejich vztah k mikroregionalismu

Z hlediska charakteru překládané práce je třeba věnovat zvýšenou pozornost bodům o zapojení soukromých investorů a záměru budovat infrastrukturu jako základ pro ekonomický rozvoj, neboť právě ty jsou

nosnými prvky jihoafrického mikroregionalismu. V případě soukromého sektoru je pozornost soustředěna zejména na podporu domácích (rozuměj afrických) podnikatelů, pro něž má být vytvářeno příznivé investiční klima, dále mají být podporovány přímé zahraniční investice (FDI), které mají do zemí přinést potřebný zahraniční kapitál a nakonec má být zvláštní pozornost věnována aktivitám malých, středních a mikro podniků (SMME)⁴¹ včetně zapojení neformálního sektoru (Rukato 2010: 24).

Vstup soukromých investorů a rozvinutí systému *public-private-partnership* (PPP/viz níže) coby nezbytného základu pro dosažení ekonomického rozvoje se dočkalo odezvy ze strany podnikatelů, kteří brzy po vyhlášení NEPAD začali jednat o možnostech spolupráce. Koordinace zájmů států a obchodních skupin probíhá na dvou úrovních, a sice *národní*, kde v případě států jako JAR, Nigérie, Benin či Pobřeží slonoviny došlo ke zřízení národních obchodních skupin NEPAD a *celokontinentální*, kde byla zřízena *Obchodní skupina NEPAD*.

Právě tato skupina stojí za iniciováním řady projektů, jako jsou například *Strategie pro malé, střední a mikro podniky v Africe* či *Projekt na zlepšení investičního klima v Africe* (Tawfik 2008: 66). Klíčovou roli pro rozvoj investic v rámci kontinentu sehrává JAR a jihoafrické podniky. Právě ty jsou totiž nejvýraznějšími investory v rámci intraregionálního obchodu a jejich podíl na FDI přicházejících do zbytku Afriky je rozhodující. Vedle JAR pak můžeme zaznamenat rostoucí trend v případě Keni, Zambie, Mosambiku, Ugandy či Tanzanie.

Není bez zajímavosti, že největší podíl na celkové sumě intraafrických FDI mají prostředky plynoucí z regionu jižní Afriky směrem do subsaharské Afriky, což lze zjednodušeně chápat jako investice JAR do zbytku subsaharské Afriky, zejména pak regionu jižní Afriky (srovnej dále). Zatímco v roce 2005 se JAR podílela na celkových afrických investicích zhruba z 8 %, v roce 2009 to bylo již kolem 22 %, přičemž zvláštní postavení zaujímaly

⁴¹ Existuje celá řada právních úprav definujících malý, střední a mikro podnik. V práci je dále detailně zmíněna charakteristika užívaná v JAR (více o možných vymezeních SMME jednotlivých zemích světa Kushnir 2010).

především FDI plynoucí do těžby a zpracování nerostných surovin (UNCTAD 2011: 42–44). Jihoafrická republika plní i v tomto směru roli regionálního hegemona, který je schopen investovat do vybraných projektů a podpořit tak aktivity, které považuje ze svého pohledu za významné.

Jednou z hlavních strategií prosazujících se při budování transportních sítí je koncept *public-private partnership* vycházející ze spolupráce mezi státem a soukromými investory. Samotná kooperace může nabývat celé řady podob, přičemž v souvislosti s africkými transportními systémy jsou využívány především dvě strategie, a to *udělování koncesí* a *outsourcing*. V případě koncese je soukromý investor přizván k danému projektu na předem určenou dobu, která může být v případě potřeby a oboustranné spokojenosti prodloužena. Tato forma spolupráce může nabývat řady specifických podob, které jsou označovány příslušnou zkratkou. Setkáváme se se strategiemi BOT (built-operate-transfer), BTO (built-transfer-operate), BOO (build-own-operate), ROT (rehabilitate-operate-transfer), DBO (design-build-operate) či BOOT (build-own-operate-transfer). Představená škála možností ukazuje na variabilitu přístupů, která panuje mezi státem a soukromými investory.

Koncept PPP projektů se poprvé objevil v západní Evropě, odkud byl přenesen do mimoevropského prostředí. Africké země se nechaly evropskou zkušeností inspirovat a přijaly ústřední principy partnerství veřejného a státního sektoru za vlastní v naději, že to pomůže jejich vlastnímu rozvoji. Tento krok byl logickým vyústěním debat o možnostech financování projektů z vlastních zdrojů, které se ukázaly jako nedostatečné. Africké státy a nejtypičtěji právě Jihoafrická republika přijaly strategii PPP v naději, že jejím prostřednictvím realizují projekty, na které nemají dost vlastních prostředků. Současně soukromí investoři akceptovali myšlenku, že vstupem do projektu získají i oni řadu výhod a jimi vynaložené prostředky se jim vrátí (Taylor 2000).

Samotné akceptování strategie PPP však automaticky neznamena, že jednotlivé principy budou bez problémů naplňovány v případě vybraných projektů. To souvisí především s nedostatečnou legislativou a chybějícími

prováděcími rámci, jejichž prostřednictvím by byly zásady PPP v praxi implementovány. S tímto problémem se potýkala i řada evropských států, která přijala potřebné právní úpravy teprve v nedávné době. Je proto zřejmé, že s podobnými nedostatky se setkáváme i v Africe, která sice přijala strategii PPP za vlastní, avšak nepodpořila ji adekvátními zákony, které by regulovaly její provádění.

Druhou možností zapojení soukromých investorů je *outsourcing*. Jeho podstata spočívá ve vyhledávání vhodných investorů, kteří jsou ochotni investovat prostředky do dílčí části projektu, a poté, co danou zakázku splní, je jejich zapojení ukončeno. Oproti strategii koncesí se tak jedná o koncept časově jasně omezený a s předem očekávatelnými výsledky (Manchidi – Merrifield 2001: 413–414; UNENSCAP 2011).

2.3.2 Africká rozvojová banka a její vztah k NEPAD

Vedle AU, soukromých investorů a aktérů občanské společnosti byla důležitá role v rámci dosahování cílů NEPAD přisouzena *Africké rozvojové bance* (AfDB), založené již v roce 1963 a patřící mezi nejstarší regionální finanční instituce vůbec. Deklarovaným cílem AfDB je prostřednictvím mobilizace zdrojů dosáhnout hospodářského rozvoje jak v jednotlivých státech, tak v celých regionech, přičemž v současné době jsou prostředky primárně vynakládány na boj s chudobou a zlepšování životního standardu obyvatelstva (AfDB 2012a: 3–4). Činnost samotné banky je úzce navázána na aktivity *Afrického rozvojového fondu* (ADF) založeného v roce 1972 a *Nigerijského fondu naděje* (NTF) ustanoveného v roce 1976. Společně tak vytváří skupinu AfDB, která se po vyhlášení NEPAD výrazně zapojila do jeho činnosti a prostřednictvím specializovaných programů podporuje naplňování některých ze zamýšlených cílů. Velmi aktivní je především *Program pro rozvoj africké infrastruktury* (PIDA), jehož cílem je dosáhnout socioekonomického rozvoje skrze budování infrastrukturní sítě. Na financování infrastrukturních projektů, na jejichž realizaci dohlíží PIDA, se

vedle AfDB, ADF a příslušných fondů vážících se vždy ke konkrétnímu sektoru podílí také například *Islámská rozvojová banka (IDB)* (AfDB 2012b).

V zásadě lze rozlišit čtyři hlavní oblasti zájmu PIDA. Jedná se o sektor energetiky, pozemní dopravní sítě, vodní infrastrukturu a informační a komunikační technologie. V případě energetického sektoru se PIDA soustředí na podporu hydroelektráren a propojování stávajících a výstavbu nových přenosových sítí, přičemž největšími projekty (co do výkonu v megawattech) jsou hydroelektrárny INGA I-III (43 200 MW), přehrada Millennium v Etiopii (5 250 MW) či přehrada Stiegler's Gorge v Tanzanii (2 100 MW). V oblasti dopravních sítí se zájem upírá zejména na renovace a modernizace stávajících dopravních uzlů a zlepšování dopravní dostupnosti vnitrozemských států, kde nejvíce projektů vzniká v prostoru jižní Afriky, východní Afriky (bez Somálska) a při pobřeží Guinejského zálivu. Pro vodní infrastrukturu má největší význam budování přehrad a zavlažovacích systémů přivádějících vodu z těchto nádrží do semi/aridních oblastí. Vedle gigantického *Vodního projektu lesotské vysočiny* (srovnej níže) je třeba zmínit investiční projekt řek Okavango a Zambezi či západoafrických přehrad Gourbassy, Fomi a Noumbiel. Konečně v případě podpory informačních a komunikačních technologií má prioritu šíření internetového pokrytí a pokládání optických vláken (AfDB 2012c: 12–15).

2.3.3 Transportní sítě – nutná podmínka na cestě k NEPAD

Vedle podpory PPP projektů a snahy o posílení intraregionálního obchodu věnuje NEPAD zvláštní pozornost budování transportních sítí, jejichž existence je chápána jako nutná podmínka pro rozvoj obchodu (Gathii 2011: 376). Již výše v textu je nedostatečná infrastruktura definována jako jedna z překážek bránící rozvoji a sjednocení kontinentu, a proto NEPAD věnuje právě tomuto aspektu zvýšenou pozornost. Pokusy změnit nedobrá stav afrických transportních sítí můžeme zaznamenat jak v souvislosti s tradičními

typy komunikací (silnice, železnice, přístavy), tak v případě nových technologií a komunikačních kanálů (internetové pokrytí, mobilní sítě apod.).⁴² Statistiky UNECA uvádějí, že (2010b: 296):

- pouze 30 % obyvatelstva má přístup k elektřině, což v úhrnu znamená, že se Afrika na celkové spotřebě elektrické energie podílí pouze z 3 % (ačkoliv podíl na její produkci je kolem 7 %),
- přístup k pitné vodě a kanalizaci má 65 % obyvatelstva (oproti 80 až 90 % v ostatních rozvíjejících se zemích),
- přístup k silnicím má kolem 34 % obyvatelstva,
- kvalita přístavů je všeobecně hodnocena jako nízká obdobně jako stav vnitřních vodních cest, které nemohou být proto efektivně využívány pro přepravu a
- náklady na dopravu zboží i osob v rámci kontinentu jsou ve srovnání s ostatními regiony neúměrně vysoké.

V současné době je významnou iniciativou usilující o sjednocení kontinentu *Subsaharský africký transportní program* (SSATP), do jehož fungování je zahrnuto 36 zemí, osm regionálních uskupení, dvě africké instituce (vedle NEPAD také UNECA), 10 klíčových donorů a celá řada SMME (Thompson 2011). SSATP respektuje principy NEPAD a jeho kořeny sahají až do konce 80. let. Díky tomuto programu se podařilo dosáhnout řady měřitelných výsledků.⁴³ Na poli nových komunikačních technologií je významný *Program na podporu regionálních informačních a komunikačních technologií* (RICTSP), který je podporován Evropským rozvojovým fondem (EDF) a je iniciativou sdružující regionální uskupení COMESA, EAC, IGAD a IOC (COMESA 2012). Cílem RICTSP je zlepšit kvalitu informačních a komunikačních technologií, což má napomoci ke snížení transakčních nákladů a přispět k nastartování růstu. Hlavními komponenty RICTSP jsou rozšíření

⁴² Významný zdroj informací o stavu afrických komunikací, jejich výstavbě, výši investovaných prostředků apod. přináší projekt *Africa Infrastructure Knowledge Program* (ADB 2012).

⁴³ Například v roce 1987, kdy byl program vyhlášen, bylo pouze 20 % silnic klasifikováno jako „dobrých“. V roce 2008 jich bylo již 44 % (Thompson 2011: 2–3).

vysokorychlostního internetu a připojení nejvýznamnějších obchodních a politických center k síti a vybudování regionálních internetových portálů a databází, jejichž prostřednictvím budou šířeny informace v rámci jednotlivých států/regionů (Gathii 2011: 380–381).

V oblasti deregulace letecké dopravy byla stěžejní aktivitou *Dohoda z Yamousoukro* z roku 1999, která měla podpořit rozvoj především vnitrokontinentální letecké přepravy a současně přispět ke zlepšení její bezpečnosti.⁴⁴ Klíčovými leteckými společnostmi operujícími v subsaharské Africe jsou South African Airways, Ethiopian Airlines a Kenya Airways, což se odráží i na rozmístění nejdůležitějších leteckých uzlů (Johannesburg, Addis Abeba, Nairobi/srovnej č. 2 přílohy). Důležitou oblast spolupráce představuje rovněž námořní doprava a správa přístavů, jež na významu nabývají především pod vlivem faktu, že až 95 % z celkového afrického mezinárodního obchodu je přepravováno prostřednictvím nákladních lodí. Se zjevnou závislostí na námořní dopravě však ostře kontrastuje skutečnost, že kolem 80 hlavních přístavních uzlů nemá dostatečné technické vybavení a více jak 80 % zde kotvících nákladních lodí je starší 50 let (Gathii 2011: 386).

2.3.4 Stav transportních sítí v prostoru jižní Afriky

Vzhledem k zaměření práce je nutné věnovat bližší pozornost regionu jižní Afriky a stavu transportních systémů v tomto prostoru, neboť projekty formálního mikroregionalismu jsou spjaty právě s budováním infrastrukturních koridorů. Oblast jižní Afriky můžeme historicky považovat za místo, kam díky příhodným geograficko-klimatickým podmínkám směřovaly stěžejní komunikační trasy. Především pak pobřeží dnešní JAR, Mosambiku a Namibie se těšily pozornosti evropských kolonizátorů, kteří zde intenzivně budovali komunikační spojnice jak podél pobřeží, tak směrem dovnitř kontinentu.

V současné době můžeme říci, že v regionu jižní Afriky se nachází nejvíce kilometrů silnic z celé Afriky (kolem 5 000 km), přičemž pozemním

⁴⁴ Statistiky NEPAD uvádí, že v Africe se odehraje na 25 % všech leteckých neštěstí (NEPAD 2012a).

komunikacím dominuje severojižní trasa spojující jihoafrický Durban se Zambíí a protínající území Botswany a Zimbabwe (Gwilliam 2011: 19).⁴⁵ Primát si region udržuje i v případě železniční dopravy. To je do značné míry dáno historicky, neboť právě dnešní JAR byla místem, kde byla v letech 1860 až 1870 poprvé vystavěna železniční trať na jih od Sahary. I v dnešní době se JAR udržuje na špici pokud jde o využívání železnic, což je mj. ovlivněno i tím, že se v zemi nachází nejhustší železniční síť v porovnání k celkové rozloze a leží zde i klíčové železniční uzly.⁴⁶

Významné místo v rámci rychle expandující letecké dopravy zaujímá mezinárodní letiště Oliver Tambo v Johannesburgu, které společně s keňským Nairobi a etiopskou Addis Abebou představují klíčové uzly v celé subsaharské Africe. Trasa Johannesburg – Londýn Heathrow pak v roce 2007 byla nejnalétávanější vzdušnou cestou mezi Afrikou a jakýmkoliv mimoafrickým městem (Bofinger 2009: 8). Jihoafrický letecký trh je společně s etiopským, keňským a nigerijským největší v celé subsaharské Africe, což navíc umocňuje silné postavením jihoafrických leteckých společností, byť i ty v posledních letech oslabují v konkurenci s Qatar Airways či Emirates Airlines.⁴⁷

V prostoru jižní Afriky se také setkáváme s projektem *Jihoafrické přenosové soustavy* (SAPP). Ta byla vytvořena v roce 1995 a zahrnuje celkem osm z 15 členských států SADC. Cílem je vytvořit společnou přenosovou soustavu, zajišťující dodávky elektřiny v jednotlivých státech s možností převodu nadbytečné energie do jiných zemí v případě potřeby. Jedná se o nejrozvinutější projekt tohoto typu v celé subsaharské Africe (více srovnej Senghor et al. 2009: 55 a část věnovanou koridoru Maputo).

⁴⁵ Podrobněji je této trasa věnována pozornost dále v textu v souvislosti s tzv. Severojižním koridorem, jehož nedílnou součástí jsou některé z analyzovaných mikroregionálních projektů.

⁴⁶ Hustota železniční sítě v JAR se pohybuje kolem 16 km železnic na 1000 km², zatímco ve zbytku Afriky to je 1 až 6 km. Při porovnání hustoty sítě k počtu obyvatelstva se s největší hustotou železniční sítě setkáváme v případě Gabonu (520 km), následuje Botswana (494 km) a JAR (460 km) (Gwilliam 2011: 86).

⁴⁷ V případě JAR se také setkáváme s rostoucím podílem nízkonákladových dopravců, kam patří především společnost Kulula Airlines, jež je ve vlastnictví Comair. Ten získal licenci od British Airways provozovat nízkonákladové lety v rámci JAR.

Z krátkého představení transportních systémů v jižní Africe vyplývá, že region je významným dopravním centrem v celé subsaharské Africe a má předpoklady k dalšímu rozvoji. Fakt, že zde v porovnání s jinými regiony existuje síť pozemních komunikací, zvyšuje možnost realizace projektů ležících v jejich těsné blízkosti. Zvláštní primát zaujímá především JAR, ve které se nalézá nejvytíženější letiště celé subsaharské Afriky a z/do které směřuje naprostá většina pozemních tras vedoucích směrem do vnitrozemí regionu.

2.4 Mikroregionální úroveň integrace – od správy toků k budování rozvojových koridorů

Z hlediska úrovně integrace představuje mikroregionální spolupráce nejnižší stupeň, který i vzhledem k významu, jemuž se mu dostává v souvislosti s NEPAD, neustále posiluje. Mikroregionální formální spolupráce má v případě Afriky své kořeny již v 60. a 70. letech 20. století, kdy se pozornost soustředila na správu vodních toků a na ně navazující infrastrukturu. Zájem o tento typ spolupráce měl své logické opodstatnění, neboť v důsledku dekolonizace ztratila řada nově nezávislých států přístup k vodním zdrojům, jež z hlediska jejich přežití byly fakticky nenahraditelné.

Především z historických důvodů⁴⁸ se vodní plochy některých velkých afrických jezer a řek ocitly mimo dosah států, které na jejich existenci byly životně závislé, a měly proto zájem o vytvoření spolupráce zajišťující jim přístup a správu těchto zdrojů. Za nejstarší proto můžeme považovat *Komisi pánve jezera Čad* (Lake Chad Basin Project/1964), *Organizaci povodí řeky Niger* (Niger Basin Authority/1964), *Organizaci povodí řeky Senegal* (Organisation pour la mise en valeur du fleuve Sénégal/1972) či *Unii řeky Mano* (Mano River Union/1973).

V dnešní době je nejkompexnější organizací *Iniciativa povodí Nilu* (Nile Basin Initiative/1999), nicméně stále platí, že bez ohledu na výborné

⁴⁸ Máme na mysli dekolonizaci a vznik nových států, jejichž politické hranice se nekryly s historickými hranicemi jednotlivých oblastí.

předpoklady zůstává říční doprava nerozvinutá a omezena na několik málo velkých toků (především Nil, Kongo, Zambezi, Niger, Senegal, v případě jezer se jedná o jezero Viktoria, Malawi a Tanganika) (Rangeley – Thiam – Andersen – Lyle 1994: 7–10; Okello 2010: 15). Výsostnému postavení se nejen v rámci jižní Afriky těší již zmíněný *Vodní projekt lesotské vysočiny* (Lesotho Highlands Water Project), který se díky vybudování přehrady Katse a velmi složitému systému kanálů přivádějících vodu do vnitrozemí JAR, stal největším transportním projektem v dějinách celé Afriky (Senghor et al. 2009: 62). Navzdory projektům povodí Nilu a vybudování lesotské přehrady Katse se však společná správa vodních toků těší jen omezeným úspěchům.

Ani relativní neúspěchy na poli spolupráce v oblasti vodních zdrojů však nezabránilo rozvoji mikroregionálních formálních projektů, na něž se stočila pozornost v souvislosti s nástupem nové vlny regionalismu na počátku 90. let 20. století a na to reagující vznik AU resp. NEPAD. Právě NEPAD začlenil podporu mikroregionálních projektů (nejen těch zaměřujících se na vodní toky) do své agendy a učinil z ní jeden ze základních nástrojů dosahování rozvoje. Jednou z přijatých strategií se stal *prostorový rozvojový program*, jehož prostřednictvím mají být podporovány projekty vedoucí k vybudování rozvojových koridorů a dalších prostorových investic. Cílem zmíněného programu je *dosáhnout prostřednictvím zvýšení obchodu a investic rozvoje, přičemž jeho základním nástrojem jsou rozvojové koridory a rozvojové prostorové iniciativy*. Jejich zřizováním mají být postupně naplňovány dílčí cíle NEPAD, které jsou formulovány jako (AAP 2009: 31):

1. zvýšení intraafrického obchodu,
2. podpora regionální integrace a spolupráce,
3. optimalizace využívání infrastrukturních sítí,
4. podpora diverzifikace národních ekonomik,
5. podpora soutěže mezi africkými ekonomikami navzájem a vůči okolnímu světu a

6. podpora zaměstnanosti a z toho plynoucího bohatnutí jednotlivých společností.

Takto formulované cíle NEPAD mají napomoci nastartovat ekonomický růst, jehož má být dosaženo prostřednictvím mikroregionálních projektů zaměřených v první řadě na infrastrukturu a propojování míst s vysokým ekonomickým potenciálem. Pokud takto definovaný přístup k mikroregionalismu vztáhneme na region jižní Afriky, vidíme vhodné předpoklady pro jeho rozmach právě v tomto prostoru, a to z následujících důvodů. V jižní Africe resp. JAR existuje nejhustší a nejkvalitnější infrastrukturní síť, což představuje dobré východisko pro rozvoj intraregionálního obchodu, a to jak v samotné Jihoafrické republice, tak v rámci regionu. Ekonomiky zemí jižní Afriky jsou ve srovnání se státy jiných regionů diverzifikované, což je ojedinělá vlastnost. Současně to, že JAR sehrává roli regionálního hegemona, může pozitivně ovlivnit okolní státy, neboť Jihoafrická republika je schopna finančně, materiálně i z hlediska lidských zdrojů podporovat vybrané projekty a tím posilovat prvek regionální spolupráce. Konečně i podpora zaměstnanosti a bohatnutí společností je integrální součástí politiky Jihoafrické republiky, a to především díky přijetí konceptu *black economic empowerment* (více viz níže), který klade důraz na zvyšování zaměstnanosti místního obyvatelstva.

2.4.1 Charakter rozvojových koridorů a prostorových rozvojových iniciativ dle NEPAD

Přijetí konceptu DC a SDI na půdě NEPAD bylo zásadním způsobem ovlivněno pozitivní zkušeností, vycházející z fungování prvního projektu tohoto typu, kterým se stal *rozvojový koridor Maputo* spojující Jihoafrickou republiku s mosambickým přístavem Maputo. Maputský příklad mikroregionální transhraniční spolupráce vedl NEPAD, jehož aktivity byly a stále jsou výrazně ovlivňovány jihoafrickou politikou, k přijetí konceptu DC a SDI do vlastních rozvojových strategií. Vytvoření zvláštní jednotky mající za

cíl koordinaci aktivit SDI (tzv. SDI unit) a postupné přijímání konkrétních opatření vztahujících se k vybraným projektům bylo jen nutným krokem na cestě k realizaci zamýšlených návrhů (Thomas 2009). Můžeme tedy tvrdit, že záměr vytvořit z budování DC a SDI nástroj k dosahování rozvoje, byl všeobecně inspirován úspěšným příkladem Maputa, který byl zobecněn a následně přenesen do dalších regionů, v nichž existovaly předpoklady pro jejich úspěšnou realizaci. Maputský úspěch dal vzniknout novému rozvojovému nástroji a jeho prosazování skrze NEPAD kopírovalo úspěšnou jihoafrickou zkušenost. Skutečnost, že vznik obecného konceptu prostorových iniciativ je fakticky odrazem konkrétního projektu je třeba brát v potaz zejména v případě, kdy nově navržené projekty selžou.

Cílem DC a SDI má být dosažení ekonomického sjednocení Afriky, ke kterému má dojít skrze „novou africkou industriální revoluci“ (Kuhlmann – Sechler – Guinan 2011: 7). Jejím prostřednictvím pak bude nastartován ekonomický růst a rozvoj, jenž přímo souvisí s rozvinutím infrastrukturní sítě spojující dosud od sebe izolované aktéry. Propojení aktéři budou moci čerpat výhody plynoucí ze vzniku tohoto propojení a vazeb a rozvíjet další spolupráci o poznání jednodušeji nežli bez existence dopravního spojení. První krok nezbytný pro akceptování tohoto rozvojového nástroje spočívá v přijetí tvrzení, že je to právě špatný stav infrastrukturní sítě, který stojí za nedostatečným ekonomickým rozvojem a pouze odstraněním překážek bránících svobodnému pohybu zboží a lidí dojdeme ke zlepšení tohoto stavu.

Ve světle tohoto poznatku lze proto tvrdit, že přijetí konceptu DC a SDI znamená, že k ekonomickému sjednocení Afriky má dojít pomocí infrastrukturních projektů budovaných napříč státy. Ve chvíli, kdy bude vytvořena jejich hustá síť, může ekonomické sjednocování postoupit do další fáze. Oproti předcházejícím panregionálním plánům tak vidíme zjevný rozdíl v přístupu. Zatímco pokusy vedené pod vlivem starého regionalismu vycházely z přesvědčení, že cíle je možné dosáhnout prostřednictvím postupné spolupráce v oblasti konkrétních státních politik, jejich harmonizace a zavádění „velkých“ plánů (například zavedení jednotné měny), nový

regionalismus a tedy i strategie DC a SDI spatřují základ v postupném funkcionálním sjednocování. Teprve budou-li dílčí funkcionální projekty úspěšné, může sjednocování kontinentu postoupit do další fáze.

Rozvojové koridory a prostorové iniciativy nelze zúžit výhradně na budování infrastruktury, byť se tento aspekt jeví na první pohled jako nejvýraznější v celém přístupu. Stavba silnic, železnic, přístavů a letišť je prvním a nejviditelnějším projevem prostorových iniciativ, nicméně zdaleka ne jediným. Vytváření přenosové sítě by bylo samo o sobě bezobsažné, kdyby koncept nezdůrazňoval význam a nutnost participace především místních komunit a aktérů, kteří *musí být do projektů nejen zapojeni, ale především z nich musí profitovat*. DC a SDI nemají mít pouze krátkodobé účinky v podobě vzniku nových pracovních příležitostí a z toho plynoucího rychlého zlepšení životního standardu v místě realizace projektu, nýbrž mají mít dlouhodobý efekt, projevující se ustanovením nových komplexních vazeb mezi doposud oddělenými aktéry (Kuhlmann – Sechler – Guinan 2011: 7).

Vedle státu, jenž nadále zůstává důležitým hybatelem a iniciátorem projektů, vytvářejí mikroregionální projekty prostor pro zapojení soukromých investorů, malých a středních podniků a místních komunit. Tím dochází k propojení konceptu s nestátními aktéry, kteří – ač se mohou lišit v důvodech, proč do projektů vstupují – sledují podobný cíl, a sice vytvoření rentabilních a dlouhodobě udržitelných projektů.

Mezi podmínky nutné k tomu, aby strategie DC a SDI mohla být uplatněna, patří (zpracováno dle UNCTAD 2004):

1. sociopolitická stabilita v místě realizace projektu,
2. nevyužitý ekonomický potenciál, který může být prostřednictvím projektu vhodně stimulován,
3. identifikace sítě infrastrukturních a ekonomických projektů, jež mají být vzájemně propojené a na sebe navázané,
4. identifikace klíčových investičních příležitostí, fungujících jako „motor“ celého projektu,

5. předložení vybraných investičních příležitostí k posouzení potenciálním investorům a
6. vybudování vhodného institucionálního zázemí zahrnujícího dostatečné (nikoliv však nadbytečné) administrativní kapacity pro řízení.

Schématické znázornění ideálně navrženého DC/SDI ukazují obrázky č. 3 a 4 přílohy.

Klíčovou roli při vytipování a následné realizaci projektu sehrávají především body tři až šest, neboť výběr konkrétních investičních příležitostí a řízení projektů spadá do kompetencí jednotlivých vlád. Špatný výběr projektu či neexistence platformy koordinující jeho správu představují významné překážky bránící úspěšné realizaci prostorové iniciativy. V této souvislosti je třeba zmínit existenci tzv. anchor projektů⁴⁹, které představují nejvýznamnější projekty s největším potenciálem. Vytipování těchto projektů je úkolem vlády, která musí rozhodnout o tom, na který projekt bude soustředěna pozornost a který naopak bude upozaděn. Platí, že anchor projekt může mít podobu jednoho konkrétního projektu (například továrna), soustavy projektů (přístav a vše realizované v rámci jeho hranic) či průmyslové zóny. *Vzhledem k tomu, že anchor projekty jsou považovány za stěžejní, bude v další analýze věnována pozornost právě jim, a to přestože je pravdou, že anchor projekty jsou nejdůležitějšími nikoliv však jedinými projekty realizovanými v rámci prostorové iniciativy.* Je nutné zdůraznit, že všechny anchor projekty měly být navrženy jako projekty vycházející z partnerství mezi veřejným a soukromým sektorem (Adams – Cousins – Manona 1999: 21).

V zásadě je možné rozlišit dva typy mikroregionálních formálních projektů. Za prvé ty, které jsou realizovány na území více států, mají *transhraniční charakter* a jejich existence má dopad na život ve více jak jednom státě. Vedle nich lze zaznamenat projekty, které sice odpovídají povaze DC a SDI,

⁴⁹ Vzhledem k absenci česky zažitého překladu je v práci využíván původní anglický název *anchor* doplněný o český termín *projekt*.

nicméně jejich *charakter je vnitrostátní*. To však neznamená, že by nemohly ovlivnit situaci v okolních zemích, neboť jejich samotná existence může stimulovat zájem o budování podobných projektů právě v sousedních státech. Současně platí, že vnitrostátní projekt může být součástí většího transhraničního projektu. Vzhledem k tomu, že v práci využívaný nový regionalismus je schopen uvažovat o integraci bez ohledu na hranice státu a řada projektů svým charakterem propojuje vnitrostátní a transhraniční dimenzi, není třeba vnímat naznačené dělení dogmaticky a přísně rozlišovat, jaké povahy je konkrétní projekt.

Zásadní pro udržitelnost představeného přístupu je, aby veškeré aktivity směřovaly k lokálním aktérům a přispěly k nastartování lokálního ekonomického rozvoje. Hovoříme tak o *strategii LED (LED-strategy)*⁵⁰, která je považována za základní prvek strategických plánů založených na mikroregionálním rozvoji. Strategie LED vychází z partnerství mezi komunitami, vládou a soukromými investory na všech úrovních a v ideálním případě by měla projít pětifázovým cyklem, zohledňujícím lokální specifika (World Bank 2012a).

2.4.2 Příklady rozvojových koridorů a prostorových rozvojových iniciativ v prostoru jižní Afriky

V současné době se s rozvojovými iniciativami můžeme setkat prakticky v celé Africe, nicméně regionem s jejich největším počtem stále zůstává jižní Afrika.⁵¹ Samotný rozvoj DC a SDI v tomto prostoru úzce souvisí se

⁵⁰ Poprvé se se strategií LED setkáváme ve Velké Británii, USA a Německu. V prvních dvou případech se jednalo o koncept, který měl napomoci s renovací chudinských čtvrtí ve velkých městech, následně byl model aplikován v Jižní Koreji, kde se osvědčil. Právě jihokorejská zkušenost přesvědčila například Světovou banku o přenositelnosti konceptu do JAR (Rogerson 2001a: 921).

⁵¹ Příčiny tohoto stavu lze hledat již v dobách kolonialismu, kdy se region stal velmi populární zejména kvůli svému nesmírnému přírodnímu bohatství. To vedlo především britské obchodníky (například Cecila Rhodese) a cestovatele (Davida Livingstone) k pronikání do nitra regionu a postupnému propojování vnitrozemí s přístavy na pobřeží Atlantiku, resp. Indického oceánu (Kapské Město, Durban /Port Natal/, Maputo) či dále na sever směrem k východoafrickým državám Britů. O tom, že regionu je vlastní spolupráce a integrační procesy zde probíhají dlouhodobě, svědčí založení Jihoafrické celní unie v roce 1910 sdružující JAR (tehdy Jihoafrickou unii), Lesotho, Svazijsko a Botswanu (tehdy Bečuánsko). Fakticky pátým zúčastněným státem byla Namibie (tehdy německá Jihozápadní Afrika), která až do počátku 90. let byla připojena k JAR v podobě páté provincie. Vedle SACU a v textu zmiňovaného SADC participuje řada států také na aktivitách COMESA a projektu

zahraničně-politickým aktivismem JAR po roce 1994 uplatňovaným především vůči státům sdruženým v rámci SADC.⁵² Poté, co padl apartheidní režim a JAR bylo umožněno participovat na chodu tohoto regionálního uskupení⁵³, se na činnosti SADC začal výrazně projevovat vliv JAR, což lze názorně dokumentovat na příkladu regionální integrace a prosazení konceptu prostorových iniciativ do strategických dokumentů SADC. Koncept prostorových iniciativ byl v SADC ovlivněn nástupem africké renesance, která se v tomto případě projevovala zdůrazňováním oblastí posílení autority regionálních uskupení (tj. posílit postavení SADC jako celku), podpory přeshraničních prostorových iniciativ a podpory přeshraniční spolupráce (Griggs – Bradley – Schofield 2000: 18).

SADC považuje budování rozvojových koridorů a prostorových iniciativ za jednu ze svých priorit a jeden z nejučinnějších nástrojů dosažení ekonomického rozvoje regionu. Prostřednictvím koncepce nazvané *Regionální strategický rozvojový plán* (RISDP) navržené v roce 2003 pro období následujících 15 let představuje SADC rozvojové koridory jako jeden z ústředních nástrojů k odstranění největších ekonomických rozdílů mezi členskými státy, a zřetelně tak propojuje rozvojovou a ekonomickou dimenzi koridorů a iniciativ (SADC 2012b; Peters-Berries 2010). Vyhlášení RISDP

nazvaném Přeshraniční iniciativa (CBI), zaměřené na zlepšení obchodní výměny v oblasti jižní a východní Afriky a Indického oceánu. CBI vznikla v roce 1992 z iniciativy AfDB, EU, MMF a SB. Na projektu neparticipuje JAR (Chauvin – Gaulier 2002: 12; Dieter – Lamb – Melber 2001: 58).

⁵² Koncept prostorových iniciativ byl v SADC ovlivněn nástupem africké renesance, která se v tomto případě projevovala zdůrazňováním třech oblastí. Jedná se o 1. posílení autority regionálních uskupení (tj. posílit postavení SADC jako celku), 2. podporu přeshraničních prostorových iniciativ a 3. podporu přeshraniční spolupráce (Griggs – Bradley – Schofield 2000: 18).

⁵³ Formování SADC dobře odráží vývoj v regionu a vztah zemí vůči apartheidní JAR. Za historického předchůdce dnešní JAR jsou považovány tzv. frontové státy, které v roce 1975 sjednotil jejich odpor vůči bělošské vládě, o jejíž svržení se společně zasazovaly. Poté, co vyhlásilo roku 1980 nezávislost Zimbabwe a připojilo se k frontovým státům, změnilo uskupení název a transformovalo se v Jihoafrickou rozvojovou koordinační konferenci (SADCC). Na rozdíl od svého předchůdce bylo SADCC méně ofenzivní ve svých politických prohlášeních, a o to více se soustředilo na snižování hospodářské závislosti na JAR. To se zřetelně projevilo v roce 1981 se vznikem Jihoafrické transportní a komunikační komise (SATCC), která budování jednotného transportního systému mezi státy SADCC považovala za prioritu. Jen jednotný dopravní a komunikační systém totiž mohl zajistit alespoň částečné snížení závislosti na jihoafrické ekonomice (více Moss 2010: 13). Zakládajícími státy SADCC byly Angola, Botswana, Lesotho, Malawi, Mosambik, Svazijsko, Tanzanie, Zambie a Zimbabwe, v roce 1990 se k nim připojila Namibie. Poté, co došlo v roce 1994 k pádu jihoafrického režimu, se i tato země připojila k SADCC, které se tímto krokem transformovalo v SADC (Bauer – Taylor 2005: 333). Později k SADC přistoupily další země (DR Kongo, Madagaskar, Mauritius, Seychely), což podle některých oslabilo „jihoafrickou“ dimenzi uskupení (SADC 2012a; Dieter – Lamb – Melber 2001: 6 –64).

reflektuje dvě skutečnosti, bez nichž by jeho aplikace na státy SADC byla problematická. V prvním případě se jedná o již zmíněnou skutečnost, a sice že v rámci SADC existuje nevyužitý ekonomický potenciál, který může být prostřednictvím DC a SDI nastartován. Budování mikroregionálních projektů by však bylo obtížné a vysoce neefektivní, pokud by jejich stoupenci uvažovali o jejich zřizování bez ohledu na stávající infrastrukturní síť. Jinak řečeno, RISDP počítá s renovací stávajících transportních systémů, jejich rozšířením a modernizací, neboť předpokládá, že se nacházejí v místech, kde má jejich existence historické opodstatnění.⁵⁴

Ukázkovým příkladem již realizovaného projektu je Maputo DC (viz dále), který se stal inspirací pro řadu dalších koridorů a iniciativ. Můžeme mezi ně zařadit *Transkalaharský koridor* (TransKalahari Corridor) spojující Atlantik a Indický oceán a procházející skrze území Namibie a Botswany; *koridor Beira* (Beira Corridor) spojující vnitrozemské Zimbabwe a Malawi s mosambickým přístavem Beira a vytvářející tak alternativní spojení k indickooceánským přístavům v JAR; *koridor Nacala* (Nacala Corridor) spojující vnitrozemské Malawi s mosambickým přístavem Nacala; *TAZARA koridor*⁵⁵ (TAZARA corridor) procházející Tanzánií, Zambii a napojující se ve vnitrozemí na *koridor Lobito* (Lobito Corridor), jenž pokračuje skrze Zambii a DR Kongo dále na východ až do angolského přístavu Lobito či *koridor Mtwara* (Mtwara Corridor) napojující vnitrozemí Zambie a Malawi na přístavy v Tanzanii (Griggs – Bradley – Schofield 2000: 19). Z prostorových iniciativ můžeme dále zmínit *SDI údolí řeky Zambezi* (Zambezi Valley SDI) budovanou ve vnitrozemí Zimbabwe, Malawi a Mosambiku; *SDI Pobřeží-Pobřeží* (Coast to Coast SDI) navazující na Transkalaharský koridor; *Gariep SDI* (Gariep SDI) budovaný na hranicích JAR a Namibie či *Centrální koridor* (Central Corridor) a na něj navazující SDI zahrnující území Tanzanie, Rwandy, Burundi a DR

⁵⁴ Oblast, na níž se SADC prostřednictvím RISDP znázorňuje obrázek č. 5.

⁵⁵ Projekt TAZARA sahá do 70. let 20. století a původně se týkal stavby železnice spojující Tanzanii a Zambii, jejíž výstavbu sponzorovala ČLR. Dnešní projekt na něj navazuje a potvrzuje jeden z ústředních principů DC a SDI budovaných v rámci SADC, kterým je zaměření se na renovaci a modernizaci již existujících transportních systémů.

Kongo (více k projektům realizovaným v rámci SADC například Sano – Mizuno 2000 či De Beer 2001).

Jak bylo řečeno výše, koncept DC a SDI přijal za vlastní i NEPAD, a to právě v reakci na zkušenost z jihu Afriky. Představitelé NEPAD rozhodli v roce 2006 o zařazení rozvojových koridorů a prostorových iniciativ mezi nástroje vhodné k dosažení ekonomického rozvoje v jižní Africe. O dva roky později během jednání v rámci desátého zasedání *Afrického fóra partnerství* (African Partnership Forum) v japonském Tokiu z nich zástupci AU, NEPAD a řady rozvojových agentur učinili obecný nástroj, jak nastartovat ekonomický progres v celé Africe. Vzniklý dokument získal označení *Akční plán* (Plan of Action) a vedle již existujících DC a SDI v prostoru jižní a střední Afriky nově navrhnul zaměřit pozornost na regiony severní Afriky (pobřeží Magrebu), západní Afriky (především země Guinejského zálivu) a východní Afriky (Keňa, Uganda, Rwanda, Burundi) (OECD 2008; srovnej tabulku č. 3 přílohy).

2.5 Vznik formálního mikroregionalismu v JAR

Počátky formálních mikroregionálních projektů v JAR spojujeme s koncem vlády apartheidu, prvními nerasovými volbami v roce 1994 a přechodem k demokracii, jenž byl definitivně stvrzen rokem 1996 a přijetím nové ústavy. Tato nová ústava mj. měnila vnitřní strukturu země a proměnila Jihoafrickou republiku ve federaci skládající se z devíti provincií.⁵⁶

⁵⁶ Těmito provinciemi jsou Západní Kapsko, Východní Kapsko, Severní Kapsko, KwaZulu-Natal, Gauteng, Mpumalanga, Svobodný stát, Severozápad a Limpopo (původně Severní provincie). Do přijetí ústavy v roce 1996 se Jihoafrická republika skládala ze čtyř provincií – Kapsko, Natal, Transvaal a Oranžský svobodný stát. V rámci těchto provincií existovaly tzv. domoviny (či bantustany), což byla místa vyhrazená černošskému domorodému obyvatelstvu. Dle oficiálního postoje jihoafrické vlády byly domoviny určeny k rozvoji černošského obyvatelstva. Čtyřem z těchto domovin přiznala jihoafrická vláda úplnou nezávislost, což v praxi znamenalo, že se vzdala zodpovědnosti za jejich vývoj (Ciskei, Transkei, Venda, Bophuthatswana). Jednotlivé domoviny byly navrženy tak, aby reálně byly co možná nejméně životaschopné a jejich přežití plně záviselo na okolním prostředí, tj. Jihoafrické republice. Život v domovinách byl náročný v řadě ohledů, mj. proto, že území domovin často netvořilo kompaktní celek či se nacházelo v místech, kde nebyla úrodná půda. To výrazně snižovalo „životaschopnost“ domovin a přispívalo k tomu, že fungovaly jako zásobárna levné pracovní síly.

Důvodů, proč JAR sáhla k tomuto kroku, je celá řada, nicméně vzhledem k povaze textu je nutné zmínit, že zavedení federalismu bylo výsledkem jednání vedených mezi ANC, Svobodnou stranou Inkatha (IFP) a Národní stranou (NP). Původní záměr ANC prosadit novou a sjednocenou Jihoafrickou republiku předpokládal, že země bude vnitřně silně centralizovaná a moc bude soustředěna v rukou silné vlády, která prostřednictvím vládních nařízení uvede v život potřebná opatření. Jak IFP, tak NP se však spíše klonily k větší míře decentralizace, která by lépe odpovídala charakteru jihoafrické společnosti a která by umožnila větší autonomii regionům, v nichž byli soustředěni jejich příznivci (Kotzé 2009; více k federalizaci Wittenberg 2003). Jednalo se o Západní Kapsko, kde hrála významnou roli bělošská NP, resp. Nová národní strana (NNP) a oblast KwaZulu-Natal, kde naopak dominovala IFP. Odlišné postavení obou provincií se dodnes promítá do výsledků voleb do dolní komory jihoafrického parlamentu, což se následně odráží v (ne)podpoře vládních návrhů a programů (srovnej Election Resources 2009).

Specifika obou těchto provincií se promítají i do způsobu fungování mikroregionálních projektů, které na jejich území vznikají. Aspekt federalizace a jeho vztah k prostorovým iniciativám je podrobněji prozkoumán v další části práce v souvislosti s realizací konkrétních projektů.

Klíčovou postavou udávající směr zahraniční politiky JAR byli v této době Nelson Mandela a jeho viceprezident Thabo Mbeki, kteří společně důsledně hájili již představený koncept africké renesance. V případě JAR se tento koncept zaměřil na pět stěžejních oblastí, a sice podporu kulturní výměny, osvobození afrických žen z područí mužů, mobilizaci mladých lidí, rozšíření a upevnění demokracie a konečně nastartování udržitelného ekonomického rozvoje (Vale – Maseko 1998: 274). JAR se ústy svých čelných politiků přihlásila ke svému „africkému osudu“ a v souladu s přesvědčením, že jako ekonomicky nejvyspělejší a nejbohatší stát černé Afriky má povinnost posunout kontinent jako celek směrem k ekonomickému rozvoji, se postavila do čela celé řady projektů směřujících k nastartování endogenního růstu jak v samotné JAR, tak v rámci regionu tvořeného státy SADC (srovnej výše).

Africká renesance našla svou podobu v podpoře mikroregionálních projektů, jejichž prostřednictvím by měla Jihoafrická republika splatit historické dluhy. Od samého počátku proto návrhy jednotlivých projektů zmiňovaly zapojení místního obyvatelstva, které by mělo ze všech aktivit profitovat. Velké pozornosti se dostává především oblastem s nejvyšší koncentrací domovin, což jsou především dnešní provincie Východní Kapsko, KwaZulu-Natal, Limpopo a Severozápad.

2.5.1 Koncept „státu podporujícího rozvoj“

Vznik formálního jihoafrického mikroregionalismu spojujeme rovněž s prosazením konceptu známého v zahraniční literatuře jako *developmental state*.⁵⁷ Tento koncept, který původně vzniknul ve východní Asii a byl spojován s ekonomickým rozmachem asijských tygrů, vychází z přesvědčení, že pro dosažení ekonomického rozvoje je nezbytný aktivní přístup státu v oblasti makroekonomického plánování (více o konceptu Woo-Cumings ed. 1999). Úspěch asijských zemí inspiroval Jihoafrickou republiku, která se v polovině 90. let v souvislosti s přechodem k demokracii k budování „státu podporujícího rozvoj“ rovněž přihlásila. Mezi jeho ústřední charakteristiky patří zdůrazňování spolupráce mezi státem a soukromými investory, dlouhodobé makroekonomické plánování, podpora proexportní politiky, investice do lidských zdrojů a zapojení rozvojových institucí. Významné je rovněž zaměření na nestátní entity (v tomto případě jsou jimi myšleny rodiny, komunity a malé a střední podniky), kterým má stát zprostředkovávat bohatství plynoucí z ekonomického růstu. Cílem je, aby nestátní entity profitovaly na bohatství díky svému zapojení do jednotlivých programů a nikoliv tím, že stát bude přerozdělovat nabyté prostředky (DBSA 2009; Turok – Ha-joon – Feraz 2011: 30–49). Takto navržený model „státu podporujícího

⁵⁷ Vzhledem k absenci zavedeného českého překladu je v práci využíván opis „stát podporujícího rozvoj“.

rozvoj“ našel odezvu i v postapartheidní Jihoafrické republice, která se k němu rovněž přihlásila.⁵⁸

Důležitým aspektem „státu podporujícího rozvoj“ je zdůrazňování významu regionu a lokálních administrativ, které mají představovat základ pro ekonomický rozkvět celého státu. Ztotožnění ekonomického rozvoje státu s posilováním regionů je trend označovaný jako *nová lokálnost* (new localism) (Rogerson 2009: 132). Podle některých autorů (Turok 2010; Keating 1998) je posilování regionů a soustředění pozornosti na lokální rozvoj průvodním rysem nového regionalismu a úzce souvisí se strategií LED. Navzdory kritice se ke koncepci „státu podporujícího rozvoj“ hlásí Jihoafrická republika až do současnosti a považuje ji za významnou součást všech vládních makroekonomických strategií (Poon 2009: 2). Vidíme tedy, že nový regionalismus nachází svou odezvu ve strategii LED, posilování postavení regionů a snaze Jihoafrické republiky nastartovat udržitelný ekonomický růst.

2.5.2 „Black economic empowerment“

Jednou z klíčových koncepcí ovlivňujících politické uvažování postapartheidní éry a mající bezprostřední dopad na charakter mikroregionální integrace, je fenomén *black economic empowerment* (BEE)⁵⁹, jehož vzestup je třeba chápat v kontextu jevu označovaného jako *indigenizace* (indigenisation).⁶⁰ Nástup BEE přímo souvisí s koncem apartheidu a novou

⁵⁸ Můžeme se setkat s názorem, že není možné budovat „stát podporujícího rozvoj“ a současně usilovat o demokracii. Proto někteří autoři poukazují na to, že Jihoafrické republice se nemůže podařit vytvořit takový typ státu jednoduše proto, že ústřední hodnotou politickou systémem je zdůrazňování demokracie. Jejich odpůrci naopak tvrdí, že oba principy se vzájemně nejen nevylučují, ale naopak se posilují (DBSA 2009: 7–8).

⁵⁹ Do češtiny lze volně přeložit jako *ekonomické posílení černošského segmentu* či *černá ekonomická emancipace*. Byť je v názvu obsaženo slovo *black*, principy BEE mají být uplatňovány vůči všem nebělošským skupinám v JAR, tedy nejen vůči černochům, ale také Asiatům a míšencům. Reálně se však nejvíce dotýká černošského segmentu, který je nejpočetnější a který byl v době apartheidu nejvíce znevýhodněn. Kromě „rasově znevýhodněných osob“ se BEE dotýká také dalších (jinak diskriminovaných osob, a to jsou ženy a handicapované osoby bez ohledu na rasu).

⁶⁰ První vlna indigenizace se objevila po dekolonizaci a souvisela se snahou o návrat nově nezávislých zemí k jejich africkým kořenům a odpoutáním se od koloniálního dědictví. V případě JAR nastal tento proces až po konci apartheidu a souvisel zejména s africkou renesancí. Jihoafrickou indigenizaci je třeba vnímat v kontextu zásad *ubuntu*. Jedná se o koncept africké humanity, vycházející z přesvědčení, že základním stavebním prvkem jihoafrické společnosti je komunita (pospolitost), která

politickou linií prosazovanou ANC hájící tezi, že má-li dojít uvnitř nového „duhového“ národa ke skutečnému smíření a překlenutí historických animozit, je zcela nezbytné posílit nebělošský segment společnosti. Obyvatelstvo, které nemohlo v době apartheidu plnohodnotně participovat na politických, ekonomických a sociálních procesech uvnitř JAR, dostalo označení *historicky znevýhodněných skupin* (HDSA) a začalo být „zrovnoprávněováno“ s bílými skupinami prostřednictvím státem podporovaných aktivit. Nejtypičtějším příkladem se stala *pozitivní diskriminace* (Ponte – Roberts – Van Sittert 2007: 934).

Termín *empowerment* zpravidla odkazuje ke snaze zapojit do ekonomického fungování země větší počet černých Jihoafričanů (resp. HDSA), přičemž pro dosažení tohoto záměru je třeba naplnit čtyři základní podmínky (Cousins – Kepe 2004: 44):

1. zvýšit význam a postavení místních komunit, a to prostřednictvím pozemkové reformy (více viz níže),
2. zahrnout komunity do managementu lokálních záležitostí,
3. podpořit činnost malých a středních podniků prostřednictvím strategie LED a
4. umožnit komunitám rovnoprávně participovat na činnosti nově zakládaných podniků a zajistit jim možnost spoluvlastnit některé z nich.

Z výčtu plyne, že jihoafrická strategie posílení historicky znevýhodněných osob je v souladu s obecnými principy mikroregionální integrace. Reflektuje požadavky na zapojení místního obyvatelstva, zdůrazňuje význam malých a středních podniků a zaměřuje se především na dlouhodobý a udržitelný lokální rozvoj.

V první fázi se BEE týkalo především otázek *vlastnictví* (ownership) a tedy toho, aby domorodé nebělošské skupiny získaly lepší přístup k majetku, jehož nabytí bylo v době rasové vlády výrazně omezeno ve prospěch bílých, kteří

pokud bude sdílet společné morální hodnoty, může úspěšně čelit nástrahám globalizace (více o indigenizaci v JAR srovnej Andreasson 2010).

jako jediní mohli z vlastnictví majetku profitovat. Měla být vygenerována „černá ekonomická elita“, která by vytvořila základ pro zbohatnutí širokých vrstev nebělošského obyvatelstva. Druhá etapa BEE měla zahrnout nejen posílení vlastnických práv nebělochů, ale také zrovnoprávnění bílých a nebílých řadových zaměstnanců, a to zejména na těch pracovních pozicích, které byly tradičně obsazovány bílými (Ponte – Roberts – Van Sittert 2007: 934; více Turok – Chang – Feraz 2011: 145–159).

Pro potřeby naplňování BEE byla přijata série dílčích nařízení, majících napomoci s implementací jeho zásad v praxi. K nejdůležitějším patří *National Small Business Act* z roku 1996, zaměřený na existenci malých a středních podniků, jejichž zakládání historicky znevýhodněnými osobami je považováno za jeden z klíčových komponentů strategie BEE. Další v pořadí byly *Employment Equity Act* z roku 1998, který zavázal všechny podniky přijímat nové zaměstnance v souladu se zásadami pozitivní diskriminace a zákon zakládající *National Empoverement Fund* z téhož roku, na jehož základě došlo k vytvoření fondu podporujícího reintegraci historicky znevýhodněných osob (NEF 2012; DTI 2007). Poslední opatření přijaté v roce 2003 a nazvané *Broad-Based Black Economic Empowerment* (BBBEE) vytváří klíčový legislativní rámec pro prosazování dílčích návrhů majících přispět k narovnání historických křivd (DTI 2012a). Ústředním orgánem, jemuž bylo provádění BEE svěřeno, se stalo ministerstvo obchodu a průmyslu (více viz níže). K naplňování BEE měly dopomoci finanční nástroje, které jsou vyjmenovány v BBBEE. Jsou jimi granty a investiční pobídky, státem zprostředkované půjčky, financování projektů, finanční podpora podnikům fungujících na bázi joint venture či zacílené investice (DTI 2012a).

Prostřednictvím BEE měla dojít jihoafrická společnost k rasovému zrovnoprávnění, nicméně jak se postupně ukazuje, celý proces se potýká s množstvím problémů, jejichž existenci otevřeně přiznal v roce 2010 i současný jihoafrický prezident Jacob Zuma (DTI 2012a). Navzdory státem prosazované koncepci začlenit do společnosti všechny skupiny historicky znevýhodněných osob, je výsledkem této politiky vznik málo početné skupiny

velmi bohatých jedinců, kteří nemají zájem o redistribuci prostředků směrem do zbytku společnosti.⁶¹ Toto tvrzení podporují statistiky o počtu velkých podniků vlastněných osobami označovanými jako HDSA. Například v roce 2008 bylo z 200 velkých jihoafrických společností, jejichž akcie byly obchodovány na jihoafrické burze v Johannesburgu, pouze pět z více jak 51 % vlastněno historicky znevýhodněnými osobami (Tangri – Southall 2008: 700).

Ze strachu z možných dopadů zavádění politiky BEE pak řada velkých nadnárodních firem jihoafrického původu (mezi nimi největší světová společnost obchodující s diamanty De Beers či finanční skupina Old Mutual) přenesla své centrum z JAR do některé ze zemí „severu“, aby tak unikly nařízením plynoucím ze zaváděných opatření (velmi nepopulární u těchto firem byla především pozitivní diskriminace) (Ponte – Roberts – Van Sittert 2007: 949; Turok – Chang – Feraz 2011: 166–167). Odchod velkých podniků však vyvolal znepokojení u zahraničních investorů i části vládních představitelů z hrozby opakování zimbabwského scénáře. Ve své podstatě tak překotné zavedení některých opatření souvisejících z BEE působilo spíše kontraproduktivně a jihoafrické hospodářství destabilizovalo (Emkes 2012: 201).

Program BEE je také přirozeně kritizován všemi, kteří jsou díky pozitivní diskriminaci znevýhodněni. To se týká především Asiatů, kteří po dobu apartheidu nebyli plnohodnotnými občany, neboť barva jejich kůže odkazovala na asijský původ a v současnosti nejsou shledáni dostatečně „tmavými“, aby mohli požívat výhod plynoucích z BEE.

Jeden z ústředních nástrojů prosazovaných jihoafrickou vládou v souvislosti s naplněním BEE jsou pozemkové reformy. Samotná pozemková reforma navržená *ministerstvem pro pozemkové záležitosti* (department of land

⁶¹ Mezi rychle zbohatnuvší osoby profitující z BEE patří Patrice Motsepe, Saki Macozoma, Cyril Ramaphosa či Tokyo Sexwale (Emkes 2012: 201). Krátce poté, co se tito podnikatelé zařadili mezi jihoafrickou elitu, se stali symboly úspěchu BEE, nicméně v současnosti spíše převažuje jejich negativní hodnocení. Kritici poukazují především na fakt, že se nepodařilo zajistit, aby z jejich úspěchu profitovala celá společnost, která i nadále zůstává v řadě ohledů významně socioekonomicky rozdělená (Bridge 2012).

affairs)⁶² zahrnovala tři velké oblasti: *redistribuci pozemků*, *restituci pozemků a pronájem půdy*. Program jako takový začal být zaváděn od roku 1995/1996, přičemž jeho primárním cílem bylo prostřednictvím narovnání pozemkového vlastnictví zajistit, aby došlo k co možná největšímu posílení místních komunit (Cousins – Kepe 2004: 45). Pozemková reforma představovala nedílnou součást širších politicko-ekonomických plánů a stala se podstatnou součástí všech projektů mikroregionální integrace, které musely a priori počítat s požadavkem centrální vlády, aby se co možná největšího ekonomického profitu dočkaly lokální komunity.

Jako zásadní překážka bránící úspěšné implementaci pozemkové reformy se ukázala absence samotné definice „komunity“ coby základního stavebního prvku celého programu. Přesnému vymezení toho, kdo vlastně za komunitu může být označován, jaké jsou limity tohoto vymezení a jaký způsob chování se od „uznané komunity“ očekává, nevěnovala jihoafrická vláda dostatečnou pozornost. To se zřetelně projevilo v souvislosti s některými SDI, jejichž zřízení narazilo na odpor ze strany místního obyvatelstva, které však dle oficiálních úřadů mělo právě z projektů nejvíce profitovat (srovnej Kepe 1999 a další část práce). Vidíme tak, podobně jako v případě projektů PPP, řadu nejasností vyplývajících z vágního vymezení ústředních termínů či nejasných mechanismů majících přivést daná opatření v život.

2.5.3 Plán GEAR

V souladu se záměrem nastartovat udržitelný ekonomický rozvoj přijala jihoafrická vláda v roce 1995 makroekonomickou koncepci pojmenovanou *Růst, zaměstnanost a redistribuce* (GEAR), jejíž součástí se stalo budování DC a SDI (GEAR 1996).⁶³ Bezprostředně po vyhlášení GEAR byla zahájena

⁶² V současnosti toto ministerstvo neexistuje a jeho agendu převzalo ministerstvo pro rozvoj venkova a pozemkovou reformu.

⁶³ Kořeny DC a SDI můžeme hledat již v 80. letech 20. století, kdy se tehdy ještě apartheidní vláda zabývala možností tvorby pracovních míst v blízkosti některých jihoafrických měst. Snaha podpořit ekonomický růst, vytvořit pracovní příležitosti a zabránit hrozícímu vylidňování těchto lokalit výrazně inspirovala tvůrce GEAR v polovině 90. let. V rámci regionálního průmyslového rozvojového programu pak byly diskutovány strategie, jak docílit vytvoření nových průmyslových center ležících

implementace programu, o němž tehdejší politické špičky JAR soudily, že je svou povahou srovnatelný s „průmyslovou revolucí“ a jeho prosazení se tudíž stalo nejen deklarovanou prioritou, nýbrž i realizovanou skutečností (Rogerson 2001b: 325). Budování DC a SDI vycházelo z již výše popsaných zásad, které lze stručně shrnout do tří bodů. *Za prvé*, v místě realizace projektu existuje nevyužitý ekonomický potenciál, který je dán specifickými historickými a politickými okolnostmi; *za druhé*, vláda je schopna vhodnými pobídkami a stimuly nastartovat ekonomický růst a konečně *za třetí*, tento růst povede k tvorbě pracovních příležitostí a bohatnutí příslušné lokality, kde je projekt realizován. Vládě tak byla přisouzena role iniciátora, vytipovávajícího vhodné investiční příležitosti a následně vytvářejícího vhodné podmínky pro příchod dalších investorů.

Priority DC a SDI byly programem GEAR shrnuty do čtyř bodů (Luiz 2003: 435; Weeks 1999):

1. podpora udržitelného ekonomického rozvoje, a to především v těch nejméně rozvinutých regionech JAR,
2. vytvoření nových pracovních míst a dlouhodobé snížení nezaměstnanosti,
3. maximální vstřícnost vůči soukromému sektoru a jeho přilákání do země a
4. podpora všech typů ekonomických aktivit vycházejících z partnerství mezi státem a soukromými aktéry.

Pro naplnění vytýčených cílů určila jihoafrická vláda *tři základní strategické linie*, jejichž dodržování by mělo napomoci k úspěšné realizaci navržených DC a SDI. *Prvním* nutným krokem je navázání a postupné prohloubení kooperace mezi státem a nestátními aktéry a vytvoření informačních kanálů, jejichž prostřednictvím jsou sdíleny potřebné údaje o

mimo „tradiční“ regiony, jako byly trojúhelník měst Pretoria–Witwatersrand–Vaal a oblast kolem přístavu Durban (Kleynhans 2007: 7; Kleynhans – Naudé – Van der Merwe 2003: 619).

státem podporovaných projektech, výši jejich investic atd. *Druhým* principem je povinnost centrálních, regionálních i lokálních orgánů podporovat všemi dostupnými prostředky principy PPP a dbát na maximální možné využití možností plynoucích z tohoto konceptu. Proto již v roce 1997 nechala jihoafrická vláda vzniknout tým tvořený odborníky napříč ministerstvy zapojenými do DC a SDI (viz níže) v čele se zástupcem ministerstva financí, který má za úkol dohlížet na respektování principů PPP a jejich rozvíjení v rámci jednotlivých ministerských agend (Manchidi – Merrifield 2001: 418). *Třetím* bodem se stala politická podpora, která by měla doprovázet každý vyhlášený projekt. V optimálním případě by měla být doprovázena mediální kampaní, během níž bude projekt představen. Typickou součástí medializace se stalo pořádání mezinárodních konferencí, během nichž dochází k podrobnému představení příslušného DC či SDI či vytváření internetových stránek propagujících příslušný projekt (Rogerson 2001b: 229).

Ve snaze zapojit soukromé investory do zřizování prostorových iniciativ se odrážely dva faktory. První z nich, který můžeme chápat jako *vnější*, souvisí s proměnou mezinárodního prostředí na přelomu 80. a 90. let a nástupem již zmíněného multilateralismu a liberalismu, který vedl jihoafrickou vládu k akceptování představy, že zapojení nestátních aktérů je žádoucí a vytváří dobrou image postapartheidní JAR. Druhý vliv, *vnitřní*, lze spojovat se samotnou povahou plánu GEAR, který byl ve své fiskální rovině silně restriktivní. To znamenalo, že JAR se jeho prostřednictvím zavázala k přijetí přísných rozpočtových pravidel, které měly zlepšit stav veřejných financí a snížit jejich deficit. Z tohoto důvodu musela jihoafrická vláda hledat vedlejší zdroje financování navrhovaných projektů, neboť bylo zřejmé, že veřejné prostředky nepokryjí náklady spojené s budováním DC a SDI v plné výši (Hall 1999: 8). *V programu GEAR se tudíž zřetelně projevil posun v přístupu k ekonomické politice státu, a to od čistého protekcionismu staré doby vycházející z ochrany národní ekonomiky před okolními vlivy směrem k otevřenosti a liberalizaci.* Neoliberální povaha GEAR našla svou odezvu

v prostorových iniciativách podporovaných jihoafrickou vládou, které reflektují principy neoliberalismu.

Nezastupitelnou roli v programu GEAR a potažmo celém BEE sehrávají střední, malé a mikro podniky, které jsou definovány zákonem z roku 1996. Na jeho základě rozlišuje JAR mezi celkem pěti typy podniků (výčet dle Sanchez 2006: 7):

1. *Přežívající podnik.* Vyznačuje se tím, že generuje příjmy na hranici chudoby (tj. 1 až 2 USD/osoba a den) a zahrnuje zpravidla pouliční prodavače, obchodníky a zemědělce, jejichž produkce pokrývá jen jejich nejnütnější spotřebu. V případě JAR je tato forma aktivity statisticky zahrnuta pod mikro podniky.
2. *Mikro podniky.* Zahrnují ty, kteří provozují nějakou formu ekonomické činnosti, avšak stále nejsou plátcí DPH. Zpravidla se jedná o řidiče minitaxi či poskytovatele drobných služeb pro domácnosti. Maximální počet zaměstnanců takového podniku je pět.
3. *Velmi malé podniky.* Patří mezi ně takové, jež zaměstnávají 10 až 20 lidí a působí v rámci formální ekonomiky.
4. *Malé podniky.* Zaměstnávají do 50 lidí a jsou na rozdíl od velmi malých podniků lépe institucionálně zabezpečeny (vlastní kanceláře, přístup ke kvalitním informacím).
5. *Střední podniky.* Zahrnují firmy se 100 až 200 zaměstnanci.

Význam malých, středních a mikro podniků je zmíněn již v souvislosti s NEPAD, který rovněž považuje jejich zapojení za důležitou součást mikroregionální integrace. V prostředí Jihoafrické republiky nabývají SMME ještě většího významu, a to z toho důvodu, že se rozhodující měrou podílejí na celkovém hospodářství země. V období 1990 až 2000 tvořily firmy spadající do jedné z výše uvedených kategorií 97,5 % všech v JAR registrovaných podniků, zaměstnávaly 55 % všech pracujících a vyplácely 42 % všech mezd. Trend posilování jejich ekonomického významu navíc roste v čase a podíl lidí zaměstnaných v SMME se neustále zvyšuje (Sanchez 2006: 8).

2.5.4 Vnitřní členění rozvojových koridorů a prostorových rozvojových iniciativ a jejich institucionální zajištění

Na celostátní jihoafrické úrovni se klíčovým aktérem zodpovědným za plánování konkrétních DC a SDI stalo *ministerstvo obchodu a průmyslu* (DTI), přičemž v rámci ministerstva bylo ustanoveno *zvláštní projektové ředitelství*, které dostalo projekty na starost. Orgánem koordinujícím mikroregionální projekty se stal *hlavní koordinující výbor SDI* sdružující projektové manažery, vládní úředníky a polostátní subjekty, společně dohadující konkrétní strategie pro daný DC či SDI a formulující principy implementace jednotlivých projektů. Koordinující výbor SDI při provádění jednotlivých kroků reflektuje nejen zájmy a priority DTI, ale také dalších ministerstev, kterých se budování daného DC/SDI nějakým způsobem dotýká (Jourdan 1998: 719).

Pod DTI spadá řada významných agentur specializujících se na dílčí segmenty prostorových iniciativ. K nejvýraznějším patří *Průmyslová rozvojová korporace* (IDC) a *Rozvojová agentura pro malé podniky* (SEDA). Hlavním úkolem IDC je komunikovat s regionálními a lokálními autoritami, sdílet s nimi poznatky v oblasti rozvoje a skrze spolupráci s regionálními rozvojovými korporacemi uvádět v život klíčová opatření.⁶⁴ V případě SEDA je cílem pomáhat s implementací strategií přijatých jihoafrickou vládou vůči malým a středním podnikům, zpřístupňovat jim informace potřebné k rozvinutí podnikatelských aktivit a přispívat k maximálnímu rozvinutí strategie LED (více k hodnocení činnosti obou agentur srovnej Rogerson 2011; SEDA 2012). Významnou roli při výběru projektů a jejich řízení přiznává Jihoafrická republika také polostátním uskupením, kam patří TELKOM, ESCOM, TRANSNET, SPOORNET (DTI 2012c).

⁶⁴ IDC výrazně spolupracuje také s provinciálními investičními agenturami, jež jsou svým charakterem podobné IDC pouze s tím rozdílem, že se svou činností zaměřují na domovskou provincii. Jedná se například o agentury WESGRO (Západní Kapsko), GEDA (Gauteng), FIPA (Svobodný stát) (IDC 2012).

Vedle DTI se do realizace nejvíce zapojují *ministerstvo financí, ministerstvo dopravy, ministerstvo práce, ministerstvo zahraničí, ministerstvo turismu a konečně ministerstvo zemědělství*. Zapojení různých ministerstev reflektuje rozdílnou povahu DC a SDI, přičemž lze zobecnit, že v zásadě se lze setkat s třemi typy projektů (Rogerson 2001b: 328):

1. projekty regionálně-průmyslové povahy,
2. projekty zaměřené na podporu (ekoagro)turistiky, a
3. smíšené projekty kombinující v sobě jak aspekty industriálního rozvoje, tak aspekty zemědělské a turistické.

Zatímco první typ projektů se svým charakterem zaměřuje na oblasti bohaté na nerostné suroviny, které lze vyvážet, či regiony s nmoderní infrastrukturní sítí, jejíž budování zajistí tvorbu nových pracovních příležitostí, ekoagroturistické DC a SDI mají spíše tendenci vznikat tam, kde existují vhodné přírodní podmínky pro tento typ aktivit a které tak mohou přilákat turisty jak z Afriky, tak ze zahraničí. Je třeba dodat, že při vyhlášení strategie GEAR a záměru budovat DC a SDI se zpočátku uvažovalo především o první skupině projektů, a to z toho důvodu, že podstatnou součástí celého programu bylo podpořit průmyslovou výrobu.

V rámci Jihoafrické republiky můžeme rozlišit čtyři „tradiční“ regiony, do nichž se průmyslová výroba soustředila. Jsou jimi provincie Západní Kapsko s aglomerací Kapského Města, provincie Gauteng a především pak trojúhelník Pretoria–Witwatersrand–Vaal, Východní Kapsko, kde se jedná o oblast mezi městy Port Elisabeth a Uitenhage a provincie KwaZulu-Natal s aglomeracemi aglomerace Durban až Pinetown a Richards Bay.

Krátce po vyhlášení GEAR se ukázal potenciál nejen v oblasti čistě průmyslové výroby, ale také v jiných hospodářských sektorech, především pak turismu a zemědělství, resp. jejich kombinaci. *Turismem poháněný ekonomický růst* (tourism-LED development) patří v současné době k intenzivně diskutovaným nástrojům, jak podpořit hospodářský rozvoj

v místech se zajímavým cestovatelským potenciálem. Turistický průmysl, představující jeden z nejrychleji expandujících sektorů, zaměstnává stále více lidí, což v případě JAR sehraává významnou roli a umocňuje zájem o projekty tohoto druhu (srovnej Koch – De Beer – Elliffe et al. 1998 či Rogerson 2002). Prostorové iniciativy zaměřené na rozvoj turismu představují ideální prostor pro kooperaci národních/lokálních a mezinárodních aktérů, neboť vytváří prostor pro aktivity lokálních SMME disponujících znalostní prostředí, jazyka a reálií a velkých zahraničních investorů ochotných poskytnou potřebné finanční prostředky.⁶⁵

V případě Jihoafrické republiky existují objektivní předpoklady pro to, aby turismus představoval významný sektor národního hospodářství. Vedle tradiční turistiky spojené s přírodními krásami, kterými JAR oplývá, je třeba vyzdvihnout fenomén *township turismu a turismu spojeného s objevováním národního kulturního dědictví*. První jmenovaný se objevuje v Jihoafrické republice po roce 1994 a zaměřuje se na zahraniční turisty, kteří chtějí poznat život v okrajových částech města. Většina z těchto lokalit, vyznačujících se řadou sociálně patologických jevů (vysoká míra kriminalita, nezaměstnanost), nabízí návštěvníkům řadu lokálních atrakcí zaměřených na kulturní dědictví místního černošského obyvatelstva.

Rogerson (2004b) v této souvislosti tvrdí, že díky rozmachu township turismu došlo ke změně kulturního dědictví JAR, které bylo tradičně spojováno pouze s bílým segmentem obyvatelstva. Vzestup township turismu a objevování národního kulturního dědictví, které je nově navázáno na nebílé segmenty společnosti lze vnímat jako další z projevů africké renesance a snahu o podpoření místního rozvoje, který bude čerpat z lokálních aktivit (více k tématu Booyens 2010). Význam agroturistických projektů roste ve světle faktu, že zhruba 2/3 venkovského obyvatelstva v JAR jsou považovány za chudé a jednou z mála možností, jak zlepšit jejich postavení, je zapojit je do iniciativ majících za úkol přilákat do jejich regionu turisty. Vzhledem

⁶⁵ V této souvislosti rozlišujeme mezi primárním a sekundárním turistickým průmyslem. Primární zahrnuje velké společnosti často nadnárodního charakteru, sekundární pak malé lokální SMME orientující se především na prodej rukodělných výrobků s lokální tematikou (Rogerson 1998: 930).

k omezeným možnostem jihoafrické vlády poskytovat rurálním regionům veřejné prostředky (v souladu s restriktivním plánem GEAR), pak vstup malých a středních podniků a akceptování principů PPP představuje jednu z možností, jak dosáhnout zlepšení ekonomického stavu příslušné oblasti (Kepe – Ntsebeza – Pithers 2001: 1–2).⁶⁶

Od poloviny 90. let, kdy Jihoafrická republika vyhlásila prostorové iniciativy za strategický rozvojový nástroj a započala s jejich implementací, vzniklo na jejím území velké množství těchto projektů, které jsou jak vnitrostátního, tak mezistátního charakteru. V letech 1996 až 1998 bylo vyhlášeno prvních deset projektů, a to Maputo DC, Phalaborwa SDI, Platinum SDI, investiční iniciativa Západního pobřeží, SDI Rybí řeky, SDI Divokého pobřeží, SDI zátoky Richards, uzly Durban a Pietermaritzburg, SDI Lubombo a konečně SEZ Gauteng (Jourdan 1998: 717; srovnej obrázek č. 6 přílohy).

Vzhledem k federální struktuře JAR se do provádění DC a SDI zapojují vedle centrálních ministerstev také provinciální/regionální a lokální samosprávy.⁶⁷ Na úrovni provincií utváří základní prováděcí rámec *provinciální plány/strategie pro růst a rozvoj*, které jsou navrhovány na deset let (aktuálně fungují dle plánovacího období 2004 až 2014) a reflektují místní specifika a potřeby. Zapojení nižších úrovní (tj. provinciální a lokální) odráží obecný požadavek na projekty mikroregionální integrace, a sice uplatňování strategie LED. V této souvislosti je třeba zdůraznit, že jihoafrická vláda si význam nižších správních úrovní uvědomila poměrně brzy poté, co program GEAR a záměr budovat mikroregionální projekty uvědomila a od roku 2000 se rozhodla do značné míry přenést jejich budování na bedra provincií (DBSA 2000: 2). I po tomto kroku však jihoafrická centrální vláda deklarovala svůj

⁶⁶ V souvislosti s turistikou se velké oblíbenosti těší *přeshraniční oblasti pro ochranu přírody* (TFCA), jež sdílejí řadu společných charakteristik s prostorovými iniciativami, avšak jsou zřizovány za účelem ochrany vybraného ekosystému (Simon 2003: 81–86). V prostoru jižní Afriky se k nim například řadí transhraniční park Kgalagadi (botswansko-jihoafrická hranice), transhraniční oblast Lubombo (jihoafricko-mosambicko-svazijská hranice) či transhraniční park Limpopo (mosambicko-jihoafricko-zimbabwská hranice) (SADC 2012a).

⁶⁷ Provinciální a regionální úroveň jsou v tomto textu používány jako synonyma. Lokální úroveň je definována tzv. municipalitami, u kterých jihoafrická ústava rozlišuje tři typy. V textu je pracováno s municipalitou jako takovou coby lokálním stupněm.

záměr participovat na mikroregionálních projektech a koordinovat některé z vybraných aktivit. Zapojení regionů a municipalit reflektuje tyto skutečnosti:

1. jihoafrická vláda nedisponovala dostatečnými kapacitami k tomu, aby mikroregionální projekty řídila z centra,
2. v souladu s neoliberálním programem GEAR neměla jihoafrická vláda ani zájem řídit bezezbytku celý proces a jako efektivnější vyhodnotila přenést částečně zodpovědnost na bedra nižších administrativních celků, které v rámci federální struktury země představují významné aktéry,
3. zapojení dalších úrovní vládnutí mělo zpružnit celý mechanismus a zohlednit specifika jednotlivých regionů.

Shrnutí důvodů, proč jihoafrická vláda přistoupila na sdílení mikroregionálních projektů s nižšími jednotkami správy, vysvětluje, proč od počátku nového století nastávají významné odlišnosti ve správě jednotlivých iniciativ. To se mj. projevuje v nedostatku vzájemně porovnatelných údajů, neboť zprávy ohledně fungování jednotlivých projektů začaly nově připravovat především provincie a municipality a nikoliv centrální vláda. To do určité míry celý proces budování mikroregionálních projektů znepřehlednilo, za což si vysloužila jihoafrická vláda kritiku.

2.5.5 Průmyslové rozvojové zóny

Doplňkovou aktivitou k DC a SDI se z rozhodnutí jihoafrické vlády v roce 1999 (s účinností od roku 2000) stalo zřizování *průmyslových rozvojových zón* (IDZ), orientovaných na export zboží. Na rozdíl od IDZ budovaných jinde ve světě však jihoafrická vláda nevnímala jejich existenci jako místo, kde by měla být koncentrována levná nekvalifikovaná pracovní síla, nýbrž je navrhla jako centra, do nichž se budou soustředit strategičtí investoři a kde budou vyráběny produkty s vysokou přidanou hodnotou (SARS 2012).

V průmyslových zónách byla koncentrována nejperspektivnější průmyslová odvětví s největším know-how, což z nich během krátké doby učinilo oblíbené místo zahraničních investorů hledajících stabilních investiční prostředí, moderní infrastrukturu, jasná pravidla fungování a kvalifikované zaměstnance. Podmínkou pro vybudování IDZ se stala blízkost leteckého či námořního dopravního uzlu. Vztah mezi DC, SDI a IDZ lze definovat následovně: *IDZ jsou konkrétními, geograficky malými oblastmi ležícími v těsné blízkosti vybraných měst, jednotlivé IDZ jsou vzájemně propojeny rozvojovými koridory, kolem kterých jsou vybudovány prostorově náročnější SDI*. Zatímco v rámci SDI se můžeme setkat s celou škálou ekonomických aktivit, IDZ jsou navrženy primárně pro exportně orientovanou průmyslovou výrobu (Kleynhans – Naudé – Van der Merwe 2003: 621; Tang 2008; DTI 2012b).

V zájmu zintenzivnění a zefektivnění procesu budování průmyslových zón přijala jihoafrická vláda prostřednictvím ministerstva obchodu a průmyslu komplexní strategii obsahující sérii programů, jejichž cílem je přilákat do IDZ co možná největší počet investorů. Klíčovými dokumenty se staly: *Strategický investiční program* (Strategic Investment Programme), *Rozvojový program pro střední podniky* (Small Medium Enterprise Development Programme), *Krizový program rozvoje infrastruktury* (Critical Infrastructure Facilitation Programme) a *Dovednostní vzdělávací program* (Skills Training Programme) (ECDC 2012). Pomocí uvedených programů chce jihoafrická vláda na svém území vybudovat zóny vyznačující se vedle kvalifikované pracovní síly a stabilního ekonomického prostředí především bezprostředním přístupem k důležitým komunikačním trasám, díky nimž není problém vyrobené produkty vyvážet a vstoupit s nimi na globální trh. Oblíbenými nástroji uplatňovanými prostřednictvím představených vládních programů jsou nejrůznější ekonomické stimuly, které mají IDZ ještě více zatraktivnit. K nejoblíbenějším se řadí snižování daní či *budování zvláštních celních zón* (customs secured area), které jsou nedílnou součástí každé IDZ.

Mezi příklady IDZ v rámci JAR můžeme zařadit Coega IDZ a East London IDZ nacházející se ve Východním Kapsku a tvořící součást SDI Rybí zátoky a

dále IDZ Richards Bay ležící v provincii KwaZulu-Natal a spadající pod prostorovou iniciativu téhož názvu. Potenciál je rovněž spojován se Saldanha IDZ budovanou na západním pobřeží či průmyslovou zónou Mafikeng, jež měla ležet v blízkosti botswanských hranic. Zřízení Saldanha IDZ však časově neodpovídá vzniku ostatních IDZ a v souvislosti s jejím ustanovováním v letech 2011 a 2012 se setkáváme s několika specifiky, jež ji odlišují od předchozích příkladů (Luiz 2003; Rogerson 2001c). Obdobně i projekt v Mafikengu narazil na obtíže, díky kterým si zaslouží pozornost a podrobnější analýzu bez ohledu na fakt, že jeho realizace byla během roku 2012 zastavena. Poslední v pořadí je IDZ obklopující johannesburské letiště, jejíž zřízení je třeba vnímat v širším kontextu aktivit v provincii Gauteng (viz obrázek č. 19 přílohy).

2.5.6 Speciální ekonomické zóny jako prostorové rozvojové iniciativy druhé generace

V současné době můžeme pozorovat rostoucí oblibu *SDI druhé generace*, které lze ztotožnit se vznikem *speciálních ekonomických zón (SEZ)*. Jihoafrická vláda se jejich prostřednictvím snaží částečně reagovat na kritiku vůči dosavadním prostorovým iniciativám a průmyslových rozvojovým zónám a nedostatky odstranit právě prostřednictvím inovované strategie SEZ. Budování IDZ bylo například napadáno kvůli tomu, že jejich zakládání bylo omezeno pouze na lokality mající přístup k leteckému uzlu či přístavu, což výrazně snižovalo počet potenciálně vhodných míst a výrazně preferovalo ty regiony, které již přístup k podobnému dopravnímu spojení měly. Fungování prostorových iniciativ první generace, kam řadíme rozvojové koridory, prostorové rozvojové iniciativy a průmyslové rozvojové zóny, byly rovněž vyčítány obtíže s administrativním řízením a nejasné institucionální zázemí, které brzdilo jejich realizaci. To bylo rozmělněno mezi příliš velké množství účastníků a jejich plánování bylo zpravidla projevem ad hoc rozhodnutí, které nemuselo být součástí širší dlouhodobé rozvojové strategie. Jako nedostatek se

rovněž projevila přílišná závislost IDZ na jednom konkrétním průmyslovém sektoru, který v případě krachu mohl ohrozit IDZ jako celek.

Od roku 2007 byl systém prostorových iniciativ vystaven vnitřnímu auditu ze strany DTI, aby v reakci na zjištěné výsledky byly přijaty dvě nové strategické koncepce, a to *Nová cesta růstu* (New Growth Path) a (nový) *Rámec pro průmyslovou politiku* (Industrial Policy Framework). Na jejich základě došlo k celkové revizi prostorových iniciativ směrem ke zpřehlednění jejich administrativního zázemí, lepší koordinaci aktérů zapojených do jejich fungování a zlepšení efektivity vynakládaných prostředků. Na základě rozhodnutí DTI byla SEZ definována jako geograficky jasně vymezená lokalita, na jejímž území platí zvláštní opatření (která mohou mít i charakter právních úprav) odlišná od zbytku území.

Cílem SEZ coby ekonomického nástroje je prostřednictvím investic a rozvoje technologií podpořit masivní hospodářský růst (DTI 2012b: 11). Budování SEZ je komplexní strategií zahrnující celou škálu prostorových iniciativ, mezi něž lze zařadit zakládání svobodných přístavů, bezcelních zón, průmyslových, vědeckých a technologických parků, rozvojové koridory a průmyslové rozvojové zóny. Vznik druhogeneračních mikroregionálních projektů v rámci JAR odráželo světové rozšíření tohoto typu prostorových iniciativ a všeobecný zájem o jejich zavádění především v rozvíjejících se zemích. Mezinárodní zkušenosti z 80. a 90. let ze zemí jako Čína, Filipíny či Kostarika naznačovaly, jaké výhody budování podobných projektů může přinést a zda je pravděpodobné „přelití“ ekonomického úspěchu dílčí SEZ do hospodářství celé země. Na základě pozitivních ohlasů se JAR rozhodla představený model začlenit do národních rozvojových plánů a ve vybraných příkladech jej aplikovat (SEZ 2012).

V současné době je koncept prostorových iniciativ druhé generace aktivně uplatňován pouze v souvislosti se speciální ekonomickou zónou Gauteng, která představuje ukázkový příklad *city regionu*. S fenoménem *city regionu* se setkáváme všude ve světě⁶⁸, přičemž od konce studené války můžeme

⁶⁸ V roce 2001 bylo ve světě více jak 300 *city regionů* (Scott et al. 2001: 1).

zaznamenat jejich nárůst v rozvojových zemích. Rozmach city regionů je třeba spojovat s nástupem nového regionalismu, který počítá s možností ekonomického a politického oslabování státu a centrálních institucí ve prospěch regionů (Scott et al. 2001: 3–6). Při definování city regionů se uplatňuje jedna z ústředních charakteristik nového regionalismu, a sice funkční a nikoliv čistě geografické vymezení regionu. City region tak můžeme chápat jako oblast propojenou hustou infrastrukturní sítí a spojující více jak jeden milion obyvatel. Třetím výrazným rysem je, že prostřednictvím infrastrukturní sítě jsou provázány různé průmyslové sektory, které díky její existenci mohou mezi sebou snáze komunikovat a spolupracovat. Hranice city regionů jsou tudíž vymezeny pomocí „spojovacích indikátorů“, kterými jsou dopravní obslužnost, blízkost významných uzlů, dojezdové vzdálenosti apod. (Van Huyssteen et al. 2009: 177–178). Z výčtu je patrné, že pro vymezení city regionů mají významnou roli infrastrukturní aspekty, což konvenuje jak s pojetím regionu v podání nového regionalismu, tak obecně s formálním mikroregionalismem.

V případě Jihoafrické republiky můžeme za příklady city regionů označit celkem čtyři oblasti. Jedná se o aglomeraci Kapského Města (Západní Kapsko), municipalitu Nelson Mandela Bay v okolí Port Elisabeth (Východní Kapsko), municipalitu eThekweni obklopující Durban (KwaZulu-Natal) a provincii Gauteng, resp. oblast tvořenou městy Johannesburg, Pretoria a municipalitou Ekurhuleni (Van Huyssteen et al. 2009: 178–179; více o specifických jihoafrických city regionů Pillay 2004).

Zařazení SEZ Gauteng mezi analyzované příklady mikroregionálních projektů zohledňuje skutečnost, že daný projekt je první svého druhu v rámci celé JAR a současně, že vytvoření prostorové iniciativy v tomto regionu bylo iniciováno jihoafrickou vládou v souladu s projektem GEAR. Fakt, že od samého počátku hovoříme o SEZ a nikoliv o prostorové iniciativě či průmyslové zóně souvisí s tím, že tento termín je oficiálně jihoafrickými úřady používán, a to bez ohledu na to, že v době iniciování projektu nebylo přesně jasné, co znamená.

2.5.7 Finanční zázemí projektů

Vedle ministerstev a vládních agentur participujících na strategii LED a jejího naplňování skrze zřizování DC a SDI se podílí i další aktéři, z nichž k nejvýznamnějším patří *Rozvojová banka jižní Afriky* (DBSA) či *Asociace lokálních administrativ Jihoafrické republiky* (SALGA), z mezinárodních donorů je třeba zmínit *Světovou banku* či *Evropskou unii*. DBSA považuje za svůj primární cíl podporu socioekonomického rozvoje v zemích jižní Afriky, k jehož akceleraci má dopomoci budování infrastruktury v širokém slova smyslu (tj. nejen fyzické, ale také ekonomické či prostřednictvím posilování sociálních vazeb) (DBSA 2012). V průběhu roku 2001 pak DBSA iniciovala vytvoření *vlastního rozvojového fondu* (DBSA Development Fund), jehož úkolem je nastartovat růst v malých, jasně vymezených lokalitách, které budou profitovat na společně sdílených aktivitách (DBSA 2008: 4). Vidíme tedy, že DBSA považuje zapojení lokálních komunit za klíčový předpoklad udržitelného rozvoje, k němuž mají výrazně pomoci investice do infrastruktury.

Důležitou roli sehrává rovněž SALGA, jejímž posláním je zprostředkovávat lokální zájmy 278 municipalit na centrální úrovni a zejména prostřednictvím spolupráce s jihoafrickým parlamentem⁶⁹ se zapojovat do jednání o charakteru státem prosazovaných strategií a koncepcí. Význam SALGA spočívá především ve dvou oblastech. *Za prvé* její existence by měla přispívat k lepšímu pochopení strategie LED a jejího významu u lokálních autorit, napomáhat s aplikací konkrétních opatření a skrze sdílení zkušeností zefektivnit celý proces a *za druhé* stimulovat lokální rozvoj prostřednictvím podpory sdílení hodnot, vytváření sítí a zlepšení lokálního plánování (Rogerson 2011: 156).

⁶⁹ Zejména se jedná o spolupráci s horní komorou tzv. Národní radou provincií, v níž zasedají zástupci jednotlivých provincií. Horní komora je nevoleným orgánem, o jehož obsazení rozhodují jednotlivé provincie a to v kontextu volebních výsledků.

Jak Světová banka, tak Evropská unie se významným způsobem podílejí na některých projektech realizovaných v Jihoafrické republice a svým dílem tak přispívají k přílivu zahraničního kapitálu, jehož přilákání je jihoafrickou vládou považováno za jeden ze základních předpokladů úspěšného nastartování ekonomického růstu v zemi. V současnosti je realizováno celkem pět projektů, z nich jeden je přímo zaměřen na rozvoj přírodního parku v lokalitě St. Lucia, další pak směřují do oblasti zlepšování investičního prostředí či modernizace elektrické soustavy a posílení jihoafrické energetické bezpečnosti (World Bank 2012b). Evropská unie participuje na projektech ve třech provinciích, kterými jsou KwaZulu-Natal, Limpopo a Východní Kapsko (Rogerson 2011: 156).

3. Analýza jednotlivých projektů

3.1 Maputský rozvojový koridor – vznik a charakter

Maputský rozvojový koridor (MDC) byl prvním projektem svého druhu realizovaným na regionální úrovni a vycházejícím z partnerství mezi JAR a Mosambikem, resp. mezi jihoafrickými provinciemi Gauteng, Mpumalanga a mosambickou provincií Maputo se stejnojmenným přístavem (viz obrázek č. 7 přílohy). Kořeny projektu sahají do roku 1995, kdy tehdejší prezidenti JAR a Mosambiku poprvé diskutovali o možnosti obnovit některé infrastrukturní sítě dříve spojující uvedené regiony. Jednáním v polovině 90. let o ustanovení MDC vyústil proces „přibližování“ obou stran, který byl zahájen o deset let dříve a souvisel s proměnou zahraničně-ekonomické strategie Mosambiku, k níž došlo pod vlivem prezidenta Joaquina Chissana a vládnoucího uskupení FRELIMO.⁷⁰ Navzdory formálně proklamovanému socialismu přijal na sklonku 80. let Mosambik řadu opatření neoliberální povahy, a to jednoduše proto, že věřil, že vůči neoliberalismu proponovanému MMF a SB „není alternativa“ (Taylor 2003: 320; Söderbaum – Taylor 2008b: 37). V ekonomických otázkách se tedy stanoviska Mosambiku přiblížila těm jihoafrickým ještě v době apartheidu a i po jeho pádu pokračoval proces vzájemného sblížení. Poté, co v JAR nastoupil ANC a vyhlásil ve své podstatě neoliberální program GEAR, mohla ekonomická spolupráce vypuknout naplno.

Do navázání spolupráce se rovněž promítla vzájemná ekonomická provázanost, která byla v polovině 90. let zvláště patrná v případě Mosambiku, pro nějž představovala JAR klíčového obchodního partnera. Zatímco stav jihoafrického hospodářství byl pro situaci v Mosambiku zcela zásadní, opačně tento vztah neplatit a JAR své zboží spíše exportovala na evropské trhy (Itálie, Velká Británie, Německo) či do USA. Pro JAR byl Mosambik zajímavý

⁷⁰ *Fronta pro osvobození Mosambiku* (Frente de Libertação de Moçambique) neboli FRELIMO zahájila svou činnost již na počátku 60. let v souvislosti s bojem proti portugalskému kolonialismu. Od poloviny 70. let se stala hlavní politickou silou Mosambiku. Jejím hlavním politickým rivalem byl *Mosambický národní odpor* (Resistência Nacional Moçambicana) neboli RENAMO (Bauer – Taylor 2005: 109–118; více o uskupeních a jejich mocenském boji například Klíma 2010).

především z hlediska investičního potenciálu, což se jasně ukázalo v období 1995 až 1998, kdy se JAR s 1,65 mld. USD stala největším investorem v zemi a nahradila tradiční Portugalsko (srovnej tabulku č. 4). Nejbohatší mosambickou provincií bylo Maputo, na které upírala JAR svou pozornost především v souvislosti se snahou zpřístupnit zdejší průmysl jihoafrických investicím (srovnej Driver – De Barros 2000: 4, 27).

Svůj podíl na iniciování MDC měl také fakt, že od poloviny 70. let, kdy se moci v Mosambiku ujalo FRELIMO, kontinuálně klesal význam přístavu Maputo, což mělo negativní dopad na mosambické hospodářství jako celek. Navzdory tomu, že mosambické přístavy⁷¹ představovaly přirozený dopravní uzel pro jižní část východoafrického pobřeží se spádovou oblastí tvořenou Malawi, Zambií, Zimbabwe, Botswanou a vnitrozemím JAR, trpěly od 70. let klesajícím zájmem. To lze spojovat s izolací Jihoafrické republiky (a do počátku 80. let také Zimbabwe), jejíž ekonomika byla v této době zdaleka nejsilnější. Obnovení spojení mezi jihoafrickým vnitrozemím a mosambickými přístavy v polovině 90. let mělo racionální základ, neboť reflektovalo jak historické vazby, tak skutečnost, že pro Johannesburg a Pretorii představovalo Maputo geograficky nejbližší přístav (vzdálenost z Johannesburgu do Maputa je 636 km, zatímco vzdálenost z Johannesburgu do Durbanu je 777 km; srovnej tabulku č. 5).⁷²

Motivací pro jihoafrickou stranu poskytoval rovněž fakt, že drtivá většina navrhovaného projektu se nacházela na území JAR, což dávalo jistotu, že většina vynaložených prostředků zůstane na území státu. Jednání z roku 1995 mezi JAR a Mosambikem vyústila v následujícím roce v uspořádání oficiální konference za účasti představitelů vlád obou zemí a investorů, jejímž výsledkem bylo vyhlášení Maputského rozvojového koridoru, jehož součástí bylo vytipování stěžejních investičních projektů a vytvoření podmínek pro příchod soukromých investorů. Základní smluvní rámec byl přijat v červenci

⁷¹ V tomto případě máme na mysli nejen analyzované Maputo, ale také přístavy Beira a Nacala ležící v centrální části (Beira) a severní části (Nacala) Mosambiku.

⁷² Více ke snaze JAR rozšiřovat transportní možnosti po přerušení styků s Mosambikem srovnej další části práce nebo Castel-Branco 2002 či více o vztazích mezi Mosambikem a JAR v první polovině 90. let Van Nieuwkerk 1994.

1996, kdy obě strany podepsaly tři dohody týkající se 1. vybudování pozemní komunikace, jejíž využívání bude zpoplatněno mýtem, 2. vzniku *Společnosti (Maputského) koridoru* (MCC) a 3. úmluvy o modernizaci železničního spojení a přístavu Maputo (MCLI 2007a).

Zatímco body 1 a 3 souvisejí s konkrétními projekty, bodem 2 došlo k ustanovení platformy, mající za úkol napomáhat kooperaci mezi státními a soukromými subjekty. Na jejím vzniku a následném fungování participovali JAR, Mosambik a také aktéři ze sousedních států SADC (především Svazijska). Jako zásadní problém se však od samotného založení MCC v roce 1995 jevil fakt, že mezi aktivitami jihoafrické a mosambické strany existovala zřejmá disproporce. Zatímco vláda JAR poskytla jako základní vklad do MCC částku 1,2 mld. USD, která byla určena na podporu projektu, jeho medializaci a přilákání dalších investorů, mosambická vláda viděla svou roli především ve vyjednávání se soukromým sektorem, který měl dle její představy akceptovat MDC za vlastní a bez dalších finančních stimulů z mosambické strany do něj začít autonomně investovat (Roodt 2008: 97).

Výsledkem nestejnomyšlného přístupu k MCC bylo ukončení činnosti na počátku roku 2000 a její nahrazení novou platformou pojmenovanou *Logistická iniciativa koridoru Maputo* (MCLI) v roce 2004. Za jejím vznikem stála skupina osmi soukromých subjektů z JAR, Mosambiku a Svazijska, jejichž společným zájmem bylo:

1. zvýšit míru spolupráce mezi jednotlivými investory a dosáhnout vytýčení společných cílů a
2. vytvořit podmínky pro udržitelnost a rentabilitu projektů.

Můžeme tedy tvrdit, že společným jmenovatelem MCLI se stalo dosažení maximální možné efektivity projektů a že za jejím založením stáli soukromí investoři, kteří reagovali na vakuum vzniklé po roce 2000 a ukončení činnosti MCC.

Výběr MDC jakožto prvního mikroregionálního rozvojového koridoru nebylo náhodné, neboť regiony, skrze něž měl být projekt realizován, naplňovaly základní podmínky formulované jihoafrickou stranou v projektu GEAR. Jednalo se o (MCLI 2012a; Rogerson 2001b: 330):

1. Existenci nevyužitého ekonomického potenciálu. Jen provincie Gauteng vytváří kolem 40 % HDP celé JAR a je zde největší koncentrace průmyslové výroby v celé zemi (například ve městě Rosslyn ležícího u Pretorie je soustředěna automobilová výroba celé JAR).
2. Existenci komunikačních tras, které nebylo třeba budovat od úplného počátku, nýbrž „pouze“ renovovat.
3. Mezi regiony existovaly silné historické vazby a spojení, na které měl Maputský koridor navázat.⁷³

Základní cíle MDC respektovaly principy GEAR a lze je shrnout do čtyř bodů (Mitchell 1998: 758):

1. Rehabilitace dopravní infrastruktury tvořící páteř koridoru, a to za účasti státních i soukromých prostředků.
2. Investování maximální možné částky do celé oblasti projektu.
3. Dosažení maxima pokud jde o tvorbu pracovních míst, ekonomický růst a zlepšování postavení historicky znevýhodněných skupin.

⁷³ Silné historické vazby mezi východní částí dnešní JAR a jihem Mosambiku daly v tomto prostoru vzniknout specifickému mikroregionu, jehož kořeny sahají až do roku 1800. V této době začala oblast dnešní provincie Gauteng v čele s Johannesburgem procházet bouřlivou industrializací související s objevením velkého nerostného bohatství, a to zejména zlata (to se odráží v názvu provincie, neboť „gauteng“ v sesothštině znamená „místo zlata“). Jeho těžba byla podmíněna přílivem levné černošské pracovní síly, pocházející z celého regionu a tedy i Mosambiku. Odhaduje se, že v letech 1908 (tedy krátce před tím, než Jihoafrická unie získala status dominia) až 1975 (tedy v roce vyhlášení nezávislosti Mosambiku) putovalo legálně z Mosambiku do JU/JAR ročně 74 000 až 118 000 dělníků (Taylor 2003: 319). Kontakty mezi oběma zeměmi byly přerušeny v roce 1975 poté, co získal Mosambik nezávislost, což se projevilo nejen na nedostatku pracovních sil v jihoafrických dolech, ale také na prudkém úbytku bílých jihoafrických a portugalských turistů, kteří každoročně trávili prázdniny na plážích jižního Mosambiku (Rogerson 2001b: 336). Lze říci, že MDC v podstatě měl přispět k obnovení historických vazeb existujících dlouhodobě v tomto prostoru přerušovaných až vyhlášením nezávislosti Mosambiku.

4. Zajištění environmentální udržitelnosti projektu prostřednictvím strategií šetrných k životnímu prostředí.

Samotná realizace MDC byla zahájena v roce 1998 po slavnostním podepsání prvního kontraktu na výstavbu silnice spojující města Witbank (ležícího v blízkosti Johannesburgu) s uzlovým Maputem. MDC byl navržen tak, aby spojil vnitrozemskou provincii Gauteng s mosambickým Maputem, nicméně svou existencí ovlivňuje i další dvě jihoafrické provincie, kterými jsou *Mpumalanga* nacházející se mezi Gautengem a Mosambikem a *Limpopo* (dříve Severní provincie) ležící na sever od Mpumalangy při hranicích se Zimbabwe. Vzhledem k tomu, že provincií Gauteng se zabývám podrobněji v souvislosti s jiným projektem, je na tomto místě věnována bližší pozornost provinciím Mpumalanga a Limpopo.

Podobně jako Gauteng zaujímá i Mpumalanga výjimečné postavení v celé JAR, neboť je místem, kde je koncentrována výroba elektrické energie pocházející z uhelných elektráren. To je dáno faktem, že z provincie pochází 76 % z celkové těžby uhlí v JAR, přičemž velká část této produkce je v současnosti dopravována skrze přístav Maputo (MCLI 2012b). Vzhledem k tomu, že provincie Mpumalanga leží mezi Gautengem a Mosambikem, byla od počátku její účast v celém projektu klíčem k jeho neúspěchu. Koridor byl navržen tak, aby co nejvíce provázal nejvýznamnější provinciální města Tanderfont, Secunda a Ermelo, jež jsou klíčovými centry výše zmíněné produkce elektrické energie, a následně je napojil na MDC (viz obrázek č. 13 přílohy). Právě provázání Maputského koridoru resp. páteční komunikace s městy ležícími v jeho blízkosti se stalo i vzhledem k níže popsaným anchor projektům stěžejním cílem. Význam provincie Mpumalanga coby „energetického“ centra oblasti vzrostl navíc v souvislosti s nalezišti ropy při mosambickém pobřeží, resp. budováním ropovodů vedoucích z mosambického Maotize do jihoafrické Secundy. V blízkosti měst Delmas, Witbank a Middelburg je rovněž koncentrována výroba oceli,

těžba vanadu a v neposlední řadě pěstování kukuřice, což projektu dává vedle průmyslového také zemědělský rozměr (MCLI 2012b).

Důležitou roli v rámci jihoafrického hospodářství zaujímá rovněž provincie Limpopo, zejména pak její centrum Phalaborwa, které je střediskem jihoafrického petrochemického průmyslu. Vzhledem k ekonomickému významu provincie, která byla letech 1995 až 2001 nejrychleji rostoucí v rámci celé JAR, došlo v tomto prostoru k rozvinutí svébytné prostorové iniciativy Phalaborwa, která je tak jakýmsi „prodloužením“ MDC směrem na sever. Obdobným prodloužením MDC směrem na jih je Lubombo SDI, která protíná severní část provincie KwaZulu-Natal a směřuje až do Svazijska.

Vzhledem k tomu, že naznačené rozšíření Maputského koridoru o dva severojižní projekty představuje významnou skutečnost, je oběma projektům věnována bližší pozornost dále v textu. Vedle průmyslového potenciálu má provincie Limpopo díky své poloze rovněž strategický význam, neboť region je důležitým transportním uzlem mezi čtyřmi státy – Jihoafrickou republikou, Mosambikem, Botswanou a Zimbabwe. Vzhledem k tomu, že Botswana i Zimbabwe jsou vnitrozemské státy, narůstá význam Limpopo ještě více a trasy směřující skrze toto území mají strategickou polohu i pro ně. Hospodářství Limpopo je podobně jako v případě dvou předcházejících provincií úzce svázáno s těžebním průmyslem a v rámci celé JAR je dokonce na třetí příčce mezi všemi provinciemi. Významný podíl zaujímá především těžba diamantů, zlata, platiny a dalších cenných kovů. Kromě toho Limpopo výrazně profituje z pěstování celé řady zemědělských produktů (především tropického ovoce, kávy, čaje, ořechů a bavlny), jejichž dovoz na jihoafrický, resp. mosambický trh se skrze budovanou infrastrukturu MDC měl výrazně zlepšit.

Vedle potenciálu jihoafrických provincií v oblasti průmyslové výroby je třeba zmínit také (ekoagro)turistické možnosti, které nabízejí především provincie Mpumalanga a Limpopo. To platí s ohledem na skutečnost, že MDC probíhá v těsné blízkosti města Nelspruit, které je společně s městem Phalaborwa vstupní branou do Krugerova národního parku. Vzhledem k tomu,

že se jedná o jednu z nejnavštěvovanějších přírodních rezervací v celé JAR a podobný – byť dosud do značné míry neobjevený potenciál má i mosambické jižní pobřeží – představuje využití MDC pro ekoagroturistické účely velmi důležitý stimul celého Maputského koridoru.

Povahu MDC lze tudíž označit jako *smíšenou*, neboť MDC počítá jak s projekty průmyslového, tak ekoagroturistického typu. Druhý jmenovaný souvisí především s budováním Phalaborwa SDI a Lubombo SDI, které jsou analyzovány níže v textu a jejichž fungování je těsně spjato s MDC (Rogerson 2001b: 328). Současně vidíme, že turismus a jeho využití v souladu se strategií LED bylo od samého počátku integrální součástí Maputského koridoru. To reflektuje všeobecné přesvědčení, že turistický průmysl představuje významný nástroj, jak dosáhnout lokálního rozvoje.

Transhraniční povaha MDC i specifika jednotlivých provincií předurčují, že fungování projektu je úzce navázáno na spolupráci mezi všemi třemi úrovněmi správy, tedy nejen mezi vládami JAR a Mosambiku, ale také mezi provinciálními a lokálními administrativami. Toho si byli od samého počátku vědomi představitelé provincie Mpumalanga, v níž došlo v roce 1996 k ustanovení *Meziministerského technického výboru provincie Mpumalanga*, jehož posláním se stalo vytipovávání vhodných investičních příležitostí. Projekty byly vybírány s ohledem na dvě podmínky. Za prvé musely reflektovat hospodářskou strukturu provincie a směřovat do těch sektorů, v nichž Mpumalanga měla komparativní výhodu a za druhé měly podpořit historicky znevýhodněné osoby v souladu s koncepcí BEE. Výběr projektů byl konzultován také s místními municipalitami (k jednání se připojilo 23 z 26 lokálních autorit), jejichž souhlas a podpora projektu jsou považovány za nutný předpoklad úspěchu všech mikroregionálních projektů (Roodt 2008: 98).

Ustanovení nového koordinačního orgánu sledovalo několik obecných cílů uplatňujících se v souvislosti s mikroregionálními projekty. Za prvé můžeme říci, že jejím prostřednictvím usilovala provincie o vytvoření platformy, která by usnadnila spolupráci s malými a středními podniky. Za druhé po roce 2000,

kdy DTI přenesla velkou část zodpovědnosti za mikroregionální projekty na bedra provincií, začala technická jednotka plnit funkci důležitého koordinačního centra. Konečně za třetí můžeme tvrdit, že ustanovením technického výboru dala provincie Mpumalanga najevo zájem aktivně vstupovat do mikroregionálních projektů a vytvářet příznivé podmínky pro jejich rozvoj.

Ve srovnání s poměrně koncepčním přístupem ze strany JAR, potažmo provincií Mpumalanga a vysokou mírou angažovanosti provinciálních a lokálních struktur, upřednostňoval Mosambik spíše přijímání ad hoc rozhodnutí bez výraznějšího zapojení místních samospráv. Příčinu této skutečnosti můžeme hledat v nesouladu mezi centrální a provinciální/lokální úrovní v Mosambiku, což mělo za následek minimální zapojení nižších úrovní samosprávy a faktickou centralizaci. Zatímco v případě JAR se provinciální a lokální úroveň stává významným iniciátorem dílčích aktivit realizovaných pod hlavičkou MDC, Mosambik se na své straně koridoru zaměřil na centrálně prosazovanou koncepci. Díky tomu se hlavním aktérem stalo *Centrum na podporu investic v Mosambiku* (CPI), které ve spolupráci s jihoafrickým DTI má vytvářet vhodné podmínky pro příchod zahraničních investorů, a to především z JAR, která je považována za stěžejního obchodního partnera (Roodt 2008: 99–100; CPI 2012). Vidíme tedy, že na rozdíl od JAR upřednostnila mosambická strana v prvních letech projektu spolupráci s jihoafrickou vládou a soustředila svou činnost především do oblasti přilákání zahraničních investorů.

3.1.1 Struktura projektu

Infrastrukturní část projektu

Pro naplnění čtyř vytýčených cílů (rehabilitace infrastruktury, investice do projektu, tvorba pracovních míst a z toho plynoucí zlepšení postavení HSDA, environmentální udržitelnost projektu) bylo v první fázi třeba identifikovat primární infrastrukturní síť a zajistit jejich rekonstrukci. Za klíčová dopravní

spojení byly označeny *silnice N4* tvořící pomyslnou osu celého projektu a spojující Witbank a Maputo; *hraniční přechod* Ressamo Garcia/Komatipoort; *modernizace energetické soustavy* přivádějící elektřinu z Mpumalangy do Mosambiku; *přístav Maputo* vyžadující revitalizaci a *tři železniční koridory* spojující Mosambik s JAR, Svazijskem a Zimbabwe (Mitchell 1998: 761; Moss 2010: 33). Tyto aktivity získaly status anchor projektů a investice do nich se v souladu se strategií DC a SDI staly prvořadým zájmem všech zúčastněných.

Renovace silnice N4 mezi Witbankem a Maputem probíhá prostřednictvím *Transafrické koncese* (TRAC), která byla založená v roce 1994 a získala od jihoafrické vlády oprávnění na výstavbu a správu této komunikace. Trasa N4 získala od jihoafrické vlády status „národní“ silnice, což z ní činí projekt prvořadého významu. Celkem více jak 600 km dlouhá N4 byla navržena jako cesta, jejíž použití bylo zpoplatněno, což vedlo k vybudování šesti mýtných stanic v celé délce trasy (viz obrázek č. 9 přílohy). Koncese byla TRAC udělena na 30 let (od roku 1997) a po celou tuto dobu může skupina komunikaci upravovat, rozšiřovat, modernizovat dle vlastního uvážení plně v souladu s konceptem BOT s tím, že pozemky na nichž se cesta nachází, zůstaly i nadále ve vlastnictví států, na které rokem 2027 bude převedena i celá trasa N4 (TRAC 2011). Renovace silnice byla zahájena na území JAR a postupně směřovala směrem na východ k Maputo. To koresponduje s tvrzením, že jihoafrická strana měla vyšší zájem na spolupráci, neboť si uvědomovala, že prostředky vynaložené na projekt zůstanou z větší části na jejím území. Renovace silnice N4 skrze TRAC byla prvním velkým PPP projektem v celém regionu SADC. Důvody, proč obě strany sáhly k tomuto typu spolupráce, byly dány nedobrou ekonomickou situací, v níž se nacházely. Jak Mosambik, tak JAR nedisponovaly dostatečnými prostředky a byly tudíž nuceny akceptovat partnerství se soukromým sektorem jako jedinou možnost, jak dosáhnout kýžené rekonstrukce (Farlam 2005: 9).

Samotný TRAC je vystavěn na partnerství mezi francouzskou společností Bouygues a dvěma jihoafrickými společnostmi – Basil Read a Stocks and Stocks.⁷⁴ Jedná se o příklad PPP projektu navrženého pro období 1997 až 2027. Očekávaná výše celkových investic byla v době iniciování projektu 3 mld. ZAR, přičemž součástí projektu byl závazek TRAC vytvořit na 700 kontraktů s místními dodavateli v celkové výši 210 mil. ZAR (tj. 25 mil. USD). Projekt byl financován z 20 % z vlastních příjmů tří partnerských společností TRAC, jihoafrického dopravního fondu a dalších šesti investorů, zbylých 80 % bylo dofinancováno prostřednictvím úvěru poskytnutého čtyřmi velkými bankovními domy, mezi nimiž byla i Jihoafrická rozvojová banka. Jihoafrická a mosambická vláda pak poskytly TRAC garanci u jednotlivých bank a zaručily se za projekt jako takový (Farlam 2005: 10; Thomas 2009; Senghor et al. 2009: 53).

TRAC, který získal koncesi od jihoafrické a mosambické vlády, se při podpisu smlouvy zavázal, že do projektu prostřednictvím subkontraktů zapojí místní malé a střední podniky zastupující historicky znevýhodněné osoby žijící na obou stranách hranice. Právě vytvoření pracovních příležitostí pro historicky znevýhodněné osoby bylo považováno za jeden z největších přínosů celého projektu. Na základě osmi smluvních dohod uzavřených mezi TRAC a vládami obou států bylo ujednáno, v jaké výši mají lokální SMME na projektech participovat. Na straně JAR byl přijat kompromis, že SMME mají právo prostřednictvím subkontraktů až na (Rogerson 2000: 543–544):

- 20 % z celkové částky určené na návrh projektu a jeho konstrukci,
- 30 % z celkové částky určené na provoz a udržování komunikace během prvních 15 let kontraktu,
- 80 % z celkové částky určené na provoz a udržování komunikace během druhé poloviny kontraktu (tj. 16 až 30 rok realizace).

⁷⁴ TRAC je konsorciem, kterému byla udělena jihoafrickou a mosambickou vládou koncese.

V případě Mosambiku byla dohoda méně striktní a pouze stanovila, že lokální SMME mají právo až na:

- 40 % z celkové částky určené na návrh projektu a jeho konstrukci,
- 50 % z celkové částky určené na provoz a udržování komunikace.

Větší důraz na zapojení HSDA žijících v JAR a záměr jihoafrické vlády zajistit těmto skupinám maximální možný profit je odrazem historického dědictví, které si sebou postapartheidní společnost nesla. Zatímco Mosambik vnímal jejich zapojení jako samozřejmý krok, který však současně nebylo třeba nijak zvláště zdůrazňovat, jihoafrická strana učinila z vyjednávání se soukromým konsorciem TRAC nástroj, jak naplnit záměry jihoafrické vlády vycházející ze snah o naplnění BEE a reintegraci HSDA.

TRAC ve svých zprávách deklaruje, že během fáze výstavby silnice vytvořil na 7 tisíc pracovních příležitostí a po jejím dokončení nadále zaměstnává na 1 tisíc lidí na stálý pracovní poměr a to buď přímo, nebo prostřednictvím subdodavatelů. Během tří let pak TRAC zajistil výcvik v oblasti stavebnictví na 11 500 jednotlivcům (TRAC 2011). V roce 2010 byl zahájen tříletý program zaměřený na zvyšování kvalifikace dělníků zaměstnaných v TRAC, jehož náplní je vedle zlepšování obecných znalostí také rozvoj jejich komunikačních schopností (SANRAL 2010: 50). V souvislosti s aktivitami TRAC je proto třeba vyzdvihnout snahu o naplňování hodnot souvisejících se společenskou zodpovědností firem a rozšiřování pole působnosti do dalších oblastí.

Druhým projektem je *hraniční přechod Ressamo Garcia/Komatipport*, po jehož modernizaci by se z něj měl stát přechod s nepřetržitou otevírací dobou a společnou jihoafricko-mosambickou celnicí umožňující rychlejší přechod hranice nejen pro Jihoafričany, resp. Mosambičany, ale i občany dalších států, a to těch, které mají vízovou povinnost. Renovace přechodu byla svěřena do rukou MCLI. Celková výše předpokládaných investic byla stanovena na 33 mil. USD (Driver – De Barros 2000: 8; MCLI 2012c). Modernizace

hraničního přechodu a rozšíření hraničního režimu byly od samého počátku chápány jako významný komponent silnice N4 protínající jihoafrické a mosambické území. Rozšířené fungování hraničního přechodu, který je z hlediska svého významu důležitý i pro nedaleké Svazijsko (srovnej níže podkapitolu 3.1.2), bylo chápáno jako důležitý prvek celého koridoru, který je svou povahou transhraničním projektem.

V oblasti rozvodu a dodávek elektrické energie se stěžejní stala dvě *vysokonapěťová vedení* budovaná z Duhvy do Maputa, přičemž jejich výstavba byla svěřena prostřednictvím *joint ventures* mosambické společnosti MONTRACO (Thomas 2009; MONTRACO 2007). Součástí se stala rovněž výstavba menší rozvodné stanice na mosambickém území, přičemž dodávky elektrická energie by měly zlepšit kvalitu života nejen v Maputu coby koncovém městě, ale také v příhraničních zemědělských a venkovských oblastech JAR, Mosambiku i Svazijska. Vidíme tedy, že strůjci projektu Maputského koridoru uvažovali nejen v intencích ekonomického rozvoje, ale také v kontextu zlepšování kvality života dotčených oblastí. Současně výstavba nových rozvodných stanic koresponduje se záměrem vybudovat v prostou jižní Afriky jednotnou přenosovou soustavu (srovnej kapitolu 2.3.4).

Jednou z nejsledovanějších aktivit v rámci celého MDC se stala renovace *přístavu Maputo*, která je někdy chybně ztotožňována s projektem jako celkem. Aktivita byla svěřena do rukou *Společnosti rozvoje přístavu Maputo* (MPDC), která je z 51 % vlastněna britskou společností Mersey Docks and Harbour Company, Skanskou ze Švédska a Liscont Operadores de Contentores SA z Portugalska. Zbýlých 49 % je v rukou mosambické společnosti Státní železnice a přístavy (CFM), mosambické vlády, společnosti Grindrod a DP World (SDIP 2003: 10; CFM 2012). MPDC se zavázala k investici v minimální výši 70 mil. USD, přičemž koncese k provozování činnosti ji byla udělena v roce 2003, a to v délce trvání 15 let s možností prodloužení na dalších 15 let. V roce 2010 byla koncese předčasně prodloužena, přičemž v současné době je mezní termín působení MPDC

stanoven na rok 2033 s možností prodloužení o dalších 10 let (Port Maputo 2012).

Poslední renovace se týkají *tří železničních tahů* spojujících Maputo s JAR, Svazijskem a Zimbabwe. Ve směru na JAR se jedná o železnici Ressamo García v délce 78 km, ve směru na Svazijsko jde o trať Goba v délce 63 km a poslední spojení nese název Limpopo a jeho 521 km směřuje směrem na sever k Zimbabwe (Moss 2010: 35). Všechny trasy jsou ve vlastnictví mosambické polostátní společnosti CFM zajišťující správu a dopravu na všech železničních tratích. V souvislosti s MDC a záměrem modernizovat tři železniční tahy vstoupila do hry také jiná polostátní společnost – jihoafrický TRANSNET, resp. konsorcium TRANSNET – která byla v roce 1997 pověřena rekonstrukcí trasy Ressamo García, zatímco zbylé dvě trasy byly svěřeny portugalskému konsorciu Consortia 2000. V případě modernizace železničního spojení můžeme hovořit o uplatnění strategie ROT. I po udělení koncese však nedošlo k samotné realizaci projektu, což bylo potvrzeno v roce 2005 přerušením oboustranných jednání, neboť neexistovala shoda na tom, do jaké míry se bude mosambická strana na projektu podílet a jakým způsobem budou přerozdělovány výnosy z provozu železnice (Driver – De Barros 2000: 6).

Spory ohledně charakteru spolupráce byly později vyřešeny (2006) a TRANSNET zůstal zaangažován do renovace železničního spojení, které v současné době funguje a spojuje Maputo s jihoafrickými vnitrozemskými provinciemi. Dokladem zlepšení původního stavu je fakt, že díky investicím TRANSNET se snížila průměrná doba zpáteční cesty mezi Maputem a jihoafrickými městy Johannesburg a Pretoria z 200 na 90 hodin (Allix 2011; JICA 2010b).

Průmyslová část projektu

Význam modernizace železnice je zvláště patrný v kontextu nákladní dopravy, jejímž uzlovým bodem je město Matola, které má největší průmyslovou zónu v celém Mosambiku a leží nedaleko města Maputo.

Výsostné postavení zaujímá uhelný terminál Matola, jehož prostřednictvím je dováženo a vyváženo jihoafrické uhlí.⁷⁵ Terminál byl od roku 2007 do počátku roku 2012 ve vlastnictví společnosti Grindrod⁷⁶ a prošel právě díky novému vlastníkovi rozsáhlou rekonstrukcí v celkové výši 70 mil. USD. Modernizace byla dokončena v průběhu roku 2011, na jehož konci se podařilo dosáhnout stejného objemu přepravy zboží jako v 60. letech minulého století (tj. 6 mil. tun) (Grindrod 2011). Počátkem roku 2012 přešel 35% podíl na společnost Vitol, která se stala partnerem Grindrodu v celé subsaharské Africe, přičemž jejich společným cílem pro další roky spolupráce je mj. *další rozšíření přístavu Maputo* tak, aby lépe vyhovoval většímu objemu překládky a *zvýšení investic do automobilového terminálu Maputo* (Grindrod 2011).

Další v pořadí je maputský automobilový terminál, který je významným průmyslovým objektem a za jehož existencí stojí dohoda mezi mosambickou vládou a MPDC (na jejímž chodu Grindrod participuje). Díky spolupráci mezi mosambickou vládou a společností Grindrod došlo k vybudování areálu o rozloze bezmála 3,5 hektaru, který byl společnosti Grindrod pronajat na 25 let s možností prodloužení o 10 let. Jedná se o komplex sloužící jako překladiště nově vyrobených a nově dovezených vozidel z/do Gautengu. Záslouhou Grindrodu došlo k vybudování automobilového terminálu s ročním obratem 52 tisíc vozidel, přičemž záměrem je rozšířit tuto kapacitu až na 250 tisíc vozidel za rok (Grindrod 2012).

Vedle uhelného terminálu Matola a automobilového parku Maputo byly rovněž vytipovány další klíčové investice do průmyslu, které mají napomoci k ekonomickému rozvoji a tvorbě pracovních míst v příslušných lokalitách. Za stěžejní byla označena investice do *mosambické hliníkářny (MOZAL)*, kde se hlavními investory staly BHP Billiton, jihoafrická IDC, Mitsubishi Corporation a mosambická vláda. Z hlediska investic se právě největším

⁷⁵ Terminál vznikl v 60. letech a původně sloužil k vývozu svazijské železné rudy s ročním průměrem 6 mil. tun. Během 70. let však využívání terminálu bylo na ústupu, což souviselo s mezinárodní situací v regionu (srovnej tabulku č. 5) a odrazilo se mj. na výrazném zhoršení technického stavu terminálu (MCLI 2012d).

⁷⁶ Společnost Grindrod odkoupila podíl od African Portland Industrial Holdings Ltd., která vedle terminálu v Matole vlastnila obdobný terminál také ve Velrybí zátocce.

projektem stal MOZAL, neboť do něj bylo v první fázi investováno 1,3 mld. USD a následně byla tato suma navýšena až na 2 mld. USD v roce 2003. MOZAL se nachází uvnitř *průmyslového parku Beluluane*, který v současnosti zabírá kolem 700 hektarů⁷⁷ a jenž vzniknul díky spolupráci mezi mosambickou vládou a soukromým subjektem Chiefton Mozambique (vedle něj pak do projektu promlouvají také soukromí investoři z JAR a Austrálie) (Beluzone 2012). V současné době se v průmyslovém parku nachází 23 soukromých podniků fungujících v rámci bezcelní zóny a dalších deset operujících podle standartních obchodních pravidel.

Bezcelní zóna je výrazným komponentem parku a její existence je přímo spjata s 1. povinností jednotlivých podniků vytvářet pracovní příležitosti pro mosambické občany a 2. závazkem, že 70 % zde vyprodukovaného zboží bude určeno na export (Beluzone 2012). Tento závazek se daří naplňovat především z toho důvodu, že v areálu funguje řada továren, které exportují své (především textilní) výrobky do USA. V důsledku ekonomické krize se však MOZAL od roku 2008 potýká s ekonomickými ztrátami (v roce 2008 dosahovaly výše 115 mil. USD) a propouštěním zaměstnanců (JICA 2010b: C-2).

Dále se jedná o projekt *maputských železáren a oceláren* využívajících dodávek nerostných surovin z Phalaborwy. Tento projekt byl původně spojován s investičním gigantem americkou skupinou Enron, která měla na projektu participovat z 50 %, zatímco zbylých 50 % mělo být dofinancováno skupinou investorů z JAR, Švýcarska, Itálie a Rakouska. Realizace projektu, který měl charakter *joint venture*, měla proběhnout v letech 2002 až 2005, nicméně poté, co Enron oznámil na počátku roku 2002 bankrot, došlo k jeho stažení a následnému zastavení projektu (Yager 2009). K obnovení zájmu o projekt železáren došlo v roce 2008, kdy mosambická vláda ohlásila záměr investovat do projektu 1,1 mld. USD (během roku 2008) a tím jej znovu oživit. Důležitým komponentem oživovacího procesu se stalo využití

⁷⁷ Velikost parku postupně roste, neboť ještě v roce 2003 zabíral „pouze“ 600 hektarů (SDIP 2003: 10).

potenciálu plynoucího z bezprostřední blízkosti dvou ropných polí Temane a Pande, velkých zásob kvalitní vody a v neposlední řadě dostatku pracovní síly. Očekávalo se, že projekt přinese na 500 nových pracovních příležitostí (De Beer 2001; SDIP 2003: 10; APA 2008).

Poslední projekt se týkal *investic do průzkumu zásob ropy v oblastech Temane a Pande* a následovnému vybudování produktovodů z Temale/Pande do jihoafrického města Secunda. Do jejich budování je nejvýrazněji zapojena jihoafrická ropná společnost Sasol, která právě v Secundě má svou základnu. Projekt realizovaný na bázi *joint venture* začal fungovat v roce 2004, přičemž na výzkumu a produkci ropy se soukromý Sasol podílí z celkem 70 %, zatímco zbytek je rozdělen mezi ENH (25 %) a IFC (5 %).⁷⁸ Do výstavby produktovodů je Sasol zapojen z 50 %, zatímco dalších 50 % je rovnoměrně rozděleno mezi ENH a jihoafrickou vládu. Podmínkou mosambické vlády před tím, než udělila Sasol právo zapojit se do projektu, bylo zapojení místního obyvatelstva, a to alespoň v rozsahu 15 % všech zaměstnanců podílejících se na projektu. Tohoto cíle se podařilo v roce 2010 dosáhnout, resp. byl překonán, neboť podíl místního obyvatelstva zaměstnaného prostřednictvím Sasol dosáhl 29 %. Rovněž Sasol poskytl na 200 kontraktů místním mosambickým společnostem. Celková výše přímých investic do průzkumu polí a výstavby ropovodu se pohybuje kolem 1,2 mld. USD (Sasol 2010).

Výrazný dopad měly aktivity Sasol také na socioekonomickou situaci v obou zemích, jichž se realizace projektu průzkumu a výstavby ropovodu dotýká. Jak v případě JAR, tak zejména Mosambiku prochází trasa produktovodu zemědělskými oblastmi, pro něž se výstavba tohoto infrastrukturního projektu stala příležitostí, jak zlepšit kvalitu zdejšího života. V době výstavby projektu bylo na jihoafrické straně zaměstnáváno v průměru na 430 osob (v době vrcholu projektu to bylo až 760 dělníků), na mosambické dokonce kolem 1500 osob (v době vrcholu projektu to bylo až 3200 dělníků). Po dokončení ropovodu je nadále společností Sasol přímo zaměstnáváno na

⁷⁸ ENH je ropná společnost, která je ve 100% vlastnictví mosambické vlády (INP 2012).

700 osob, z nich je kolem 70 % mosambické národnosti. Statistiky uvádí, že v době, kdy byl projekt realizován, se podílel na celkovém ekonomickém růstu Mosambiku z 5 až 10 %, přičemž jak mosambická, tak jihoafrická vláda předpokládají, že během následujících 25 let (což je předpokládaná životnost projektu), budou příjmy z výběru daní plynoucích z jeho existence významnou položkou ve státním rozpočtu obou zemí (Sasol 2010).

3.1.2 Dopad projektu na Svazijsko

Vedle dopadu MDC na Mosambik a jihoafrické provincie, především pak Mpumalangu, je třeba věnovat pozornost dopadům projektu na Svazijsko, které leží v jeho bezprostřední blízkosti, nicméně koridor neprochází přímo jeho územím. Svazijsko jako jeden z vnitrozemských států SADC od počátku vzniku projektu v polovině 90. let sledovalo stav, v němž se MDC nacházel a usilovalo o „napojení“ svého území na páteřní trasu N4 procházející v blízkosti severní hranice mezi Svazijskem a JAR. Hlavním cílem bylo dosáhnout ekonomického růstu v málo rozvinutých severních částech země a zlepšit spojení mezi hlavním městem Svazijska Mbabane (resp. obchodním centrem Manzini) a mosambickým přístavem Maputo. V tomto směru se proto Svazijsko zaměřilo na 1. výstavbu silnice spojující severní část území s N4 a 2. spolupráci s JAR a Mosambikem v otázce modernizace společných hraničních přechodů.

Pro naplnění prvního bodu se pozornost zaměřila na modernizaci komunikací MR5 a MR6 spojujících svazijské vnitrozemí s jihoafrickou N4. Hlavním investorem projektu se v roce 2001 stala japonská vládní rozvojová agentura (JICA), která jej označila za jednu ze svých programových priorit. Návrh počítal s tím, že modernizace tras zahrnující zpevnění a výstavbu nových mostů bude trvat od roku 2004 do roku 2007, avšak k reálnému dokončení došlo až v roce 2009. Dvouleté zpoždění bylo japonskou stranou hodnoceno jako neúspěch mající negativní dopad na celkovou efektivitu

projektu, nicméně navzdory tomu byl projekt jako celek hodnocen pozitivně, neboť výrazně přispěl k napojení Svazijska na silnici N4. To se projevilo nárůstem dopravy⁷⁹ a větším využitím přístavu Maputo, který se stal hlavním střediskem svazijského exportu citrusových plodů a cukrové třtiny. Z dotazníkového šetření uskutečněného bezprostředně po realizaci projektu vyplynulo, že zlepšení ekonomického stavu pociťuje i obyvatelstvo regionu. Respondenti uvedli, že díky modernizaci obou tras došlo ke zvýšení ekonomické aktivity (cca 55 % odpovědí) a současně, že vzrostl příjem domácností (cca 54 % odpovědí) (JICA 2010a: 48–49).

Na modernizaci tras MR5 a MR6 bezprostředně navazovala rekonstrukce hraničního přechodu Jeppe's Reef/Matsomo ležícího cca 60 km od N4 a asi 70 km od jednoho z anchor projektů – hraničního přechodu Resanno Garcia/Komatipport. Druhý z přechodů je Lomahasha>Namaacha, který sice nespojuje Svazijsko s N4, ale je klíčovým uzlem mezi Svazijskem a Mosambikem a je tak vstupní branou k přístavu Maputo (MCLI 2012c).

O zahrnutí Svazijska do aktivit souvisejících s MDC měly zájem i Jihoafrická republika a Mosambik, a to především proto, že území Svazijska má z hlediska tranzitní dopravy značný potenciál. O tom svědčí i to, že svazijská železniční síť čítající 301 km je ze 75 % využívána pro tranzitní přepravu zboží v severojižním směru, tj. z oblasti provincií Mpumalanga a Limpopo směrem na jih k Durbanu a Richards Bay (MCLI 2007b).

3.1.3 Hodnocení projektu

Při hodnocení MDC je třeba vzít v potaz jak přímé ekonomické důsledky, tak nepřímé související s proměnou charakteru dotčených oblastí. Klíčovým zdrojem pro analýzu ekonomického vlivu jsou statistiky vážící se k jednotlivým anchor projektům, které zachycují, zda a v jaké míře došlo k proměně jednotlivých ekonomických ukazatelů. Ve sledovaném období od

⁷⁹ Dle statistik JICA poklesla doba cesty mezi uzlovými body silnic MR5 a MR6 v průměru o polovinu (ze 73 na 33 hodin u MR5 a z 64 na 29 hodin u MR6) a současně vzrostl počet dopravních vozidel, které denně obě trasy využijí (ze 763 na 2 057 u MR5 a 459 na 1 366 u MR6) (pozn. v obou případech se jedná porovnání stavů v letech 2000 a 2009) (JICA 2010a).

roku 1995 až 2003 (tj. v první fázi realizace MDC) došlo k následujícím posunům:⁸⁰

1. *Nárůst dopravy měřený počtem přepravených osob na všech infrastrukturních projektech majících status anchor projektů.* U národní silnice N4 byl zaznamenán každoroční nárůst o 6 %, což je nejvíce ze všech sledovaných silnic v regionu SADC. Ještě výraznější nárůst byl zaznamenán na hraničním přechodu Ressamo Garcia/Komatipport, kde meziroční růst dosáhl až 17 %. Podobně i letecká doprava mezi JAR a Mosambikem meziročně rostla v průměru o 9 %. Nárůst mosambické letecké přepravy je v kontextu subsaharské Afriky ojedinělý ve srovnání s jinými zeměmi subsaharské Afriky v rámci sledovaného období (více Dominguez-Torres – Briceño-Garmendia 2011). Tento nárůst souvisel především s vybudováním nového terminálu letiště v Maputu a následně také v přístavním městě Nacala. Výjimku představovala železniční doprava, díky které sice v závěru tisíciletí krátce vrostl objem přepraveného zboží, avšak záhy následoval pokles, který trval až do konce sledovaného období. To souvisí především se spory ohledně renovace železnice, kvůli kterým byla rekonstrukce zpožděna o několik let. Mezi další limity bránící rozvoji nákladní železniční dopravy lze rovněž připojit nedostatek nákladních vagonů a současně jejich nedostatečné využití, popř. kapacitní limity přístavu Maputo, který v daný čas ještě neprošel celkovou rekonstrukcí.⁸¹ Od jara 2003 však začaly být do rekonstrukce přístavu vynakládány značné prostředky, díky nimž byl před koncem roku 2004 přístav Maputo otevřen v nepřetržitém režimu (COBRA 2010: 12). Jako překážku bránící ještě vyššímu nárůstu intenzity pozemní dopravy lze označit především zpoplatnění trasy N4, které zvýšilo náklady oproti jiným regionálním trasám. Přestože projekt byl vystavěn včas a soukromý investiční celek TRAC měl zájem na provozování komunikace v nejkratším možném

⁸⁰ Do hodnocení není zahrnut přístav Maputo, neboť v tomto období neprocházela rekonstrukcí a neexistují tudíž data, která by bylo možné porovnávat.

⁸¹ Můžeme se setkat jak s tím, že v daný moment nedisponují poskytovatelé železniční dopravy dostatkem nákladních vagonů, tak rovněž jejich nedostatečným využitím, kdy vagony jsou naplněny pouze pro jednu trasu cesty a zpět do výchozí stanice se vrací prázdné.

čase, zavedení mýta odradilo část podnikatelů i soukromých cestovatelů od využívání silnice N4.

2. *Makroekonomické dopady MDC projevující se snížením míry nezaměstnanosti, nárůstem příjmu a změnami HDI.* V případě jihoafrické Mpumalangy můžeme říci, že míra nezaměstnanosti úměrně klesala s blízkostí koridoru, tedy, že čím blíže obyvatelé provincie žili u koridoru (či jeho součástí), tím nižší byla míra nezaměstnanosti (srovnej obrázek č. 12 přílohy). Současně je třeba doplnit, že nejvýrazněji se na tomto stavu podílely sektory obchodu a průmyslové výroby, které svým růstem (16 % u obchodu a 4 % u průmyslu) překonaly průměr JAR (12 % u obchodu a pokles u průmyslové výroby o necelé 1 %). Ještě výrazněji se nárůst v obou sektorech projeví při pohledu na lokální úroveň. K municipalitám s nejvyšším nárůstem zaměstnanosti patří Highveld Ridge (s centrem v městě Secunda), Middelburg (s velkou továrnou na výrobu nerezové oceli), Witbank (výchozí bod spojnice N4) a Nelspruit (ležící na jižním okraji Krugerova národního parku). Výrazně se rovněž zvýšila zaměstnanost v sektoru dopravy, kde je patrná souvislost mezi blízkostí koridoru a nárůstem počtu zaměstnaných.

Významný je rovněž nárůst hrubé přidané hodnoty⁸² jak v samotné provincii Mpumalanga, tak v jednotlivých municipalitách. Z obrázku č. 10 přílohy je patrné, že k jejímu největšímu nárůstu došlo v lokalitách ležících v blízkosti koridoru, přičemž největší podíl na tomto stavu mají průmyslová výroba, těžební průmysl a sektor služeb. Municipalitami s nejvyšší hrubou přidanou hodnotou pak byly Highveld Ridge, Middelburg, Witbank a Nelspruit, které několikanásobně převyšovaly ostatní části provincie.

Komplexním, a z hlediska další části analýzy důležitým ukazatelem, je index lidského rozvoje. Z měření HDI v letech 1996 a 2000 vyplývá, že provincie Mpumalanga jako celek byla vždy pod průměrem Jihoafrické republiky, nicméně ve sledovaném období zaznamenala provincie společně s Limpopo a KwaZulu-Natal nejvyšší nárůst HDI. Municipalitami s nejvyšším HDI se staly

⁸² Hrubá přidaná hodnota je definována jako rozdíl mezi hodnotou produkce zboží a služeb a hodnotou spotřeby zboží a služeb.

v roce 2000 Nelspruit, Witbank, Middelburg, Highveld Ridge, Kriel a Witrivier (srovnej obrázek č. 11 přílohy). Z obrázků č. 10 a 12 plyne, že zatímco v případě nezaměstnanosti existuje určitá souvislost mezi vzdáleností od koridoru a nárůstem zaměstnanosti, v případě HDI tomu tak není.

V této souvislosti je však třeba upozornit na jeden z výrazných fenoménů, který ovlivňuje výši HDI potažmo kvalitu života v celém regionu jižní Afriky. Tímto faktorem je vysoký výskyt nemocí a jejich šíření. Zejména se jedná o virus HIV/AIDS a malárii, které zásadním způsobem snižují sledované ukazatele, a to navzdory tomu, že v ekonomických aspektech dochází k progresu. Vzhledem k významu tohoto jevu je mu věnována bližší pozornost závěru práce v souvislosti s kontextualizací poznatků nabytých ve druhé a třetí části práce.

Situace na mosambické straně je složitější, neboť MDC zasahuje jak na území Maputo City, které je jednoznačně největším ekonomickým centrem celého jihu a současně hlavním městem země, tak na území provincií Maputo, Gaza a Inhambane. V roce 2000 se Maputo City společně s provincií Maputo podílely na celkovém HDP země ze 43 %, zatímco zbylé dvě provincie pouze z 9 %. Při porovnání statistických údajů z let 1996 a 2000 dojdeme k závěru, že v rámci provincie Maputo se nejvíce na jejím HDP podílela průmyslová výroba (nárůst ze 12 na 28 %), stavebnictví (z 15 na 22 %), doprava a komunikace (z 9 na 13 %). Prokázání souvislosti mezi MDC a mírou nezaměstnanosti je v případě Mosambiku těžší nežli u JAR, neboť výrazný vliv na podobu mosambického pracovního trhu má existence neformální ekonomiky. Porovnáme-li HDI Mosambiku vůči Maputo City, provincií Maputo a dalším jižním provinciím, dojdeme k závěru, že Maputo City jako jediné místo v celé zemi dosahuje v měření HDI nad hodnotu 0,5, zatímco průměr země je kolem 0,2. Nadprůměrné hodnoty, které však nepřesahují 0,5, dosahují i provincie Maputo a další dvě jižní provincie. Dle odhadů z přelomu tisíciletí se předpokládalo, že trend nárůstu HDI bude pokračovat, přičemž především Maputo City a provincie Maputo měly zaznamenat největší

progres. Tento závěr byl motivován faktem, že jak Maputo City, tak provincie Maputo zaznamenaly v letech 1996 až 2002 nejvyšší průměrnou délku života, nejnižší míru negramotnosti a nejvyšší míru HDP z celého Mosambiku (COBRA 2010: 108–114; Schutte 2005; USIAD 2008).

Z výše uvedených údajů vyplývá, že zhruba po sedmi letech fungování nebyl projekt ještě plně realizován a jeho největšími nedostatky byly: *absence jednotící platformy, jejímž prostřednictvím by docházelo ke koordinaci činnosti zúčastněných aktérů, rozdílný přístup ze strany JAR a Mosambiku, neshody ohledně železniční dopravy a nedokončená modernizace přístavu Maputo*. K výtce směřující k faktické neexistenci společného přístupu vůči MDC doplnili v roce 2003 Söderbaum s Taylorem, že právě tato absence jednotného „vládnutí“ a chybějící kontrolní mechanismy brání tomu, aby na MDC bylo nahlíženo jako na univerzálně platný a přenositelný model. S tím lze jednoznačně souhlasit. Je pravdou, že v období 2000 až 2004, tedy v meziobdobí od zániku MCC po založení MCLI, neexistovala platforma koordinující zájmy zúčastněných aktérů, což mohlo negativně ovlivnit spuštění modernizace železničního koridoru a dokončení rekonstrukce přístavu. Současně platí, že absence jednotného přístupu a rozvinutí jasných mechanismů, podle nichž by koridor fungoval, prakticky znemožňuje zobecnění modelu a jeho přenesení do dalších oblastí. Zmínění autoři jdou ve své kritice z roku 2003 ještě dále a poukazují na fakt, že díky chybějícímu společnému přístupu ke koridoru na něj fakticky *nelze nahlížet jako na projekt rozvojový, nýbrž nás nutí o něm uvažovat jako o projektu investičním*. To je dáno tím, že rozhodující slovo v projektu převzali soukromí investoři fungující často na bázi PPP partnerství. Tím fakticky nahradili vlády JAR a Mosambiku, které jim ale přenechaly příliš velké kompetence (Söderbaum – Taylor 2003b: 42–52). Přenesení plné zodpovědnosti za projekt z úrovně státu na soukromé investory tak chápou autoři jako problém. V duchu uvedeného argumentu lze rovněž doplnit, že podobně problematické může být i přenesení zodpovědnosti za projektové plánování na nižší nežli centrální úroveň po roce 2000, neboť

tímto krokem se omezila schopnost centrální vlády rozhodovat o celkovém směřování projektu.

Hodnocení projektu z roku 2010 je však vstřícnější a ukazuje na progres, který se v problematických oblastech v období 2003 až 2010 odehrál. Příčiny lze hledat především *v pokroku, který nastal uvnitř samotného projektu*. V tomto případě lze vysledovat následující posuny (výčet zpracován dle COBRA 2010: 11–13, JICA 2010a: 5–3; USAID 2008):

1. Vznik platformy MCLI koordinující zájmy zúčastněných aktérů. Z obrázku č. 8 navíc vyplývá, že počet aktérů zahrnutých do MCLI v průběhu let roste, což vypovídá o rostoucím zájmu nestátních aktérů o tento typ spolupráce.

2. Modernizace přístavu Maputo, který před koncem roku 2004 pracoval v nepřetržitém režimu, a to dle zásad mezinárodních bezpečnostních standardů. Objem přepraveného nákladu se pravidelně zvyšoval, což vytvořilo základ pro plány možného dalšího rozšíření přístavu o další terminál (vedle samotného přístavu Maputo a uhelného terminálu Matola) umístěný v Techobanine ležícího 70 km na jih od Maputo City a určeného pro překládku ropy. To reflektuje rostoucí zájem o produkci mosambické ropy z oblastí Temane a Pande a také to, že přiznání koncese na provoz přístavu soukromým investorům je efektivní, neboť tito aktéři mají zájem podporovat další investice v horizontu minimálně dalších 20 let.

3. Zvýšení frekvence dopravy po komunikaci N4, a to v souvislosti se zrušením vízové povinnosti mezi JAR a Mosambikem v roce 2005 a následného otevření hraničního přechodu Ressamo Garcia po 18 hodin denně sedm dní v týdnu v průběhu roku 2010. Od zrušení vízové povinnosti v roce 2005 do roku 2007 vzrostla intenzita přepravy osob o 80 %. Rovněž došlo ke konci roku 2009 k dokončení modernizace trasy Ressano Garcia Railway Line, do níž bylo investováno na 40 mil. USD.

4. Celková výše investic do MDC (stav v roce 2010) dosáhla 5 mld. USD, s plánovými dalšími investicemi v dalších letech (především se jedná o přístav

Maputo). Na základě studie vypracované podle požadavku TRAC v roce 2008 existuje souvislost mezi růstem hrubé přidané hodnoty a blízkostí koridoru a tedy trend nastoupený na počátku tisíciletí (srovnej výše) má trvalý charakter. V případě Mosambiku je navíc třeba doplnit, že ačkoliv se jedná o poměrně chudou zemi, její růst HDP v uplynulých letech patří k nejvyšším v Africe. Provincie Maputo společně s Maputo City navíc patří k regionům podílejícím se nejvíce na tomto růstu. Soukromý sektor přitom investoval do jižního Mosambiku a provincie Mpumalanga do roku 2010 na 5 mld. USD.

V souvislosti s externími vlivy majícími dopad na hodnocení projektu je třeba zmínit pozitivní hodnocení MCLI, kterého se dostalo od NEPAD v roce 2009, jako nejlepšímu transportnímu projektu, jenž dosáhnul excelentních výsledků (COBRA 2010: 12). Japonská mezinárodní rozvojová agentura v roce 2010 vyhodnotila koridory jako klíčový nástroj pro dosažení rozvoje a spojuje jejich existenci s ekonomickým růstem, který region jižní Afriky od roku 2005 zažívá. V souvislosti s ekonomickou krizí pak chápe jejich existenci jako možný prostředek, jak zabránit jejím negativním dopadům, přičemž MDC vyhodnotila jako projekt s nejvyšší prioritou (JICA 2010b).

Vztáhnu-li hodnocení Maputského koridoru k tezí definovaných v úvodu práce a jednotlivým proměnným, je možné předložit následující dílčí závěry.

Z obrázku č. 8 o počtu aktérů zapojených do platformy MCLI vyplývá, že od jejího založení do roku 2008/2009 jejich počet stoupal, přestože počet nových členů vstupujících do platformy v roce 2008/2009 klesl oproti předcházejícím letům. Z hlediska typu aktérů vidíme, že nejvýznamnější projekt MDC silnice N4 byl navržen jako PPP, z čeho plyne, že obě zúčastněné vlády si uvědomují význam soukromých aktérů. Ti jsou díky svým prostředkům schopni realizovat cíle vytyčené oběma státy. Vedle čistě soukromých aktérů hrají důležitou roli také polostátní podniky jako TRANSNET, které se shodně zavazují k tomu zapojovat do realizovaných projektů malé a střední podniky a tím naplňovat zásady BEE. Malé a střední

podniky však nehrají roli iniciátora, nýbrž se zapojují do aktivit, které jsou pro ně připravené velkými soukromými investory a polostátními podniky.

Současně je zřejmé, že ve chvíli, kdy platforma MCLI vznikla a ukončila tak čtyřleté institucionální vakuum od zániku MCC, vrostla aktivita spojená s projektem. Po vzniku platformy došlo k dokončení řady projektů, které byly navrženy bezprostředně po vyhlášení MDC a jejichž realizace vázla. Můžeme proto tvrdit, že vznik institucionální struktury zajišťující kooperaci mezi zúčastněnými aktéry podpořil dynamiku realizace dílčích segmentů MDC. Je třeba doplnit, že budování klíčové trasy N4 vyvolalo zájem o projekt na straně Svazijska, které se pomocí prostředků JICA napojilo na tuto trasu. MDC byl rovněž rozšířen o dva další projekty – Phalaborwa a Lubombo SDI – které sice byly vyhlášeny ve stejné době jako Maputo DC, avšak jejich existence je přímo spojena a ovlivněna MDC (podrobněji viz níže).

Zodpovězení druhé teze je náročnější, neboť údaje o výši ekonomického zisku jsou obtížně dostupné. Na základě uvedených údajů se však lze domnívat, že nestátní aktéři profitují z projektů například tím, že jim je udělena dlouhodobá koncese na provozování a správu komunikace (například trasa N4, železniční trasa Ressamo Garcia, přístav Maputo, automobilový terminál aj.). Skutečnost, že projekty jsou realizovány včas, způsobuje, že aktéři mají zájem o prodloužení smluv/koncesí a investují do dalšího rozvoje projektů (dokládá to například jejich zájem o rozšiřování kapacity přístavu Maputo, nový průzkum ropných nalezišť a na to navázané budování produktovodů). To potvrzuje tezi o závislosti zájmu o integraci v případě, kdy zúčastnění aktéři mají z projektu ekonomický profit.

3.2 Phalaborwa SDI

Prostorová iniciativa Phalaborwa je bezprostředně navázána na MDC, z jehož infrastrukturní sítě SDI těží. Ačkoliv je Phalaborwa SDI považována spíše za samostatný projekt, těžko si lze představit, že by mohla fungovat bez podpory MDC, a proto ji nelze hodnotit odtrženě od tohoto projektu. O jejím

zřízení bylo rozhodnuto v roce 1998 s tím, že původní „výběžek“ MDC směřující z Nelspruitu do Phalaborwy byl z MDC vyňat a transformován do samostatného projektu (Rogerson 2001b: 331; Tzaneem Local Municipality 2007: 20). Záměrem bylo zlepšit přístup do provincie Limpopo, jejíž některé lokality jsou velmi bohaté na nerostné suroviny a současně prostřednictvím Maputského koridoru, resp. přístavu Maputo zabezpečit vývoz těchto surovin na světové trhy. Iniciativa byla původně definována ministerstvem obchodu a průmyslu jako primárně průmyslový projekt, přičemž status anchor projektu získala silnice R40 spojující města Nelspruit a Phalaborwa a pokračující v severním směru až do lokality Tzaneem nacházející se ve vnitrozemí Limpopo. Právě pozemní komunikace R40 později doplněná o modernizaci i dalších dopravních spojení jako železnice a letiště představují osu celého projektu, na který byly postupně „nabaleny“ další aktivity. Prostorová iniciativa je pak vymezena silnicí R40 a oblastí ležící do vzdálenosti 1 km (resp. 20 minut chůze) v obou směrech od cesty (Mbombela 2011/2012: 263).

Hlavní slovo ve vytipování dalších potenciálně zajímavých projektů měla Rozvojová banka jižní Afriky, jejímž prostřednictvím získala prostorová iniciativa komplexní charakter, a to bez ohledu na fakt, že žádný z projektů vyjma R40 nezískal označení anchor projekt. Největšímu zájmu se ze strany DBSA těšily oblasti zemědělství, hutnictví, obchodu a především turismus. Ten je z hlediska svého budoucího potenciálu považován za nejslibnější, a to především díky blízkosti Krugerova národního parku (Tzaneem Local Municipality 2007: 20). V souvislosti s Krugerovým parkem, rozvojem turismu a budováním mikroregionálních projektů v této oblasti je třeba doplnit, že podobně jako v jiných případech (srovnej například Lubombo SDI), i zde byla vedle „klasické“ prvogenerační prostorové iniciativy vytvořena přeshraniční oblast pro ochranu spolupráce. Jedná se o *Transhraniční park Limpopo* zabírající kolem 35 tisíc km² a zahrnující mj. i oblast Krugerova parku. Vedle ochrany přírody byl transhraniční park založen také proto, aby do oblasti přilákal turisty a tím napomohl k rozvoji především

místních chudých zemědělských oblastí (Ehlanzeni District Municipality IDP 2009/2010: 44).

3.2.1 Struktura projektu

Infrastrukturní část

Nejdůležitějším a nejstarším projektem realizovaným v rámci Phalaborwa SDI je pozemní komunikace spojující města Phalaborwa a Nelspruit, která nese označení R40. Na rozdíl od jiných dopravních spojení analyzovaných v tomto textu však tato komunikace nezískala označení „národní“ silnice a ani ji není věnována pozornost jako jiným cestám, které jsou v souladu s konceptem prostorových iniciativ modernizovány. To lze přičíst na vrub především blízkému a o poznání důležitějšímu Maputskému koridoru, který na sebe strhává hlavní zájem. Modernizace spojnice R40 je proto spíše chápána jako doplněk k velkému projektu Maputo.

Hlavní slovo při rekonstrukci silnice má město Nelspruit ležící na území provincie Mpumalanga. To je svou polohou v blízkosti Maputského koridoru prakticky předurčeno k tomu, aby koordinovalo modernizaci většiny tras navazujících na MDC. K tomu skutečně dochází a dílčí zprávy věnující se infrastrukturnímu napojení okolních regionů na Maputský koridor to potvrzují (srovnej Mbombela 2011/2012). Zjištění konkrétních údajů o stavu, v němž se modernizace silnice nachází, je však problematická. Nejedná se totiž o projekt prvořadého významu a dílčí pokroky nejsou nijak zachyceny. Z lokálních rozvojových plánů je patrné, že projekt silnice R40 je provázán s dalšími infrastrukturními uzly směřujícími všemi směry. Oblast kolem R40 je nicméně chápána jako zóna, do které mají být v důsledku zlepšení infrastrukturního spojení přilákáni investoři.

3.2.2 Hodnocení projektu

Hodnocení projektu Phalaborwa je z analyzovaných případů pravděpodobně nejsložitější, neboť zde chybí relevantní statistiky

zachycujících realizaci anchor projektů. To svědčí o malém zájmu o prostorovou iniciativu ze strany jihoafrické vlády i provincie, nikoliv však o malém zájmu o provincii jako takovou. Na rozdíl od většiny jiných případů nedisponuje prostorová iniciativy ani vlastními internetovými stránkami a množství odborných textů věnujících se projektu je velmi nízký. To lze spojovat především s faktem, že iniciativa Plahaborwa byla původně pouze subkoridorem k MDC a až později jí bylo přiznáno svébytné postavení. Posun statusu souvisel především se snahou rozšířit pozitivní dopady mikroregionálních projektů na oblast provincie Limpopo a podpořit místní rozvoj. Konkrétní dopady na dotčené regiony však není možné z veřejně dostupných údajů dohledat. Současně je třeba připomenout informace, které byly uvedeny v souvislosti s MDC, a sice že provincie Limpopo, kde prostorová iniciativa nachází, patří k petrochemickým centrům celé JAR a obrovský potenciál v podobě blízkosti Krugerova národního parku. Rovněž zaznělo, že Limpopo zaznamenalo nejvyšší růst HDI v letech 1995 až 2001, nicméně jak bylo řečeno, je obtížné najít vztah mezi existencí prostorové iniciativy a těmito pozitivními socioekonomickými trendy.

3.3 Lubombo SDI

Podobně jako předcházející příklad je i prostorová iniciativa Lubombo spjata s MDC (viz obrázek č. 14). Na rozdíl od Phalaborwa SDI však zahrnuje území tří států – JAR, Svazijška a Mosambiku a jedná se tudíž o projekt transhraniční povahy. Samotná iniciativa je vymezena třemi body – přístavem Maputo na severu, přírodním parkem Wetlands na jihu a transhraniční přírodní rezervací Songimvelo-Malolotja na svazijsko-jihoafrickém pomezí (Lubombo 2012). Ke vzniku iniciativy pojmenované podle pohoří procházejícím touto částí jižní Afriky a pokrývajícím oblast Maputalandu⁸³ došlo oficiálně v květnu 1998 (se zahájením v roce 1999) s tím, že půjde především o turistický projekt zahrnující také malé množství zemědělských podniků.

⁸³ Maputaland je transhraničním regionem zasahujícím na území jihoafrické provincie KwaZulu-Natal, jižní části Mosambiku a jihovýchodní části Svazijška.

Stěžejním cílem iniciativy se stalo zatraktivnění oblasti především pro zahraniční turisty, z jejichž příchodu by profitovalo místní obyvatelstvo (Jourdan 1998: 722; Koch – De Beer – Elliffe et al. 1998: 811). Za klíčovou oblast spolupráce byl označen přírodní park Greater Saint Lucia Wetlands Park (GSLWP) nesoucí od roku 2009 název iSimangaliso park.⁸⁴ Prostřednictvím trilaterální spolupráce se z něj mělo stát natolik zajímavé místo, aby do něj proudilo stejné množství turistů, jako do největších atrakcí jižní Afriky, jimiž jsou Krugerův národní park (profitující mj. i z existence MDC), Západní Kapsko či Viktoriiny vodopády. Rozhodujícími orgány majícími hlavní zásluhu na formulování Lubombo SDI byly jihoafrické ministerstvo obchodu a průmyslu a ministerstvo pro životní prostředí a turistiku (Altman et al. 2002: 64).

Podobně jako v případech jiných prostorových iniciativ se v první fázi ukázalo jako nezbytné, vybudovat adekvátní infrastrukturní síť, která by zajišťovala pohodlné propojení všech tří zúčastněných států, resp. regionů, jichž se GSLWP dotýká. Za prioritní byly označeny dvě silnice. První z nich označovaná jako *Lubombo Spine Road* spojuje Hluhluwe v provincii KwaZulu-Natal s Maputem a prochází skrze Ponta do Ouro ležící v nejj jižnější části Mosambiku. Výběr této trasy byl ovlivněn záměrem vytvořit z lokalit jezera Sibaya, Kosi Bay, Ponta do Ouro, přírodní rezervace Ndumo, přírodní rezervace Thembe a přehrady Pongolapoort nová centra turistiky v oblasti mosambicko-jihoafrického pohraničí (Koch – De Beer – Elliffe et al. 1998: 811). Pomocí uvedené silnice měla být zpřístupněna doposud nedostatečně infrastrukturně pokrytá oblast severovýchodu provincie KwaZulu-Natal a nejj jižnějšího cípu provincie Maputo v Mosambiku. Výše investic směřujících do modernizace této trasy dosáhla 234 mil. ZAR.

Druhá důležitá silnice směřující z Richards Bay k hranicím Svazijska byla rekonstruována za 211 mil. ZAR. Její výběr byl motivován snahou napojit

⁸⁴ Nový název souvisí s fenoménem přejmenování měst, ulic, čtvrtí i přírodních rezervací, ke kterému dochází v JAR po konci apartheidu, jehož deklarovaným záměrem je odpoutat zemi od koloniálního dědictví a v duchu africké renesance ji navrátit zpět k původním africkým kořenům.

oblast Lubombo na MDC a blízký Krugerův národní park. Dalších cca 200 mil. ZAR bylo poskytnuto na modernizace komunikací druhé a nižší třídy, tedy celková investovaná částka ze strany jihoafrické vlády dosáhla 630 mil. ZAR (Zaloumis 2005: 62; Lubombo 2012).

Vedle modernizace infrastruktury coby nezbytně nutné podmínky pro implementaci jakéhokoliv dalšího projektu, se k dalším prioritám Lubombo SDI připojily (vedle zřízení GSLWP) rovněž:

1. podpora malých podnikatelských aktivit zaměřených především na výrobu a prodej místních rukodělných výrobků,
2. vytvoření společného programu pro prevenci a snížení výskytu malárie v oblasti a
3. zřízení přeshraniční oblasti pro ochranu přírody (TFCA).

Propojení turistického Lubombo SDI s antimalarickým programem bylo od samého počátku významnou součástí celé SDI, což poukazuje na komplexnost prostorové iniciativy, stejně tak jako zřízení TFCA, která je v podstatě environmentálním doplňkem Lubombo SDI. Protokol ustavující TFCA, jenž byl podepsán v roce 2000, se přímo ve svých prioritách přihlásil k ochraně přírody a podpoře ekoturistiky, a to plně v souladu s principy NEPAD odkazujícími k regionální integraci vycházející v tomto případě ze spolupráce v oblasti turismu (Zaloumis 2005: 71). Cílem TFCA coby nástroje k ochraně biodiverzity bylo přilákat do oblasti nové turisty a tím podpořit ekonomický růst místních komunit. Nastartování lokálního rozvoje tak bylo spojnicí všech aktivit, tedy GSLWP, TFCA i antimalarického programu.

Přestože prostorová iniciativy Lubombo byla iniciována již na přelomu let 1998/1999, k vytvoření finančních nástrojů, jejichž prostřednictvím by měly být jednotlivé projekty financovány, došlo až v roce 2001. Vláda JAR ve spolupráci s IDC, DBSA a Khula⁸⁵ představila hlavní způsoby podpory

⁸⁵ Khula je platformou zahrnující klíčové jihoafrické banky, specializované fondy a další finanční instituce a jejím cílem je zprostředkovávat finanční pomoc malým a středním podnikům. Platforma

Lubombo SDI, které měly přilákat soukromý kapitál. Za klíčové nástroje byly označeny (ACF 2001):

1. poskytování investičních grantů,
2. poskytování půjček⁸⁶,
3. fond *National Empowerment Fund* (blíže část 2.5.2),
4. poskytování pobídek a grantů na výcvik nového personálu.

Jejich společným cílem bylo přilákat do projektu soukromé aktéry, a to především SMME, a dále zajistit, aby do projektu byly inkorporovány jak historicky znevýhodněné osoby, tak lidé s nízkou kvalifikací.

3.3.1 Specifický charakter provincie KwaZulu-Natal

Významný dopad na Lubombo SDI měl především v jejich počátcích charakter jihoafrické provincie KwaZulu-Natal, který podobně jako v případě investiční iniciativy Západního pobřeží (srovnej níže) odrážel regionální historická specifika. Klíčovým politickým aktérem majícím dlouhodobě vliv na politické směřování provincie měla Inkatha, jejíž vliv byl patrný jak v době apartheidu, tak po jeho pádu. Fakt, že navzdory přechodu k demokracii a nástupu ANC coby nejsilnějšího politického subjektu v zemi, zůstala provincie KwaZulu-Natal výrazně pod vlivem IFP, se odrazil také na vztahu mezi centrální vládou a provinciálními autoritami. Ty se shodně obávaly především hrozcí ztráty nově nabyté autonomie, a proto byly vůči pokusům jihoafrické vlády centrálně prosadit strategii prostorových iniciativ opatrné. To nutilo ANC jednat s nejdůležitějšími představiteli regionu, především pak

má více jak 13letou tradici a její činnost je jihoafrickou vládou chápána jako významná součást naplňování strategie BEE (Khula 2012).

⁸⁶ Mezi oběma mechanismy existují rozdíly, nicméně v praxi se často stává, že není jasné, zda je daná suma poskytnuta formou půjčky či grantu. Navíc se nezdá, že dochází ke změně grantu na půjčku a naopak v průběhu projektu a není proto nutné mezi oběma formami dělat zásadní rozdíly.

s předákem IFP Mangosuthu Buthelezim, který byl mj. i dlouholetým ministrem pro vnitřní záležitosti JAR.⁸⁷

Jednání o prosazení Lubombo SDI, jehož existence se přímo dotýkala života obyvatelstva v provincii KwaZulu-Natal, proto probíhala za velké účasti představitelů IFP a s ohledem na regionální specifika. Setkání, na jejichž konci bylo ustanovení iniciativy, se účastnili jak představitelé vlády, tak členové provinciální exekutivy, potvrdila skutečnosti, že má-li být program prostorových iniciativ vůbec nastartován v lokalitě vyznačující se specifickými sociálními a politickými charakteristikami, je nezbytně nutné zvolit odlišný přístup reflektující tyto odlišnosti (Zaloumis 2005: 54).

Významnou součástí diskuze představovala od samého počátku pozemková reforma, resp. nároky některých komunit na část půdy parku.⁸⁸ Tyto požadavky opírající se o koncept BEE a z něj vycházející půdní restituce se střetly s plány na zřízení parku zahrnujícího mj. i území spadající pod pozemkovou reformu. Řešení vlastnických práv bylo právě kvůli specifickému charakteru provincie značně náročné a nakonec vyústilo v přijetí dohody, díky níž byla velká část půdy patřící do vlastnictví komunit připojena k parku. Hlavním argumentem pro tento krok byla shoda na tom, že inkorporací půdy vzroste zájem komunit na ekonomickém profitu celého projektu, což zpětně povede k jejich zbohatnutí. Současně to vytvořilo velký tlak na politické představitelé parku, aby reálně usilovali o redistribuci bohatství směrem ke komunitám, jež poskytly svou půdu.

3.3.2 Struktura projektu

Greater Saint Lucia Wetlands Park

Samotný park, který se stal nejdůležitějším anchor projektem v celé iniciativě, zabírá 218 tisíc hektarů⁸⁹ podél 280 km pobřeží táhnoucího se z JAR

⁸⁷ Více o této politické osobnosti a jejím vlivu na region i celonárodní politiku viz například Temkin 2003.

⁸⁸ Tři největší nároky zahrnovaly na 60 % území parku.

⁸⁹ Resp. 290 tisíc hektarů v případě, že je započítána i pobřežní plocha tvořící součást parku.

do Mosambiku a byl zařazen na seznam světového přírodního dědictví (Lubombo 2012). Samotný park se sestává z několika menších přírodních lokalit (Kosi Bay, jezero Sibaya, Sodwana Bay, přírodní rezervace uMkuze, False Bay, jezero Saint Lucia, Mapelane, mys Vidal a Charters Creek), které jako celek spadají pod *Greater Saint Lucia Wetlands Park Authority* (GSLWPA). Té byla svěřena správa nad celou oblastí. GSLWPA zajišťuje institucionální rámec projektu, díky němuž má být snadnější aplikace a provádění potřebných opatření.⁹⁰ Jednou z klíčových aktivit GSLWPA, která jí byla přiruknuta jihoafrickou vládou, bylo navržení *speciálního rozvojového plánu*, který identifikoval klíčové oblasti, na něž by měla být zaměřena pozornost. V souladu se záměrem jihoafrické vlády nastartovat prostřednictvím turistického průmyslu regionální rozvoj, se pozornost zaměřila především na výstavbu nových ubytovacích zařízení, jejichž zamýšlený počet se měl pohybovat kolem 7 tisíc, a to v horizontu 10 let. Celkem tak měla ubytovací kapacita vzrůst z 11 200 na 18 200. Tato nově vybudovaná ubytovací zařízení měla vést k vytvoření 3 500 pracovních příležitostí, díky nimž by mělo HDP v regionu dosáhnout až 4 mld. USD. Investiční příležitosti do rozvoje turistiky byly identifikovány také na mosambické a svazijské straně. V případě Mosambiku byl vytipován pouze jeden velký projekt, kterým se stal resort Ponta da Ouro (celkem 1200 nových ubytovacích lůžek), a ve Svazijsku byly vybrány čtyři lokality, a sice Nsubane Wildland Reserve, Junction a Junction Inn, Tamboti Eco-Lodge a Lubombo Mountain Lodge a Roadside (o celkové kapacitě 320 lůžek) (Lubombo 2012: 24–25).

Samotná realizace projektu opět – podobně jako v případě iniciativy Divokého pobřeží analyzované dále v práci – narazila na vážné překážky. Výraznou komplikací byla neschopnost především jihoafrické a mosambické

⁹⁰ Vytvoření autority reflektovalo výsledek diskuze mezi přívrženci a odpůrci úplné privatizace projektu. Zatímco stoupenci privatizace požadovali, aby role státu v projektu byla takřka nulová a hlavními aktéry byli samého počátku soukromí investoři, druhá skupina tvořená především zástupci samotné SDI se zasazovala u udržení role státu. To bylo dáno především tím, že oblast Saint Lucia byla shledána jako mimořádná přírodní lokalita. V jednání nakonec zvítězili obhájci většího zapojení státu, což se odrazilo na vzniku GSLWPA.

vlády dostatečně informovat místní obyvatelstvo o samotné existenci projektu. Ještě v roce 2005 neexistovalo mezi místním obyvatelstvem dostatečné povědomí o prostorové iniciativě, která fakticky zůstávala jen na papíře (Guyot 2005; Bainbridge 1993/1994). Kvůli tomu byl projekt výrazně zdržen, aby následně došlo k jeho rozdělení do menších dílčích projektů, realizovaných odděleně. V roce 2006, tedy po osmi letech od oficiálního vyhlášení iniciativy, byly pod záštitou GSLWPA realizovány pouze tři aktivity, a sice v oblastech Saint Lucia, Kosi Bay a jezera Sibaya. Podobně jako v případě iniciativy Divokého pobřeží vyvstaly problémy v souvislosti s nejasnými pozemkovými právy, neochotou místních komunit akceptovat vládní program prostorových iniciativ a neschopností jihoafrické (i mosambické vlády) jasně vysvětlit přínosy celého projektu.⁹¹ V roce 2007 byla trojice projektů rozšířena o oblast Sodwana Bay, a to především díky celosvětově rostoucímu zájmu o potápění (Mograbi – Rogerson 2007: 95).

Antimalarický program

Boj s malárií a koordinace aktivit směřujících k boji s touto nemocí představovaly nedílnou součást Lubombo SDI. Oblast, jíž se iniciativa týká, se dlouhodobě potýká s vysokým výskytem této nemoci, což má přímý dopad na kvalitu života ve všech třech státech. Vysoká míra chudoby ostře kontrastující s přírodním bohatstvím a záměrem vytvořit z Lubombo turisticky zajímavou lokalitu, přiměla vlády JAR, Mosambiku a Svazijska k rozvinutí antimalarického programu Jeho cílem bylo snížit celkový výskyt nemoci v oblasti a tím přispět ke zvýšení kvality života místního obyvatelstva.⁹² Záměr snížit výskyt malárie vedl v roce 1999 k ustanovení *Lubombo Malaria Control Programme* (LMCP), jehož prostřednictvím má být dosaženo efektivní spolupráce mezi signatáři a snížení výskytu nemoci v populaci regionu Lubombo. Přestože za vytvořením LMCP stály vlády států

⁹¹ Záměrně není zmíněna svazijská vláda, a to z toho důvodu, že země je absolutistickou monarchií, kde o všem rozhoduje král, který je svazijským lidem všeobecně respektován. Diskuze o povaze projektu a jeho dopadech na život v dotčené lokalitě jsou proto bezpředmětné.

⁹² Vedle malárie je třeba zmínit i výskyt HIV/AIDS, který má rovněž devastující účinky na populaci.

participujících na Lubombo SDI, rozhodující vliv na zahájení realizace projektu měl až vstup soukromých aktérů v roce 2000, kteří až do roku 2002 představovali jediné dárce finančních prostředků. V roce 2002 začaly část prostředků poskytovat také státy, což vytvořilo z LMCP ukázkový příklad PPP projektu. Zavedení programu mělo reálný vliv na snížení výskytu nemoci v oblasti Lubombo.

Při porovnání statistik z let 1999 a 2006 dojdeme k závěru, že naplnění především kvantitativních ukazatelů vytýčených LMCP se podařilo dosáhnout (srovnej tabulku č. 6). Statistiky o snížení počtu nových případů v populaci v regionu Lubombo je třeba doplnit o další pozitivní kroky, které mají přispět ke zlepšení kvality života v oblasti a v návaznosti na to přilákat turisty. Jedná se především o šíření informačních letáků mezi turisty přijíždějícími do oblasti⁹³ či záměru rozšířit geografické pole působnosti o další oblasti a celkově pokrýt až 200 tisíc km² (Lubombo 2012). O rozšíření programu o další regiony má zájem především Mosambik, který považuje za prioritu zahrnout do projektu také tzv. jižní provincie. Důležitým úspěchem je také vytvoření jednotné informační databáze zpracovávající data ohledně výskytu nemoci a jejich sdílení mezi zúčastněnými státy prostřednictvím společných technologií (Lubombo 2012).

Spolupráce v oblasti kontroly šíření malárie vychází z přesvědčení, že snížení výskytu nemoci je důležitým předpokladem dalšího rozvoje regionu a že právě antimalarický program představuje první platformu spolupráce mezi místními komunitami, soukromými podnikateli a vládami.

3.3.3 Hodnocení projektu

Při hodnocení prostorové iniciativy Lubombo je třeba vyjít ze specifických okolností, s nimiž se v regionu setkáváme. Významná je již samotná skutečnost, že prostorová iniciativa Lubombo vznikla na území tří států

⁹³ Ze srovnání statistik z let 1999/2000 a 2002/2003 vyplývá, že ke zlepšení informovanosti došlo především u lokálních turistů (tj. obyvatel jihoafrického regionu), u mezinárodních turistů došlo naopak k poklesu jejich informovanosti. Příčinu tohoto stavu však lze mj. hledat i v tom, že se zahraniční cestovatelé začali o problematiku více a do hloubky zajímat (více Maartens et al. 2007).

s výrazně odlišnými charakteristikami. Zatímco Mosambik (zejména provincie Maputo) patří k africkým ekonomickým lvům⁹⁴, Svazijsko je jedním z nejmenších a nejchudších států kontinentu, jehož obyvatelstvo je navíc výrazně postiženo epidemií HIV/AIDS. Navázání trilaterální spolupráce mezi rychle rostoucím (avšak stále chudým) Mosambikem, malým a ekonomicky závislým Svazijskem a hospodářským gigantem v případě JAR, představuje ojedinělý pokus o regionální spolupráci.⁹⁵ Zde je na místě vyzdvihnout úspěch související se znovuotevřením hraničního přechodu Mhlumeni mezi Svazijskem a Mosambikem v roce 2004, a to po více jak 30 letech (IRIN 2004).

Výrazně se na zahájení jednání o ustavení iniciativy podepsala blízkost Maputského koridoru, jehož existencí je Lubombo SDI ovlivněna. Iniciativa Lubombo územně navazuje na MDC a fakticky jeho prodloužením směrem na jih. Tím se zvyšuje potenciál rozvoje všech území, jimiž iniciativa buď přímo prochází, nebo leží v její bezprostřední blízkosti. Zatímco pro Mosambik má iniciativa spíše komplementární charakter ve vztahu k MDC, v případě Svazijska se jedná o jeden z klíčových projektů, v jehož dosahu žije 23 % svazijské populace. I v případě JAR prochází iniciativa místy, které patří mezi nejchudší regiony v JAR a zasahuje do života více jak půl milionu lidí žijících v této lokalitě (Mutume 1998).⁹⁶

Kromě navázání samotné spolupráce⁹⁷ patří k jednoznačnému úspěchu iniciativy založení společného antimalarického programu, díky kterému došlo k poklesu výskytu nemoci ve všech třech státech (resp. regionech spadajících do iniciativy). Boj s malárií založený na sdílení informací mezi zúčastněnými

⁹⁴ Podobně jako si řada rychle rostoucích asijských ekonomik vysloužila přezdívku tygr, v případě Afriky se hovoří o ekonomických lvech.

⁹⁵ Tento pokus o spolupráci je o to významnější, že v minulosti oblast představovala jedno z konfliktních míst ve vztazích mezi JAR a Mosambikem, neboť region byl jedním z ohnisek nelegálního obchodu se zbraněmi. Ty byly pašovány jak do JAR, kde sloužily k boji proti apartheidu, tak do Mosambiku, kde probíhala 17 let trvající občanská válka (Mutume 1998).

⁹⁶ Je nutné dodat, že ačkoliv provincie KwaZulu-Natal jako celek patří k relativně bohatým regionům pohybujícím se nad průměrem JAR, uvnitř provincie existují zásadní rozdíly, pokud jde o kvalitu života. Zatímco oblasti kolem měst Durban či Richards Bay patří k ekonomicky vyspělým, periferie podél severního pobřeží patří k ekonomicky nejzaostalejším oblastem.

⁹⁷ Především svazijská strana prezentovala projekt jako první pokus o navázání regionální spolupráce v jižní Africe (Mutume 1998).

státy za doprovodu soukromých investorů představuje nejviditelnější úspěch celé iniciativy. Navzdory obtížnosti vyjádřit přesnou částku vynaloženou na antimalarický program, můžeme vysledovat určité trendy, díky kterým lze tvrdit, že projekt má ve svém konečném důsledku pozitivní dopad na region Lubombo. Za prvé, období 2000 až 2002 bylo ve znamení výhradně soukromých investorů, jejichž zapojení kleslo v roce 2002 resp. 2003, kdy se suma poskytovaná soukromými subjekty a státy takřka vyrovnala (Private Sector Involvement 2006). V roce 2003 byl projekt podpořen 22 mil. USD z prostředků *Globálního fondu* (Global Fund), který se je zavázal poskytnout během následujících pěti let.⁹⁸ Vzhledem k pozitivním výsledkům antimalarického programu podpořil fond v roce 2006 projekt dalšími 21 mil. USD, a to opět pro období následujících pěti let (Lubombo 2012; Regional SDI Programme 2012). Naneštěstí tato forma financování prostřednictvím pětiletých grantů se ukazuje z dlouhodobého hlediska jako poměrně nevýhodná, neboť není jasné, zda projekt získá podporu i pro další období. Tato nejistota ohrožuje celý antimalarický program, neboť se ukazuje, že ochota investovat do udržení stávajících výsledků je nižší, nežli původní záměr investovat do snížení výskytu nemoci.

Podpora antimalarického programu má význam nejen z hlediska jeho přímých dopadů jako je snížení nákazy v populaci, ale rovněž kvůli nepřímým důsledkům, které s sebou zlepšení zdravotního stavu populace nese. Jak státy, tak soukromí investoři mají zájem, aby lokality, do nichž investují prostředky, byly dlouhodobě stabilní co do dostupnosti pracovní síly. Prostorová iniciativa Lubombo tak ukazuje, že i soukromí investoři mohou mít zájem na aktivitách, které primárně nejsou ekonomické povahy. To je motivováno tím, že soukromí investoři věří, že v druhé etapě mohou mít ze zlepšení lokálních podmínek vlastní profit.

Zatímco antimalarický program je zřejmým úspěchem iniciativy a jeho financování odpovídá principům PPP (srovnej Harrison – Todes – Watson

⁹⁸ Globální fond je platformou sdružující státy, soukromé investory, aktéry občanské společnosti a lokální komunity s cílem financovat projekty zaměřené na boj s HIV/AIDS, tuberkulózou a malárií (The Global Fund 2012).

2008: 109), v ostatních oblastech se iniciativa zpočátku potýkala se zřejmými neúspěchy. To lze dokumentovat na počtu realizovaných projektů v prvních letech od zahájení iniciativy. Zatímco celkový počet potenciálních projektů se pohyboval kolem 160, ještě v roce 2001 *nebyl žádný z nich realizován* a nepřispěl tudíž ke kýženému ekonomickému rozvoji v oblasti (Bek – Binns – Nel 2005: 5). V roce 2007 byl progres zaznamenán v případě tří projektů realizovaných v lokalitách Saint Lucie, Kosi Bay a jezera Sibaya, v období 2007 až 2012 se k nim připojila oblast Sodwana Bay. Největšími překážkami bránícími realizaci projektů byly neshody v otázce pozemkových práv a potenciální environmentální konflikty vyplývající ze střetu mezi stoupenci prostorové iniciativy pocházejícími z řad vládních politiků na straně jedné a jejími odpůrci zahrnujícími převážně místní komunity na straně druhé. Koncept lokálního rozvoje taženého turistickým průmyslem v tomto případě narazil na obavu z hrozícího znečištění životního prostředí, které by příchodem turistů trpělo nejvíce (Bainbridge 1993/1994).

Mám-li vyhodnotit teze práce ve vazbě na prostorovou iniciativu Lubombo, je třeba v první fázi oddělit oba anchor projekty, neboť je na první pohled zjevné, že výrazně liší svým charakterem i mírou dosaženého úspěchu. Při pohledu na antimalarický program lze konstatovat, že zapojením nestátních aktérů došlo k rozvoji spolupráce, neboť vstup soukromých aktérů měl přímý vliv na zahájení projektu. Poté, co byl projekt zahájen a vlády JAR a Mosambiku jej shledaly jako úspěšný, se rozhodly o přistoupení do projektu a jeho transformaci směrem k PPP projektu. Lze tak tvrdit, že to byli právě soukromí investoři, kteří umožnili realizaci projektu. Úspěchy antimalarického programu (měřeno snížením nákazy) vedly k rozšíření projektu o nové regiony, nové oblasti spolupráce a nové vládní strategie. V případě posledního bodu je třeba vyzdvihnout aktivity svazijské vlády, která se v roce 2009 stala první zemí v subsaharské Africe, která přijala národní strategický plán na vymýcení malárie. V témže roce Svazisko naplnilo, resp. překročilo, kritéria určená OSN v rámci Rozvojových cílů tisíciletí a snížilo výskyt nákazy pod stanovené limity. Výrazný vliv na vyhlášení nové národní strategie Svazijska

v boji s malárií měly úspěchy pramenící z realizace antimalarického programu prostorové iniciativy Lubombo (Kunene et al. 2011).

U hodnocení druhého anchor projektu narážíme na zjevné obtíže vyplývající z pomalé realizace, sporů mezi místními komunitami a jihoafrickou resp. provinciální vládou a nedostatkem údajů hodnotících úspěch toho kterého dílčího segmentu. O určitém nezájmu o turisticko-environmentální segment prostorové iniciativy Lubombo svědčí rovněž fakt, že projekt nemá v současné době v provozu vlastní internetové stránky. Naproti tomu informace o antimalarickém programu jsou dobře dohledatelné a pravidelně aktualizované.

V současné době vidíme pomalu rostoucí zájem o turistický rozvoj oblasti, o čemž svědčí nárůst aktivit v oblasti Sodwana Bay po roce 2007. O projektech v regionech Kosi Bay, jezera Sibaya a Saint Lucia neexistují relevantní data a jediné, z čeho je možné vyvozovat závěry, je hodnocení projektu Sodwana Bay, které však pochází z roku 2007, kdy byl projekt v první fázi realizace. V této době bylo vytvořeno kolem 400 trvalých pracovních míst a dalších 230 krátkodobých pracovních míst, přičemž nejvýznamnějšími zaměstnavateli byli lokální společnosti a národní park Sodwana Bay (Mograbi – Rogerson 2007: 97). Z těchto údajů však nelze nic zásadního vyvozovat, kromě toho, že v projektu nefiguroval žádný významný zahraniční investor a realizaci turistických projektů provázelo napětí panující mezi jeho stoupenci a odpůrci.

3.4 Platinum SDI

Prostorová iniciativa Platinum byla iniciována jihoafrickou vládou na návrh ministerstva obchodu a průmyslu a ministerstva dopravy v roce 1996 jako nejvhodnější projekt v Severozápadní provincii. Ústředním dokumentem, jímž se budování SDI řídí, je strategie *Severozápad 2001*, vyhlášená v roce 1997 na jednání v Mafikengu. Prostorově je vymezena městy Pretoria a Rustenburg a

její páteří osou je komunikace N4 Bakwena Platinum Highway⁹⁹, kolem které je v prostoru 50 km po obou jejích stranách vytvořena samotná SDI (INW 2012).

Ve srovnání s jinými regiony byla provincie Severozápad hospodářsky méně rozvinutá, což potvrzují například statistiky z druhé poloviny 90. let. Ty ukazují, že v roce 1996 se Severozápad podílel na HDP JAR pouze z 5,7 %, navíc průmyslová výroba nebyla příliš diverzifikována a prakticky se týkala pouze tří sektorů – zpracování kovů¹⁰⁰, zpracování minerálů a produkce potravin a nápojů. Největší koncentrace výroby byla v lokalitách Klerksdorp-Potchefstroom a Rustenburg-Brits, nacházejících se v blízkosti hranice provincie Gauteng (Kleynhans 2002: 74–75). Do nízké ekonomické produktivity provincie se promítala skutečnost, že na jejím území se v době apartheidu nacházela domovina Bophuthatswana, které bělošská vláda přiznala nezávislost a na jejím vnitřním vývoji se nijak dále nepodílela.

Pro samotnou analýzu Platinum SDI je klíčová její poloha vzhledem k dalším iniciativám a koridorům (viz obrázek č. 15 přílohy). Platinum SDI byla geograficky navržena tak, aby napomohla k propojení dvou klíčových přístavů, a sice Maputa při Indickém oceánu a namibijské Velrybí zátoky při Atlantiku. Samotná Platinum SDI tak sice má vnitrozemský charakter, avšak tvoří součást *velké transregionální iniciativy Pobřeží-Pobřeží*, jejíž osou je Transalaharský koridor vedoucí z botswanského Lobatse do Velrybí zátoky. Prostřednictvím Platinum SDI zaujímající strategickou polohu vzhledem k iniciativě Pobřeží-Pobřeží došlo k propojení čtyř hlavních měst států SADC (Maputo, Pretorie, Gaborone, Windhoek). Specifická poloha iniciativy nacházející se prakticky uprostřed dvou jiných velkých projektů je navíc umocněna blízkostí Botswany a faktem, že její hlavní město Gaborone patří k nejrychleji ekonomicky rostoucím městům v Africe. Význam iniciativy vzhledem k jejímu transhraničnímu přesahu potvrzuje skutečnost, že hraniční

⁹⁹ Jedná se o tutéž silnici jako v případě Maputského koridoru, která „pouze“ pokračuje skrze území provincie Severozápad dále do Botswany.

¹⁰⁰ Klíčová je především produkce platiny. Provincie se podílí na jihoafrické produkci této suroviny z 94 %, díky čemuž si vysloužila přezdívku platinová provincie, od čehož je odvozen i samotný název prostorové iniciativy (Tourism North West 2012).

přechod Ramatlabane mezi Severozápadem a Botswanou byl v polovině 90. let nejvytíženějším hraničním přechodem v JAR vůbec (Kleynhans – Naudé – Van der Merwe 2003: 626–627).

Navzdory tomu, že Severozápad nepatří k ekonomicky nejvýkonnějším provinciím, existuje zde díky velkému turistickému potenciálu značný prostor pro zlepšení. V provincii se nachází celá řada atrakcí jako například město Sun City¹⁰¹, které se díky blízkosti aglomerace Johannesburg – Pretoria stalo populárním víkendovým střediskem, či celá řada parků a rezervací. Jedná se například o přírodní rezervace Pilanesberg a Madikwe či turistickou trasu Heritage Route, která je na seznamu UNESCO (INW 2012). Zřizování turistických tras (route) lze považovat za poměrně rozšířený a oblíbený způsob, jak propojit mezi sebou místa s velkým a malým turistickým potenciálem a tím přilákat návštěvníky i do oblastí, která by zůstala zcela mimo jejich zájem.¹⁰² Potvrzuje se tak přesvědčení, že turistika může výrazně přispět k lokálnímu rozvoji.

Ve srovnání s výše analyzovaným MDC nedisponuje Platinum SDI takovým množstvím potenciálně vhodných anchor projektů a fakticky se dá říci, že jedinými dvěma velkými projekty jsou silnice N1N4 a navržená průmyslová zóna Mafikeng, jejíž významnou součástí měla být rekonstrukce místního letiště. Současně platí, že od samého počátku počítala provinciální vláda především s podporou malých lokálních projektů za účasti velkého množství SMME. To je plně v souladu se zájmem jihoafrické vlády znovu začlenit do společnosti obyvatelstvo žijící na území historické domoviny, pro které právě malé projekty lokálního charakteru představují optimální způsob, jak zlepšit své ekonomické postavení.

¹⁰¹ Město vzniklo v 70. letech jako místo, kde mohl být (navzdory zákazu platícimu v celé apartheidní JAR) provozován legálně hazard. To bylo dáno tím, že bylo vybudováno v rámci domoviny, která byla oficiálně vyňata z území JAR a svěřena do správy místním černošským skupinám.

¹⁰² Poprvé se strategie zřizování turistických stezek uplatnila v případě Západního Kapska a tamních tras spojujících jednotlivé vinice. Následně se k tomuto způsobu, jak zatraktivnit vybrané lokality, připojil například Gauteng skrze projekt „kolébky lidstva“ (viz dále text) či provincie KwaZulu-Natal a trasa Midlands Meander (více k budování turistických stezek coby možnosti, jak zvýšit turistický potenciál dané lokality srovnej Rogerson 2007).

3.4.1 Struktura projektu

Infrastrukturní část projektu

Jako anchor projekt byla identifikována silnice N1N4 (či také Bakwena Platinum Highway) spojující Pretorii a Lobatse a procházející klíčovými průmyslovými centry Rosslyn, Akasia, Mabopane, Garankuwa a Brits. Renovace má zkrátit cestu mezi Johannesburgem a Windhoekem o 400 až 500 km (Kleynhans – Naudé – Van der Merwe 2003: 624). Projekt silnice N1N4 byl v roce 2000 svěřen do rukou konsorcia *Bakwena Platinum Corridor Concessionaire*, kterému byla udělena koncese na výstavbu, provozování a následné předání (strategie BOT) silnic N1 spojující Pretorii a Bela-Bela a N4 mezi Pretorií a botswanskou hranicí (SANRAL 2010: 23). Koncese platí až do roku 2031, přičemž podobně jako v případě Maputského koridoru a cesty N4 je možné koncesi prodloužit a stejně jako u N4 platí, že využívání N1N4 může být zpoplatněno. Financování projektu pochází výlučně od soukromých investorů a od několika lokálních a mezinárodních finančních institucí. Akcionáři konsorcia Bakwena poskytli projektu částku 700 mil. ZAR a dalších 2,3 mld. ZAR přišlo od mezinárodních finančních institucí. V roce 2009 byl celý projekt refinancován bankovním domem Nedbank, přičemž v témže roce byla výše investic soukromého sektoru do projektu odhadována na 450 mil. USD (Bakwena 2012a; USITC 2009: 3–16).

V letech 2001 až 2004 vytvořila Bakwena na 3 900 pracovních příležitostí pro historicky znevýhodněné osoby, které byly zaměstnány převážně na řadové dělnické pozice. Poté, co byla silnice zrekonstruována, se snížil počet zaměstnaných HSDA na 667. Současně Bakwena investovala na 5 mil. ZAR do aktivit, z nichž profitují místní SMME, jejichž zapojení je konsorciem vnímáno jako důležitá součást projektu (Bakwena 2012c).

Mezi nejvýraznější příklady patří investice do bezpečnosti dopravy či zapojení se do boje s nemocemi jako je HIV/AIDS, malárie či rakovina. Zaměření se na zlepšování bezpečnosti pozemních komunikací je v případě společnosti Bakwena výrazně spjato s pořádáním seminářů v rámci základních

a středních škol a organizování pravidelných osvětových programů. V této souvislosti je třeba zdůraznit, že Jihoafrická republika patří k zemím s velkým počtem dopravních nehod, což je zapříčiněno nikoliv špatným stavem silnic, ale nedodržováním dopravních předpisů (více WHO 2009; STATSSA 2009). Osvěta v tomto směru proto sehrává klíčovou roli, a právě společnost Bakwena ji považuje za jednu z klíčových oblastí, do které vstupuje v návaznosti na koncepci společenské zodpovědnosti firem. Zapojení se do aktivit souvisejících s bojem s HIV/AIDS či malárií má úzkou návaznost na podobné činnosti odehrávající se i v jiných částech JAR resp. regionu. Jak již bylo výše uvedeno, představuje rozšíření nákazy těchto nemocí významný faktor snižující kvalitu života v dané lokalitě a současně má negativní dopad na fungování soukromých firem, které musí řešit problémy vyplývající z úmrtí vlastních zaměstnanců.

Průmyslová část projektu

Druhým vytipovaným klíčovým projektem se měla stát *průmyslová zóna Mafikeng* (MIDZ), jež měla propojit letiště v Mafikengu s plánovaným průmyslovým parkem. MIDZ byla navržena tak, aby zahrnovala dvě sekce – zemědělský park a část vyhrazenou pro nerostné suroviny – obě spojeny v rámci zvláštní celní zóny. Celý projekt byl navržen v souladu s principy PPP a počítal se zapojením soukromých investorů (INW 2012). Navržení průmyslové zóny reflektovalo záměr vybudovat ve vymezené lokalitě lepší transportní síť a díky ní zvýšit exportní možnosti celého regionu. Jako významný motiv lze označit existenci exportní zóny zřízené na botswansko-jihoafrické hranici v Lobatse. Její založení bylo motivováno snahou zvýšit produkci výrobků s vysokou přidanou hodnotou a vyvážet je na západní trhy. V době svého vzniku (v roce 2000) však lobatská zóna nebyla přímo napojena na žádné jihoafrické letiště, a to přesto, že letiště v Mafikengu je vzdálené pouze 50 km. To vedlo k nasměrování obchodních transakcí směrem na

botswanské Gaborone, které přestože je hlavním městem země, tak není přirozenou spádovou oblastí.¹⁰³

Současně došlo k zahájení budování IDZ, resp. modernizaci letiště v Mafikengu. Zaměření se na letiště v Mafikengu reflektovalo dvě klíčové skutečnosti, a sice blízkost lobatské zóny a snahu Namibie, resp. SADC zřídit v blízkosti Velrybí zátoky další exportní zónu, která by mohla využívat právě Mafikeng jako své exportní letiště. Prostřednictvím letiště se měl z Mafikengu stát jakýsi *suchý přístav* ve vnitrozemí JAR, který by umožňoval vývoz produktů přímo z jihoafrického vnitrozemí. Tím by byl respektován všeobecný požadavek zřizovat pouze takové prostorové iniciativy, které mají co možná nejlepší přístup ke světovým trhům (Kleynhans – Naudé – Van der Merwe 2003: 624–625). Mafikengské letiště v tomto směru nabízelo ideální podmínky, neboť disponuje jednou z nejdelších ranvejí na světě, díky čemuž by bylo ideálním uzlem pro velká nákladní letadla. Možnost, že by se z Mafikengu díky jeho letišti stalo významné centrum nákladní dopravy celé JAR, významně motivovalo představitele jihoafrické vlády i Severozápadní provincie podpořit nejen projekt letiště, ale celou prostorovou iniciativu Platinum.

První návrhy vybudovat mafikenskou průmyslovou zónu se objevily bezprostředně poté, co byla vyhlášena prostorová iniciativa Platinum. Navzdory jejímu brzkému navržení v roce 2000, byl stav zóny po více jak deset let neuspokojivý, což vyústilo v květnu 2012 v rozhodnutí projekt úplně zastavit z důvodu příliš velkých nákladů. Jako fatální se ukázalo, že ani po investování více jak 126 mil. ZAR ze strany provinciální vlády nedošlo během deseti let k žádnému výraznějšímu progresu. Provincie se proto rozhodla ukončit jeho financování. Tento krok lze hodnotit jako racionální vyústění dlouhodobě nespokojivého vývoje, který byl však představiteli průmyslové zóny vytrvale dementován. Ještě v roce 2006 byla mafikenskou lokální municipalitou vypracována zpráva o plánovaném charakteru průmyslové zóny,

¹⁰³ Přirozeným centrem oblasti je Mafikeng (či dříve Mafeking), který byl centrem historického Bečuánska. Poté, co byl v 80. letech 19. století vyhlášen britský protektorát Bečuánsko (dnešní Botswana), se z něj stala vstupní brána do oblasti (Mafikeng Local Municipality 2012).

a to včetně nejdůležitějších průmyslových odvětví, na jejichž financování se měl výrazně podílet soukromý sektor (Mafikeng Local Municipality LED Strategy 2006). Představu, že zóna bude otevřena, podporovali především její oficiální představitelé, kteří v roce 2009 opakovaně potvrdili zájem až 14 soukromých investorů podílet se na aktivitách v zóně v sektorech považovaných místní vládou za prioritní (hutnictví, zpracování nerostných surovin, lehká průmyslová výroba a především letecký průmysl) (Ntingi 2007). Výsledkem více jak desetiletého procesu však nakonec je pozastavení výstavby zóny, což zejména její kritici z řad opozičních politických stran hodnotí jako úspěch (DTI 2012d).

Předtím, než byla výstavba zóny zastavena, byla výše investic odhadována na 7 mld. ZAR, což činilo kolem 0,7 % jihoafrického HDP (stav roce 2000) (Trade Invest South Africa 2007). Samotná zóna měla zahrnovat několik sekcí propojených zvláštní celní zónou, přičemž za klíčové obchodní partnery byly označeny firmy jako Russian Technologies State Corporation, UT Air, Volga Atlantic Airlines či Aersud (Trade Invest South Africa 2008). Z výčtu (byť nezahrnuje všechny investory) je patrné, že oblast leteckého průmyslu představovala klíčový segment celého projektu, přičemž zvláštní pozornosti se těšili především investoři pocházející z Ruska. Zájem přilákat právě tento typ aktivit přiznávali i samotní strůjci projektu, kteří považovali ruské podnikatelské kruhy za vhodného partnera pro další spolupráci) (Trade Invest South Africa 2007). Mezi několik málo reálných úspěchů, kterých se podařilo dosáhnout a které dávaly naději na zřízení průmyslové zóny, patří založení *Společnosti mafikengské průmyslové rozvojové zóny*¹⁰⁴ a postavení velkého nákupního centra v areálu předpokládané zóny (Kleynhans 2007: 6).

3.4.2 Hodnocení projektu

Při hodnocení iniciativy Platinum je třeba vyjít z její geografické polohy. Iniciativa byla navržena tak, aby tvořila součást iniciativy Pobřeží-Pobřeží

¹⁰⁴ Internetové stránky společnosti zodpovědné za realizaci projektu jsou v současné době (září 2012) mimo provoz.

spojující namibijskou Velrybí zátoku a mosambické Maputo.¹⁰⁵ Ačkoliv se iniciativa nachází v jihoafrickém vnitrozemí, jejím napojením na jiné prostorové iniciativy je eliminována hrozba, že půjde o projekt izolovaný a špatně infrastrukturně dostupný. Záměr vytvořit z Platinum SDI součást jiné velké prostorové iniciativy realizované v regionu SADC podporuje i to, že jako jeden z ústředních projektů byla vybrána silnice N1N4, jejíž modernizace byla svěřena konsorciu Bakwena. Podobně jako v případě silnice N4 spadající pod koridor Maputo vidíme vstup soukromého investora, který se prostřednictvím licence stává zodpovědným za modernizaci, udržování a provozování komunikace, jejíž použití je opět zpoplatněno. Projekt silnice N1N4 lze hodnotit pozitivně, a to z toho důvodu, že projekt je realizován dle plánovaného harmonogramu a Bakwena deklaruje svůj zájem projekt rozšiřovat o další aspekty. Kromě investic směřujících do samotné cesty vynakládá Bakwena prostředky rovněž na projekty směřující ke zlepšení bezpečnosti dopravy. O úspěchu v tomto aspektu korporátní společenské zodpovědnosti svědčí to, že postupně dochází k jeho rozšiřování o další dimenze a fakt, že na něm od roku 2005 participuje rovněž provinciální ministerstvo dopravy (Bakwena 2012b).

Oproti silnici N1N4 je druhý klíčový projekt iniciativy – průmyslová zóna Mafikeng – důkazem neúspěchu a příkladem toho, jak by prostorové iniciativy neměly být realizovány. Příčiny lze hledat v několika rovinách. Za prvé je třeba přiznat, že potenciál pro průmyslový rozvoj v oblasti je objektivně nižší nežli v případě jiných prostorových iniciativ (Kleynhans – Naudé – Van der Merwe 2003: 625). Přestože region disponuje přírodním bohatstvím, průmyslových center ležících v provincii Severozápad je relativně málo a míra nevyužitého ekonomického potenciálu, atraktivita pro soukromé investory i předchozí historické vazby, na které je možné navázat, jsou v případě Platinum SDI nižší ve srovnání s jinými prostorovými iniciativami (srovnej část věnovanou Maputo DC či Richards Bay SDI). Za druhé malý počet

¹⁰⁵ Z informací poskytnutých skupinou Velrybí zátoky vyplývá, že transkalaharská dálnice je úspěšným projektem PPP typu, který je realizován dle stanoveného harmonogramu (WBCG 2012).

průmyslových investičních příležitostí je umocněn tím, že prakticky jediným významným průmyslovým centrem je oblast mezi městy Rustenburg a Pretoria, která však již leží v provincie Gauteng a je navíc vázána na jiný prostorový projekt (srovnej dále SEZ Gauteng).

Zamýšleným centrem prostorové iniciativy se měla stát průmyslová zóna Mafikeng, jejíž výstavba však byla v polovině roku 2012 s definitivní platností zastavena. Záměr vybudovat prostorovou iniciativu Platinum na dvou průmyslových centrech (průmyslová zóna a oblast mezi městy Rustenburg a Pretoria) a z trasy mezi nimi vytvořit pátevní komunikaci, podél které budou zřizovány další projekty, tedy nevyšel. Příklad neúspěšného zřízení Mafikeng IDZ můžeme považovat za doklad špatného centrálního plánování prostorových iniciativ, neboť jihoafrická vláda, která byla klíčovým hráčem na poli prostorových iniciativ až do roku 2000, nebyla schopna vytvořit jasnou institucionální platformu, jejímž prostřednictvím by byly zamýšlené projekty realizovány. Až poté, co vznikla provinciální rozvojová agentura *Invest North West* (INW 2012), začaly být aktivity koordinovány. Neúspěšné vybudování Mafikeng IDZ lze rovněž přičíst jejímu provázání s projektem místního letiště. Právě mafikengskému letišti byla přiznána role „vnitrozemského suchého doku“, jenž se měl stát dopravním centrem jihoafrického vnitrozemí. Tento záměr však od samého počátku narážel na problém existence konkurenčního projektu v podobě johannesburského letiště (srovnej níže), jehož renovace byla součástí jiného mikroregionálního projektu a který měl podobně jako Mafikeng představovat vstupní bránu do jihoafrického vnitrozemí (Kleynhans 2007: 10–11). Přestože projekt Platinum SDI musel od počátku čelit konkurenčním tlakům souvisejícím se záměrem renovovat letiště v Johannesburgu, trpěl na druhé straně absencí většího množství anchor projektů, které by pomohly nastartovat ekonomický růst v různých místech prostorové iniciativy. Fakticky projektu chybělo jasné vymezení a jeho ustanovení bylo výrazně ovlivněno jeho geografickou polohou. Samotná trasa N1N4 tvořící páteř transregionálního koridoru Pobřeží-Pobřeží společně se

snahou o narovnění historických křivd způsobených existencí nezávislé domoviny představovaly dostatečné ospravedlnění pro vyhlášení projektu.

Vyhodnocení dopadů prostorové iniciativy na život v provincii, potažmo dotčených municipalitách je problematické, neboť fakticky jediným realizovaným projektem je silnice N1N4. Stáhnu-li hodnocení k první tezi, pak můžeme říci, že v případě Platinum SDI, resp. silnice N1N4 stojí za jejím fungováním nestátní aktér – soukromý investor Bakwena. Bakwena zdárně naplňuje vytýčené cíle týkající se závazku postavit a spravovat uvedenou silnici, což se odráží i na jejím zájmu investovat do dalších projektů souvisejících se silnicí v dalších letech. Pozitivní hodnocení si Bakwena vysloužila i na mezinárodní scéně, kde obdržela řadu cen za nejlepší dopravní projekt roku 2009 (SANRAL 2010: 23). Vedle toho vidíme, že Bakwena poskytuje prostředky také na aktivity, které nemají čistě ekonomický rozměr a které spíše odkazují k její snaze o budování dobré pověsti. Na druhou stranu však vidíme, že ani deklarovaný zájem soukromých investorů vstoupit do plánované průmyslové zóny Mafikeng nezaručil její fungování. To lze spojovat především s dlouhodobou neschopností jihoafrické, resp. provinciální vlády nechat průmyslovou zónu vzniknout a blízkostí jiné prostorové iniciativy.

V případě druhé teze si dovolím konstatovat, že společnost Bakwena v důsledku potenciálních zisků plynoucích z mýta (jejich výše však není zveřejněna) a skutečnosti, že projekt získal několik prestižních ocenění, zlepšilo své postavení na trhu. Společnost díky tomu zpětně investuje jak do samotného projektu, tak do aktivit spadajících do oblasti korporátní společenské zodpovědnosti další prostředky, což zvyšuje kvalitu života v příslušných lokalitách. Na rozdíl od projektu Maputo neexistují statistiky dokazující vztah mezi silnicí a mírou rozvoje, nicméně lze předpokládat, že v lokalitách, kde byly realizovány některé z projektů společnosti Bakwena došlo k pozitivním změnám.

3.5 SDI Rybí řeky

Iniciativa Rybí řeky¹⁰⁶ leží v provincii Východní Kapsko a je vymezena dvěma klíčovými městy – Port Elisabeth a East London a jejich spojnici, kterou je silnice N2. Jako celek patří provincie Východní Kapsko k nejhudším v celé JAR, nicméně obě zmíněné aglomerace mají dlouhodobou tradici průmyslové výroby zahrnující výrobu automobilů, textilu a produkci potravin. Ty však shodně v 80. letech 20. století zaznamenaly zřetelný propad a ještě více zhoršily nedobry ekonomický stav provincie jako celku. Návrh vytvořit zde prostorovou iniciativu se poprvé objevil v roce 1996 v souladu s předpoklady, že v místě existuje nevyužitý potenciál, který je možné nastartovat. Za oficiální začátek projektu považujeme rok 1997, kdy došlo ke svolání konference určené k oslovení potenciálních investorů (Driver 1998: 787–788). Tím vstoupila iniciativa do své první etapy, během které bylo představeno na 145 projektů majících vygenerovat až 20 tisíc nových pracovních míst. Očekávalo se, že projekt by mohl přilákat až na 20 mld. ZAR v podobě FDI.

Druhá fáze projektu započala roku 1998 a týkala se především specifikace jednotlivých investičních aktivit. Došlo k rozhodnutí, že nejefektivnějším způsobem, jak dosáhnout kýžených cílů, je rozdělit SDI do dvou subkategorií, a sice na dvě rozvojové průmyslové zóny – East London IDZ nacházející se v blízkosti stejnojmenného města a Coega IDZ ležící v blízkosti Port Elisabeth (srovnej obrázek č. 19 přílohy). Za hlavní sektory, do nichž měly být směřovány investice, byly označeny automobilový (a subdodavatelský) průmysl, textilní výroba (včetně produkce vlny), dřevařský a dřevozpracující průmysl a potravinářství. Do třetí fáze vstoupil projekt ve chvíli, kdy byla oficiálně vyhlášena fáze jeho realizace. Ta byla od samého počátku doprovázena problémy souvisejícími především s odkládáním konkrétních rozhodnutí, v důsledku čehož docházelo k opakovanému posouvání harmonogramu a zpoždování oproti zamýšlenému plánu. Tento nedostatek lze

¹⁰⁶ Zpočátku se projekt označoval jako Východokapská průmyslová SDI, následně byl přejmenován na Angoa-Kei a od března 1997 nese název SDI Rybí řeky (Driver 1998: 791).

spojovat především se špatnou koordinací mezi jihoafrickými ministerstvy a provinciálními a lokálními autoritami (Luiz 2003: 438).

Z uvedeného výčtu sektorů, na něž se obě průmyslové zóny měly soustředit, je patrné, že prostorová iniciativa Rybí řeky byla původně navržena jako čistě průmyslová, nicméně návrhy počítaly s tím, že dojde k jejímu postupnému rozšíření o segmenty zemědělství a turistiky. Původní omezení na čistě průmyslový sektor bylo výrazně ovlivněno skutečností, že v provincii Východní Kapsko byl navržen a postupně paralelně realizován ještě jeden mikroregionální projekt, a sice prostorová iniciativa Divokého pobřeží (více viz níže), která byla navržena jako čistě turistická s pouze minimálním přesahem do jiných sektorů.

Ztotožnění iniciativy Rybí řeky s dvěma IDZ zkresluje do značné míry situaci, neboť původním záměrem projektu bylo podpořit ekonomický růst v celé oblasti iniciativy a nikoliv pouze v bezprostřední blízkosti průmyslových zón. Navzdory ambicióznímu plánu podpořit rozvoj Východního Kapska a reintegrovat zpět do JAR obyvatelstvo dřívějších domovin, však došlo ze strany jihoafrické vlády od roku 2000 k poklesu zájmu o projekt jako celek, a to na úkor obou zmíněných průmyslových zón, resp. oblasti ležících v jejich těsném sousedství (Haines – Hosking 2005: 6). Dvěma klíčovými municipalitami, které obklopují obě města a jejich průmyslové zóny, jsou metropolitní municipalita Nelson Mandela (Port Elisabeth) a obvod Buffalo City (East London).¹⁰⁷

V souvislosti s iniciativou Rybí řeky je třeba připomenou specifické historické události, jež se v dnešním Východním Kapsku odehrávaly během druhé poloviny 20. století. Podobně jako v jiných případech, i zde došlo k vytvoření systému domovin, z nichž dvěma (Ciskei a Transkei) byla jihoafrickou apartheidní vládou přiznána oficiální nezávislost.¹⁰⁸ To vedlo k jejich odlišnému vývoji, který se odrazil v nižší míře ekonomického rozvoje

¹⁰⁷ Obvod Buffalo City je součástí municipality Amathole. Zatímco municipalita Nelson Mandela bývá ve statistikách hodnocena samostatně, obvod Buffalo City bývá zpravidla vyhodnocován jako součást municipality Amathole. To však v zásadě nevádí, neboť z Buffalo City pochází přes 80 % ekonomické produkce celé municipality (Amathole 2012).

¹⁰⁸ Domoviny zaujímaly asi 40 % území dnešní provincie.

a horší kvalitě života ve srovnání s oblastmi, kde tyto domoviny neexistovaly. Vybudování obou východokapských prostorových iniciativ (tj. SDI Rybí řeky a SDI Divokého pobřeží) mělo napravit tento stav a přispět v první řadě k reintegraci historicky znevýhodněných osob žijících v dřívějších domovinách (Haines – Hosking 2005: 6). Současně je třeba zdůraznit, že nejen historické domoviny se potýkaly s nízkou mírou kvality života. Podobně i obě velká města – East London a Port Elisabeth – musela čelit problémům plynoucím z nestejnomyšlného ekonomického vývoje jednotlivých částí svých aglomerací. To se jasně projevilo například při měření HDI, kdy zatímco v případě měření celých aglomerací se index pohyboval kolem hodnoty 0,67, což bylo srovnatelné s průměrem celé JAR, při rozdělení bělošských a barevných čtvrtí se projevila výrazná disproporce mezi oběma lokalitami. V případě bělošských čtvrtí dosahoval HDI hodnoty kolem 0,94 (tj. nad průměrem JAR), zatímco černošské lokality se pohybovaly kolem 0,32 (tj. pod průměrem JAR) (stav v roce 1991) (Bond 2000: 13).

3.5.1 Struktura projektu

Coega IDZ

Kořeny Coega IDZ sahají do 70. let minulého století, kdy poprvé vznikly plány na vybudování nového přístavu v blízkosti Port Elisabeth. V polovině 90. let myšlenka na zřízení *vysokokapacitního přístavu* opět ožila, a to zejména v souvislosti s návrhem společnosti BHP Billiton na vystavění hliníkárně, která měla být největším projektem založeným na přímých zahraničních investicích v dějinách JAR. Z možných variant, kam novou hliníkárnou umístit, se jako nejlepší jevila lokalita Coega¹⁰⁹ ležící 20 km na sever od Port Elisabeth. Podmínkou společnosti BHP Billiton coby klíčového investora bylo, aby v místě realizace projektu byl vybudován nový přístav.¹¹⁰

¹⁰⁹ Správný název je přístav Ngqura, nicméně běžně se setkáváme s názvem Coega.

¹¹⁰ V době výběru lokality pro nový přístav se již v provincii dva přístavy nacházely, a to v Port Elisabeth a East London. Coega byla vybrána s ohledem na příznivou polohu v zátocě Nelsona Mandely (Nelson Mandela Bay), která jej přirozeně chrání před nepříznivými větry, které oblast celoročně sužují (Coega 2012b).

V roce 1996 byla podepsána dohoda o vzniku Coega IDZ a v roce 2002 začala její výstavba.

Samotná Coega IDZ se nachází na ploše 11 tisíc hektarů a je tak největší IDZ nejen v celé JAR, ale také na celé jižní polokouli. To z ní činí projekt zvláštního významu a je na něj upírána mimořádná pozornost. Od roku 2002 do roku 2008 jihoafrická vláda uvolnila na potřeby IDZ na 8 mld. ZAR, z nichž 3,1 mld. bylo určeno na modernizaci přístavu, 2 mld. na modernizaci infrastruktury, 2,1 mld. poskytla polostátní společnost Eskom na revitalizaci přenosových soustav a zbytek pak pocházel od polostátní TRANSNET, která se rozhodla investovat prostředky do železniční dopravy (Tang 2008). Svým zaměřením je zóna průmyslového charakteru, přičemž největší prostor je věnován metalurgickému průmyslu, automobilovému průmyslu, textilnímu průmyslu, (petro)chemickému průmyslu, energetickému sektoru a službám. Průmyslová zóna je ve vlastnictví provincie Východní Kapsko, a to skrze *Východokapskou rozvojovou korporaci* (ECDC), která ji spravuje od roku 1999. Správa zóny je zajišťována skrze *Rozvojovou korporaci Coega* (CDC), což je státem vlastněná společnost, která má za úkol lákat zahraniční investory a vytvářet příznivé prostředí pro příliv FDI (Coega 2012a). Záměrem bylo, aby do průmyslové zóny Coega byli přilákáni především investoři z oblasti metalurgie, přičemž „lákadly“ měly být přístav, dobré dopravní spojení směrem do vnitrozemí a dostatek levné elektrické energie (Haines – Hosking 2005).

Při pečlivém pohledu na roky vzniku průmyslové zóny Coega a CDC zjistíme, že mezi jejich založením uplynuly tři roky. Po tuto dobu (1996 až 1999), kdy neexistovala CDC jakožto institucionální platforma zajišťující chod Coega IDZ, sehrávali hlavní roli v projektu soukromí investoři. Poté, co CDC převzala záštitu nad projektem, následovalo tříleté období (1999 až 2002), během kterého byly připraveny konkrétní návrhy dílčích projektů a aktivit, které měly být podpořeny. Od roku 2002 pak byla zahájena jejich implementace.

Struktura průmyslové výroby, na níž se Coega IDZ zaměřuje, představuje určitý problém ve vztahu k malým a středním podnikům a jejich zapojení, neboť SMME jsou jen v minimální míře schopny participovat na projektech v oblasti těžkého průmyslu. V prvních letech nového tisíciletí se právě nedostatečné množství příležitostí pro SMME jeví jako jeden z největších problémů celého projektu, který by mohl výrazně ohrozit rozvoj průmyslové zóny v souladu s konceptem BEE (Haines – Hosking 2005: 14). Nedostatek příležitostí pro zapojení malých a středních podniků přímo do aktivit v zóně mělo být kompenzováno prostřednictvím dodatečných projektů vznikajících v jejím bezprostředním okolí. Mezi tyto projekty patřilo zejména zapojení do bytové výstavby prostřednictvím konkrétních dodávek dílčích komponentů. Hlavní roli při podpoře SMME a jejich zapojování do konkrétních aktivit zaujala Rozvojová korporace Coega, které vláda začala pravidelně přidělovat prostředky na podporu SMME, a to zcela v souladu se strategií BEE (Nelson Mandela Bay Municipality 2007).

V roce 2009 bylo odhadováno, že výše investic učiněných v rámci portfolia rozvojové korporace Coega dosáhne během čtyř následujících let 40 mld. ZAR. Na tento pozitivní dopad mělo přímý vliv otevření *přístavu Ngqura* ležícího v prostoru Coega IDZ v bezprostřední blízkosti Nelson Mandela Bay, který v současnosti představuje nejnovější komerční přístav v JAR (Ports and Ships 2012a). Fakt, že přístav byl otevřen během šesti let od zahájení výstavby, měl kladný dopad na zájem investorů, kteří během roku 2009 uzavřeli s průmyslovou korporací Coega řadu smluv. Počet největších investorů se tak navýšil v roce 2011 na 12, kteří stačili ke konci roku 2011 vytvořit v místě 27 412 pracovních pozic (DTI 2012c: 5). Během let 2002 až 2011 bylo v zóně realizováno celkem 21 investičních projektů v celkové výši 9,2 mld. ZAR. Na konci roku 2011 bylo v provozu 17 z nich, zbylé čtyři byly mimo provoz.

Očekává se, že v důsledku otevření přístavu dojde v následujících letech ke zvýšenému přílivu dělníků i běžných občanů z okolních regionů směrem do blízkosti průmyslové zóny. To může paradoxně vyvolat problémy v oblastech,

odkud bude obyvatelstvo odcházet, neboť těmto „neatraktivním“ lokalitám bude hrozit vylidnění, nezáměr ze strany investorů a zhoršení kvality života. Rovněž je třeba podotknout, že ačkoliv je přístav z komerčního pohledu úspěšný, snesla se na něj vlna kritiky od environmentálních aktivistů, kteří poukazovali na skutečnost, že jen nedaleko od místa jeho vzniku existují unikátní ekosystémy, které budou jeho vybudováním zničeny.

V souvislosti s hodnocením Coega IDZ se můžeme setkat s názorem, že zóna jako celek má potenciál změnit celkový charakter provincie a napomoci jejímu většímu ekonomickému růstu. Dokladem záměru vytvořit z Coega IDZ nové hospodářské centrum Východního Kapska svědčí zájem investorů o vybudování nové rafinerie, která by měla být dokončena do roku 2017. Odhadované náklady na její stavbu se pohybují kolem 77 mld. ZAR, přičemž projekt by měl přinést až 18 tisíc nových pracovních míst. Rafinerie by měla být největší svého druhu v celé Jihoafrické republice a její provoz by měl splňovat nejnáročnější technická, bezpečnostní a environmentální kritéria. Plán výstavby nové rafinerie naráží na kritiku ze strany společností působících na jihoafrickém trhu v současnosti, neboť nový projekt by mohl ohrozit jejich ekonomické zájmy. V širších souvislostech by nová rafinerie mohla způsobit odliv investorů ze stávajících lokací, což by se mohlo negativně odrazit na ekonomických ukazatelích v těchto místech. Paradoxně by tak jeden velký projekt mající za cíl zlepšení ekonomické situace v jednom regionu zhoršil životní podmínky v regionech jiných. V období 2011 až 2016 by masivní investice měly rovněž plynout do rozšíření přístavu Ngqura, a to v očekávané celkové výši 4 mld. ZAR (Eastern Cape Business 2012).

Vedle investic do rafinerie a rozšíření přístavu je třeba zmínit také záměr zřídit v areálu průmyslové zóny *novou hliníkárnu*, která měla představovat klíčový anchor projekt celé iniciativy od roku 2002. Prvním investorem, který projevil o projekt zájem, byla francouzská společnost Pechiney, která v roce 2003 přešla pod správu kanadské společnosti Alcan. Jak Pechiney, tak Alcan považovaly výstavbu hliníkárny za jednu ze svých priorit, což mj. souviselo s velmi aktivní politikou jihoafrického ministerstva obchodu a průmyslu, které

od roku 2003 podporovalo celou řadu investičních aktivit podobného druhu v regionu Východního Kapska. Zájem vystavit novou hliníkárnou byl umocněn tím, že společnost Alcan přislíbila investovat až 1,3 mld. USD, což by z hliníkárnou učinilo největší projekt vystavěný „na zelené louce“ v historii celé postapartheidní JAR.¹¹¹ Poté, co závazky společnosti Alcan převzala australská korporace Rio Tinto Alcan, byl vyhlášen jako mezní termín spuštění hliníkárnou rok 2012, který se však ukázal jako nereálný. Klíčovým problémem jsou nedostatečné dodávky elektrické energie a chybějící přenosová síť. Tento nedostatek označili představitelé vlády i společnosti Rio Tinto Alcan za významnou překážku rozvoje projektu, nicméně k žádnému dalšímu pokroku nedošlo, a to zejména proto, že jihoafrická polostátní společnost Eskom opakovaně odmítla investovat prostředky do podobného typu projektu. V současné době zdůvodňuje Eskom své stanovisko globální ekonomickou recesí, která mu nedovoluje investovat do takto velkých projektů (Hill 2008).

East London IDZ

Druhá průmyslová zóna Východního Kapska se nachází v blízkosti města East London a zhruba ve vzdálenosti 9 km od místního přístavu, který je jako jediný v celé JAR říčního charakteru a nachází se v ústí řeky Buffalo (Ports and Ships 2012b). Vedle přístavu zajišťuje spojení s okolním světem také letiště East London ležící pouze 2 km od průmyslové zóny, která je rovněž napojena na jihoafrickou železniční síť. Samotná rozvojová průmyslová zóna East London byla navržena v roce 2002 a v současnosti pokrývá kolem 430 hektarů, přičemž podobně jako v předchozím případě je IDZ ve vlastnictví provincie Východní Kapsko, a to prostřednictvím *Východokapské rozvojové korporace* (vlastnictví 76 % IDZ) ve spolupráci s místním obvodem Buffalo (24 % IDZ), na jejímž území se nachází. Institucionální zázemí projektu zajišťuje *Rozvojová korporace zóny East London* (ELDZC), jež vznikla na

¹¹¹ Celkové náklady na projekt byly odhadovány až na 2,7 mld. USD.

základě rozhodnutí jihoafrického ministerstva obchodu a průmyslu. Nejvýznamnějším sektorem je automobilový průmysl, který pokrývá asi 90 % veškeré ekonomické aktivity v zóně. Hlavní roli sehrávají především subdodavatelé, kteří v zóně vyrábí komponenty pro společnost Mercedes Benz (SEZ 2012: 28).

Kromě toho se v průmyslové zóně můžeme setkat s farmaceutickým či elektrotechnickým průmyslem (ELIDZ 2012). Na rozdíl od „sesterské“ zóny Coega vidíme, že se prostorová iniciativa East London zaměřuje na lehký průmysl a v omezené míře také na zemědělskou produkci. Podobně jako v předchozím případě, poskytla jihoafrická vláda prostředky na zřízení IDZ, přičemž v souvislosti s East London IDZ se jednalo o „pouze“ 200 mil. ZAR. Jako v případě Coega IDZ, i East London IDZ je podporována státními a provinciálními prostředky. V roce 2011 bylo v rámci zóny evidováno 23 klíčových investorů, kterým se podařilo vytvořit v místě 5 524 pracovních míst (DTI 2012: 6). Významnou událostí, která může v budoucnu změnit charakter celé IDZ a posílit její postavení ve vztahu ke Coega IDZ, je ohlášený záměr společnosti Mercedes Benz a její sesterské společnosti Daimler, investovat v nejbližších letech na 2,5 mld. ZAR (Velaphi 2012). Ohlášená investice navazuje na v loňském roce znovuoživené aktivity Mercedesu, který se po odmlce způsobené globální ekonomickou recesí znovu výrazněji zapojil do aktivit v IDZ. Je třeba vyzdvihnout, že se Mercedes zavázal vedle nových investic také ke spolupráci s východokapskou vládou a chce jí být nápomocen především v oblasti zlepšování veřejných služeb.

3.5.2 Hodnocení projektu

Při hodnocení obou zón, resp. iniciativy Rybí řeky jako takové, je třeba vyjít z charakteru provincie Východní Kapsko, která patřila k místům s nízkou mírou industrializace. Kromě malé průmyslové výroby se region vyznačuje také početnou skupinou historicky znevýhodněných osob, což souvisí s dřívějšími domovinami a pouze omezeným zájmem o tuto oblast ze strany

jihoafrické apartheidní vlády. Právě neuspokojivý stav, v němž se provincie nacházela po přechodu k demokracii, přiměl jihoafrickou vládu podpořit v regionu hned dvě prostorové iniciativy – SDI Rybí řeky a SDI Divokého pobřeží. První jmenovaná byla navržena jako industriální projekt s pouze malým přesahem do jiných oblastí, charakter druhé byl naopak od počátku na výsost turistický.

Hlavním cílem iniciativy Rybí řeky bylo prostřednictvím koridoru spojujícího města Port Elisabeth a East London nastartovat ekonomický růst a vytvořit vhodné investiční klima pro příchod velkých zahraničních firem. Fakt, že celá prostorová iniciativa byla prakticky ztotožněna s výše zmíněnými městy a ostatní lokality byly upozaděny, si vysloužilo kritiku ze strany lokálních autorit (Luiz 2003: 437). Ty poukazovaly na vzniklý *rozpor mezi oficiální strategií jihoafrické vlády a jejím reálným naplňováním*, neboť zatímco centrální administrativa volala po naplňování strategie LED, na lokální úrovni akceptovala projekt usilující o rozvoj prakticky pouze dvou měst, resp. municipalit. V polovině 90. let, kdy byl program GEAR a z něj vycházející strategie prostorových iniciativ zahájen sice patřilo Východní Kapsko k ekonomicky nejméně rozvinutým částem země, nicméně municipality, na jejichž území se Port Elisabeth a East London nacházely, patřily k ekonomicky nejvyspělejším částem provincie. Z toho plyne, že omezení projektu na lokality, které ve srovnání se zbytkem provincie byly relativně bohaté a vyspělé, mohlo ve výsledku působit spíše kontraproduktivně a mít negativní dopad na rovnoměrný rozvoj provincie jako celku.

Hlavními projekty celé prostorové iniciativy se staly dvě průmyslové zóny zřízené v okolí obou velkých měst. Je třeba zdůraznit, že průmyslová zóna a vysokokapacitní přístav Coega symbolizovaly jihoafrickou národní ekonomickou politiku poloviny 90. let. Příznivci neváhali o Coega IDZ hovořit jako o projektu, který bude svým rozsahem a zaměřením moci konkurovat takovým centrům světového obchodu, jako jsou Dubaj, Hongkong či Singapur. Stejně tak, jako byla kdysi egyptská Alexandrie jedním z center světa, tak nově měla toto její postavení zaujmout právě Coega a její

bezprostřední okolí (Bond – Hosking 2002: 47). Tato a podobná prohlášení lze považovat za konkrétní projev africké renesance, která se zasazuje o rozvoj aktivit vedoucích k politickému, ekonomickému a kulturnímu posílení Afriky.

Nadšené podpory se průmyslovým zónám (a zejména té ležící u Port Elisabeth) dostávalo především od představitelů jihoafrické vlády, resp. ministerstva obchodu a průmyslu, které jejich zřizování mělo na starosti.¹¹² Kritiku si oba projekty (a zejména Coega IDZ) vysloužily od představitelů jihoafrických odborů, a to v souvislosti s dvěma jevy. *Za první* lze tvrdit, že jihoafrické odbory jsou všeobecně vůči prostorovým iniciativám zdrženlivější a upozorňují na jejich slabé stránky. K těm patří především přílišné spoléhání na soukromé investory, kteří sice mohou poskytnout potřebný kapitál, ale nezaručí, že projekt bude „sociálně citlivý“ a bude reflektovat lokální specifika. To se v případě iniciativy Rybí řeky ukázalo jako zvláště problematický bod, neboť v období 1996 až 1999 (tedy v mezičase od vyhlášení iniciativy a vzniku platformy CDC) to byli právě soukromí investoři, kteří byli hlavními iniciátory celého projektu. *Druhá kritika* ze strany odborů, ale také představitelů zbylých municipalit, na jejichž území se IDZ nenachází, se týká faktického zaostávání jejich vývoje právě na úkor obvodu Buffalo City a municipality Nelson Mandela Bay. To lze doložit na vývoji migrace mezi municipalitami, kdy na přelomu tisíciletí vrcholil příliv obyvatelstva z okrajových (především vnitrozemských) municipalit směrem do Buffalo City resp. Nelson Mandela Bay. V novém tisíciletí se tento trend však zastavil a naopak s největším přírůstkem počtu obyvatelstva se setkáváme v případě municipalit ležících v oblasti historických domovin (ECPSDP 2010). Tento jev – tj. návrat do dřívějších bantustanů – je hodnocen spíše kladně, neboť naznačuje možnou změnu migračních vzorců v provincii (srovnej hodnocení iniciativy Divokého pobřeží). Přesto však námitku týkající

¹¹² Zde je na místě zmínit jméno projektového manažera Paula Jourdana, který v té době působil na ministerstvu obchodu a průmyslu a měl mikroregionální projekty na starosti. V práci je využit Jourdanův text z roku 1998, který zachycuje oficiální stanovisko jihoafrické vlády k prostorovým iniciativám a který v souvislosti s daným tématem patří k nejcitovanějším článkům vůbec (vyhledávač scholar.google.com odkazuje celkem k padesátce citací).

se nerovnoměrného vývoje třeba brát vážně, neboť podobné obavy se objevily i v souvislosti s jinými prostorovými iniciativami.

Na nerovnoměrný ekonomický rozvoj poukazují i ti, kteří kritizují obecný koncept průmyslových zón a neváhají především Coegu označit příviskem „bílý slon“ (Bond – Hosking 2002: 49).¹¹³ Za největší nedostatky jsou označovány:

1. Absence jasného plánování a strategických cílů, na jejichž dosahování by se všichni zúčastnění od samého počátku soustředili. To se jasně projevuje v souvislosti s výstavbou hliníkárn, která byla označena za anchor projekt, avšak následně byla její realizace odsouvána. Významnou překážkou se stala neschopnost uzavřít předem jasnou dohodu mezi státní CDC, polostátní společností Eskom a soukromými investory.

2. Blízkost IDZ East London ležící jen několik málo desítek kilometrů od Coega IDZ. Byť se svým zaměřením obě zóny liší, fakticky je jejich blízkost rušivým elementem, který snižuje reálné využití obou zón. To opět souvisí s nedostatečným plánováním ze strany státu, resp. provincie, která ustanovila pro každou IDZ speciální rozvojovou korporaci, které však mezi sebou žádným způsobem nekomunikují a nekoordinují činnost. Nízká míra spolupráce provází iniciativu Rybí řeky od počátku až do současnosti a je mj. jedním z důvodů, proč nebyla iniciativa rozšířena o zemědělskou a turistickou dimenzi, jak bylo původně zamýšleno.

3. Malý počet reálně vytvořených pracovních příležitostí, což neodpovídá široce proklamovanému významu Coega IDZ. Přestože výše v textu uvedená čísla dávají v součtu obou zón dohromady cca 32 tisíc míst, je to poměrně málo vzhledem k celkové výši nezaměstnanosti v provincii. Závažným problémem je také charakter vytvořených pozic, neboť řada z nich je pouze dočasná či určená pro nekvalifikované zaměstnance. Ve výsledku vytvořená

¹¹³ Označení „bílý slon“ se vžil pro velké rozvojové projekty mající negativní sociální dopad na život v příslušné lokalitě. Projekty jsou často projevem megalomanství ze strany nositelů moci, kteří jejich prostřednictvím chtějí naplňovat vlastní mocenské ambice (více o konceptu bílých slonů a jejich vztahu k rozvoji například Robinson – Torvik 2005).

pracovní místa mají pouze krátkodobý vliv na míru nezaměstnanosti a změny v socioekonomické struktuře regionu. Tyto problémy umocnila hospodářská recese, která vypukla v roce 2009 a v jejímž důsledku se řada investorů stáhla či omezila své aktivity. Tím se nenaplní jedna z podmínek prostorových iniciativ, a sice požadavek na dlouhodobě udržitelný rozvoj, který má být prostřednictvím projektu nastartován.

4. Zbytečné budování přístavu Ngqura, který přestože byl vytvořen s velkými ambicemi a měl symbolizovat vzestup JAR, resp. celé Afriky, objektivně zaostává za svými jihoafrickými konkurenty (srovnej obrázek č. 16). Tento argument není nijak nový a objevuje se prakticky od samého počátku vyhlášení iniciativy, a to navzdory faktu, že v polovině 90. let byl projekt nového přístavu chápán jako nezbytný krok na cestě k budování nového infrastrukturního a průmyslového centra celé jižní Afriky (Hosking – Bond 1999: 6).

5. Environmentální zátěž a zhoršení kvality života. Přestože deklarovaným cílem prostorových iniciativ je zlepšit kvalitu života v místě realizace projektu, v souvislosti s Coega IDZ, resp. přístavem, se objevily obavy, že jejich vznik bude mít negativní dopad na životní prostředí.

Při hodnocení projektu Rybí řeky ve vztahu k tezí je třeba vzít v potaz, že prostorovou iniciativu Rybí řeky je možné ztotožnit s dvěma průmyslovými zónami, přičemž silnice spojující obě lokality nezískala status anchor projektu. To společně se slábnoucím zájmem jihoafrické vlády o podporu jiných projektů nežli zmíněných zón způsobilo, že prostorová iniciativa začala být chápána značně zúženě. Pro vyhodnocení první teze poskytuje dobré východisko tabulka č. 7, která zachycuje nárůst počtu soukromých investorů v letech 2005 až 2007. Z tabulky plyne, že s počtem investorů rostla výše investované částky. Tento trend pokračoval i po roce 2007. Počet jiných aktérů, především lokálních SMME, byl relativně zanedbatelný, neboť Coega IDZ není svou povahou nakloněna jejich zapojení a East London IDZ je ve srovnání s Coegou malým projektem.

Vyhodnocení druhé teze je obtížnější, neboť údaje o ziscích nejsou dostupné, nicméně lze z představených údajů dovodit, že soukromí investoři mají zájem na dalších investicích, což se nejvýrazněji projevuje v souvislosti s návrhem na vybudování nové hliníkárně. Jako problém se jeví postoj polostátní firmy Eskom. Žádné další velké projekty však iniciovány nejsou a využívání přístavu Ngqura zůstává i nadále omezené. Druhá teze rovněž ověřuje vztah mezi mírou rozvoje a vznikem dalších projektů. Při pohledu na HDI v letech 1995 až 2009 v rámci celé provincie zaznamenáme růst z hodnoty 0,48 na 0,53. Při zaměření se na lokality, na jejichž území přímo obě IDZ existují, můžeme říci, že v případě municipality Nelson Mandela Bay se hodnoty HDI pohybují nad průměrem provincie, přičemž v období 1995 až 2009 municipální HDI stoupl z 0,63 na 0,68. Za odvětví podílející se nejvíce na ekonomickém růstu provincie můžeme označit zpracovatelský a konstrukční průmysl, což konvenuje se zaměřením průmyslové zóny Coega.

Při pohledu na lokalitu East London náležící do oblasti Buffalo City spadající pod municipalitu Amatole zjistíme, že výše lokálního HDI se zcela kryje s provinciálním HDI. Přestože oblast je z ekonomického hlediska druhým nejvýznamnějším místem provincie, byl její růst opět srovnatelný s provinciálním průměrem (DEDEA 2010). Situace by se mohla změnit v souvislosti s plánovanými investicemi společnosti Mercedes Benz.

3.6 Investiční iniciativa Divokého pobřeží

Prostorová iniciativa Divokého pobřeží¹¹⁴ ležící v provincii Východní Kapsko geograficky navazuje na iniciativu Rybí řeky a dotváří komplexní charakter prostorových iniciativ v této části JAR. Termínem Divoké pobřeží je označována 300 km dlouhá oblast mezi řekami Great Kei a uMtamvuna, která byla dříve součástí domoviny Transkei a k jejíž plné reinkorporaci do území JAR došlo v roce 1994. Celé Východní Kapsko patřilo v době apartheidu

¹¹⁴ Iniciativa dostala pojmenování díky svým unikátním přírodním podmínkám, které jsou hodnoceny jako jedny z nejlepších v celé JAR.

k nejchudším a nejméně rozvinutým částem země, přičemž oblast Divokého pobřeží byla v tomto směru postižena nejvíce (Luiz 2003).

Region Divokého pobřeží je chudý na nerostné suroviny s výjimkou v podobě oblasti Pondoland. Prakticky se zde neseťkáváme s průmyslem, který byl takřka výhradně koncentrován do dvou měst na pobřeží, jež jsou dnes součástí SDI Rybí řeky. Zřetelné rozdělení provincie na její průmyslovou část (East London a Port Elisabeth) a chudý venkov zvýšilo potřebu iniciovat projekty, které by umožnily venkovskému obyvatelstvu zlepšit své postavení. Ekonomický potenciál, jehož existence je základním předpokladem pro rozvinutí prostorové iniciativy, tak v tomto případě neleží v modernizaci průmyslových aktivit a budování IDZ, nýbrž v unikátních přírodních podmínkách, které v oblasti vytváří jedinečné podmínky pro rozvoj turistiky a investování do ekologických a ekokulturních programů (Kepe 2001: 281–282). Jihoafrické DTI ve spolupráci s ministerstvem pro ekonomické otázky, životní prostředí a turismus společně s vládou Východního Kapska sestavily seznam témat, na něž by měla být v rámci budování SDI Divokého pobřeží zaměřena největší pozornost. Jedná se o oblasti životního prostředí, turistiky a pozemkových práv. Vzhledem k tomu, že SDI Divokého pobřeží lze považovat za ukázkový příklad (ekoagro)turistické SDI, brzy do procesu hledání vhodných investičních příležitostí vstoupilo ministerstvo pro správu vod a lesnictví. To identifikovalo klíčové projekty, resp. oblasti, na nichž se má pozornost upřít v první fázi zřizování SDI (viz obrázek č. 17 přílohy).

Vznik iniciativy Divokého pobřeží je třeba vnímat také v širším kontextu jihoafrické národní politiky BEE, která má napomoci reintegraci historicky znevýhodněných osob. Právě oblast bývalé domoviny Transkei (z dnešního pohledu se jedná o municipalitu Oliver Tambo) se řadila k místům, které sloužily jako levná zásobárna pracovních sil a jihoafrická vláda prakticky nevynakládala žádné prostředky na zlepšování kvality zdejšího života. Existence historické domoviny a nízká míra rozvoje v této oblasti přiměly představitele DTI, aby v souladu s plánem GEAR vyhlásili v roce 1997

Divoké pobřeží za jednu z prostorových rozvojových iniciativ.¹¹⁵ V čase vyhlášení iniciativy počítala jihoafrická vláda s tím, že projekt přinese až 20 tisíc přímých pracovních míst a investice dosáhnout až 400 mil. ZAR (Kepe – Ntsebeza – Pithers 2001: 2). Prostředky měly směřovat především do vládou vybraných turistických lokalit, kde měly přispět k vytvoření turistických zařízení, které by přilákaly zahraniční turisty. V souladu s principy PPP usilovala vláda o vstup soukromých subjektů, přičemž vzhledem ke specifickému charakteru Divokého pobřeží se největší pozornost soustředila na zapojení lokálních malých a středních podniků. Jiní velcí investoři, kteří by měli potenciál přinést do regionu FDI či zde investovat větší sumu vytipování nebyli. Prostřednictvím SMME měl být naplněn jak obecný cíl prostorových iniciativ – tj. nastartovat ekonomický růst – tak byl zohledněn lokální kontext a potřeba, co možná nejrychleji integrovat historicky znevýhodněné osoby zpět do společnosti.

Záměr vytvořit z iniciativy Divokého pobřeží ukázkový příklad posílení místního obyvatelstva a v souladu se strategií LED nastartovat lokální rozvoj vedený místními SMME, narazil na samém počátku na významné překážky v podobě nejasně navržené pozemkové reformy a z toho vyplývajících sporů ohledně pozemkových práv. Jasně se projeví nedostatky související s vágní definicí termínu „komunita“ a nedostatečným vymezením toho, kdo a za jakých podmínek má právo usilovat o navrácení půdy (více ke vztahům mezi soukromými investory a komunitami srovnej Ashley – Ntshona 2002 či Palmer et al. 2001). Spory ohledně pozemkových práv pozastavily samotnou realizaci projektu, neboť ani vláda, ani potenciální soukromí investoři neměli zájem vstupovat do lokalit, u nichž nebylo jasné, komu náleží a jakým způsobem budou řízeny (srovnej kapitolu 2.5.2 práce).

Nejasnosti ohledně pozemkových práv a určení toho, na čím území leží příslušná lokalita, prakticky znemožnily vytvoření institucionální platformy

¹¹⁵ Prostorová iniciativa Divokého pobřeží byla představena společně s prostorovou iniciativou Rybí řeky na společné konferenci.

zajišťující řízení a dohled nad projektem.¹¹⁶ Centrální jihoafrická vláda měla navíc obavy z možného konfliktu mezi ní a provinciální resp. municipální úrovní, který hrozil v případě jednostranného pokusu prosadit konkrétní opatření bez ohledu na postoj lokálních autorit. Toto napětí umocněné vzpomínkami na apatheidní minulost vedlo k tomu, že v některých případech byla jihoafrická vláda ochotna jednat s autoritami, které nebyly řádně zvoleny a nerespektovaly ústavně dané principy demokracie, a to jen proto, aby ani v nejmenším nezavdala příčinu k rozporům uvnitř nového státu.

3.6.1 Struktura projektu

V rámci příprav byly identifikovány čtyři oblasti, na něž v souvislosti s budováním SDI měla být zaměřena největší pozornost. Jednalo se o projekty *Dwesa/Cwebe/Nqabara*, *Coffee Bay/Hole-in-the-Wall*, *přístav Saint Johns* a *oblasti Magwa a Mkambati*. Investice do těchto projektů/lokalit získaly v první fázi status anchor projektů, přičemž prostředky do nich začaly proudit počátkem 21. století. Všechny projekty byly navrženy jako (ekoagro)turistické s přesvědčením, že jejich prostřednictvím dojde k nastartování ekonomického rozvoje profitujícího z přílivu jihoafrických i zahraničních turistů (Cousins – Kepe 2004: 43). Vzhledem k tomu, že od samého počátku měl výsadní postavení projekt *přírodní rezervace Mkambati*, který současně představuje ukázkový příklad toho, proč iniciativa Divokého pobřeží jako celek neuspěla, bude věnována pozornost právě jemu. O ostatních anchor projektech můžeme říci, že byly do značné míry ve vleku přírodní rezervace Mkambati, jež poukázala na řadu problémů souvisejících s prostorovými iniciativami.

Oblast Mkambati se sestává ze tří typů území, z nich část je vlastněna místními komunitami, část přímo státem a část je spravována prostřednictvím státem vlastněné společnosti, která má na starosti správu místního národního parku. Silná přítomnost místních komunit a snaha centrální vlády o jejich zapojení provázela investice do tohoto regionu od samého počátku, neboť

¹¹⁶ V případě SDI Divokého pobřeží nevzniklo nic, co by připomínalo Rozvojovou korporaci Coega či Logistickou iniciativu koridoru Maputo.

právě profit z SDI a zlepšení životních podmínek v oblasti byly chápány jako ukázkový příklad naplnění BEE. Od samotných počátků však návrhy jihoafrické vlády narážely na odpor místních komunit, především pak vesnice Khanyayo, kde bylo již v průběhu roku 1996 ustanoveno nevládní *Rozvojové fórum Khanyayo-Mkambati*, které ostře vystupovalo proti záměru vytvořit z regionu turistickou lokalitu.

Proti této platformě vystupovalo sdružení *Joint Management Committee* (JMC), které vzniklo již v roce 1992 s cílem napomoci lokálnímu rozvoji a umožnit rozšíření aktivit na pozemcích ležících v těsné blízkosti jednotlivých vesnic. Poté, co část představitelů JMC byla demokraticky zvolena do lokálních zastupitelských orgánů, se konflikt přenesl i na tuto úroveň a získal další, tentokrát politický rozměr. To, co původně mělo charakter místního sporu mezi tradičními autoritami v rámci místní komunity, se stalo střetem mezi tradiční a demokraticky volenou autoritou. Podstata sporu ležela v otázce vlastnických práv a toho, kdo je oprávněn o nich rozhodovat. Na sebe tak narážely dvě protichůdné vize. Stoupenci vesnice Khanyayo upozorňovali na státem podporovaný koncept BEE, jehož významnou součástí byla pozemková reforma a posílení vlastnických práv místního obyvatelstva, přívrženci ostatních vesnic a jejich představitelů naopak upozorňovali na fakt, že přílišné posílení tradičních lokálních vůdců může představovat výraznou překážku rozvoje, neboť mohou brzdit implementaci projektů DC a SDI (srovnej Cousins – Kepe 2004; Kepe – Ntsebeza – Pithers 2001 či podrobněji ke sporům v rámci osady Kepe – Cousins – Turner 2000).

V oblasti Divokého pobřeží se aktivně angažovala také Evropská unie, která na podporu části regionu vyčlenila na 80 mil. ZAR, a to pro roky 2000 až 2004. Prostředky byly určeny pro podporu historicky znevýhodněných osob a jejich participace na turistických projektech, přičemž za hlavní komponenty programu byly označeny (Ntshona – Lahiff 2003: 39):

1. ustanovení řídicích struktur, které by kontrolovaly naplňování programu,
2. zlepšování lokálních a provinciálních struktur vládnutí se zaměřením na udržitelnost programu po odchodu EU a
3. zapojení místního obyvatelstva a zvyšování jeho životní úrovně v souladu se strategií BEE.

Projekt EU však rovněž narážel na problémy plynoucí z nejasných pozemkových práv, a přestože byl několikrát obnoven a opakovaně byl vysloven zájem o podporu aktivit směřujících k posílení místního obyvatelstva, jeho reálné výsledky byly takřka nulové (Guyot – Dellier eds. 2009).

3.6.2 Hodnocení projektu

Při hodnocení projektu je třeba od samého počátku brát v potaz, že *roku 2004 byla prostorová rozvojová iniciativa Divokého pobřeží ukončena*. Ministerstvo průmyslu a obchodu, zodpovědné za realizaci mikroregionálních projektů, předalo iniciativu do rukou ministerstva životního prostředí a turismu, které v roce 2006 vyhlásilo dva nové projekty – *Rozvojový projekt Divokého pobřeží* (Wild Coast Development Project) a *národní park Pondoland*. Obě aktivity by měly rámcově navazovat na předcházející prostorovou iniciativu, jejíž neúspěšná realizace je spojována se špatně provedenou pozemkovou reformou. Vedle ekoturistických projektů, jejichž vyhlášení koresponduje s původním zaměřením iniciativy, se nově pozornost stočila také na renovaci silnice N2, probíhající podél jihoafrického pobřeží a spojující Kapské Město, Port Elisabeth, East London, Durban a vnitrozemskou Mpumalangu (Mitchell – Andresson – Ngxowa – Merhi 2008: 130).

Právě návrh na rekonstrukci silnice N2 je ostře kritizován především environmentálními aktivisty, kteří poukazují na skutečnost, že renovovaná silnice by zasáhla do oblasti Pondolandu, která je z ekologického hlediska

velmi cenným územím. Současně se zde nachází poměrně rozsáhlé zásoby titanu, o jehož těžbu projeví zájem soukromí investoři. Nová silnice by výrazně ovlivnila život v oblasti, a přestože by pravděpodobně vedla k přilákání nových investorů, z hlediska jejího dopadu na kvalitu místního života by měla její výstavba negativní vliv (Brazier 2011; SANRA 2009). Renovace silnice a projekt národního parku Pondoland jsou fakticky vůči sobě v opozici, neboť úspěšné fungování jednoho nutně znamená omezení druhého.

Ukončení původní prostorové iniciativy v roce 2004 bylo výsledkem jejího neuspokojivého vývoje, který neodpovídal představě, že podporou čtyř anchor projektů dojde k nastartování ekonomického rozvoje v místě realizace mikroregionálního projektu. Na základě třikrát realizovaného výzkumu v období 1997 až 2000 vyšlo najevo, že míra nezaměstnanosti v municipalitě Oliver Tambo, kde byla prostorová iniciativa soustředěna, ve sledovaném období vzrostla,¹¹⁷ růst HDP byl nejnižší ze všech východokapských municipalit a počet malých a středních podniků nacházejících v blízkosti anchor projektů a mimo ně byl srovnatelný (Mitchell – Merhi – Myburg – Andersson 2000: iv). Jediným reálným pozitivem v období 1997 až 2000 bylo zastavení vylidňování oblasti a jeho změna po roce 2000. Tento jev je vnímán veskrze pozitivně, neboť dokazuje, že z bývalé domoviny Transkei, která sloužila jako levná zásobárna pracovních sil a odkud lidé migrovali směrem ven, se stala naopak oblast, do které se stěhují lidé natrvalo. Takřka nulový význam anchor projektů a jejich minimální dopad na kvalitu života v oblasti dokumentují i statistiky z let 2000 až 2004. Podíváme-li se například na míru zaměstnanosti, ta se pohybovala kolem 17 % bez ohledu na to, zda se jednalo o oblast ležící v blízkosti anchor projektu či mimo jeho dosah (Mitchell – Andersson Ngxowa – Merhi 2008: 128).¹¹⁸

¹¹⁷ Statistika uvádí, že zatímco v roce 1997 bylo zaměstnáno 23 % obyvatelstva municipality, v roce 2000 to bylo jen 15 % (Mitchell – Merhi – Myburg – Andersson 2000: iv). Je však třeba vzít v potaz, že se jedná o oficiální statistiku. Podobně jako v jiných případech sehrává i zde velkou roli neoficiální zaměstnanost a šedá ekonomika, o níž prakticky neexistují relevantní statistické údaje.

¹¹⁸ Opět tím máme na mysli oficiální údaj bez ohledu na to, kolik lidí pracuje nelegálně.

Celkově lze iniciativu v letech 1997 až 2004 hodnotit jako neúspěšnou, a to z několika důvodů:

1. Lze říci, že během první fáze projektu – tj. od jeho vyhlášení do samotného zahájení realizace – se nebyli účastníci jednání (stát, provincie, SMME, polostátní firmy, místní komunity) schopni dohodnout na společném postupu a jasně deklarovat, co je jejich cílem (kromě vágních prohlášení, že cílem je rozvoj oblasti). To lze spojovat především s nejasně navrženou pozemkovou reformou, která v případě Divokého pobřeží vyvolala velké množství sporů mezi jednotlivými komunitami.¹¹⁹
2. Spory mezi komunitami a neochota centrální vlády je řešit, znejistila zahraniční investory. Ti odmítli vstupovat do projektů, u nichž si nebyli jisti, na území koho vznikají a kdo k nim má vlastnická práva.
3. Výhradní zaměření prostorové iniciativy na turistiku a na ni navázaný služby. Stoupenci iniciativy Divokého pobřeží vycházeli z přesvědčení, že turistika coby jeden z nejdynamičtějších se rozvíjejících sektorů je optimálním nástrojem k nastartování lokálního rozvoje. Ukázalo se však, že výhradní spoléhání na turistický ruch bylo v případě Divokého pobřeží nešťastné, neboť turistický průmysl je sezónní záležitostí. Součástí iniciativy nebyly žádné projekty, které by tento aspekt kompenzovaly a vytvářely alternativní pracovní příležitosti i pro období, kdy do oblasti turisté nejezdí.
4. Minimální informovanost o projektu na straně veřejnosti. Je paradoxem, že ačkoliv malé a střední podniky měly být nositeli ekonomického růstu, místní lidé, kteří je měli zakládat, neměli o projektu dostatečné informace. V roce 1997, kdy byla SDI vyhlášena, o ní slyšelo 22 % respondentů, v roce 2000 již jen 20 % a v roce 2004 počet klesl na 9 % (Mitchell – Andresson – Ngxowa – Merhi 2008: 125).
5. Neúspěch projektu Mkambati coby nejvýraznějšího anchor projektu. Projekt přírodní rezervace Mkambati, která měla přilákat zahraniční investory

¹¹⁹ Například v roce 2002 bylo v oblasti mezi přístavy Saint John a Port Edward pokrývající cca třetinu oblasti Divokého pobřeží vedeno 65 pozemkových sporů (Mitchell – Andresson – Ngxowa – Merhi 2008: 123).

a stát se symbolem úspěchu celé iniciativy, skončil prakticky dříve, než začal. Hlavními problémy komplikujícími realizaci projektu byly 1. nejasné definování toho, kdo má z projektu profitovat a kdo může být považován za komunitu Mkambati, 2. kdo je vlastníkem pozemků, na nichž má být projekt realizován a 3. jaké instituce reprezentují lokální zájmy (tradiční versus volené) (Cousins – Kepe 2004: 50).

Z výše naznačených shrnutí prostorové iniciativy Divokého pobřeží vyplývá, že její vyhodnocení ve vztahu k vymezeným tezím je poměrně snadné. Počet nestátních aktérů zapojených do projektu byl nízký a měl charakter převážně lokálních SMME, která však nebyly schopny generovat výraznější ekonomický zisk. Zájem jiných aktérů o projekt byl prakticky nulový vzhledem k pozemkovým sporům, které zneřehlednily situaci ohledně majetkových práv. Můžeme proto tvrdit, že nezájem nestátních aktérů se projevil neúspěchem projektu, který byl roku 2004 ukončen.

Pokud jde o druhou tezi, pak generovaný zisk zapojených SMME byl velmi nízký, což se opět odrazilo v nezájmu o projekt jako takový. Míra rozvoje v oblasti Oliver Tambo byla v období 1995 až 2004 pod průměrem provincie Východní Kapsko a pohybovala se v rozmezí 0,38 až 0,4 (DEDEA 2010: 110).

3.7 Investiční iniciativa Západního pobřeží

Investiční iniciativa Západního pobřeží zabírá kolem 30 tisíc hektarů, na nichž žije kolem 300 tisíc lidí a nachází se při pobřeží Atlantiku v západní části JAR, v bezprostřední blízkosti Kapského Města, jenž je jedno z největších a nejdůležitějších měst v zemi. Celá oblast patří do regionu Západního Kapska, který v rámci JAR patří k ekonomicky nejvýkonnějším (South Africa 2012). To souvisí především se samotným Kapským Městem, které je druhým největším finančním centrem v celé JAR. Zbytek regionu je převážně orientován na zemědělskou produkci, rybářství a zpracování

nerostných surovin, přičemž právě poslední sektor byl identifikován jako potenciálně nejvhodnější pro další rozvoj. V této souvislosti byl navržen projekt výstavby ocelárny, zaměřené na zpracování železné rudy těžené v dole Sishen v Severozápadní provincii a dovážené do Západního Kapska. Za vytipováním ocelárny coby klíčového projektu, jehož prostřednictvím bude nastartován průmyslový boom provincie, stály IDC a ocelářský gigant ArcelorMittal¹²⁰, které ve shodě s jihoafrickou vládou shledaly zřízení nového podniku, zpracujícího železnou rudu dováženou z více jak 800 km vzdálené provincie, za ideální investiční příležitost.

Vedle ocelárny byly vytipovány i další projekty. Klíčovou byla v tomto směru konference svolaná na únor 1998, během níž došlo k setkání mezi investory a jihoafrickými politiky a během které bylo identifikováno na 20 velkých (a v rámci nich 120 menších projektů) potenciálně zajímavých investičních příležitostí (viz obrázek č. 18 přílohy). Celé setkání, jež se odehrálo v městě Saldanha, pak vyústilo v zahájení investiční iniciativy Západního pobřeží (Bek – Binns – Nel 2005: 5–6). Vedle průmyslového potenciálu, který byl spojen především s ocelárnou a *návrhem na vybudování IDZ v oblasti Saldanhy* se jako druhý, potenciálně investičně zajímavý sektor, jevil ekoagroturismus, který podobně jako v jiných případech mohl těžit z výborných přírodních podmínek panujících na Atlantickém pobřeží Jihoafrické republiky.

Od samého počátku vyhlášení iniciativy sehrávalo důležitou roli *Centrum na podporu obchodu Západního pobřeží* (WCBDC), které vzniklo v roce 1998 a které si během následujících let vysloužilo vysokou reputaci v celé JAR. Ve své hlavní činnosti se WCBDC soustředí na podporu malých a středních podniků a jejich zapojení do projektů zřizovaných v regionu Západního pobřeží a fakticky je prodlouženou rukou celojihoafrické korporace SEDA (WCBDC 2012). Platforma úzce spolupracuje s klíčovými aktéry zaangażovanými do projektů v oblasti Západního pobřeží, mezi něž patří ArcelorMittal, místní municipality či polostátní společnosti SPOORNET či

¹²⁰ Dříve byla společnost známá pod jménem Iscor (ArcelorMittal 2012a).

TRANSNET (WCBDC 2012). Ve svých zásadách dbá uskupení na dodržování principů BEE, k čemuž napomáhá prostřednictvím poskytování půjček či pořádání workshopů. Aktivity WCBDC jsou všeobecně hodnoceny velmi vysoko, neboť poté, co došlo k jejímu ustanovení, se podařilo zajistit nové zdroje financování. Jedná se především o půjčky poskytované Standard Bank, která je jedním ze čtyř největších finančních domů v Jihoafrické republice (Bek – Binns – Nel 2005: 7).

3.7.1 Specifický charakter provincie Západní Kapsko

Výrazný vliv jak na vlastní realizaci projektu, tak na jeho samotné zahájení, má charakter regionu Západního pobřeží, resp. provincie Západní Kapsko celek. Historicky patřila oblast k tzv. smíšeným regionům, s množstvím významných afrikánských center, které přežily i konec apartheidu.¹²¹ V důsledku změn odehrávajících se počátkem 90. let v JAR se ze Západního Kapska stalo místo, do něhož směřovala řada bělochů z jiných částí země, což mělo přímý dopad na výsledky voleb, které zde v roce 1994 dopadly ve prospěch Nové národní stany a ostře tak kontrastovaly s výsledky ve zbytku JAR.¹²² Úspěchu se NNP dočkala jak ve volbách do jihoafrického národního parlamentu, tak v regionálních volbách, což vzhledem k federálnímu uspořádání JAR vedlo k poměrně výraznému odklonu Západního Kapska od celostátní linie (Nijzink – Jacobs 2000).

¹²¹ V 19. století bylo dnešní Západní Kapsko (tehdy Kapsko) místem, kde vznikla celá řada významných afrikánských měst (ukázkovým příkladem jsou například Stellenbosch, Paarl či Franschoek). Patrně nejznámější je Stellenbosch, kde sídlí i Univerzita Stellenbosch, jež je považována za jednu z nejlepších jihoafrických univerzit a která v době apartheidu byla centrem afrikánských intelektuálů. Většina Afrikánců žila na venkově a hlásila se k velmi konzervativním hodnotám, což korespondovalo s jejich náboženským přesvědčením. Vedle silně konzervativního afrikánského elementu byl v Kapsku silně zastoupen tzv. kapský liberalismus, který vznikl v důsledku působení Britů, kteří chtěli provincii jejím charakterem odlišit od provincií založených a ovládaných Afrikánci. Díky britskému působení a rozvoji kapského liberalismu tak v provincii platilo od 50. let 19. století všeobecné volební právo vztahující se na všechny muže bez ohledu na barvu pleti. K jeho omezení došlo až v roce 1936 (odejmutí volebního práva černým Afričanům), resp. 1951 (odebrání práva barevným) (Jeppie 1999: 3–4).

¹²² První volby v roce 1994 dopadly v sedmi z devíti provincií ve prospěch ANC. Výjimkami byly KwaZulu-Natal, kde zvítězila IFP (srovnej část věnovanou analýze projektů v této provincii) a již zmíněné Západní Kapsko, kde uspěla NNP. Důležité je, že NNP byla v podstatě transformovanou Národní stranou, která vládla v zemi od roku 1948 do počátku 90. let a byla tak ztělesněním apartheidu.

Napětí mezi jihoafrickou politickou linií prosazovanou ANC na celostátní úrovni a směřováním regionu se umocnilo po volbách v roce 1999, kdy sice v provincii v celostátních volbách zvítězil ANC, avšak v případě provinciálních voleb opět uspěla NNP. To vyvolalo animozitu ve vztazích mezi centrální a provinciální vládou. Naznačené tenze mezi centrální a regionální úrovní se zřetelně projevíly v souvislosti se snahou jihoafrické vlády prosadit koncepci DC a SDI coby nástroje vedoucího k dosažení rozvoje, což bylo ostře napadáno právě lokálními a regionálními zástupci Západního Kapska, neboť dle jejich názoru docházelo k obcházení jihoafrické ústavy přiznávající vysokou míru autonomie jednotlivým provinciím. Situaci navíc komplikovala skutečnost, že jednotlivé lokální municipality byly vůči DC a SDI o něco vstřícnější, neboť v nich viděly možnost, jak přilákat investory a zlepšit tak situaci v lokalitách ležících na periferii provincie.

Pokus o implementaci mikroregionálních projektů v Západním Kapsku dostal proto poněkud paradoxní rozměr. Na jedné straně zde existoval koncept vycházející ze strategie lokálního rozvoje, který však Západním Kapskem byl odmítán, neboť o jeho prosazení se snažila jihoafrická vláda vedená ANC. Na straně druhé měla jihoafrická vláda mimořádný zájem o prosazení strategie DC a SDI v Západním Kapsku, a to navzdory faktu, že ve srovnání s jinými oblastmi měla provinciální vláda o program jen omezený zájem. To bylo navíc umocněno relativně dobrou hospodářskou situací celé oblasti, která na rozdíl od jiných regionů (ukázkovým příkladem může být SDI Divokého pobřeží ve Východním Kapsku) nespátřovala ve strategii prostorových iniciativ jedinou možnost, jak zlepšit svůj ekonomický status. Koncepce lokálního rozvoje nastartovaného prostřednictvím mikroregionální integrace doslala v případě Západního Kapska nový rozměr, neboť její úspěšné prosazení bylo jihoafrickou vládou chápáno jako způsob, jak prosadit svůj vliv v oblasti Západního pobřeží, navázat těsnější spolupráci s lokálními představiteli vystupujícími vůči prostorovým iniciativám o něco vstřícněji a tím oslabit vliv NNP na vývoj v regionu (Bek – Binns – Nel 2005: 3; Bek – Taylor 2001: 13–14).

Rozpory mezi jednotlivými správními úrovněmi a specifické postavení Západního Kapska se odrazily také v samotném názvu prostorové iniciativy, která na rozdíl od všech ostatních nese označení *investiční iniciativa a nikoliv DC či SDI*. Toto pojmenování je výsledkem kompromisu, jenž vzešel mezi zúčastněnými, neboť původní označení projektu bylo SDI Západního pobřeží, což bylo pro některé z účastníků projektu neakceptovatelné.

3.7.2 Rozvojová průmyslová zóna Saldanha

Jednoznačně nejvýraznějším investičním počinem v prostoru Západního pobřeží, o jehož zřízení se uvažuje prakticky od počátku vyhlášení investiční iniciativy, je vytvoření další průmyslové zóny. O vybudování Saldanha IDZ, jejíž anchor projekt – ocelárna Saldanha¹²³ – již paradoxně existuje, se vedly dlouhé diskuze. Na jednu stranu lokalita splňovala obecné podmínky nutné pro vznik prostorové iniciativy, jako jsou nevyužitý ekonomický potenciál, existence infrastruktury spojující místo těžby železné rudy se zpracovatelským místem, blízkost několik přístavů v místě realizace projektu,¹²⁴ relativně levná a snadno dostupná elektrická energie, tak současně zde existovaly důvody zpomalující její vybudování (Fitschen 1998: 774). Jednalo se především o neochotu provincie přistoupit na rychlé zřízení IDZ či kritiku týkající se příliš jednostranného zaměření IDZ na jeden vybraný sektor průmyslu (srovnej část 2.5.6).

Diskuze o zřízení Saldanha IDZ probíhaly po více jak deset let, během nichž doznal proměny samotný koncept IDZ, tak prostředí jeho realizace. Milníkem pro její reálné ustanovení se stal rok 2011, kdy byla západokapskou investiční agenturou WESGRO připravena zpráva *Saldanha Bay Feasibility Study* zaměřující se na přínosy projektu a jeho význam pro region (WESGRO

¹²³ V zásadě se střetly dvě vize, a sice buď rekonstruovat a rozšířit již existující ocelárny provozované společností ArcelorMittal, resp. Iscor ve městech Pretoria, Newcastle a Vanderbijlpark a nebo vybudovat zcela nové centrum. Poté, co převážila druhá varianta, bylo rozhodnuto, že nový podnik vznikne na Západním pobřeží, ačkoliv této lokalitě konkurovala města East London, Port Elisabeth, Sishen a Richards Bay (Fitschen 1998: 773).

¹²⁴ Jedná se o přístavy v Kapském Městě, Mušlové zátoky (Mossel Bay) a konečně přístav Saldanha, který se díky zřízení ocelárny stal jediným přístavem v celé JAR zajišťující překládku železné rudy (TRANSNET 2012).

2011). Dle dokumentu by v důsledku ustanovení další jihoafrické IDZ mělo dojít k výraznému lokálnímu ekonomickému růstu, který lze vyjádřit (WESRGO 2011; Creamer 2011):

- počtem očekávaných vytvořených pracovních příležitostí v místě realizace projektu (mezi 4 240 až 8 930 během následujících 25 let, což by představovalo na 16 % všech pracovních příležitostí v oblasti Saldanha Bay),
- celkovým počtem potenciálních pracovních příležitostí zahrnující přímé, nepřímé i podnícené pracovní místa (odhady hovoří o minimálně 11 975 pozicích, což v současnosti představuje 0,1 % celojihoafrické zaměstnanosti),
- příjmů do provinciálního rozpočtu (odhady hovoří o 11,2 mld. až 31, 6 mld. ZAR každý rok).

Zpráva rovněž konstatuje, že zřízení IDZ zahrnující území o rozsahu 1440 hektarů vyžaduje investice ze strany jihoafrické vlády, resp. provincie, neboť se lokalita potýká se zastaralou infrastrukturní sítí, která by nestačila pokrýt nároky průmyslové zóny. Odhadovaná výše investic veřejného sektoru se pohybuje v rozmezí 5,12 mld. až 14 mld. ZAR, přičemž takto vynaložená částka by měla přispět k zatraktivnění celé oblasti a přilákat nový investiční kapitál v rozsahu 17,25 mld. až 90,82 mld. ZAR (Creamer 2011).

V únoru 2012 bylo oznámeno, že projekt Saldanha IDZ bude spuštěn v září 2012, nicméně prozatím není žádný progres patrný.¹²⁵ Z vyjádření představitelů jihoafrického DTI plyne, že významnou motivací pro znovuotevření jednání o dokončení Saldanha IDZ jsou výsledky plynoucí ze zřízení doposud jediné jihoafrické speciální ekonomické zóny umístěné v provincii Gauteng (Straton 2012). Současné aktivity vedené ve jménu otevření Saldanha IDZ jsou proto fakticky motivovány záměrem otevřít v JAR další speciální ekonomickou zónu.

¹²⁵ Saldanha IDZ již má v provozu vlastní internetové stránky (Saldanha Industrial 2012), na nichž je však možné dohledat pouze základní informace o lokalitě a kontakty na osoby pověřené jejím řízením.

Ocelárna Saldanha

Ocelárna Saldanha představuje ukázkový příklad projektu iniciovaného ze shora, tj. jihoafrickou vládou. Jeho zamýšleným cílem bylo vytvořit v provincii Západní Kapsko takový typ aktivity, který by reflektoval strategii GEAR a implementoval v tomto specifickém regionu principy BEE. Prostřednictvím ocelárny chtěla dáti jihoafrická vláda najevo svůj zájem řešit problémy s (zejména černošskou) nezaměstnaností a dokázat, že je schopna uvnitř federalizované JAR celoplošně prosadit zamýšlenou strategii. Současně chtěla ukázat okolnímu světu, že i postapartheidní JAR je schopna produkovat vysoce kvalitní výrobky, které snesou srovnání s produkty západního světa.

Projekt ocelárny byl od samého počátku podporován místními černošskými komunitami, které v ní viděly způsob obnovy regionu, v němž byl dlouhodobě nedostatek pracovních příležitostí právě pro tuto skupinu obyvatelstva.¹²⁶ Naopak kritici poukazovali na fakt, že projekt může mít negativní dopad na celkovou ekonomickou situaci v zemi, a to ze dvou důvodů. *Za první* proto, že sníží zaměstnanost v jiných regionech, kde je již ocel vyráběna a *za druhé* hrozilo, že nová produkce oceli nenajde své odběratele, neboť v době návrhu na výstavbu továrny byl regionální i světový trh s ocelí uspokojen dosavadními dodávkami (Bek – Binns – Nel 2004: 29). Navzdory obavám však ocelárna byla vybudována, jako dokonce první z anchor projektů Saldanha IDZ, bez ohledu na skutečnost, že samotná Saldanha IDZ vůbec neexistovala a její založení bylo i po vzniku ocelárny dále odkládáno.

Samotná ocelárna patří z průmyslového hlediska k nejvýznamnějším projektům na Západním pobřeží. Jejím provozovatelem je společnost ArcelorMittal JAR a především díky blízkému přístavu Saldanha Bay je většina zdejší produkce určena na export. V současné době ocelárna zaměstnává necelých 600 zaměstnanců (ArcelorMittal 2012b). Z výročních

¹²⁶ Velmi expresivně komentovaly projekt ocelárny například místní ženy, které o ní prohlásily, že její založení připomíná příchod Ježíše Krista, který celou oblast Saldanha Bay spasí (Bek – Binns – Nel 2004: 29–30).

zpráv publikovaných ArcelorMittal vyplývá, že do posledního čtvrtletí roku 2008 příjmy společnosti z ocelárny meziročně rostly, nicméně na přelomu let 2008 a 2009 došlo k jejich poklesu v důsledku globální ekonomické krize (ArcelorMittal 2008).¹²⁷ V průběhu let 2010 a 2011 se k těmto problémům přidaly zvyšující se náklady za elektrickou energii, což mělo opět negativní dopad na příjmy společnosti. Navzdory tomuto trendu však zůstává ArcelorMittal i nadále výrazným investorem v oblastech vyplývajících z jeho korporátní společenské zodpovědnosti. Jedná se zejména o projekty zaměřené na zvyšování kvalifikace historicky znevýhodněných osob a zlepšování jejich komunikačních schopností. Od roku 2006 se výraznou součástí aktivit ArcelorMittal stala podpora projektu *Vědeckého centra* (Science Center), jehož účelem je zvýšit úroveň především technických znalostí mladých lidí žijících v oblasti. Cílem je vytvořit postupně v oblasti další centrum vzdělanostní ekonomiky, jako je tomu v současné době v případě prostorové iniciativy SEZ Gauteng.

Turistická část projektu

Řada z 20 lokalit, do níž byly umístěny hlavní projekty identifikované na konferenci z roku 1998, obohacovaly původní myšlenku na zřízení čistě průmyslového komplexu. Za nejvýraznější ze 120 potenciálních projektů, můžeme označit turistický projekt vesnice Paternoster, na němž lze vysledovat opačnou strategii, nežli v případě ocelárny Saldanha (Bek – Taylor 2001: 20–21).¹²⁸ Klíčovou aktivitou ve vesnici Paternoster se stalo vybudování rybího trhu, který měl fakticky legalizovat obchod s rybami a dary moře, který v lokalitě existovat po řadu let. Hlavními aktéry, kteří měli zájem na tomto projektu, byly místní skupiny černošského obyvatelstva, které jak již bylo naznačeno výše, viděly v investiční iniciativě možnost vlastní emancipace a měly tudíž zájem na realizaci projektů, které považovaly za prospěšné.

¹²⁷ Zprávy jsou dostupné od roku 2004.

¹²⁸ Vedle projektu Paternoster stojí za zmínku například ekoturistický projekt zátoky Lamberts, ekologický projekt zátoky Svaté Heleny a regionální centrum rukodělných výrobků v Moorreesburgu.

Krátce po zřízení místní tržnice s rybami došlo k rozšíření projektu o dimenzi turistického průmyslu, přičemž zájem o tento krok projeví vedle místních lidí také nestátní aktéři. V první fázi patřila k neaktivnějším platforma *Národní obchodní iniciativy* (NBI), která je dobrovolným sdružením národních a nadnárodních společností, jejichž společným cílem je podpora ekonomického růstu v rámci celé JAR (NBI 2012). V případě projektu Paternoster získaly aktivity NBI na významu, neboť uskupení se podařilo iniciovat rozšíření projektu o turistickou dimenzi a pomocí prostředků pocházejících od lokální a provinciální administrativy a dalších doplňkových zdrojů byly podpořeny další dílčí aktivity. V této souvislosti je třeba vyzdvihnout spolupráci mezi NBI a WCBDC a koordinaci jejich činnosti v souladu s naplňováním principů BEE.

Při celkovém pohledu na turistické projekty investiční iniciativy Západního pobřeží lze zaznamenat, že z celkových 120 potenciálně zajímavých investičních projektů bylo během dvou let (tj. v období 1998 až 2000) realizováno 20 z nich, přičemž dalších devět bylo buď ve fázi výstavby, nebo bylo odsouhlaseno jejich zřízení v nejbližších letech. Do 20 fungujících projektů bylo investováno kolem 2 mld. USD (Taylor 2011: 330). Přestože na první pohled není poměr mezi potenciálními a realizovanými projekty příznivý, při porovnání s jinými prostorovými iniciativami je třeba připustit, že v roce 2001, tj. po dvou až třech letech od zahájení vybudování DC a SDI, byla úspěšnost projektu investiční iniciativy Západního pobřeží nejvyšší. Stručné srovnání nabízí tabulka XY.

3.7.3 Hodnocení projektu

Pro hodnocení investiční iniciativy Západního pobřeží je třeba vycházet ze specifických podmínek, v nichž se provincie díky historickým okolnostem nachází. Tyto odlišnosti se na první pohled projevují v:

- názvu samotné prostorové iniciativy,

- neshodách mezi centrální, provinciální a lokální administrativou o významu iniciativy,
- relativně vysoké míře úspěšnosti realizace dílčích projektů (srovnej tabulku č. 8 přílohy),
- nevytvoření IDZ v první fázi realizace projektu a současně podpoře anchor projektu ocelárny Saldanha,
- jasně patrném rozšiřování projektu IDZ směrem k SEZ v návaznosti na přijetí tohoto konceptu ze strany jihoafrické vlády.

V případě posledního bodu je zřejmé, že transformace investiční iniciativy Západního pobřeží směrem k mikroregionálnímu projektu druhé generace je zamýšleným společným krokem provinciální i lokální administrativy. Cílem je vytvořit ze Saldanha IDZ jedno z technologických center JAR. Municipality Saldanha by ráda do roku 2030 přilákala do oblasti investice ve výši 83 mld. ZAR, jejichž prostřednictvím by mělo být vytvořeno na 40 tisíc pracovních příležitostí (Van der Merwe 2010). V návaznosti na tento záměr by v oblasti původní prostorové iniciativy měly vzniknout tři nové megaprojekty, na jejichž financování by se měl podílet National Empoverement Fund, ruští a američtí investoři a v neposlední řadě nizozemská společnost sídlící v Rotterdamu, která by se měla výrazně podílet na rozšíření přístavu v Saldanha Bay.

Při snaze o ověření tezí práce ve vztahu k iniciativě Západního pobřeží je možné obecně konstatovat, že nestátní aktéři představují významné hybatele projektu. Zvláště to lze vysledovat u soukromých investorů, resp. investora, který je fakticky jediným významným hráčem na poli projektu ocelárny Saldanha a který současně deklaruje svůj zájem o rozvoj aktivit i v dalších letech. Kromě toho je třeba vyzdvihnout jeho činnost v oblasti korporátní společenské zodpovědnosti, díky které nabývá projekt na významu pro lokální rozvoj. Vedle ocelárny je možné zaznamenat zájem také o kulturní a turistický projekt vesnice Paternoster, jehož existenci je možné spojovat s lokálními aktéry, jež svými kroky přilákali další zájemce. Rovněž není možné

opomenout aktivity vyvíjené NBI a WCBDC, které významně přispěly k popularitě projektu především na straně SMME (Bek – Binns – Nel 2004: 30). Lze tedy tvrdit, že počet nestátních aktérů zvýšil zájem o projekt, a to bez ohledu na stanovisko lokálních či provinciálních autorit. Vzhledem k předpokládanému rozšíření projektu směrem k SEZ a vzniku nových projektů je navíc očekáván další příchod zahraničních investorů.

Ověření druhé teze je náročnější vzhledem k nedostatku údajů. Je však možné vyvodit, že navzdory aktuálnímu poklesu zisků, které zaznamenává společnost ArcelorMittal v důsledku ekonomické recese, nedochází k poklesu zájmu o projekt jako takový, neboť tento výpadek je vnímán jako krátkodobý. Zisky plynoucí pro komunitu v osadě Paternoster také není možné jednoznačně kvantifikovat, zejména z toho důvodu, že se v řadě případů jednalo o prostředky pocházející z faktické legalizace již existujících aktivit. Na straně druhé tento krok, tj. legalizace obchodu s rybami, jednoznačně stála na pozadí dalších aktivit, které v oblasti vznikly v reakci na spokojenost obyvatelstva s projektem.

Podobně náročné jako vyhodnocení druhé teze je i zodpovězení otázky, zda projekt realizovaný v oblasti Západního pobřeží přispěl ke zvýšení HDI v oblasti. V této souvislosti je nutné konstatovat, že celá oblast Západního Kapska se z dlouhodobého hlediska řadí k místům s nejvyšším HDI v celé JAR. Současně uvnitř provincie existují velké rozdíly, neboť zatímco pro oblast Kapského Město je příznačný nadprůměrný životní standard, zemědělské oblasti se potýkají se spíše horšími životními podmínkami. To je navíc umocněno tím, že v řadě z nich je soustředěno historicky znevýhodněné obyvatelstvo. Ze statistik z let 2001, 2007 a 2010 vyplývá, že HDI oblasti Západního pobřeží konstantně rostl, a sice z 0,63 v roce 2001 na 0,65 v roce 2010. Nejvýrazněji se na tomto stavu podílela municipalita Saldanha Bay, jejíž HDI vrostlo z 0,67 na 0,69. Je možné předpokládat, že nejvýrazněji se na tomto stavu projevilo působení ocelárny Saldanha. Naproti tomu HDI ostatních municipalit se pohyboval při nejlepším kolem průměru oblasti

Západního pobřeží, a to bez ohledu na to, zda v nich byl či nebyl realizován dílčí ekoagrokulturní projekt (DFAW 2012: 103).

3.8 Prostorová iniciativa Richards Bay

Ve srovnání s předcházejícími příklady představuje prostorová iniciativa Richards Bay specifický příklad, na němž lze dokumentovat dlouhodobý zájem o rozvoj tohoto regionu, který našel v prostorové iniciativě pouze nový rozměr. Kořeny snah nastartovat hospodářský růst v oblasti kolem města Richards ležícího ve stejnojmenné zátocě sahají do 70. let 20. století, kdy bylo rozhodnuto o vybudování nového přístavu v provincii Natal (dnes KwaZulu-Natal) (viz obrázek č. 20 přílohy). Ze všech možných míst¹²⁹ byla jako nejvhodnější lokalita vytipována zátoka Richards, kde byl během čtyř let (1972 až 1976) vybudován *přístav*, jehož posláním bylo napomoci ekonomickému růstu v oblasti a zvýšit exportní možnosti jihoafrického hospodářství (Aniruth – Barnes 1998: 830). Významný impuls pro založení přístavu poskytla *Transvaalská asociace vlastníků uhelných dolů*, která uzavřela v roce 1971 smlouvu o dodávkách uhlí Japonsku, k jehož přepravě měl být využíván právě nově navržený přístav v Richards Bay. Příslib soukromých vlastníků uhelných dolů, kteří se sdružili již počátkem 20. století s cílem zefektivnit jihoafrickou těžbu uhlí, motivoval vládu Jihoafrické republiky, vynaložit prostředky do nového přístavu ležícího pouze několik málo desítek kilometrů od dvou jiných (již etablovaných) pobřežních uzlů – Durbanu a Maputa.

Vedle přístavu, který lze dnešními slovy označit jako jeden z anchor projektů, došlo v 70. letech rovněž k postavení významné *hliníkárnny* známé jako Bayside Aluminium. Tu je možné považovat za předchůdkyni dnešních průmyslových komplexů zřizovaných v rámci průmyslové rozvojové zóny Richards Bay (podrobněji viz níže). Oba projekty, tj. vznik přístavu opírajícího se o podporu jihoafrických majitelů uhelných dolů a hliníkárna, se staly katalyzátorem rozvoje oblasti Richards Bay a aktivity z poloviny 90. let

¹²⁹ Mezi další zvažované lokality patřily Kosi Bay, Sodwana Bay a Saint Lucie.

na ně bezprostředně navázaly (Hill 2005: 2). O obou lze shodně říci, že jejich společným zájmem bylo podpořit proexportní aktivity Jihoafrické republiky. Přístav měl hrát roli uzlu pro vývoz jihoafrických nerostných surovin, z nichž na přelomu 70. a 80. let zaujímalo výjimečné postavení uhlí a potažmo nerostné suroviny obecně (Walker 2002: 137; Nell – Hill – Goodenough 2007: 32).

Navzdory zhoršující se ekonomické situaci, v níž se JAR během 80. let ocitla, se Richards Bay podařilo stát se jedním z opěrných bodů jihoafrického hospodářství, což potvrdil v 90. letech příchod řady významných podniků a úspěšná přeměna malé rybářské vesnice ve velké průmyslové centrum.¹³⁰ Dokladem uvedeného tvrzení je, že v roce 1993 se samotná Richards Bay podílela na jihoafrickém HDP jedním procentem a samotný přístav přeložil více nákladu (v milionech tun) než všechny ostatní jihoafrické přístavy dohromady (Hall 2000: 93).

I přes zjevný ekonomický rozmach však Richards Bay sužovala řada problémů, které snižovaly potenciál jejího dalšího rozvoje a příchod nových investorů. Za největší nedostatky můžeme považovat *nedostatečnou infrastrukturní síť*, která by propojovala Richards Bay s ostatními částmi JAR a *relativně omezenou velikost přístavu*, která neumožňovala další expanzi nákladní dopravy (Jourdan 1998: 724).

Nedostatečně kvalitní infrastrukturní síť je všeobecně považována za klíčovou podmínku umožňující rozvinutí prostorových iniciativ. I v případě Richards Bay se potvrdilo, že nedostatek či nízká kvalita transportních sítí představuje zásadní limit pro příchod nových investorů, což opakovaně potvrdili jak samotní investoři, tak představitelé vlády uvědomující si potřebu zlepšení infrastruktury směřující z jihoafrického vnitrozemí do Richards Bay (Aniruth – Barnes 1998: 842). Nejdůležitějším dopravním spojením je trasa z Richards Bay směrem do provincie Gauteng, která je ekonomickým jádrem celé země. Železniční spojení Richards Bay – Gauteng vybudované v roce

¹³⁰ V polovině 90. let žilo v Richards Bay a v jejím okolí do 20 km téměř 100 tisíc obyvatel (Hall 1999: 8–9).

1976 mělo nahradit o něco tradičnější trasu Gauteng – Maputo, která však byla v důsledku politických změn od poloviny 70. let přerušena, což jihoafrickou vládu donutilo hledat alternativní cestu zajišťující propojení vnitrozemí s pobřežím. Kromě železnice byla za prioritní označena také silnice známá jako *John Ross Highway* vedoucí z pobřeží směrem na sever, jejíž kvalita byla velmi nízká, a proto se měla dočkat renovace. Špatný stav významné komunikační spojnice donutil jihoafrickou vládou k zahájení rozsáhlé rekonstrukce, která byla spuštěna v roce 2005 a její odhadovaná cena se pohybovala kolem 350 mil. ZAR (Barradas 2005). Během uplynulých sedmi let se však projekt nepodařilo dokončit a v roce 2010 z něj bylo realizováno pouze 30 %. Z uvedených aktivit zaměřených na infrastrukturní síť je zřejmé, že jihoafrická centrální vláda měla zájem zlepšit dopravní obslužnost regionu Richards Bay a od 70. let 20. století intenzivně podporovala projekty směřující k napojení této oblasti na ekonomická a politická centra země. Skutečností však je, že ne vždy se podařilo vytyčené cíle uskutečnit ve stanoveném čase.

Posílení železničního a silničního spojení mezi Richards Bay a provincií Gauteng nelze chápat pouze v intencích samotné prostorové iniciativy Richards Bay a záměru jihoafrické vlády rozšířit exportní možnosti vnitrozemského Gautengu. Je třeba vzít v potaz také širší regionální kontext, jenž má v případě Richards Bay důležitý význam. V souvislosti se strategií Jihoafrické republiky prosazovat mikroregionální integraci jako nástroj k dosažení regionálního rozvoje, se trasa Richards Bay – Gauteng stala součástí velkého regionálního plánu. Jedná se o Severojižní koridor spojující JAR s Tanzánií, a to skrze území Malawi a oblast tzv. Měděného pásu ležícího na pomezí Zambie a DR Kongo. Uzlovými body Severojižního koridoru jsou tanzanský přístav Dar es Salaam a jihoafrický přístav Durban, který je koncovým místem prostorové iniciativy Richards Bay (TMSA 2012; ICA 2012). Můžeme proto tvrdit, že zlepšování infrastrukturního napojení Richards Bay na jihoafrické vnitrozemí nemá přispět pouze k lepšímu využívání přístavu, nýbrž je součástí širších ekonomicko-rozvojových úvah, jak sjednotit africký kontinent. Poznatek o provázanosti iniciativy Richards

Bay s jiným projektem lze podpořit také existencí prostorové iniciativy Lubombo ležící na jihoafricko-svazijsko-mosambickém trojmezí. Její existence je spjata se snahou vytvořit ze severního pobřeží KwaZulu-Natal zajímavé turistické místo a zatraktivnit jeho prostřednictvím oblast Maputalandu ležící při hranicích s Mosambikem a Svazijskem. Přestože prostorová iniciativa Richards Bay byla navržena jako průmyslový projekt, v souvislosti s blízkostí čistě turistické Lubombo vzrostl i potenciál Richards Bay rozvíjet se v tomto směru (Jourdan 1998: 723–724). Tento aspekt je zvláště významný, uvědomíme-li si, že oblast Richards Bay patřila k dlouhodobě turisticky nejméně atraktivním lokalitám, a to především z důvodu vysokého znečištění životního prostředí. Od roku 2000 můžeme vysledovat pozvolný nárůst i v tomto sektoru průmyslu, který souvisí především se zájmem o Zululand Birding Route nacházející se v blízkosti Richards Bay a pokračující směrem na sever k Saint Lucia a iniciativě Lubombo. Tvrzení o rostoucím turistickém ruchu podporuje statistika z roku 2005, která uvádí, že ze všech podnikatelů a investorů, kteří přijedou do Richards Bay, jich až 62 % navštíví nějakou turistickou lokalitu (Hill 2005: 8).

Druhý problém, týkající se nedostatečné velikosti přístavu znemožňující jeho další expanzi, měl být řešen v rámci rozvojové průmyslové zóny, k jejímuž vyhlášení došlo v roce 2002 a která představuje společně s hliníkárnou anchor projekty celé prostorové iniciativy Richards Bay.

Je třeba doplnit, že ačkoliv se v práci hovoří o prostorové iniciativě Richards Bay, fakticky je rozebírána pouze průmyslová zóna Richards Bay, se kterou je iniciativa v praxi ztotožňována. Toto zúžení odráží realitu prostorové iniciativy. Do prostorové iniciativy Richards Bay byly původně zahrnuty také města Durban a Pietermaritzburg, která však později byla vyňata a vytvořila vlastní mikroregionální projekt.

3.8.1 Průmyslová rozvojová zóna Richards Bay

Rozmach Richards Bay spadající pod municipalitu uThungulu byl od samého počátku úzce spojen s těžkým průmyslem a investicemi pocházejícími od tzv. velké pětky, označující počátkem 90. let 20. století společnosti Alusaf, RBM, Bell, Mondi a Indian Ocean Fertilisers. Díky nim se z původně rybářské osady Richards Bay stala během uplynulých 20 let jedna z ekonomicky nejrychleji rostoucích oblastí v celé subsaharské Africe. Vysoký hospodářský růst zapříčiněný investicemi do těžkého průmyslu však neměl dlouhého trvání, neboť nebyl doprovázen lokálním rozvojem založeným na investicích do místního obyvatelstva. Budování závodů na zpracování hliníku či dalších podobných podniků s sebou sice neslo vytvoření pracovních příležitostí, nicméně jednalo se z velké části o pozice vyžadující jen minimální kvalifikaci. Díky tomu nebyla jihoafrická vláda, ani samotné soukromé společnosti nuceni dlouhodobě investovat do vzdělání stávajících i potenciálních zaměstnanců a spokojili se s tím, že budou vytvářet levná pracovní místa. Nezájem o tvorbu kvalifikovaných pracovních míst byl umocněn tím, že jihoafrické hospodářství netrpělo nedostatkem dělníků. Snadno se mohlo stát, že dělníci, kteří odmítli pracovat za nízkou mzdu či požadovali zlepšení pracovních podmínek, byli jednoduše propuštěni a nahrazeni nekvalifikovanou pracovní silou z okolních regionů, resp. bantustanů. Zatímco vzdělaní odborníci byli převážně bílé barvy pleti a pocházeli z některých tradičně bělošských oblastí, dělníci přijížděli z celé země a představovali levnou a prakticky neomezenou pracovní sílu (Aniruth – Barnes 1998: 843–844; více o změnách v zaměstnanecké struktuře JAR srovnej Crankshaw 1996).¹³¹

Fenomén „dovozu“ dělníků z bantustanů byl všeobecně uplatňovanou metodou, jak zajistit jihoafrickému hospodářství dostatek pracovních sil, nicméně v souvislosti s Richards Bay nabyl tento fenomén obzvláště významných rozměrů. To bylo dáno především jeho mimořádně silnou pozicí

¹³¹ Kromě domovin přicházeli dělníci také z okolních států, přičemž nejčastěji byli zaměstnáváni v jihoafrických dolech. Nejvíce dělníků pocházelo z Mosambiku (do poloviny 70. let), Malawi (jako jediná země subsaharské Afriky udržovala styky s apartheidní vládou) a Zimbabwe (do počátku 80. let).

v rámci jihoafrického hospodářství a snahou centrální vlády konkurovat jeho prostřednictvím přístavu v Maputo. Proto je tento jev zmíněn v souvislosti s Richards Bay a její prostorovou iniciativou, která měla mj. přispět k narovnání pracovních podmínek a zlepšit postavení dělníků pracujících v přístavu a hliníkárně. Přestože se podobný jev vyskytoval během apartheidu i v jiných regionech, nabyl v případě Richards Bay nejviditelnějších rozměrů a měl dopad i na prostorovou iniciativu.

Vytvoření průmyslové zóny Richards Bay navržené DTI v roce 2002 bylo reakcí na nedostatky, které se v 90. let objevily jak v souvislosti s nízkou mírou lokálního rozvoje a dovozem levné pracovní síly, tak s nedostatečnou kapacitou přístavu. Navrzení IDZ reflektovalo širší záměry jihoafrické vlády, a sice prostřednictvím lokálního rozvoje vycházejícího ze strategie LED a respektujícího BEE dojít jak k ekonomickému růstu, tak ke zlepšení kvality života místního obyvatelstva. Vlastnictví průmyslové zóny je rozděleno mezi provinciální vládu a město Richards Bay. Vláda provincie KwaZulu-Natal prostřednictvím rozvojové korporace Ithala¹³² vlastní 60 % IDZ, zbylých 40 % je v rukou města (SA Business Council 2012). Posláním korporace Ithala je podobně jako v jiných případech vytvořit základní institucionální rámec, jehož prostřednictvím by byly prováděny konkrétní opatření týkající se zvyšování rozvojového potenciálu v oblasti. Vznikem korporace Ithala v roce 1999 a jejím zapojením do rozvojových aktivit v oblasti vyústil proces hledání vhodného institucionálního zázemí pro novou průmyslovou zónu a potažmo celou iniciativu.

V současné době pokrývá IDZ 345 hektarů s potenciálem rozrůst se až na 1000 hektarů (RBIDZ 2012). Podobně jako v případě jiných prostorových iniciativ se i vybudování Richards Bay IDZ neobešlo bez problémů a ačkoli se jedná o projekt, který reálně existuje, stále ho provází řada obtíží. K vyhlášení IDZ přistoupila jihoafrická vláda v roce 2002, ke slavnostnímu otevření došlo v roce 2009 s tím, že během následujících pěti let by měla zóna přilákat

¹³² Celý název je Ithala Development Finance Corporation (Ithala 2012).

investice ve výši 5 mld. ZAR a vytvořit na pět tisíc pracovních míst (Trade Invest South Africa 2009).

Od samého počátku bylo budování průmyslové zóny rozděleno do několika sektorů označených 1A až 1F lišících se svou velikostí a tematickým zaměřením. Oblasti 1A a 1F získaly status prioritních zón, zóny 1C a 1D byly naopak vyhodnoceny jako nejproblematičtější (RBIDZ 2010/2011: 8).¹³³ Zájem investorů byl zaznamenán u všech šesti zón, přičemž za nejvýznamnější můžeme považovat aktivity odehrávající se v sektorech 1A a 1F. V případě zóny 1A a její výstavby sehraávají klíčovou roli malé a střední podniky, což lze spojovat se zaměřením sektoru na oblast lehkého průmyslu a montáž hotových výrobků. Právě tyto oblasti představují ideální příležitost pro zapojení SMME, které tlačily (a stále tlačí) na jihoafrickou a provinciální vládu, aby zajistily co možná nejrychlejší otevření této části IDZ (South Africa.info 2011). V současnosti je zkompletováno 20 hektarů sektoru 1A, přičemž v období říjen 2011 až květen 2012 bylo díky výstavbě sektoru zaměstnáno na 120 osob. Z hlediska aktuálního fungování můžeme za nejúspěšnější zónu považovat oblast 1F, kde sídlí *jediný zahraniční investor*, který do IDZ přišel poté, co byl návrh na její zřízení představen. Jedná se o nadnárodní firmu Tata Steel se sídlem v Indii, která patří k čelním producentům oceli.¹³⁴ Do roku 2010 bylo díky investicím dosahujícím 650 mil. ZAR vytvořeno celkem 320 pracovních příležitostí (uMhlathuze News 2010: 4). O rok později, v září 2011, dosáhly investice již 960 mil. ZAR. Díky tomu mělo v daný čas pracovní poměr 269 lidí (South Africa.info 2011).

Ústředním projektem, na který je fungování IDZ bezprostředně navázáno, je *přístav Richards Bay*, považovaný všeobecně za příklad dobře vytvořeného uzlu s velkým potenciálem pro další rozvoj. Přístav byl otevřen v roce 1976 a jeho hlavním úkolem bylo zlepšit exportní možnosti jihoafrického

¹³³ Zóna 1A je zaměřena na lehký průmysl a montážní sektor. Zóna 1B je vyhrazena pro sektor nerostných surovin, jejich těžbu a zpracování. Specializací zóny 1C je petrochemický průmysl. Sektor 1D je určen pro dřevozpracující průmysl. Poslední sektor 1F je vyhrazen pro těžký průmysl (uMhlathuze News 2010: 4).

¹³⁴ Tata Steel je součástí Tata Group, která mj. zahrnuje také automobilku Tata Motors či Tata Global Beverages zaměřené na obchod s čajem (TataSteel 2012).

hospodářství poté, co byl pro Jihoafrickou republiku uzavřen přístav Maputo. Hlavní vyváženou komoditou bylo uhlí, čemuž odpovídala i nová železniční trať spojující přístav s více jak 500 km vzdálenými uhelnými doly v jihoafrickém vnitrozemí. Právě provincie Mpumalanga a Gauteng, které zaujímají přední postavení v produkci uhlí, byly prostřednictvím železnice napojeny na přístav a tím i na světové trhy. V současné době je přístav otevřen 24 hodin denně sedm dní v týdnu a je nejvytíženějším jihoafrickým přístavem (srovnej obrázek č. 16). Nejvýznamnějším vyváženým artiklem zůstává i nadále uhlí. To koresponduje s faktem, že uhelný terminál situovaný v Richards Bay je největším uhelným terminálem na světě s roční kapacitou až 91 mil. tun (RBCT 2012).¹³⁵ Přestože je přístav Richards Bay nejvytíženějším v celé zemi a na rozdíl od jiných (například přístav Ngqura v blízkosti Coega IDZ) je jeho provoz považován za úspěšný, potýká se i tak s řadou nedostatků, které brání jeho dalšímu rozvoji (potažmo rozvoji celé IDZ) (blíže hodnocení projektu).

Hliníkárný Hillside a Bayside

Hliníkárný Hillside a Bayside¹³⁶, jež jsou ve výhradním vlastnictví společnosti BHP Billiton, patří z dlouhodobého pohledu k nejvýznamnějším projektům celé rozvojové průmyslové zóny. Zatímco počátky hliníkárný Bayside sahají do 70. let 20. století, s výstavbou Hillside se začalo až o 20 let později v souvislosti se změnami, které se odehrávaly jak na mezinárodní scéně, tak uvnitř samotné JAR. Důvody, proč byla nová hliníkárna umístěna do blízkosti Richards Bay, byly v zásadě dva: 1. blízkost přístavu, skrze který mohla být produkce vyvážena, a 2. strategické umístění na půli cesty mezi Evropou a Dálným východem (CSIR 2000).

Provoz hliníkárný byl zahájen v roce 1996, přičemž od samého počátku se projekt vyznačoval specifiky, které ho odlišovaly od jiných, na první pohled podobných investic, směřujících rovněž do produkce, zpracování a obchodu

¹³⁵ Více k technickým parametrům přístavu a objemu odbaveného nákladu viz Ports and Ships 2012c.

¹³⁶ Hillside se nachází cca 4 km od přístavu Richards Bay, Bayside leží pak cca 1,5 km na jihozápad od Hillside.

s obdobnými surovinami. Na rozdíl od nich se však vyznačoval celou řadou specifíků, díky nimž si vysloužil zvláštní pozornost ze strany jihoafrické a provinciální vlády a ostatních zainteresovaných aktérů. Jako první svého druhu byl totiž projektem, za jehož iniciováním stál soukromý subjekt – společnost Billiton. Právě Billiton počátkem 90. let uzavřel dohodu o spolupráci s jihoafrickou vládou, IDC a Eskomem, čímž bylo vytvořeno partnerství na bázi PPP projektu, a to ještě dříve, nežli byl tento model iniciován v souvislosti s oficiální jihoafrickou politikou týkající se mikroregionálních projektů (Walker 2002: 140).

Vedle partnerství mezi soukromým a státním sektorem, jehož vznik inicioval Billiton, můžeme za specifický rys projektu považovat zájem Billitonu o aktivity vztahující se k lokálnímu rozvoji. Od samého počátku vzniku projektu Hillside bylo jasné, že Billiton bude podporovat takové kroky, které ve výsledku povedou k většímu zapojení místního obyvatelstva a posílení jednotlivých komunit. Billiton deklaroval svůj záměr vytvořit z hliníkárný ukázkový příklad projektu, díky němuž vznikne nejen velký industriální komplex, ale bude na něj navázána řada dílčích aktivit směřujících k posílení lokálního obyvatelstva. Poprvé byla zdůrazněna korporátní společenská zodpovědnost, což je zásada, která se stala integrální součástí dalších aktivit realizovaných podniky v rozvojové průmyslové zóně.

Zulská obchodní komora a soukromí investoři

Podobně jako v jiných případech narážela také prostorová iniciativa Richards Bay v prvních letech od svého založení na špatné institucionální zázemí a nízkou míru koordinace aktivit mezi zúčastněnými aktéry. Vedle Ithaly, která získala hlavní slovo při realizaci IDZ, je třeba vyzdvihnout roli *Zulské obchodní komory* (ZBC). Ta je největší, nejstarší a nevýznamnější platformou organizující soukromé podnikatele v lokalitě Richards Bay (Aniruth – Barnes 1998: 836). Zapojení ZBC představuje významný aspekt IDZ resp. SDI zejména proto, že zapojení lokálních podnikatelů a investorů je považováno za klíčový rys všech prostorových aktivit. V tomto směru sehrává

ZBC nezastupitelnou roli a svým jednáním může výrazně přispět k naplňování strategie LED. O tom svědčí to, že všechny projekty vedené pod záštitou ZBC v sobě kombinují dva segmenty: *jsou orientovány prorůstově* (pro-growth) a *mají za cíl zmírňovat chudobu* (pro-poor policy). Kořeny fóra sdružujícího podnikatelské kruhy sahají až do 20. let 20. století, k definitivnímu vytvoření jeho institucionální podoby došlo v 70. letech v souvislosti s rozvojem oblasti Richards Bay, výstavbou přístavu a vznikem hliníkárně (Aniruth – Barnes 1998: 836).

Zulská obchodní komora není jen platformou, která zprostředkovává zájmy svých členů a podporuje opatření na snižování chudoby a zvyšování ekonomického růstu, ale v souladu se strategií LED dbá o zapojování malých a středních podniků do co možná nejširšího pole aktivit. Významnou roli sehrává zejména fond zřízený při ZBC financující projekty zlepšující kvalitu života místního obyvatelstva. Jedná se především o modernizaci místních škol, zajišťování kvalitní stravy lidem postižených HIV/AIDS a dětem v jeslích a školách, starost o sirotky a další aktivity přispívající k rozvoji místních komunit (Nel – Hill – Goodenough 2007: 39; ZCFB 2011). „Vlajkovou lodí“ fondu ZBC představuje projekt vesnice Amangwe, kde ve spolupráci se soukromými podniky působícími v IDZ, mezinárodní organizací UNICEF, dětským fondem Nelsona Mandely, celostátním ministerstvem zdravotní a nevládním uskupením Lifeline Zululand došlo k vybudování zdravotnického a sociálního centra (Hill 2005: 27).

Projekty se sociální tematikou financované ZBC a zaměřené na zlepšování života ve vybrané lokalitě nejsou v případě prostorové iniciativy Richards Bay ojedinělým pokusem tohoto typu. Podpora sociálního partnerství a korporátní společenské odpovědnosti soukromých firem patří k výrazným rysům sledovaného mikroregionálního projektu. Šestice velkých společností fungujících v IDZ¹³⁷ hraje vedoucí (nikoliv však výhradní) roli v aktivitách

¹³⁷ V roce 2007 se jednalo o firmy Richards Bay Minerals, Richards Bay Coal Terminal, Foskor, Ticom, BHP Billiton a Mondi Kraft. Jedná se o modifikovanou verzi tzv. velké pětky (srovnej text), která působila v Richards Bay počátkem 90. let (Nel – Hill – Goodenough 2007: 38). Poté, co IDZ byla otevřena, se mezi aktéry na poli korporátní společenské zodpovědnosti připojila také firma Tata Steel.

směřujících ke zlepšování života v oblasti. Jedná se především o projekty směřující k (Walker 2002: 39):

- zlepšování odborné kvalifikace zaměstnanců zahrnující mj. podporu základního školství,
- podpoře výuky angličtiny,¹³⁸
- boj s HIV/AIDS prostřednictvím místních zdravotnických center (řada z nich je podporována z prostředků ZBC,
- zlepšování životního prostředí včetně programů revitalizace znečištěných oblastí, a
- podpoře malých a středních podniků.

Z výčtu aktivit je zřejmé, že podniky operující v IDZ si uvědomují, že jejich zapojení do podobných aktivit je žádoucí a nemělo by být omezeno pouze na projekty mající bezprostřední souvislost s jejich vlastními obchodními zájmy. Řada z aktivit je zaměřena především na historicky znevýhodněné obyvatelstvo, kterým mají napomoci k reintegraci směrem do společnosti.

3.8.2 Hodnocení projektu

Při hodnocení projektu Richards Bay je třeba zohlednit, že oblast se těšila pozornosti jihoafrické vlády již od 70. let 20. století a aktivity související s prostorovou iniciativou jsou „pouze“ pokračováním těchto dlouhodobých snah. To nejenže ovlivňuje, ale také částečně devaluje překládané závěry, neboť je obtížné nalézt jasný předěl mezi projekty zahájenými *před* vznikem SDI a projekty vybudovanými *prostřednictvím* SDI. Na druhou stranu však můžeme díky dlouho trvajícimu zájmu o rozvoj regionu odhalit určité trendy, které nám umožní lépe pochopit jak specifika dané lokality, tak možné dopady mikroregionálních projektů a jejich vztah k regionálnímu rozvoji.

¹³⁸ Přestože angličtina je prvním jazykem, který se učí všichni žáci základních škol, je jejím mocným konkurentem v oblasti Richards Bay jazyk zulu. Podpora angličtiny je proto nezbytným krokem k zajištění plné gramotnosti místního obyvatelstva.

V zásadě je možné konstatovat, že v době před vyhlášením SDI byly nejvýznamnějšími projekty přístav Richards Bay a jeho uhelný terminál a hliníkárna Bayside. Zřízení nového přístavu bylo motivováno snahou jihoafrické vlády exportovat nerostné suroviny ze země navzdory uzavření přístavu Maputo. Hliníkárna Bayside představovala klasický projekt své doby, jehož existence by nebyla možná bez velkého množství dělníků přicházejících z domovin i jiných jihoafrických států. Při vyhodnocení obou projektů musíme zohlednit charakter provincie Natal, resp. KwaZulu-Natal, a to ve dvou ohledech. *Za první* je nutné zdůraznit, že v době apartheidu představovalo místní černošské obyvatelstvo levnou pracovní sílu uplatňující se především na nekvalifikovaných dělnických pozicích. V tomto směru poskytovala provincie ideální podmínky pro její „uplatnění“, neboť vybudování přístavu i hliníkárny vyžadovalo množství manuálně pracujících. *Za druhé* je třeba uvést, že provincie jako celek vždy byla velmi bohatá na nerostné suroviny (titan, černé uhlí, bauxit), což vytvářelo optimální podmínky pro rozvoj jejich těžby a následný export uskutečňovaný prostřednictvím přístavu v Richards Bay. Je nutno dodat, že orientace provincie směrem k těžbě nerostných surovin a jejich zpracování, stejně tak jako rozmach (petro)chemického a papírenského průmyslu významným způsobem zatížily místní životní prostředí, které bylo kvůli tomu vystaveno znečištění půdy a vzduchu, odlesňování a úbytku biodiversity (Provincial Fact Sheet 1998). Přes zjevnou environmentální zátěž však můžeme tvrdit, že provincie KwaZulu-Natal disponovala díky nerostnému bohatství, fungujícímu přístavu a množství dělníků dobrými předpoklady pro další potenciální rozvoj (KwaZulu-Natal Business 2012).

Aktivity v oblasti Richards Bay související s vyhlášením prostorových iniciativ coby rozvojového nástroje reagovaly na předpoklady, které v provincii existovaly a v souladu s celostátním programem GEAR se zaměřovaly na oblasti, v nichž mohla oblast Richards Bay dosáhnout ekonomického rozvoje. Za nejvýznamnější projekt prostorové rozvojové iniciativy Richards Bay lze označit stejnojmennou průmyslovou rozvojovou

zónu, jejíž zřizování bylo zahájeno v roce 2002 a ke slavnostnímu otevření došlo v roce 2009. V tomto ohledu je třeba zdůraznit, že největšího rozkvětu se dočkaly zóny 1A a 1F, a to díky aktivitám malých a středních podniků a vstupu zahraničního investora – skupiny Tata Steel.

Vedle uvedených charakteristik je třeba zdůraznit aktivní zapojení soukromých investorů jako je Billiton či platformy Zulské obchodní komory do malých lokálních projektů, které souvisí s korporátní společenskou zodpovědností firem. Právě vstup privátních subjektů stojí na pozadí aktivit, jejichž úkolem je zlepšit život v dané lokalitě a přispět k boji s některými sociálními problémy (nízká míra vzdělanosti, vysoký podíl nákazy HIV/AIDS apod.). Prostorová iniciativa Richards Bay nabízí v tomto ohledu ukázkový příklad toho, jakým způsobem mohou soukromé prostředky přispět ke zlepšování životní úrovně obyvatelstva. Tento aspekt nabývá na významu ve chvíli, kdy si uvědomíme, že v municipalitě uThungulu, v níž se Richards Bay nachází, žije nejvíce obyvatelstva z celé provincie (cca 30 %), stabilně je zde nejvyšší počet zaměstnaného obyvatelstva (kolem 35 % ve srovnání se 7-22 % v jiných municipalitách provincie) a žije zde nejvyšší počet středně příjmových osob (uThungulu District Municipality 2006).

Významný dopad na aktivity soukromých investorů provozujících v přístavu uhelný terminál má také koncept BEE. Slovy generálního ředitele zodpovědného za fungování uhelného terminálu je jedním z cílů všech zúčastněných partnerů zajistit, aby z rozvoje jihoafrického obchodu s uhlím profitovaly především historicky znevýhodněné osoby. Na pozadí dílčích aktivit vedených za účelem posílení role Jihoafrické republiky na poli světového obchodu s uhlím je patrné, že nedílnou součástí těchto snah musí být naplňování strategie BEE (srovnej Ford 2008).

K pozitivním jevům můžeme také zařadit snahu o zmírňování environmentální zátěže, která vznikla v minulosti a pokusy zohlednit tento aspekt v současných strategických koncepcích týkajících se rozvoje IDZ (více RBIDZ 2010). To souvisí mj. také se snahou rozšířit potenciál iniciativy

Richards Bay o turistický sektor a využít blízkosti prostorové iniciativy Lubombo založené na (ekoagro)turistice.

Vedle zřejmých pozitiv, která existence průmyslové zóny má na život v oblasti, je třeba zmínit také obtíže, které limitují její potenciál k dalšímu rozvoji. Za nejvýraznější překážky můžeme označit *pomalou a stále nedostatečnou modernizaci přístavu*, kvůli které nemůže být přístav využíván pro kontejnerovou dopravu. Za druhý problém můžeme označit stále *nedokončenou rekonstrukci klíčové dopravní cesty John Ross Highway*, jejíž doba rekonstrukce byla opakovaně prodloužena. Byť se oblast Richards Bay těší ve srovnání s jinými částmi JAR dobrému infrastrukturnímu spojení, dokončení silnice by významně napomohlo k přilákání dalších investorů. Ti by nemuseli být svým zaměřením výhradně orientováni do těch průmyslových sektorů, které mají v Richards Bay tradici (srovnej SEZ 2012: 29). V tomto směru je třeba zdůraznit také záměr integrovat Richards Bay do jiného – většího – mikroregionálního projektu, a sice Severojižního koridoru.

Za třetí a z hlediska dlouhodobého vývoje průmyslové zóny zřejmě největší výzvou je *záměr jihoafrické vlády ustoupit od budování IDZ ve prospěch mikroregionálních projektů druhé generace*. Zatímco stávající Richards Bay IDZ se zaměřuje především do sektorů těžkého a lehkého průmyslu, zpracování nerostných surovin a montáže konečných výrobků, její transformací do SDI druhé generace neboli SEZ by mělo dojít k posílení sektorů zaměřených na produkci výrobků s vysokou přidanou hodnotou. Změna sektorového zaměření by v souladu s obecnými cíli SEZ měla napomoci k nastartování ekonomického růstu nejen v místech přímé realizace projektu, ale také v regionech ležících mimo tradiční průmyslová centra, kam Richards Bay jednoznačně patří (Limpopo 2012).

Vztáhnu-li hodnocení projektu k ústředním tezím práce, pak je možné tvrdit, že velký počet nestátních aktérů významně přispěl k rozvoji projektu Richards Bay IDZ, neboť právě jim je přisuzován úspěch za otevření sektorů 1A a 1F. Vzhledem k tomu, že tyto sektory jsou v rámci celé zóny doposud jedinými plně funkčními, můžeme říci, že zapojení SMME a nadnárodní

společnosti Tata potvrzuje tezi o vlivu nestátních aktérů na intenzitu mikroregionální integrace. Výraznou zásluhu na vstupu SMME do celého procesu má Zulská obchodní komora, která sdružuje podnikatele v regionu a který svým vlivem je schopna uvést v život řadu významných projektů. Vstupem SMME do projektu je rovněž naplněna podmínka na propojení mikroregionální integrace se strategií LED.

Vyhodnocení druhé teze je obtížnější opět především díky absenci kvantitativních údajů týkajících se zisku a již zmíněného dlouhodobého rozvoje oblasti, díky kterému není zcela patrné, které aktivity lze vyhodnotit jako ty, které bezprostředně souvisí se vznikem prostorové iniciativy. Z výše naznačených údajů lze nicméně dovodit, že výše investic ze strany jediného nadnárodního investora, který přišel do Richards Bay IDZ *poté*, co byl projekt zahájen, rostou a i v dalších letech je očekáván tento trend. Současně je možné tvrdit, že lze předpokládat další rozvoj aktivit v rámci IDZ, neboť se v její souvislosti často hovoří o její transformaci (a tedy rozšíření) směrem ke speciální ekonomické zóně. Důvody, proč k tomuto kroku má dojít, lze hledat jak v obecném pokroku v oblasti prostorových iniciativ, tak skutečnosti, že Richards Bay IDZ (podobně jako další jihoafrické IDZ) je hodnocena jako velmi nákladná. Uvědomíme-li si, že počet přímo vytvořených nových pracovních pozic se pohybuje v řádech několika stovek, je obtížné vyargumentovat, proč by do projektu měly nadále plynout rozsáhlé investice ze strany provincie (srovnej Ramsamy 2012).

Zhodnotím-li dopad iniciativy na rozvoj oblasti, pak je možné konstatovat, že nedošlo k žádným výraznějším změnám při porovnání HDI, neboť v období 2002 až 2007 se stabilně pohyboval kolem hodnoty 0,5, což bylo na stejné úrovni jako průměr celé provincie KwaZulu-Natal (srovnej TIKZN 2009). Tuto skutečnost lze přisoudit především faktu, že ačkoliv Richards Bay a municipalita uThungulu patří k ekonomicky výrazným místům JAR, jejich rozvoj byl dlouhodobý a není tudíž výhradně spjat s prostorovou iniciativou. Rovněž je třeba připomenout obecně dobré (až nadprůměrné) postavení provincie KwaZulu-Natal, a proto změny nebyly tak výrazné jako v případě

jiných oblastí. Konečně platí, že ačkoliv Richards Bay je významným hospodářským centrem země, ještě důležitější postavení zaujímají aglomerace měst Durban a Pietermaritzburg ležících ve stejné provincii.

3.9 Speciální ekonomická zóna Gauteng

Speciální ekonomická zóna Gauteng představuje příklad prostorové iniciativy druhé generace a její založení bylo motivováno snahou vytvořit z provincie centrum znalostní ekonomiky pro celou oblast jižní Afriky. V souladu s obecným konceptem speciálních ekonomických zón představeným v části 2.5.6, je prostorová iniciativa provincie Gauteng pokusem o přenesení principů formálního mikroregionalismu na území celého regionu. Deklarovaným cílem SEZ Gauteng je vytvořit z provincie pomyslný motor pro rozvoj nejen Jihoafrické republiky, ale celé jižní Afriky a zlepšit tak její marginalizované postavení v rámci světového obchodu. Kořeny úvah o vytvoření inovačního a technologického centra v této části JAR sahají až do 70. let, nicméně zásadním impulsem pro vytvoření komplexní strategie rozvoje této provincie bylo až přijetí programu GEAR v polovině 90. let minulého století. Veškeré návrhy vztahující se k vytvoření SEZ Gauteng byly determinovány záměrem vytvořit z provincie dynamické moderní centrum JAR, na jehož území budou soustředěny aktivity směřující do oblastí vývoje technologií a produkce výrobků s vysokou přidanou hodnotou (Rogerson 2001c; Rogerson 1998; Rogerson 2004a).

Co do své polohy představuje speciální ekonomická zóna Gauteng unikátní lokalitu, neboť se nachází na pomyslném středu mezi vnitrozemským severem a pobřežním jihem Jihoafrické republiky s možností dalšího napojení na koridory vznikající v rámci SADC. Prostorová iniciativa Gauteng představuje důležitý komponent již zmiňovaného Severojižního koridoru, který protíná region jižní Afriky od Durbanu přes Gauteng a zambijský Měděný pás až k tanzanskému pobřeží. Celý projekt rovněž respektuje principy NEPAD a v souladu s nimi vychází z předpokladu, že klíčovým

prostředkem pro nastartování ekonomického růstu je mobilizace kapitálu, příliv zahraničních investic a příchod soukromých investorů (Akinboade – Lalthapersad-Pillay 2009: 135–136).

Mimořádný ekonomický potenciál, se kterým se v provincii Gauteng setkáváme, vychází jak z velkého přírodního bohatství (zlato, diamanty), jež ovlivnilo vývoj v této oblasti především v průběhu 19. století, tak z rozvinutého těžkého a lehkého průmysl. Zvláštní postavení provincie si uvědomují (a zdůrazňují) také jeho představitelé, kteří v souvislosti s plánem na zřízení prostorové iniciativy deklarovali záměr vytvořit z Gautengu nikoliv pouze ekonomicky nejrozvinutější jihoafrickou provincii, ale dokonce z ní učinit rovnocenného konkurenta jiným světovým ekonomickým centřům současného rozvojového světa (Vietnam, Indie, Čína) (Rogerson 2004a: 78).

Návrh zřídit SEZ Gauteng reflektoval dvě klíčové skutečnosti, a sice 1. ekonomicky velmi specifické postavení provincie Gauteng, která dlouhodobě představuje motor jihoafrického hospodářství a 2. výhodnou polohu samotné provincie. Její osou jsou dvě klíčová jihoafrická města (Pretoria a Johannesburg) a oblast Germiston-Alberton, která tradičně patří k důlním střediskům celé jižní Afriky, byť její význam postupně klesá (Rogerson 2001b: 263). Především spojnice Johannesburg – Pretoria zaujímá v rámci jihoafrického hospodářství unikátní pozici, neboť tato oblast zabírající pouze 0,2 % rozlohy JAR generovala v první polovině 90. let 24 % HDP celé JAR (Pillay 2004: 349). Osa Johannesburg – Pretoria je názorným příkladem situace, kdy rozlohou malý region zpravidla definovaný městskou aglomerací má díky svému ekonomickému potenciálu a dobré infrastruktuře globální dosah a stává se významným ekonomickým hybatelem v rámci nejen své země, ale celého regionu. *Vidíme tedy, že teoretický koncept city regionu představený v předcházející části práce nachází své praktické naplnění právě v případě provincie Gauteng, potažmo celé prostorové iniciativy realizované na jejím území.* Uvědomíme-li si, že koncept city regiony plně odráží teorii nového regionalismu, můžeme tvrdit, že na příkladu SEZ Gauteng lze ukázat

praktické naplňování dílčích charakteristik NRA a tím uvažovat o projektu v širších souvislostech.

Vedle oblasti Germiston-Alberton byly identifikovány další tři sektory/oblasti, jejichž prostřednictvím měl plán na vytvoření SEZ Gauteng dojít naplnění. Jedná se o *mezinárodní letiště v Johannesburgu*, které je nejvýznamnějším leteckým uzlem nejen v JAR, ale v celé subsaharské Africe (srovnej části 2.3.3 a 2.3.4 a obrázek č. 2 přílohy). To z něj dělá zajímavou investiční příležitost jak pro lokální, tak mezinárodní investory. Dalším v řadě je *johannesburský dopravní terminál* určený pro přepravu vysokotonážních produktů, jehož prostřednictvím má dojít k výraznému zlepšení exportních možností jihoafrického hospodářství. Posledním centrem je již zmíněná *oblast mezi Pretorií a Johannesburgem* a její nejbližší okolí. Silnice N1 spojující obě města a přiléhající oblasti ve vzdálenosti do cca 20 km od dopravní trasy mají poskytovat zázemí investorům a vytvářet ideální podmínky pro jejich příchod. Prostředky směřující do této oblasti jsou určeny především na zlepšování infrastruktury a telekomunikačního pokrytí, jejichž bezproblémové fungování je nutným předpokladem pro další rozvoj oblasti (Rogerson 2001c: 263).

Specifické postavení SEZ Gauteng si prostorová iniciativa vysloužila také díky tomu, že regionální vláda provincie Gauteng jako vůbec první z jihoafrických provincií rozhodla o výrazné finanční podpoře projektu a nespolehala pouze na prostředky přicházející od centrální vlády. V této souvislosti je nutné připomenout, že jihoafrická vláda rozhodla o přenesení hlavní zodpovědnosti za mikroregionální projekty na přelomu let 2000 a 2001, nicméně ne všechny provincie reagovaly na tento krok vstřícně a rozhodnutí akceptovaly. Vláda provincie Gauteng byla první, která se rozhodla projekt podpořit z vlastních prostředků, a to bez ohledu na výši podpory poskytnuté centrální administrativou.

Bezprostředně poté, co plán na SEZ Gauteng byl oficiálně představen (tj. přelom let 2000 a 2001), rozhodla vláda provincie Gauteng o finanční podpoře ve výši 1,7 mld. ZAR, jejichž prostřednictvím bylo podpořeno devět z deseti

tzv. megaprojektů.¹³⁹ V roce 2002 provinciální vláda rozhodla o další finanční pomoci, tentokrát ve výši 3,5 mld. ZAR investovaných v průběhu následujících pěti let (Rogerson 2004a: 78). Výběr anchor projektů, resp. megaprojektů (podrobněji viz níže) stejně tak jako strategie pro jejich rozvoj byly představeny v koncepci nazvané *Strategic Economic Infrastructure Investment Programme*, která později byla transformována v tzv. Blue IQ.¹⁴⁰ V roce 2003 se díky rozhodnutí provinciálního parlamentu stala z Blue IQ veřejná obchodní entita vlastněná provincií Gauteng. Z Blue IQ se stala prodloužená ruka provincie, která jejím prostřednictvím určuje hlavní strategii rozvoje v rámci SEZ Gauteng (Blue IQ 2012a).

3.9.1 Struktura projektu

Ojedinelé postavení SEZ Gauteng v rámci jihoafrických prostorových iniciativ se promítá také do její samotné struktury, kdy na místo klasických anchor projektů hovoříme o tzv. megaprojektech (srovnej obrázek č. 21 přílohy). Ministerstvo financí a hospodářství provincie Gauteng identifikovalo v první fázi celkem 11 těchto projektů: *Gautrain*, *Dinokeng*, „*kolébku lidstva*“ (Cradle of Humankind), *průmyslový koridor Wadeville Alrode*, *infrastrukturní síť City Deep Roads Infrastructure*, *průmyslovou zónu Johannesburg International Airport*, *centrum pro inovace (Innovation Hub)*, *automobilové středisko Gauteng Automotive Cluster*, *Kliptown*, *Newtown* a *Constitution Hill* (výčet dle Blue IQ 2012a). Navrhované projekty lze rozdělit na základě jejich charakteristik do tří skupin:

1. Projekty infrastrukturní povahy navržené tak, aby zlepšily dopravní dostupnost provincie Gauteng (*Gautrain*, *City Deep Roads Infrastructure* a johannesburské letiště včetně přilehlé průmyslové zóny).

¹³⁹ V roce 2002 byl připojen další megaprojekt a celkově jich je v současnosti 11.

¹⁴⁰ O Blue IQ coby prováděcího rámce SEZ Gauteng bylo rozhodnuto v roce 2001 (Blue IQ 2012a). Více o Blue IQ a proměnách strategie v jednotlivých fázích realizace srovnej výroční zprávy vycházející od roku 2004/2005 (Blue IQ 2012b).

2. Průmyslové projekty zaměřené na produkci výrobků s vysokou přidanou hodnotou (průmyslový koridor Wadeville Alrode, automobilové středisko Gauteng a centrum pro inovace).
3. Turistické projekty („kolébka lidstva“, Kliptown, Newtown, Constitution Hill, Dinokeng).

Infrastrukturní projekty

Nejambicióznějším a současně nejnákladnějším projektem realizovaným v rámci SEZ Gauteng je *Gautrain*, což je železniční projekt propojující Johannesburg, Pretorii a johannesburské letiště prostřednictvím nového vlakového spojení v délce více jak 80 km. Gautrain je v současnosti největším PPP projektem v celé Africe vycházejícím ze spolupráce mezi provincií Gauteng a *Bombela Concession Company*. Ta v souladu s principy strategie BOT stojí za úspěšným spuštěním rychloželeznice, jež propojila dvě významné aglomerace s největším subsaharským letištěm.¹⁴¹ Přestože Gautrain je na první pohled především infrastrukturním projektem, díky němuž se má výrazně zlepšit dostupnost johannesburského letiště, samotná provincie Gauteng nahlíží na celou aktivitu především prizmatem ekonomického rozvoje (srovnej Rogerson 2004a: 83). Největší důraz byl proto od počátku kladen na ty aspekty, na nichž lze ekonomický úspěch prokázat, jako jsou například růst HDP či snížení míry nezaměstnanosti. Na tento požadavek přistoupila také Bombela, která považuje socioekonomický aspekt za významnou součást svých aktivit. Ve své zprávě vydané bezprostředně po spuštění třetí etapy projektu deklaruje, že díky Gautrain vzniklo 11 700 přímých a dalších 63 200 nepřímých pracovních pozic. V souladu s konceptem GEAR a principy mikroregionální integrace z projektu rovněž profitovaly malé a střední podniky (zapojeno celkem 230 SMME v celkové výši 600 mil. ZAR), prostředky byly také vynaloženy do výcviku zaměstnanců a zvýšení jejich kvalifikace (1 250 kurzů organizováno pro vyšší management, 10 400

¹⁴¹ Spuštění železničního provozu se odehrálo ve třech fázích. První část byla uvedena do provozu 8. června 2010, druhá 8. srpna 2011 a třetí 7. června 2012 (Bombela 2012).

pro nekvalifikované a částečně kvalifikované dělníky) a dalších asi 2 700 mil ZAR směřovalo do podniků fungujících na základě strategie BEE či usilující o integraci historicky znevýhodněných osob (Gautrain 2012).

Druhý v pořadí je projekt *modernizace johannesburského letiště Oliver Tambo doplněný o zřízení nové IDZ obklopující samotné letiště*. Projekt reaguje na skutečnost, že johannesburské letiště představuje jeden z klíčových dopravních uzlů celé subsaharské Afriky a v prostoru jižní Afriky je zdaleka nejvýznamnějším letištěm. To vede k závěru, že vybudování IDZ má jak národní, tak regionální rozměr. Vytvoření průmyslové zóny má podobně jako v jiných případech usnadnit export výrobků s vysokou přidanou hodnotou, přičemž hlavní pozornost je soustředěna na produkty, které lze vyvážet prostřednictvím letecké přepravy. Využití letiště pro export produktů vyrobených v rámci IDZ představuje výrazný prvek celého projektu a dokládá, jaký význam má propojování dílčích segmentů prostorové iniciativy. Je třeba zdůraznit, že johannesburská IDZ je na rozdíl od jiných IDZ umístěna v jihoafrickém vnitrozemí, kvůli čemuž roste její závislost na johannesburském letišti (DTI 2012b: 3). S obdobnou propojeností mezi IDZ a „suchozemským“ dopravním uzlem v podobě letiště se bylo možné setkat v případě prostorové iniciativy Platinum a její mafikengskou IDZ. Neúspěch této zóny je často spojován právě se vznikem konkurenčního projektu v podobě SEZ Gauteng, který svou velikostí s významem předčil nedalekou iniciativu Platinum.

K nejvýznamnějším investičním příležitostem, které johannesburská IDZ nabízí, patří výroba elektroniky, chemický průmysl a letecký průmysl. Zejména letecký průmysl je chápán jako sektor s největším potenciálem pro další růst. To platí nejen v případě SEZ Gauteng, resp. letiště a přilehlé IDZ, ale obecně pro celou Jihoafrickou republiku. Celý projekt je řízen skrze *Rozvojovou průmyslovou korporaci Gauteng* spadající pod Blue IQ (Bernstein ed. 2012: 29). Blue IQ, resp. její prodloužená ruka korporace Gauteng se zavázala investovat do projektu 190 mil. ZAR, přičemž největší částky jsou vyhrazeny na modernizaci infrastruktury spojující IDZ s letištěm (Joburg

2012). Počátkem roku 2012 byla IDZ uvedena do provozu, přičemž prakticky okamžitě začalo jihoafrické ministerstvo obchodu a průmyslu hledat vhodného zahraničního partnera, který by byl ochoten do projektu vstoupit a svými investicemi podpořit její rozkvět (Straton 2012).

Na projekt johannesburské IDZ a modernizaci blízkého letiště bezprostředně navazuje třetí infrastrukturní projekt nazvaný *City Deep Roads Infrastructure*, jehož cílem je pomoci vybudovat nové kontejnerové terminály v oblasti „velkého“ Johannesburgu. Tyto terminály mají přispět ke zvýšení efektivnosti a snížení nákladů spojených s přepravou zboží v rámci provincie Gauteng. Význam tohoto kroku je zvláště patrný uvědomíme-li si, že nejbližší námořní přístav je od Johannesburgu vzdálen cca 600 km (Blue IQ 2012d). Vytvoření nové dopravní základny uvnitř Gautengu je primárním předpokladem pro přilákání nových soukromých investorů, kteří svůj příchod do provincie často podmiňují existencí kvalitního infrastrukturního spojení s okolním světem. Aktuálně je projekt ve výstavbě, nicméně jeho zřízení bylo oproti původnímu plánu výrazně zpožděno, a to především díky rozhodnutí jihoafrické vlády transformovat koncept prostorových iniciativ z prvogeneračních DC a SDI na druhogenerační SEZ.

Turistické projekty

Dalším megaprojektem v oblasti je ekoturistický *Dinokeng*. Ten byl navržen proto, aby zpřístupnil návštěvníkům JAR přírodní bohatství země, aniž by museli zavítat do některé z již existujících přírodních rezervací ležících od Gautengu relativně daleko. Cílem projektu je přilákat do provincie návštěvníky a profitovat z turistického průmyslu v souladu s přesvědčením, že turismus má vysoký potenciál nastartovat ekonomický růst. Zřízením Dinokengu dochází k propojení turistického a socioekonomického aspektu, přičemž samotná provinciální vláda Gautengu ve svých výročních zprávách zdůrazňuje význam projektu právě pro lokální rozvoj. Samotný projekt reflektuje i obecné principy prostorových iniciativ jako jsou vybudování (resp.

modernizace) infrastruktury v místě realizace, zapojení místního obyvatelstva v souladu se strategií LED a – v případě Dinokengu velmi intenzivně – řešení otázek souvisejících s pozemkovou reformou a pozemkovými právy (Bohlweki 2008).

Infrastrukturní rozměr projektu nabývá na významu především díky národním silnicím N1 a N4, z nichž druhá jmenovaná je současně osou dvou jiných prostorových iniciativ – Platinum SDI a Maputo DC. Ústřední roli v projektu Dinokeng sehrává *přírodní rezervace Dinokeng*,¹⁴² která má status anchor projektu a je v podstatě ztotožňována s Dinokengem jako takovým. Podobně jako v jiných případech je přírodní rezervace Dinokeng projektem respektujícím principy PPP, kde zúčastněnými partnery jsou provincie Gauteng a *Big Five Land Owner's Associations*, sdružující pozemkové vlastníky v oblasti a v souladu s principy BEE usilující o posílení nativního segmentu v procesu rozhodování o projektu.

Podobně jako Dinokeng mají i další megaprojekty zaměření na (eko)turistiku. První z nich – *kolébka lidstva* – patří od roku 1999 na seznam Světového dědictví, což z této lokality o rozloze 47 tisíc hektarů činí ideální turistický cíl.¹⁴³ V roce 2000 provinciální ministerstva Gautengu ve spolupráci s místními municipalitami (zejména pak municipalitou Mogale) označily turistický průmysl za hlavní nástroj vedoucí k dosažení lokálního rozvoje, což se v dalších letech odrazilo v podpoře řady projektů zahrnujících SMME. Jejich společným nedostatkem však v drtivé většině bylo neefektivní řízení způsobené absencí jednotící strategie. Přestože vybudování a otevření „kolébky lidstva“ spadalo podobně jako další megaprojekty pod prováděcí strategii Blue IQ, na lokální úrovni nedošlo k rozvinutí společného mechanismu koordinujícího jednotlivé aktivity (Rogerson 2007: 62). Podobně jako v případě Dinokengu zahrnuje projekt „kolébky lidstva“ řadu dílčích atrakcí.

¹⁴² Park zabírající 18 500 hektarů byl slavnostně otevřen v roce 2010, přičemž záměrem je vytvořit z něj místo, které by návštěvníkům připomínalo slavný Krugerův národní park (Bohlweki 2008).

¹⁴³ Jedná se o velmi celé archeologické naleziště, které ukrývá obrovský počet fosilních pozůstatků rostlin, zvířat a lidí.

Dalším turistickým projektem je *Constitution Hill*, jenž je umístěn v samém srdci Johannesburgu a je místem, kde se v minulosti nacházelo jedno z významných jihoafrických vězení Old Fort. Po pádu apartheidu se místo přeměnilo v národní památník, který má připomínat období 1948 až 1994 a stalo se součástí kulturního dědictví JAR a které má „dalším generacím připomínat jihoafrickou cestu k demokracii“ (Rogerson 2004a: 79; Constitution Hill 2012). I vzhledem k tomu, že jinak je Johannesburg ve srovnání s jinými místy relativně chudý na městské památky, má Constitution Hill významné místo v rámci městské turistiky. V první fázi do projektu byla provinciální vládou investována částka 357 mil. ZAR, což bylo nejvíce z celkové sumy 1,7 mld. ZAR (srovnej výše), aby následně do projektu přistoupili i další aktéři, a to především jihoafrické ministerstvo spravedlnosti a metropolitní municipalita „velkého“ Johannesburgu.

Municipalita „velkého“ Johannesburgu ve spolupráci s provincií a dalšími partnery rovněž participuje na *kulturním projektu Newtown*, jehož úkolem je přilákat do johannesburského centra turisty, a to prostřednictvím zábavního průmyslu.¹⁴⁴ Projekt Newtown je součástí široce definovaného záměru obnovit centrum města a pomocí prostředků přicházejících od turistů postupně zlepšovat místní kvalitu života. Spektakulárním symbolem nového Johannesburgu se stal most Nelsona Mandely, který je samotnými Jihoafričany vnímán jako projev národního sebeuvědomění a doklad úspěchu africké renesance.

Turistický rozměr má rovněž *Kliptown*, jenž byl na seznam megaprojektů připojen v roce 2002 a podobně jako dva předcházející se zaměřuje na kulturní obnovu Johannesburgu, konkrétně čtvrti Kliptown nacházející se v příměstské části Soweto.¹⁴⁵ Počátky založení Kliptownu sahají do roku 1903 a do historie se zapsal především jako místo, kde byla v roce 1955 podepsána Charta

¹⁴⁴ Více o plánech na modernizaci Johannesburgu iniciovaných ve druhé polovině 90. let srovnej Dirsuweit 1999.

¹⁴⁵ Soweto je akronymem anglického názvu South Western Township neboli jihovýchodní předměstí. V historii bylo toto místo spojeno s řadou protipartheidních protestů jako například v roce 1976, kdy proběhlo tzv. sowetské povstání, které vzniklo jako reakce na vládní pokus zavést do škol jako vyučovací jazyk afrikánštinu na místo angličtiny.

svobody, což byl zakládající dokument ANC, který později posloužil i jako zdroj pro jihoafrickou ústavu (Social Housing Foundation 2006). Obnovu Kliptownu je proto nutné chápat především v intencích snah vytvořit z této lokality poutní místo „nové“ JAR, která se rozešla s apartheidní minulostí a která se přihlásila ke svým africkým kořenům. Takto definované cíle opět konvenují s myšlenkami africké renesance, jež volá po obnovení předkoloniální minulosti a odpoutání se od koloniálního dědictví.

V rámci turistické sekce SEZ Gauteng se pozornost soustředí jak na projekty mající kulturní a celospolečenský význam (obnova místního muzea, výstavba památníku), tak na projekty, které mají přispět k celkovému zlepšení místního života. Jedná se především o rekonstrukce silnic, budování nových obchodních center, bytovou výstavbu či zlepšení dopravní obslužnosti prostřednictvím městské dopravy (The Social Housing Foundation 2006). V souvislosti s modernizací Kliptownu, resp. celé čtvrti Soweto, se setkáváme s fenoménem *township turismu*, který nabízí především zahraničním turistům organizovanou návštěvu lokalit, potýkajících se s určitými bezpečnostními riziky. Organizaci zájezdů do těchto lokalit nabízejí v drtivé většině SMME a slouží jako výborný nástroj naplňování BEE. V řadě případů jsou průvodci totiž lidé, kteří v době apartheidu byli perzekuováni a mají tudíž k místům osobní vztah, jež se snaží návštěvníkům zprostředkovat. Dokladem rostoucího zájmu o tento typ turistiky je, že od roku 1994, kdy poprvé johannesburská administrativa projevila zájem o podporu township turismu do roku 2003, se Soweto stalo šestnáctým nejnavštěvovanějším turistickým místem v celé JAR s průměrnou denní návštěvností 1600 turistů (Rogerson 2004b: 253; Booyens 2010: 277–278).

Průmyslové projekty

Průmyslový koridor Wadeville Alrode je umístěn mezi mezinárodním letištěm Oliver Tambo a dopravním terminálem určeným pro vysokotonážní produkty. Jeho cílem je vytvořit zázemí pro produkci výrobků s vysokou

přidanou hodnotou, které mohou být prostřednictvím obou dopravních tepen exportovány na trhy celé subsaharské Afriky (Blue IQ 2012e). Koridor má přispět k hospodářské regeneraci území ležícího v rámci navrhované iniciativy a usnadnit jeho hospodářský růst.

Centrum pro inovace bylo navrženo jako první vědecký park v celé JAR, s posláním vytvořit v zemi centrum znalostní ekonomiky a prostřednictvím vývoje vlastních nových technologií napomoci hospodářskému růstu JAR, který nebude závislý pouze na těžkém průmyslu či vývozu primárních surovin. Centrum, jež bylo po nějaký čas svého druhu ojedinělé (Blue IQ 2012c), staví na partnerství mezi lokálními, regionálními i celostátními orgány, které shodně mají v maximální možné míře přispívat k vytváření vhodných podmínek pro vědce, výzkumné instituce i samotné podnikatelské subjekty participující na vývoji nových technologií. Největší zájem se soustředí na dvě oblasti, a sice informační technologie a vývoj „chytrých“ technologií (Blue IQ 2012c).

Třetí v pořadí je *automobilové středisko Gauteng*, jehož navržení reflektovalo záměr učinit z oblasti jedno z center automobilového průmyslu. Centrum je umístěno v městě Rosslyn ležícího v těsné blízkosti Pretorie a je prvním svého druhu v celé Africe. Projekt je řízen prostřednictvím *Rozvojové korporace automobilového střediska*, která je podřízena Blue IQ a zahrnuje území o celkové rozloze 130 hektarů. Do současné doby bylo prostřednictvím Blue IQ do projektu investováno 303 mil. ZAR z veřejných prostředků a dalších 63 mil. ZAR ze soukromých prostředků (Blue IQ 2012). K nejvýraznějším automobilovým společnostem operujícím v centru patří BMW, Nissan, Ford a Tata (ASP 2012).

3.9.2 Hodnocení projektu

Při celkovém hodnocení projektu je třeba vzít v potaz jak obecné trendy vztahující se k budování druhogeneračních prostorových iniciativ, tak dílčí specifika, s nimiž se projekt SEZ Gauteng potýká. Na začátku je třeba zmínit,

že mikroregionální integrační projekt realizovaný v rámci provincie Gauteng byl od samého počátku významnou součástí prostorových iniciativ realizovaných pod záštitou programu GEAR. Přestože můžeme říci, že se jedná o projekt druhé generace, úvahy o jeho zřízení spadají do stejné doby, jako v případě ostatních analyzovaných prostorových iniciativ. To byl hlavní důvod, proč mu je v této práci věnována pozornost. Svou povahou se však od těchto projektů odlišuje, a to v několika ohledech.

Za prvé, jeho existence je spjata prakticky s celou provincií, která v celostátní perspektivě nepatří k nejhudším a ani nejméně rozvinutým částem země. *Za druhé*, provincie Gauteng patří díky své poloze, ale také přírodnímu bohatství a přítomnosti aglomerace Johannesburgu k centrům celé jižní Afriky. Lze proto předpokládat, že jakýkoliv projekt realizovaný na jejím území má vyšší pravděpodobnost úspěchu, neboť existují objektivní důvody pro jeho úspěšnou realizaci. *Za třetí*, projekt je sice svou povahou vnitrostátní, svým významem však překračuje hranice Jihoafrické republiky a má jednoznačně regionální rozměr. To je dáno především specifickou polohou, která předurčuje provincii Gauteng k tomu, stát se centrem jihoafrického obchodu a dopravy. *Za čtvrté*, na rozdíl od ostatních analyzovaných projektů se setkáváme s existencí megaprojektů, které jsou svým zaměřením větší a komplexnější než „tradiční“ anchor projekty. Jejich vymezení ještě lépe odráží teorii nového regionalismu a konvenuje s vymezením city regionů tak, jak jsou nastíněny v přecházející části práci. *Za páté*, na rozdíl od některých jiných projektů lavírujících na hranici (či dokonce za hranicí) životaschopnosti, představuje SEZ Gauteng dynamickou a stále se intenzivně vyvíjející prostorovou iniciativu, která reflektuje změny vnějšího prostředí a přizpůsobuje se jim. V souladu se všeobecným přesunem zájmu od prvogeneračních DC a SDI směrem k druhogeneračním SEZ je proto vhodné věnovat pozornost mikroregionálnímu projektu realizovanému v prostoru provincie Gauteng, neboť lze předpokládat, že určité strategie a koncepce mohou být přeneseny i do stávajících prvogeneračních projektů. O tom konečně svědčí i úvahy, jež se objevily v souvislosti s Richards Bay IDZ.

Vzhledem k uvedeným specifickým je poměrně obtížné SEZ Gauteng vyhodnotit podobně jako předcházející projekty, neboť její komplexnost a množství dílčích aktivit realizovaných *v rámci* megaprojektů jednoduše neumožňují shromáždit data jako v jiných případech. Předkládané dílčí závěry proto shrnují nejdůležitější charakteristiky, které SEZ Gauteng vykazuje a poukazují na některé trendy, s nimiž se v případě této prostorové iniciativy lze setkat.

Jednotlivé projekty realizované pod záštitou SEZ Gauteng se v současné době nalézají v různé fázi realizace, nicméně o všech lze tvrdit, že byly zahájeny a některé z nich (například projekt železnice Gautrain) byly již dokončeny. Klíčovým aktérem stojícím na počátku prostorové iniciativy byla struktura Blue IQ, jejímž prostřednictvím byly investovány veřejné prostředky. V roce 2007 platilo, že na každý jeden investovaný rand skrze Blue IQ připadlo 23 centů pocházejících od soukromých aktérů (ODA 2007: 70). Vedle přímo investovaných peněz poskytoval Blue IQ nestátním hráčům i další služby jako je například poskytování informací a zprostředkovávání kontaktů napříč sektory. Partnerství mezi státním a soukromým sektorem představuje významný rys celého projektu. Zatímco bezprostředně po vyhlášení SEZ měl charakter PPP projektu pouze Gautrain, v roce 2007 se k němu připojily Dinokeng a „kolébka lidstva“ a další projekty (Kliptown a koridor Wadeville Alrode) přešly z úrovně provincie pod správu konkrétních municipalit (ODA 2007: 70). V současné době jsou jednotlivé projekty podrobovány revizi a je zjišťováno, zda stávající forma jejich fungování nejlépe odpovídá požadavkům na projekt.

Mezi diskutované projekty patří (EDS 2012):

- Johannesburgské letiště, o jehož změně statusu by měla během roku 2012 rozhodnout Jihoafrická národní dopravní agentura (SANRAL).
- Automobilový park, o nějž projeví zájem soukromí investoři, a projekt by měl být transformován směrem k PPP.

- Centrum pro inovace, o němž se hovoří v souvislosti s plánovaným rozšířením o nové dílčí projekty, jako jsou například *biopark* (věnující se výzkumu biotechnologií a jejich možnému využití) či *mLab* (iniciativa společnosti Nokia, finské vlády, Světové banky a jihoafrické Rady pro vědu a průmyslový výzkum).
- Turistické projekty, u nichž je navrženo rozšíření o nové sektory, zejména takové, které by přispěly ke zlepšení života v dotčených lokalitách, a které by zahrnovaly neturistické aktivity. Cílem je vytvořit v oblasti townshipů centrum, které podpoří vytváření lokálních SMME a napomůže k zapojení většího množství místních lidí. V tomto případě se zřejmě nejvýrazněji projevuje vládní závazek naplňovat strategii BEE.
- „Kosmická“ vesnička, jejíž pomocí má dojít k zintenzivnění výzkumu a vývoje v oblasti leteckých technologií a kosmických materiálů.
- Nové vytvoření centra pro výzkum a vývoj nových farmaceutických prostředků.

Nedílnou součástí všech aktivit realizovaných pod záštitou SEZ Gauteng je zdůrazňování environmentální šetrnosti a dlouhodobé udržitelnosti.

Pokud analyzuji projekt směrem k vytyčeným tezím, lze tvrdit, že počet nestátních aktérů zapojených do SEZ Gauteng se postupně zvyšuje, byť je složité určit jejich počet či charakter. Platí však, že soukromí investoři mají o projekt zájem, neboť návrhy na zřízení nových aktivit a transformaci stávajících projektů směrem k PPP podávají v řadě případů sami. To je ovlivněno jak celkovou dobrou pověstí, které se projekt těší, tak snahou provinciální vlády podporovat takové projekty, které jsou v současnosti populární (investice do inovací apod.). Lze tedy tvrdit, že počet nestátních aktérů zvyšuje intenzitu integrace. Ověření druhé teze je problematictější, neboť údaje o ziscích společností jsou prakticky nezjistitelné vzhledem ke komplexnosti celé SEZ a faktu, že projekty jsou stále ve vývoji. Pokud jde o kvalitu života v provincii Gauteng, je třeba konstatovat, že je dlouhodobě nad průměrem JAR. Zatímco země se jako celek pohybovala v období 2006 až

2010 v rozmezí 0,58 až 0,56, Gauteng dosahoval hodnot 0,67 až 0,65 (Tshwane 2010/2011: 29). Prokázání vztahu mezi mírou HDI a projektem SEZ Gauteng je však problematické, neboť region patří z historické perspektivy k nadprůměrným, pokud jde o kvalitu života. Současně provincie je centrem celé JAR potažmo celého regionu jižní Afriky a do jeho socioekonomické situace se promítá více faktorů.

Závěr

Předkládaná disertační práce si klade za *cíl analyzovat mikroregionální integrační projekty v prostoru jižní Afriky a zjistit, zda je jejich úspěšné fungování důsledkem ekonomického profitu, který z něj zúčastnění aktéři mají.* Za účelem naplnění deklarovaného cíle je práce rozčleněna do tří částí. První poskytuje teoreticko-metodologické zarámování textu. Předložená práce se opírá o teorii nového regionalismu, na jehož pozadí jsou zkoumány dílčí projekty. Teorii nového regionalismu coby základní teoretický přístup jsem zvolila s ohledem na skutečnost, že na rozdíl od jiných konceptů a teorií je schopen postihnout soudobé integrační procesy odehrávající se na nižším nežli regionálním stupni a zohledňuje význam nestátních aktérů podílejících se na integraci.

Druhá část stručně představuje vývoj afrického regionalismu. Vedle obecných tendencí je stěžejní pozornost upřena na vývoj konceptu mikroregionalismu v prostoru jižní Afriky, resp. Jihoafrické republiky. Zmíněny jsou největší překážky bránící úspěšnému sjednocení a rozvoji kontinentu, které jsou dlouhodobě považovány za cíl dílčích politických a ekonomických aktivit realizovaných v rámci kontinentu od počátku 60. let. Jejich identifikace je stěžejní vzhledem k cíli práci, neboť rozvoj mikroregionalismu je chápán jako možnost, jak dosáhnout afrického rozvoje a sjednocení. Uvedeným překážkám je pozornost věnována právě proto, že mikroregionální integrace má napomoci jejich odstranění. Zda tomu tak skutečně je a zda v důsledku rozvoje mikroregionálních projektů dochází k oslabení některých problematických momentů, je věnován prostor v závěru práce.

Nejrozsáhlejší, a z hlediska naplnění vytýčeného cíle nejdůležitější, část textu představuje třetí kapitola, která analyzuje devět mikroregionálních projektů. Ty byly vybrány s ohledem na kritéria představená v úvodu práce. Je třeba přiznat, že po podrobném prozkoumání všech případových studií se skupina analyzovaných projektů reálně snížila na osm studovaných případů, neboť údaje o prostorovém projektu Phalaborwa nelze dohledat. Na základě

shrnutí vycházejících z dílčích hodnocení se v tuto chvíli pokusím předložit své závěry a navázat na teze vymezené v úvodu práce. Své závěry opírám o výsledky výzkumu, jehož cílem bylo odpovědět na obecnou výzkumnou otázku, která zněla: *zda je ekonomický profit významným faktorem přispívajícím k rozvoji mikroregionální integrace*. K jejímu zodpovězení měly napomoci dvě dílčí teze, jejichž ověřování se text průběžně věnuje a které jsou vždy stručně ověřeny/vyvráceny v závěru jednotlivých případových studií.

První předložená teze ověřovala, *zda se zapojením nestátních aktérů roste ve sledovaných případech intenzita mikroregionální integrace*. Její ověřování se sestává z vyhodnocení dvou proměnných. Těmi jsou *počet* nestátních aktérů a *intenzita* mikroregionální integrace. Na základě dílčích shrnutí lze konstatovat, že mezi oběma proměnnými existuje korelace, tj. *že počet nestátních aktérů zvýšil intenzitu mikroregionální integrace, a že lze tezi jako celek potvrdit*. K uvedenému tvrzení mě dovedly tyto skutečnosti:

- Samotný fakt, že jihoafrická i mosambická vláda považují partnerství mezi veřejným a soukromým sektorem za významnou součást mikroregionálních projektů, naznačuje, že vedle státu je automaticky počítáno se vstupem nestátních aktérů, zejména pak soukromých investorů, nadnárodních korporací, polostátních firem a malých a středních podniků. Uvedené typy nestátních aktérů se primárně orientují na zisk, nicméně vedle ekonomického profitu lze z jejich jednání vyčíst i jiné motivy pro participaci na mikroregionálních projektech. Všechny projekty, které byly vybudovány na půdorysu PPP, v sobě a priori zahrnují účast nestátních aktérů. Lze proto dovodit, že projekty navržené jako PPP zahrnující státní i nestátní aktéry, vděčí za svou realizaci do určité míry právě vstupu nestátních aktérů. Uvedené tvrzení je možné podpořit výsledky analyzovaných PPP projektů, kam patří například dva infrastrukturní anchor projekty – silnice N4 a silnice N1N4 a jejichž úspěšnou realizaci lze spojovat právě se soukromými investory TRAC a Bakwena. Na podobný jev narážíme i v případě speciální ekonomické zóny

Gauteng, kde se nestátní aktéři a především pak soukromí investoři zasazují o transformaci některých projektů směrem k principům PPP.

- Ze strany jihoafrické vlády (méně však mosambické či dokonce svazijské) je podpora mikroregionalismu nedílně spojena s naplňováním konceptu BEE a posilováním historicky znevýhodněných osob. Vzhledem k tomu, že tohoto cíle má být dosaženo pomocí aktivizace malých a středních firem, je možné se domnívat, že za úspěchem některých projektů stojí právě vstup tohoto typu aktéra. Toto lze názorně demonstrovat na příkladu prostorové iniciativy Richards Bay a její průmyslové rozvojové zóny. Jeden z jejich sektorů vděčí za svou realizaci právě místním SMME. V současné době můžeme zaznamenat nárůst SMME především v rámci SEZ Gauteng a aktivit souvisejících s jejími turistickými projekty.

- Mikroregionální projekty, o něž neprojevíli nestátní aktéři zájem, či u kterých jim nebylo umožněno, aby své aktivity rozvinuli, se setkáváme s neúspěchem mikroregionalismu. To názorně vidíme v případě iniciativy Divokého pobřeží, kde v důsledku nejasně provedené pozemkové reformy nedošlo ke vstupu nestátních aktérů, a iniciativa v konečném důsledku musela být ukončena. S podobnou situací se setkáváme v případě iniciativy Lubombo, resp. její turistické části, kde rovněž nevidíme výrazný zájem ze strany soukromých aktérů. Naproti tomu ocelárna Saldanha realizovaná na západním pobřeží JAR a tvořící součást rozsáhlé investiční iniciativy je spojována s velkým nadnárodním investorem, společností ArcelorMittal. Podobným příkladem je další ze sektorů IDZ Richards Bay, o jehož rozvoj se zasloužila nadnárodní společnost Tata.

Na základě uvedených příkladů se proto domnívám, že v projektech, na nichž participovali nestátní aktéři, nabývala integrace na intenzitě. Naproti tomu v případech, kdy se nestátní aktéři nepodíleli na prostorových projektech, docházelo k její stagnaci. Kromě toho, že počet nestátních aktérů zvyšuje počet realizovaných aktivit v rámci existujících mikroregionálních projektů, můžeme zaznamenat také nárůst zájmu o tento typ spolupráce

v rámci regionu SADC. Jejich rozvoj je možné interpretovat jako vzestup mikroregionalismu, jehož úspěch je spojován s výsledky mnou studovaných příkladů, především pak koridoru Maputo. Ten je, jak již bylo řečeno v úvodu práce, vnímán jako „ukázkový“ příklad formálního mikroregionalismu.

Na základě výsledků předložených se domnívám, že toto tvrzení lze potvrdit, a že zakládání nových mikroregionálních projektů napříč zeměmi SADC je možné chápat jako důsledek existence a fungování koridoru Maputo. Doplním-li tuto myšlenku o výše uvedené tvrzení, a sice že rozvoj MDC souvisí s aktivitami nestátních aktérů, pak je možné dovodit, že rozvoj nových koridorů a iniciativ v zemích SADC lze vnímat jako úspěch vstupu nestátních aktérů do tohoto typu projektů. Toto potvrzují i oficiální dokumenty UNECA, které spojují zakládání nových mikroregionálních projektů s úspěchem MDC (UNECA 2010b). Za přímé důsledky pozitivního působení MDC můžeme označit koridory Nacala a Beira propojující mosambické pobřeží s vnitrozemím kontinentu. Je však třeba dodat, že ekonomický dopad těchto projektů je nepoměrně menší než v případě Maputa a jejich přínos je možné spojovat především s „otevíráním“ afrického vnitrozemí (Bowland – Otto 2012; USAID 2010; Beira 2012).¹⁴⁶ Podobný trend je možné zaznamenat v souvislosti s iniciativami Phalaborwa a Lubombo. Přestože obě byly navrženy jako samostatné projekty, fakticky je jejich existence úzce svázána s koridorem Maputo. Toto zvláště platí v případě iniciativy Phalaborwa, o níž se běžně hovoří jako o subkoridoru MDC a v jejímž případě je velmi problematické dohledat jakékoliv údaje, které by se výhradně týkaly tohoto projektu.

Vedle vyvrácení/potvrzení teze jsem přislíbila, že vedle počtu aktérů bude zjišťováno, o jaký typ aktérů se jedná. Na základě zjištěných poznatků se domnívám, že nejvýraznějšími nestátními aktéry, podílejícími se na mikroregionálních projektech, jsou soukromí investoři, nadnárodní korporace

¹⁴⁶ Vedle těchto tří koridorů zvažuje mosambická vláda podporu i dalších čtyř mikroregionálních projektů (Limpopo, Libombo, Mueda, Lichinga). Pod vlivem úspěchu MDC došlo k rovněž založení koridoru Mtwara spojujícího pobřeží Tanzanie s vnitrozemím kontinentu až k hranicím Malawi (Hauptfleisch – Marx 2011).

a polostátní podniky. V malé míře zaznamenáváme vstup malých a středních podniků, jejichž význam je opakovaně zdůrazňován, nicméně reálně jsou jejich aktivity omezeny na několik málo projektů. V jednom případě můžeme říci, že za rozvojem aktivit stály výhradně místní komunity, které měly zájem čerpat výhody plynoucí z mikroregionalismu a usilovaly svými kroky o faktickou legalizaci svých dosavadních obchodních aktivit. I v jiných dílčích případech se můžeme setkat s vlivem místních komunit, které se zapojily do realizace projektů. Jejich reálný ekonomický potenciál však nelze přeceňovat. V souvislosti s kritikou konceptu BEE a jeho neúspěchů, jež jsou představeny ve druhé části práce, je možné se domnívat, že navzdory snaze jihoafrické vlády vytvořit z místních komunit a skupin historicky znevýhodněného obyvatelstva významné aktéry integrace, se tento záměr nepodařilo naplnit.

U druhé proměnné týkající se intenzity mikroregionalismu lze shrnout, že ze studovaných příkladů:

- V jednom případě (MDC) se setkáváme s označením *rozvojový koridor*, což však na základě bližšího zkoumání je označení nepřesné, neboť projekt nabyl na komplexnosti a je možné ho vnímat spíše jako prostorovou iniciativu.
- V jednom případě je používán termín *investiční iniciativa*, který se však obsahově kryje s konceptem prostorové rozvojové iniciativy a jeho vznik odráží pouze specifický charakter provincie Západního Kapska.
- V jednom případě hovoříme o *speciální ekonomické zóně*, která je charakterizována jako prostorová iniciativa druhé generace a která by měla představovat nový typ mikroregionalismu v jižní Africe. O úspěchu konceptu svědčí fakt, že v případě některých stávajících prvogeneračních prostorových iniciativ se uvažuje o jejich transformaci směrem k SEZ.
- V rámci analyzovaných příkladů plně operují tři průmyslové zóny, otevření jedné je plánováno v průběhu roku 2012 a jedna je součástí projektu SEZ Gauteng a její realizace ještě také není zcela u konce. V jednom případě byl projekt IDZ zrušen, neboť její vytvoření se ukázalo jako nerentabilní.

- Pět projektů získalo status prostorové rozvojové iniciativy. Jedna z nich ukončila svou činnost v roce 2004 a byla nahrazena jinými dílčími projekty, jedna je prakticky ztotožněna se stejnojmennou IDZ, o jedné se většinou hovoří jako o subkoridoru k MDC a jedna je v současnosti omezena na silnici tvořící součást jiného většího projektu.

V souvislosti druhou proměnnou je třeba ještě dodat, že platí již uvedená fakta týkající se určitého „přelítí“ mikroregionalismu jak napříč státy SADC, tak uvnitř jednotlivých projektů. V případě nárůstu intenzity integrace v rámci realizovaných prostorových iniciativ je nutné doplnit, že tento postup lze spojovat s výší investic.

Druhá teze práce ověřuje, zda *míra ekonomického zisku zvyšuje zájem o mikroregionální integraci*. Zatímco v případě první teze je možné závěry opřít o množství relevantních dat, při ověření *druhé teze* je třeba přiznat, že kvalita dostupných údajů je nízká a snadno zpochybnitelná. Zjištění ziskovosti projektu se v průběhu výzkumu ukázalo jako problematické, a to z několika důvodů. *Za první* se ukázalo, že ne všechny anchor projekty byly realizovány a od některých z nich bylo dokonce upuštěno. *Za druhé* je zřejmé, že participující nestátní aktéři se v průběhu projektu měnili a v případě soukromých investorů ne vždy byly zpřístupněny zprávy týkající se ekonomického hospodaření, resp. ne vždy ve svých zprávách rozlišovali jednotlivé typy aktivit. *Za třetí* lze konstatovat, že poté, co byly projekty centrální jihoafrickou vládou postoupeny na nižší (provinciální) úroveň, nelze nasbíraná data snadno dohledat. To především z toho důvodu, že každá provincie přistupuje k prostorové iniciativě svébytně a v řadě případů nepředložila pravidelné hodnotící zprávy. Z uvedených důvodů je proto obtížné druhou tezi vyvrátit či potvrdit. *Na základě shromážděných dat a vlastní analýzy však mohu konstatovat, že (potenciální) ekonomický zisk zvyšuje zájem o mikroregionální integraci*. To nutně platí především u aktérů, kteří jsou orientováni čistě na zisk. Současně však analýza prokázala, že

uvedenou tezi lze potvrdit i v souvislosti s jinými typy nestátních aktérů, jako jsou například místní komunity či polostátní podniky.

Uvedenou tezi opírám o předpoklad, že pro udržení zájmu každého aktéra orientovaného na zisk je nutné, aby buď zisku dosahoval, anebo *aby bylo pravděpodobné, že zisku v dohledné době reálně dosáhne*. Je tudíž možné předpokládat, že pokud nestátní aktér do projektu vstoupil a rozhodnul se v něm setrvat, lze se domnívat, že má z tohoto kroku ekonomický profit nebo jej očekává. Uvedená tvrzení potvrzují příklady dvou analyzovaných anchor projektů – silnic N4 v případě MDC a N1N4 v případě Platinum SDI – kdy platí, že klíčoví investoři získali koncesi v délce trvání několika desetiletí a bylo jim umožněno, aby provoz příslušné komunikace zpoplatnili mýtem. Z toho usuzuji, že investoři počítají v následujících letech s výnosy, a proto považují setrvání v projektech za ekonomicky rentabilní. Je třeba dodat, že jak TRAC v případě MDC, tak Bakwena u Platinum SDI, se významně zapojují do veřejně prospěšných projektů.

Podobně i v jiných případech se domnívám, že zájem investorů o rozšiřování stávajících projektů je motivován existujícím či potenciálním ekonomickým ziskem. S rozšiřováním projektů mimo současný (resp. počáteční) rámec aktivit se setkáváme ve většině případů:

- U MDC v souvislosti se zahájením průzkumů ropných polí a těžbou ropy, vybudováním uhelného terminálu Matola a zřízením nových industriálních center kolem města Maputo.

- U Lubombo SDI díky rozšíření antimalarického programu o nové regiony a rozvinutí národního programu boje s touto nemocí ve Svazijsku. Zde je patrné, že vedle aktérů, kteří projekt zahájili, se do něj postupně připojili i další hráči, zejména pak svazijská vláda.

- U iniciativy Rybí řeky, kde zvyšující se počet soukromých investorů šel ruku v ruce s růstem investic. To je navíc umocněno nedávno ohlášeným záměrem společnosti Mercedes Benz investovat do IDZ East London a tím rozšířit stávající aktivity.

- U iniciativy Západního pobřeží, kde projekt ocelárny má být díky aktivitám soukromé společnosti ArcelorMittal rozšířen o další segmenty.
- U iniciativy Richards Bay, v jejímž případě uvažuje společnost Tata o rozšíření aktivit, a to právě v důsledku zisků plynoucích z doposud realizovaných projektů.
- U zóny Gauteng, kde dochází k rozšiřování konceptu PPP o nové projekty, které původně tento charakter spolupráce neměly.

Vedle přímého ekonomického zisku, jehož dosažení je logicky primárním zájmem všech soukromých investorů, je nutné rovněž poukázat na zisky plynoucí z realizace dlouhodobých aktivit. Strategie BOT, která je jedním z ústředních principů mikroregionalismu, vychází se spolupráce mezi státním a nestátním sektorem, jež se v motivech pro vzájemnou kooperaci liší. Zatímco zúčastněné státy využívají tohoto přístupu proto, že nejsou samy schopny (či ochotny) dostatečně investovat do řady projektů, nestátní aktéři vidí v zapojení prostředek, jak si zajistit dlouhodobé zisky. V řadě případů se ukazuje, že navzdory snaze státu zajišťovat celé spektrum aktivit, jeho reálné kapacity na provádění konkrétních opatření jsou značně omezené. To vede k využívání nestátních aktérů coby prostředníka v dosahování cílů, které fakticky mají přispět ke zlepšování kvality života a rozvoje příslušného regionu. Z tohoto důvodu stát poskytuje koncese nestátním aktérům, kteří jsou ochotni převzít zodpovědnost za projekt, který považují za ekonomicky rentabilní. Současně usilují o to, aby jejich zapojení mělo co možná nejdelšího trvání, neboť jen tak je zajištěno, že dosáhnout kýženého profitu. Výměnou za příslib dlouhodobé spolupráce pak podporují aktivity, které přímo nevedou k ekonomickému zisku a které často jsou velice nákladné.

Sledované příklady odhalily, že státy jsou ochotny přistoupit na koncepci BOT v naději, že jejím prostřednictvím zůstanou nestátní aktéři déle zaangažováni do lokálních záležitostí. Tím přispějí nejen k realizaci samotného projektu, nýbrž se zasadí o celkové zlepšení situace v regionu. Tento krok je možné vnímat jako projev jejich dobré vůle, ale také (a

pravděpodobněji) jako snahu o maximalizaci vlastních zisků, které z projektu mohou v budoucnu plynout. Mezi ukázkové příklady patří projekty realizované v rámci korporátní společenské odpovědnosti. Ty jsou provozovány z toho důvodu, že jejich realizace má pozitivní dopad na život v dotčené lokalitě, což stát vnímá pozitivně, neboť tím je částečně naplněna jeho role. Na straně druhé nestátní aktéři je podporují v naději, že jim stát na oplátku prodlouží koncesi, udělí daňové prázdny či podpoří jiný – ekonomicky rentabilní – projekt. Vedle toho je možné vysledovat, že nestátní aktéři a především soukromí investoři mohou být ochotni podpořit i takové projekty, které mají pouze zlepšit jejich image v očích státu či místních komunit. I tento krok je z jejich strany zcela pragmatický, a ačkoliv může být investice do takového projektu nevýhodná, z dlouhodobého hlediska je příslibem do budoucna.

Podobně jako u první teze je třeba i ve druhém případě blíže prozkoumat jednotlivé proměnné. Stále platí výše zmíněné riziko, a sice že předložené závěry mohou být snadno zpochybněny, neboť hodnota nasbíraných údajů je problematická. To platí zejména u třetí proměnné, kterou je míra ekonomického zisku, a zjištění, zda uvedené projekty přispěly k rozvoji životní úrovně obyvatelstva v místě realizace projektu. Ziskovost projektu se nepodařilo jednoznačně určit, nicméně jak uvádím výše, předpokládám, že pokud nestátní aktéři mají zájem rozšiřovat stávající aktivity, pak je pro ně projekt ekonomicky zajímavý a tudíž i pravděpodobně ziskový.

V případě zvyšování životní úrovně v místě realizace projektu je možné na základě sledovaných příkladů shrnout, že nelze jednoznačně prokázat, zda mezi oběma jevy existuje přímá souvislost. Z hodnocení koridoru Maputo vyplývá, že vztah mezi růstem HDI a projektem přímo neexistuje, což se potvrdilo i v dalších případech. Z těch případů, kde bylo možné HDI dohledat a porovnat jeho růst s obdobím realizace projektu, vyplývá, že nelze oba jevy přímo spojovat. Současně analýza naznačila, že do výše HDI se promítají i jiné – čistě regionální – faktory, které však mají podstatný vliv na výši HDI. Za jednoznačně největší výzvu, které region jako celek čelí, je rozšíření

nákazy HIV/AIDS. Jihoafrická republika spolu se svými okolními státy patří k zemím s nejvyšším počtem nemocných na světě. Vysoký podíl nákazy se nutně odráží na výši HDI, který je souborem socioekonomických ukazatelů a zdravotní stav populace patří ke sledovaným veličinám. Podobně negativní dopady má rozšíření i jiných nemocí, jako je především malárie, která rovněž snižuje kvalitu života místního obyvatelstva. Význam rozšíření malárie a jejího dopadu na celkovou situaci v oblasti si dobře uvědomují nestátní aktéři zapojení do iniciativy Lubombo, kteří její vznik podnítili právě s ohledem na širší dopady, které existence nemoci v dané lokalitě má.

Účastníci aktéři si v tomto případě uvědomili, že prvním krokem na cestě k zatraktivnění regionu je zajistit, aby návštěva oblasti nebyla vnímána jako zdravotní riziko. Rozvoj turistického průmyslu proto a priori předpokládá, že nejdříve musí dojít ke snížení počtu nakažených osob a teprve v druhé fázi je možné uvažovat o vybudování nových projektů. S tímto faktem také souvisí určité „prozření“ na straně nestátních aktérů, především pak soukromých investorů. Ti jsou ochotni určité typy aktivit podporovat v naději, že v jejich konečném důsledku klesnou jejich výdaje spojené s permanentními školeními stále nových zaměstnanců. Tento krok není v rámci jihoafrického regionu ojedinělý, neboť náklady na výcvik dělníků pracujících převážně v místních dolech jsou enormní. Při vysoké míře mortality a neustálé nutnosti obnovovat kvalifikovaný personál se jeví jako výhodnější podporovat projekty, které sníží počet nakažených a tím v konečném důsledku počet nově školených zaměstnanců. Podpora programů zdravotní osvěty a prevence je proto pragmatickým krokem, který má pomoci nestátním aktérům zajistit stabilní prostředí a ušetřit náklady spojené s přílivem stále nových a nezaškolených pracovních sil.

Vedle značného rozšíření smrtelných nemocí se do výše HDI promítají také další faktory, z nichž považuji za důležité zmínit neformální zaměstnanost a poměrně rozšířenou šedou ekonomiku. Přestože je obtížně doložitelné, jak vysoký podíl obyvatelstva je zapojen do tohoto typu činnosti, z údajů STATSSA je patrné, že oficiální údaje se mohou výrazně odlišovat od reality.

Tuto skutečnost je třeba zohlednit při celkovém hodnocení dopadů projektů na kvalitu života v místě realizace projektu. Tvrzení je možné názorně doložit na příkladu investiční iniciativy Západního pobřeží, kde se jedním z anchor projektů stala vesnice Paternoster. Jednou z prvních aktivit realizovaných pod hlavičkou prostorové iniciativy se stala legalizace rybího trhu, který ve vesnici fungoval desítky let. Výsledky projektu a jeho dopad na výši HDI není možné doložit, neboť obchod zde existoval po dlouhou dobu a prostřednictvím projektu došlo „jen“ k legalizaci reálně existujícího stavu. To však nic nemění na tom, že projekt měl pozitivní dopad na život v oblasti, neboť fakticky otevřel prostor dalším projektům.

V případě čtvrté proměnné – zájem o integraci – vycházím z již výše představených údajů. Mohu proto zopakovat, že počet integračních projektů se zvýšil, přičemž k nárůstu zájmu o mikroregionální projekty došlo jak uvnitř již realizovaných aktivit, tak v rámci regionu SADC.

Na základě potvrzení obou tezí a vyhodnocení všech sledovaných proměnných se domnívám, že mohu konstatovat, že zamýšleného cíle práce, jímž bylo analyzování mikroregionálních integračních projektů v prostoru jižní Afriky a zjištění, zda jejich úspěšné fungování je důsledkem ekonomického profitu, který z něj zúčastnění aktéři mají, se mi podařilo dosáhnout. Současně se domnívám, že rozvinutí mikroregionální integrace nelze chápat pouze jako důsledek bezprostředního ekonomického profitu, nýbrž je třeba zohlednit širší souvislosti. Jedná se především o spolupráci mezi státem a nestátními aktéry, která je díky uplatnění strategie BOT (či její obdoby) oboustranně výhodná.

V rámci závěrečného shrnutí musím poukázat na některé obtíže, na něž jsem během realizace výzkumu narazila a které jsem neočekávala. Vedle již naznačených problémů při analýze projektu Phalaborwa musím konstatovat, že jeden z předpokladů práce, a sice to, že všechny studované projekty vznikají zhruba ve stejný čas a jejich počet souvisí s podporou ze strany jihoafrické vlády, se ukázal jako chybný. Přestože *projekty byly navrženy ve stejný čas, jejich realizace nebyla zahájena ve stejný okamžik. To je možné*

spojovat především s faktem, že jihoafrická vláda ztratila po roce 2000/2001 zájem centrálně řídit mikroregionální projekty a předala velkou část kompetencí na bedra provinciálních vlád.

Ústup zájmu jihoafrické centrální vlády o prostorové iniciativy lze spojovat s několika fenomény. *Za prvé*, je třeba tento krok vnímat v kontextu obecné charakteristiky programu GEAR, poskytujícího základní provádění rámcem všem mikroregionálním projektům realizovaným na území JAR. Samotný GEAR, který vychází z principů nového regionalismu, resp. neoliberalismu, a priori prosazuje, aby stát a jeho orgány omezily své působení pouze na vybrané sektory a co možná největší prostor ponechaly buď nestátním aktérům, nebo nižším úrovním samosprávy (provincie, municipality) (srovnej Iheduru 2003). Postoupení prostorových iniciativ na nižší úrovně a zapojení nestátních aktérů tento neoliberalní předpoklad NRA, potažmo programu GEAR, akceptuje. Úspěšné rozvinutí mikroregionalismu proto předpokládá spolupráci mezi lokální, provinciální a centrální úrovní správy, a to za přispění nestátních aktérů. Uvedené tvrzení lze zobecnit do té míry, že projekty mikroregionální integrace předpokládají schopnost různých stupňů státní správy, samosprávy a aktérů kooperovat v otázkách dotýkajících se realizace projektů. Zřetelně se naplňuje jedna z ústředních charakteristik nového regionalismu představená v kapitole 1.2, a sice propojování top-down a bottom-up přístupu.¹⁴⁷

Za druhé, zahrnutí nižších úrovní a oslabení role centrální vlády reflektovalo principy, na nichž byla „nová“ postapartheidní jihoafrická společnost vystavěna. V souladu s konceptem africké renesance požadující „návrat ke kořenům“ a strategií BEE navazující na tuto koncepci, usilovala jihoafrická vláda o co možná nejširší zapojení nových lokálních a provinciálních autorit, které se prostřednictvím úspěšně realizovaných

¹⁴⁷ V případě Mosambiku měl tento trend jinou podobu, neboť zde neexistovala tak silná poptávka po sdílení kompetencí ze strany regionů. Současně i mosambická vláda se přihlásila k principům neoliberalismu, a proto i v jejím případě je možné tvrdit, že úspěšné rozvinutí konceptu mikroregionalismu předpokládá spolupráci mezi různými úrovněmi správy a aktéry. V souvislosti se Svazijskem jsou diskuze o sdílení kompetencí mezi jednotlivými stupni zbytečné, neboť se jedná o malý stát, který je absolutistickou monarchií.

projektů měly emancipovat. Přenesení zodpovědnosti za projekty je proto možné prezentovat jako praktický projev africké renesance a dílčí projekty jako konkrétní nástroj provádění BEE, se zaměřením na historicky znevýhodněné osoby.

Za třetí, po nadšeném boomu z prvogeneračních prostorových iniciativ coby nástroje, jak dosáhnout socioekonomického rozvoje, opadnul ze strany Jihoafrické republiky zájem o jejich podporu. To lze spojovat především s ekonomickými dopady, které nebyly takové, jaké jihoafrická vláda očekávala. Důkaz pro tento argument poskytují údaje o počtu nových pracovních příležitostí, které v důsledku realizace projektů vznikly. Přestože u všech sledovaných příkladů se setkáváme s tím, že nějaká nová pracovní místa vznikla, v kontextu celojihoafrickém se stále jedná o zanedbatelná čísla. Navíc se ukázalo, že velké množství těchto pracovních míst bylo určeno pro zaměstnance s žádnou či pouze nízkou kvalifikací. Tento typ pracovních pozic však nepřispívá k záměru zvyšovat kvalitu života a reintegrovat historicky znevýhodněné osoby zpět do společnosti.¹⁴⁸ Svou zásluhu na tomto stavu má také částečný neúspěch politiky BEE, o kterém se hovoří výše v textu především v souvislosti s obohacením velmi úzkých skupin obyvatelstva na úkor většinové společnosti.

Po předložení výsledků svého výzkumu bych ráda poukázala na některé další poznatky, které se opírají o realizovanou analýzu. *Na prvním místě bych ráda upozornila na překážky a nedostatky komplikující rozvoj sledovaných mikroregionálních projektů.* V tomto směru je mým cílem poukázat na ty obtíže, jejichž identifikování může být hodnotné vzhledem k dalšímu výzkumu problematiky a tendencím přenést koncept mikroregionalismu i mimo region jižní Afriky.

Za výraznou překážku bránící efektivní realizaci projektů lze označit jejich *špatné organizační a institucionální zajištění.* V souladu s obecnými předpoklady představenými v kapitole 2.4.1 je bezproblémové administrativní

¹⁴⁸ V této souvislosti lze upozornit na nelichotivou poznámku, která říká, že jedinou reálnou novou pracovní příležitostí pro domorodé ženy žijící v blízkosti koridoru Maputo, představuje prostituce.

zázemí důležitou podmínkou úspěšné realizace DC/SDI. Analýza sledovaných příkladů tuto domněnku potvrzuje, neboť za neúspěchem řady anchor projektů stojí právě nedostatečné institucionální krytí. Tvrzení lze podložit příkladem IDZ Mafikeng, kde selhání projektu je spojováno právě s nedostatečnou koncepcí ze strany vlády/provincie a nejasným organizačním zajištěním.

Podobným příkladem je počáteční špatné fungování MDC, který čelil kritice v době, kdy neexistovala platforma MCLI určující hlavní směřování celého projektu. Konečně tento problém přiznala i samotná jihoafrická vláda, která po zkušenosti s prvogeneračními prostorovými iniciativami přistoupila k jejich revizi a rozvinula koncept druhogeneračních SEZ. Špatné administrativní zázemí projektů do značné míry souvisí s jejich přenosem z centrální na provinciální (lokální) úroveň, neboť tento krok nebyl dobře řízen.

Na nekvalitní management projektů a jejich nedostatečné organizační zajištění navazuje také výtka směřující k samotnému výběru anchor projektů. To, jaký typ projektů byl jihoafrickou vládou v první fázi vybrán, ovlivnilo celou povahu dané prostorové iniciativy. *Špatně zvolený anchor projekt*, který by měl sloužit jako „motor“ mikroregionalismu, *je významným faktorem bránícím rozvoji integrace*, což lze názorně doložit na příkladu prostorové iniciativy Platinum a již zmíněné mafikengské IDZ. Za jejím neúspěchem stojí především jihoafrické DTI, které navrhlo její vznik bez ohledu na skutečnost, že v její relativní blízkosti měla vyrůst johannesburská IDZ. Podobným nedostatkem trpí i prostorová iniciativa Rybí řeky a její dvě rozvojové průmyslové zóny. Ty kvůli své geografické blízkosti působí také spíše kontraproduktivně. Blízkost dvou stejných prostorových iniciativ, jež si již svou samotnou existencí konkurují, poukazuje na selhání jihoafrické vlády v oblasti managementu DC/SDI. V této souvislosti si dovoluji tvrdit, že opět narážíme na efekt špagetové mísy, který je sice, jak bylo řečeno, mikroregionalismem oslaben, nicméně není podle mého názoru zcela vymýcen. I nadále platí, že zřizování projektů musí být racionální a hrozba jejich překrývání se ukazuje jako stále aktuální.

Dalším zjištěným problémem souvisejícím s výše naznačenými nedostatky v oblasti plánování projektů, je *přílišná závislost prostorové iniciativy na jednom projektu, resp. jednom typu aktivity*. Uvedené tvrzení odráží především výsledky analýzy projektů Rybí řeky a Divokého pobřeží, z nichž vyplývá, že výhradní spoléhání se na jeden typ projektu může být problematická. U Rybí řeky se toto tvrzení opírá o již zmíněné hrozící nebezpečí rozvinutí efektu špagetové mísy. U Divokého pobřeží se prokázalo, že projekty zaměřené výhradně na turistický průmysl a realizované v místě, kde není dlouhodobá tradice tohoto odvětví, mohou narazit na závažné problémy. Vůči uvedenému tvrzení lze namítnout, že v jiných případech (Západní pobřeží a Lubombo) iniciativy fungují, a to navzdory tomu, že jsou takřka výhradně spjaty s jedním velkým projektem (ocelárna Saldanha a antimalarický program, resp. GSWLP). Tuto výtku je třeba akceptovat a připustit, že spoléhání se na jeden typ aktivity může být stejně problematické, jako neefektivní rozmělnění prostředků do velkého množství drobných projektů. V současné době však jednoznačně vidíme posun mikroregionalismu směrem k větším a komplexnějším projektům zahrnujících více různých aktivit.

Za další integrační překážku považuji *neakceptování projektu ze strany místního obyvatelstva*. Analýza ukázala, že úspěšná realizace mikroregionálního projektu je bezprostředně spjata s ochotou lokálních skupin jej přijmout a v optimálním případě na něm aktivně participovat. Toto tvrzení opírám především o hodnocení iniciativ Divokého pobřeží a Západního pobřeží, kde propukly střety mezi přívrženci projektu z řad centrální (provinciální) vlády a místními komunitami, které odmítly akceptovat z centra nařízenou politiku. U Západního pobřeží se prosazení iniciativy stalo symbolickým milníkem v postapartheidních dějinách JAR. Ve druhém případě narazil projekt na problémy vyplývající ze špatně provedené pozemkové reformy. Konečný kolaps iniciativy Divokého pobřeží byl jejím přímým důsledkem, a to navzdory snaze učinit z ní nástroj, jak posílit historicky znevýhodněné obyvatelstvo. Skutečnost, že právě tyto skupiny stály za neúspěchem iniciativy, lze považovat za selhání jihoafrické vlády.

Kritiku si vysloužili i nestátní aktéři, především pak soukromí investoři, s jejichž působením se setkáváme v rámci všech analyzovaných projektů. Zde je na místě uvést, že ačkoliv platí první teze práce o nestátních aktérech coby významné příčině mikroregionální integrace, je třeba přiznat, že jejich zapojení je kritizováno. K největším odpůrcům se řadí jihoafrické odbory, které považují (oprávněně) GEAR za neoliberální projekt, který dostatečně nepřispěl k socioekonomickému rozvoji JAR (COSATU 1997). Zapojením soukromých investorů přenesla Jihoafrická republika velkou část zodpovědnosti za realizaci projektů na jejich bedra, což donutilo některé analytiky k závěru, že iniciativy a koridory přestaly být nástrojem rozvoje a staly se čistě investiční příležitostí (srovnej část 3.1.3 věnovanou hodnocení MDC; blíže k hodnocení GEAR například Streak 2004 či Jamerson 2004).

Na základě provedené analýzy lze potvrdit, že ačkoliv zapojení nestátních aktérů je obecně pozitivním jevem, výhradní (či dominantní) zapojení soukromých investorů může vyvolat nežádoucí efekt. Jako příklad může posloužit modernizace a správa silnice N4 v rámci projektu Maputo. Ačkoliv je pravdou, že modernizace silnice se odehrávala v souladu harmonogramem představeným konsorciem TRAC a úspěšná realizace projektu uspokojila vládu i provincii, ukázalo se, že zpoplatnění silnice vedlo k částečnému přesunu dopravy na vedlejší komunikace, jejichž užívání nepodléhá platbě mýtného. S podobným trendem se setkáváme i v případě druhého projektu realizovaného společností Bakwena. Vezmeme-li v potaz, že to jsou dvě ze tří silnic tohoto typu v celé JAR, je oprávněné se domnívat, že bezvýhradné udělování koncesí na podobné projekty může být v řadě ohledů problematické.

Jako problematický rys vnímám také skutečnost, že většina ze sledovaných příkladů byla navržena v již relativně ekonomicky rozvinutých lokalitách. *Samotný předpoklad, že mikroregionální projekt má být realizován v místě s nevyužitým ekonomickým potenciálem, do značné míry diskvalifikuje oblasti, které tento potenciál nemají.* Právě tyto regiony však zpravidla nejvíce potřebují pomoc, neboť nejsou schopny prostřednictvím vlastních sil dosáhnout zřejmého progresu. Tento argument lze dát do souvislosti s příklady

iniciativ Richards Bay a Divokého pobřeží. Zatímco v prvním případě existoval ze strany jihoafrické vlády dlouhodobý zájem oblast rozvíjet a byly zde předpoklady proto úspěšně tohoto záměru dosáhnout (existence přístavu, napojení oblasti na infrastrukturní síť směrem do vnitrozemí, nerostné bohatství), ve druhém případě se jednalo o region chudý, dlouhodobě marginalizovaný, s jediným potenciálem v podobě turismu. Vidíme tak, že oblast, ve které existovaly dlouhodobé předpoklady pro rozvoj mikroregionalismu, „uspěla“, zatímco region patřící mezi chudé a dlouhodobě opomíjené z výhod mikroregionalismu netěžil.

Na tento argument lze navázat skrze již vyřčenou výtku upozorňující na neuspokojivé výsledky v oblasti tvorby pracovních míst (srovnej Tang 2008; SEZ 2012). Zde navíc nastupuje problém týkající se již diskutované nelegální resp. neoficiální zaměstnanosti, která je významně spjata především s Mosambikem, ale rovněž i Jihoafrickou republikou. To nutně zkresluje závěry a hodnocení jednotlivých projektů. V této souvislosti je třeba ještě upozornit na skutečnost, že přestože mikroregionální projekty měly přispět k reintegraci historicky znevýhodněného obyvatelstva a zvýšit jeho socioekonomický status, fakticky vzniklo pouze velmi málo pracovních příležitostí (Bek – Taylor 2001). K napravení této disproporce by měly přispět speciální ekonomické zóny, jejichž především turistické projekty související s township turismem představují ideální příležitost pro lokální SMME a HSDA.

Vedle identifikování překážek a nedostatků integrace bych ráda upozornila na *širší souvislosti budování mikroregionálních projektů a vztáhla je na obecné poznatky vyplývající z teorie nového regionalismu*, poskytující teoretické zarámování práce.

Domnívám se, že *mikroregionální projekty výrazně přispívají k „otevření“ vnitrozemí kontinentu*, což lze názorně demonstrovat na příkladu Svazijska. Byť je tato země jediným vnitrozemským státem, kterému je věnována pozornost, jsem přesvědčena, že blízkost fungujícího rozvojového koridoru přispěla k propojení Svazijska s okolními státy. Mikroregionální projekty jsou

proto pro vnitrozemské státy vhodným řešením, jak naložit s problémy vyplývajícími z jejich geografické polohy (viz obrázek č. 22). Jednotlivé případové studie ukazují, že modernizace či vybudování nových infrastrukturních sítí je vždy nedílnou součástí každého prostorového projektu, což dle mého potvrzuje obecný poznatek o tom, že ke sjednocení Afriky je třeba dojít skrze infrastrukturní projekty budované napříč státy. Je také možné potvrdit, že *mikroregionální projekty zakládané pod vlivem nového regionalismu vznikají bez ohledu na hranice států*, resp. mohou představovat významnou součást transhraničního projektu. To je patrné z příkladu iniciativy Platinum, která fakticky plní funkci „pouhého“ stavebního kamene mnohem rozsáhlejšího projektu Pobřeží-Pobřeží.

Rovněž lze vysledovat, že navrhované projekty včetně nejdůležitějších dopravních tras na sebe geograficky navazují, tj. že konečný bod jednoho mikroregionálního projektu je často počátečním bodem jiné iniciativy. Tento poznatek nelze chápat absolutně, nicméně obrázek č. 6 toto obecné tvrzení potvrzuje. *Analyzované mikroregionální projekty jsou vůči sobě komplementární a nikoliv konkurenční a efekt špagetové mísy představující jeden z klíčových problémů africké integrace je proto oslaben*. Jsem proto přesvědčena, že funkcionální mikroregionální projekty mohou představovat efektivní prostředek k dosažení regionální (či dokonce celokontinentální) integrace. Je však třeba přiznat, že jejich úspěšné aplikaci stojí v cestě specifické lokální podmínky, které se výrazným způsobem odlišují od reality jižní Afriky. Tento region je totiž po celou práci prezentován jako oblast, která se vyznačuje specifickými politicko-geografickými charakteristikami, díky kterým může být mikroregionalismus úspěšně rozvíjen. Stejně tak platí, že v regionu existuje vysoká míra nevyužitého ekonomického potenciálu, jenž je často dáván do souvislosti s ojedinělým postavením Jihoafrické republiky ve vztahu k celému regionu. Pokud by takové podmínky existovaly všude v Africe, lze předpokládat, že „přelití“ konceptu nic nebrání v cestě.

Dalším společným rysem, který lze zobecnit, je *komplexnost realizovaných aktivit a propojení několika tematických oblastí do jednoho celku*. Zde se opět

vracím k teoretickým východiskům práce, v nichž poukazují na to, že pod vlivem NRA vznikají projekty zahrnující celou škálu aktivit. V rámci jednoho projektu dostávají prostor aktivity ekonomického, sociálního i environmentálního charakteru, což je možné doložit jak konkrétně antimalarickým programem realizovaným v rámci iniciativy Lubombo, tak aktivitami odehrávajícími se pod označením korporátní společenské odpovědnosti firem. Její význam zdůrazňuje především NEPAD (srovnej část 2.3.2.), který zapojení firem do podobných činností považuje za významný prvek na cestě k dosažení sjednocení Afriky a prosazení myšlenek panafricanismu. *Dovolují si proto tvrdit, že aktivity doprovodného charakteru (výstavba škol, pořádání workshopů za účelem osvěty ve vybrané oblasti, kvalifikační kurzy pro obyvatele s žádnou či nízkou kvalifikací) přispívají k socioekonomickému rozvoji kontinentu a následně vytvářejí potenciál pro možné ekonomické sjednocení.*

Závěrem si dovoluji konstatovat, že navzdory všem nedostatkům považuji formální mikroregionalismus za vhodný nástroj, jak docílit sjednocení afrického kontinentu či alespoň jeho částí. Nepředpokládám sice, že by tento cíl bylo možné naplnit v jasně stanoveném termínu, nicméně vzhledem ke zkušenosti s velkými integračními projekty bych podobný postup nepovažovala ani za vhodný. Domnívám se, že vybudování infrastrukturních spojení a vytvoření uzlových bodů sloužících jako motor socioekonomického rozvoje v dané lokalitě je vhodným a akceptovatelným nástrojem, jak zlepšit marginalizované postavení Afriky. Přestože v práci není panregionální a regionální úroveň integrace podrobně analyzována a nejsou zvolena žádná komparační kritéria pro jejich porovnání s mikroregionalismem, myslím si, že na základě předchozích zkušeností lze mikroregionální integraci považovat za nejnadějnější rovinu spolupráce.

Seznam literatury a pramenů

Literatura

Adams, Martin – Cousins, Ben – Manona, Siyabulela. 1999. *Land Tenure and Economic Development in rural South Africa: Constraints and Opportunities*. Overseas Development Institute: London. <http://dspace.cigilibrary.org/jspui/bitstream/123456789/22914/1/Land%20Tenure%20and%20Economic%20Development%20in%20Rural%20South%20Africa.pdf?1>, 7. 9. 2012.

Akinboade, Oludele A. – Lalthapersad-Pillay, Pinky. 2009. The NEPAD Initiative and the Prospects of Business Opportunities in the rest of Africa for South African Firms based in Gauteng. *Development Southern Africa*, Vol. 26, No. 1, s. 131–154.

Akokpari, John. 2008. Dilemmas of Regional Integration and Development in Africa. In: Akokpari, John – Nginga-Muvumba, Angela – Murithi, Tim (eds.). *The African Union and Its Institutions*. FANELE: South Africa, s. 85–112.

Alden, Chris – Soko, Mills. 2005. South Africa's Economic Relations with Africa: Hegemony and its Discontents. *Journal of Modern African Studies*, Vol. 43, No. 3, s. 367–392.

Allix, Mark. 2011. Transnet Cuts Freight time of Maputo Train. *Business Day*. 11. 6. 2011. <http://www.bdlive.co.za/articles/2011/06/13/transnet-cuts-freight-time-of-maputo-train>, 8. 9. 2012.

Altman, Miriam et al. 2002. *KwaZulu-Natal Economic Review*. Human Sciences Research Council: South Africa.

Andreasson, Stefan. 2010. Confronting the Settler Legacy: Indigenisation and Transformation in South Africa and Zimbabwe. *Political Geography*, Vol. 29, No. 8, s. 424–433.

Aniruth, Jayanthi – Barnes, Justin. 1998. Why Richards Bay Grew as an Industrial Centre: lesson for SDIs. *Development Southern Africa*, Vol. 15, No. 5, s. 829–849.

Arvis, Jean-François – Carruthers, Robin – Smith, Graham – Willoughby, Christopher. 2011. *Connecting Landlocked Developing Countries to Markets. Trade Corridors in the 21st Century*. World Bank: Washington D. C.

Ashley, Caroline – Ntshona, Zolile. 2002. *Transforming Roles But Not Reality? Private Sector and Community Involvement in Tourism and Forestry Development on the Wild Coast*. SLSA Wild Resources Theme Research Briefing 1: United Kingdom. <http://www.ids.ac.uk/files/wRP06.pdf>, 7. 9. 2012.

Ataman, Muhittin. 2003. The Impact of Non-State Actors on World Politics: A Challenge to Nation-States. *Turkish Journal of International Relation*, Vol. 2, No. 1. <http://www.alternativesjournal.net/volume2/number1/ataman2.htm>, 6. 9. 2012.

Bach, Daniel C. 2003. New Regionalism as an Alias: Regionalization Through Trans-State Networks. In: Grant, Andrew – Söderbaum, Frederik (eds.). *The New Regionalism in Africa*. Ashgate: United Kingdom, s. 21–30.

Bainbridge, Bill. 1993/1994. Lake St Lucia and the Eastern Shores The Natal Parks Board's Role in the Environmental Impact Report. *Natalia (Journal of the Natal Society)*, No. 23/24, s. 45–60. <http://natalia.org.za/Files/23-24/Natalia%20v23-24%20article%20p45-60%20C.pdf>, 5. 9. 2012.

Bankie, Bankie F. – Mchombu, Kingo (eds.). 2008. *Pan-Afrikanism/African Nationalism. Strengthening the Unity of Africa and Its Diaspora*. The Red Sea Press: Eritrea.

Barradas, Sheila. 2005. John Ross highway (P496) upgrade. *Engineering News*. 17. 9. 1999. <http://www.engineeringnews.co.za/article/r250million-john-ross-chighway-upgrade-1999-09-17>, 27. 9. 2012.

- Bauer, Gretcher – Taylor, Scott D. 2005. *Politics in Southern Africa. State and Society in Transition*. Lynne Rienner Publishers: London.
- Bek, David – Binns, Tony – Nel, Etienne. 2004. Catching the Development Train’: Perspectives on ‘top-down’ and ‘bottom-up’ Development in Post-apartheid South Africa. *Progress in Development Studies*, Vol. 4, No. 1, s. 22–46.
- Bek, David – Binns, Tony – Nel, Etienne. 2005. Regional development in South Africa’s West Coast: 'dividends on the process side'? *Tijdschrift voor economische en sociale geografie*, Vol. 98, Issue 2, s. 168–183.
- Bek, David – Taylor, Ian. 2001. *Evaluation of Spatial Development Initiatives: Case Studies of the Maputo Development Corridor and the West Coast Investment Initiative*. Development Policy Research Unit University of Cape Town: South Africa.
- Bernstein, Ann (ed.). 2012. *Special Economic Zones. Lessons for South Africa from International Evidence and Local Experience*. Centre for Development and Enterprise: Johannesburg.
- Bhagwati, Jagdish – Krueger, Anne O. 1995. *The Dangerous Drift to Preferential Trade Agreements*. The AEI Press: Washington D.C.
- Bhagwati, Jagdish – Panagariya, Arvind. 1996. *Preferential Trading Areas and Multilateralism: Strangers, Friends or Foes?* Discussion Paper Series No. 9596-04. Department of Economics: New York.
- Bhagwati, Jagdish. 2005. Reshaping the WTO. *Far Eastern Economic Review*, Vol. 168, No. 2, s. 25–30.
- Biswaro, Joran M. 2004. *Perspectives on Africa’s Integration and Cooperation from OAU to AU. „Old wine in a new bottle?“* Tanzania Publishing House: Tanzania.

Bofinger, Heinrich C. 2009. *An Unsteady Course: Growth and Challenges in Africa's Air Transport Industry*. The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank: USA.

Bond, Patrick. 2000. *Economic Growth, Ecological Modernization or Environmental Justice? Conflicting Discourses in South Africa Today*. Background Research Series. Municipal Services Project. http://www.municipalservicesproject.org/sites/municipalservicesproject.org/files/uploadsfile/Archive/BackgroundPaper_BOND_Economic_Growth_Ecological_Modernization_or_Environmental_Justice_2000.pdf, 3. 9. 2012.

Bond, Patrick – Hosking, Stephen. 2002. The Development of Underdevelopment in Nelson Mandela Metropole: Coega's economic, social and environmental subsidies. In: Bond, P (ed.). *Unsustainable South Africa: Environment, Development and Social Protest*. Pietermaritzburg: University of Natal Press, s. 47–116 <http://ccs.ukzn.ac.za/files/BondUnsustainableSouthAfrica.pdf>, 5. 9. 2012.

Booyens, Irma. 2010. Rethinking Township Tourism: Towards Responsible Tourism Development in South African Townships. *Development Southern Africa*, Vol. 27, No. 2, s. 273–287.

Bowland, Cayley – Otto, Lisa. 2012. *Implementing Development Corridors: Lessons from the Maputo Corridor*. South African Foreign Policy and African Drivers Programme. Policy Briefing 54. http://dspace.cigilibrary.org/jspui/bitstream/123456789/33076/1/saia_spb_54_ottobowland__20120821.pdf?1, 27. 9. 2012.

Brazier, Wayne. 2011. The N2 Wild Coast toll road. Construction and Controversy at hefty Financial and Environmental Costs. *Consultancy Africa*. 2. 9. 2011. http://www.consultancyafrica.com/index.php?option=com_content&view=article&id=838:the-n2-wild-coast-toll-road-construction-and-controversy-at-

hefty-financial-and-environmental-costs&catid=92:enviro-africa&Itemid=297,
5. 9. 2012.

Bridge, Net. 2012. Politically connected BEE players losing status. *Mail Guardian*. 9. 7. 2012. <http://mg.co.za/article/2012-07-09-politically-connected-bee-players-losing-status>, 12. 9. 2012.

Campbell, Maléne – Maritz, Johan – Hauptfleisch, Dries. 2009. *The Impact of the Maputo Development Corridor on Wealth Creation Within the Region it Serves*. South Africa. <http://www.regional-studies-assoc.ac.uk/events/2009/apr-leuven/papers/campbell.pdf>, 5. 9. 2012.

Castel-Branco, Carlos N. 2002. *Economic Linkages between South Africa and Mozambique*. SAPRN: Mozambique. http://www.sarprn.org/documents/d0000120/P117_SA-Mozambique_Link.pdf, 14. 9. 2012.

Castells, Manuel. 2006. *Space of Flows. Geographical Approaches*. Blackwell: London.

Cihelková, Eva – Hnát, Pavel. 2008. Budoucnost Evropské unie v kontextu nového regionalismu. *Politická ekonomie*, r. 12, č. 1, s. 67–79.

Cihelková, Eva a kol. 2007. *Nový regionalismus. Teorie a případová studie (Evropská unie)*. C. H. Beck: Praha.

Cihelková, Eva a kol. 2010. *Regionalismus a multilateralismus. Základy nového světového obchodního řádu?* C. H. Beck: Praha.

Cihelková, Eva. 2009. Funkcionální integrační procesy: Transregionalismus a Interregionalismus. In: Waisová, Šárka a kol. *Regionální integrační procesy*, Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk: Plzeň, s. 432–445.

Cihelková, Eva. 2009. *Interregionalismus a governance: relace a výzkumná agenda*. Working Papers No. 7/2009 Fakulty mezinárodních vztahů Vysoké

školy ekonomické: Praha, http://vz.fmv.vse.cz/wp-content/uploads/7_2009.pdf, 1. 9. 2012.

Cooper, Andrew – Hughes, Christopher – De Lombaerde, Philippe. 2008. Introduction. Regionalisation and the Taming of Globalisation? In: Cooper, Andrew – Hughes, Christopher – De Lombaerde, Philippe (eds.). *Regionalisation and Global Governance. The Taming of Globalisation?* Routledge: Oxon. s. 1–13.

Cousins, Ben – Kepe, Thembela. 2004. Decentralisation when Land and Resource Rights are Deeply Contested: A Case Study of the Mkambati Eco-Tourism Project on the Wild Coast of South Africa. *European Journal of Development Research*, Vol. 16, No. 1, s. 41–54.

Creamer, Terence. 2011. SA may Designate Saldanha IDZ by September 2012. *Engineering News*. 24. 10. 2011. <http://www.engineeringnews.co.za/article/sa-may-designate-saldanha-idz-by-september-2012-2011-10-24>, 6. 9. 2012.

Crankshaw, Owen. 1996. Changes in the Racial Division of Labour during the Apartheid Era. *Journal of Southern African Studies*, Vol. 22, No. 4, s. 633–656.

De Beer, Geoff. 2001. *Regional Development Corridors and Spatial Development Initiatives – Some Current Perspectives and Progress*. 20th South African Transport Conference: South Africa. <http://137.215.9.22/bitstream/handle/2263/8129/3a11.pdf?sequence=1>, 7. 9. 2012.

De Lombaerde, Philippe – Söderbaum, Frederik. 2010. “*The Mic-Mac Problem*”: *Theorizing the Linkages between Cross-Border Micro-Regionalism and Macro-Regionalism*. Denmark. http://www2.ihis.aau.dk/~hoegsbro/Workshop_SD/DeLombaerde.pdf, 3. 9. 2012.

Dieter, Heribert – Lamb, Guy – Melber, Henning. 2001. Prospects for Regional Co-operation in Southern Africa. In: *Regionalism and regional Integration in Africa. A Debate of Current Aspects and Issues*. Nordiska Afrikainstitutet: Uppsala, s. 54–74.

Dirsuweit, Teresa. 1999. From Fortress City to Creative City. Developing Culture and the Information-based Sectors in the Regeneration and Reconstruction of the Greater Johannesburg Area. *Urban Forum*, Vol. 10, Issue 2, s. 183–213.

Dominguez-Torres, Carolina – Briceño-Garmendia, Cecilia. 2011. *Mozambique's Infrastructure: A Continental Perspective*. The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank: USA.

Driver, Amanda. 1998. The Fish River SDI: the New Hope for Industrial Regeneration in the Eastern Cape? *Development Southern Africa*, Vol. 15, No. 5, s. 787–808.

Driver, Amanda – De Barros, João G. 2000. *Road Construction and Small Enterprise Development: the Experience of the N4 Maputo Corridor*. Development Policy Research Unit in Cape Town and the Centre for Strategic and International Studies in Maputo: South Africa.

Drulák, Petr. 2008. Epistemologie, ontologie a operacionalizace. In: Drulák, Petr a kol. *Jak zkoumat politiku. Kvalitativní metodologie v politologii a mezinárodních vztazích*. Portál: Praha, s. 14–28.

Emkes, Will. 2012. Black Economic Empowerment and South Africa. *Contemporary Review*, Vol. 294, Issue 1705, s. 200–208.

Esteva, Gustavo. 1992. Development. In: Sachs, Wolfgang (ed.). *The Development Dictionary*. Palgrave: New York, s. 1–23.

Farlam, Peter. 2005. *Assessing Public–Private Partnerships in Africa*. The South African Institute of International Affairs: Pretoria.

<http://www.oecd.org/investment/investmentfordevelopment/34867724.pdf>. 5. 9. 2012.

Fawcett, Louise. 2005. Regionalism from a Historical Perspective. In: Farrell, Mary – Hettne, Björn – Van Langenhove, Luk (eds.). *Global Politics of Regionalism*. Pluto Press: London, s. 21–37.

Fitschen, Amanda. 1998. The Impact of the Saldanha Steel Project on the West Coast Economy. *Development Southern Africa*, Vol. 15, No. 5, s. 771–785.

Ford, Neil. 2008. Black Companies Allocated Richards Bay Expansion. *African Business*, Issue 339, s. 44–45.

Galtung, Johan. 1968. A Structural Theory of Integration. *Journal of Peace Research*, Vol. 5, No. 4, s. 375–395.

Gathii, James T. 2011. *African Regional Trade Agreements as Legal Regimes*. Cambridge University Press: United Kingdom.

Geeraerts, Gustaaf. 2009. *Analyzing Non-State Actors in World Politics*. The Asturdian Center. <http://asrudiancenter.wordpress.com/2009/02/09/analyzing-non-state-actors-in-world-politics/>, 7. 9. 2012.

Grant, Andrew – Söderbaum, Frederik. 2003. Introduction: The New Regionalism in Africa. In: Grant, Andrew – Söderbaum, Frederik (eds.). *The New Regionalism in Africa*. Ashgate: United Kingdom, s. 1–20.

Griggs, Richard A. – Bradley, Rachael – Schofield, Clive H. 2000. Boundaries, Borders and Peace-Building in Southern Africa: The Spatial Implications of the „African Renaissance“. *International Boundaries Research Unit*, Vol. 3, No. 2, Durham University: United Kingdom.

Grugel, Jean – Hout, Wil. 2005. Regions, Regionalism and the South. In: Grugel, Jean – Hout, Wil. (eds.). *Regionalism across the North-South divide. State Strategies and Globalization*. Routledge: London, s. 3–12.

Gyuot, Sylvain. 2005. Political Dimensions of Environmental Conflicts in Kosi Bay (South Africa). Signification of the new post-apartheid governance system”, *Development Southern Africa*, Vol. 32, No. 3, s. 1–20.

Guyot, Sylvain – Dellier, Julien (eds.). 2009. *Rethinking the Wild Coast, South Africa Eco-frontiers vs livelihoods in Pondoland*. University of Limoges: France. <http://hal-unilim.archives-ouvertes.fr/docs/00/42/00/64/PDF/RethinkingWC.pdf>, 6. 9. 2012.

Gwilliam, Ken. 2011. *Africa's Transport Infrastructure. Mainstreaming Maintenance and Management*. The World Bank: Washington D.C.

Haas, Ernst. 1976. Turbulent Fields and the Theory of Regional Integration. *International Organization*, Vol. 30, No. 2, s. 173–212.

Haines, Richard – Hosking, Stephen. 2005. A bridge too far? The Arms Deal, the Coega IDZ, and Economic Development in the Eastern Cape. *Society in Transition*, Vol. 36, No. 1, s. 1–23.

Hall, Peter V. 1999. *Regional Institutional Structure and Industrial Strategy: Richards Bay and the Spatial Development Initiatives*. Development Policy Research Unit University of Cape Town: South Africa.

Hall, Peter V. 2000. Regional Development and Institutional Lock-In: A Case Study of Richards Bay. *South Africa. Critical Planning*, Vol. 7, s. 87–102. <http://www.spa.ucla.edu/critplan/past/volume007/007%20Hall.pdf>, 8. 9. 2012.

Harrison, John. 2006. Re-reading the New Regionalism: A Sympathetic Critique. *Space and Polity*, Vol. 10, No. 1, s. 21–46.

Harrison, Philip – Todes, Alison – Watson, Vanessa. 2008. *Planning and Transformation. Learning from Post-Apartheid Experience*. Abingdon: Routledge.

Hartzenberg, Trudi. 2011. *Africa Needs a Deeper Integration Agenda*. WTO: USA.

http://www.wto.org/english/res_e/publications_e/wtr11_forum_e/wtr11_5july11_e.htm, 3. 9. 2012.

Hauptfleisch, Dries – Marx, Hendrik. 2011. *The Potential Impact on Property and Socio-economic Development Resulting from Road Transport Corridors in Africa: a Case Study*. Management and Innovation for a Sustainable Built Environment: The Netherlands.

Hendl, Jan. 2008. *Kvalitativní výzkum. Základní teorie, metody a aplikace*. Portál: Praha.

Hettne, Björn – Söderbaum, Frederik. 2000. Theorising the Rise of Regionness. *New Political Economy*, Vol. 5, Issue 3, s. 457–472.

Hettne, Björn – Söderbaum, Frederik. 2002. Theorising the Rise of Regionness. In: Breslin, Shaun – Huhges, Christopher W. – Phillips, Nicola – Rosamond, Ben (eds.). *New Regionalism in the Global Political Economy*. Abingdon: Routledge, s. 33–47.

Hettne, Björn – Söderbaum, Frederik. 2008. The Future of Regionalism. In: Cooper, Andrew – Hughes, Christopher – De Lombaerde, Philippe (eds.). *Regionalisation and Global Governance. The Taming of Globalisation?* Routledge: Oxon, s. 61–79.

Hettne, Björn – Söderbaum, Frederik. 2009. *The New Regionalism Approach*. The Asrudian Center. The Asturian Center. <http://asrudiancenter.wordpress.com/2009/03/02/thenew-regionalism-approach/>, 17. 9. 2012.

Hettne, Björn. 2005. Beyond the „New“ Regionalism. *New Political Economy*, Vol. 10, No. 4, s. 534–571.

Hill, Matthew. 2008. Coega Smelter May be Delayed as Eskom Freezes New Mega projects. *Engineering News*. 17. 1. 2008.

<http://www.engineeringnews.co.za/article/coega-smelter-may-be-delayed-as-eskom-freezes-new-mega-projects-2008-01-17>, 6. 9. 2012.

Hill, Trevor. 2005. *A Case Study of Local Economic Development in Richards Bay/Umhlathuze*. http://led.co.za/sites/led.co.za/files/cabinet/orgname-raw/document/2011/led_case_study_richards_bay.pdf, 5. 9. 2012.

Hnízdo, Bořivoj. 1995. *Mezinárodní perspektivy politických regionů*. Institut pro středoevropskou kulturu a politiku: Praha.

Hook, Glenn – Kernst, Ian (eds.). 1999. *Subregionalism and World Order*. Macmillan Press: United Kingdom.

Hook, Glenn – Kernst, Ian. 1999. Introduction: the Political Economy of Subregionalism and World Order. In: Hook, Glenn – Kernst, Ian (eds.). *Subregionalism and World Order*. Macmillan Press: United Kingdom, s. 1–16.

Hosking, Stephen – Bond, Patrick. 1999. *Infrastructure for Spatial Development Initiatives or for Basic Needs? Port Elizabeth's Prioritisation of the Coega Port/IDZ over Municipal Services*. Background Research Series Municipal Services Project. http://municipalservicesproject.org/sites/municipalservicesproject.org/files/uploadsfile/Archive/BackgroundPaper_HOSKING-BOND_Infrastructure_for_Spatial_Development_Initiatives_or_Basic_Needs_2000.pdf, 7. 9. 2012.

Hveem, Helge. 1999. Explaining the Regional Phenomenon in an Era of Globalization. In: Stubbs, R. – Underhill, G. (eds.). *Political Economy and the Changing International Order*. Oxford University Press: United Kingdom, s. 294–305.

Chauvin, Sophie – Gaulier, Guillaume. 2002. *Regional Trade Integration in Southern Africa*. Working Paper No. 2, CEPPI: France. <http://www.cepii.fr/anglaisgraph/workpap/pdf/2002/wp02-12.pdf>, 5. 9. 2012.

- Iheduru, Okechukwu C. 2003. New Regionalism, States and Non-State Actors in West Africa. In: Grant, Andrew – Söderbaum, Frederik (eds.). *The New Regionalism in Africa*. Ashgate: United Kingdom, s. 47–66.
- Jamerson, Louis. 2004. South African Labor and Government: Compromise or Conflict? *Social Policy*, Vol. 35, No. 1, s. 41–43.
- Jeppie, Shamil. 1999. *The Western Cape between History and Change*. <http://www.ceri-sciences-po.org/archive/octo99/artsj.pdf>, 6. 9. 2012.
- Jourdan, Paul. 1998. Spatial Development Initiatives (SDIs) – the Official View. *Development Southern Africa*, Vol. 15, No. 5, s. 717–725.
- Kagwanja, Peter. 2009. *An Encumbered Regional Power? The Capacity Gap in South's Africa Peace Diplomacy in Africa*. Human Research Sciences Council: South Africa.
- Kanbur, Ravi. 2001. *The New Partnership for Africa's Development (NEPAD): An Initial Commentary*. Cornell University: New York. http://dyson.cornell.edu/research/researchpdf/wp/2002/Cornell_Dyson_wp0201.pdf, 8. 9. 2012.
- Karns, Margaret – Mingst, Karen. 2004. *International Organizations. The Politics and Processes of Global Governance*. Lynne Rienner Publishers: London.
- Kawai, Masahiro – Wignaraja, Ganeshan (eds.). 2011. *Asia's Free Trade Agreements How is Business Responding?* Edward Elgar Publishing: USA.
- Keating, Michael. 1998. *The New Regionalism in Western Europe: Territorial Restructuring and Political Change*. Edward Elgar, Cheltenham.
- Keating, Michael. 1997. The Inventions of Regons: Political Restructuring and Territorial Government in Western Europe. *Environment and Planning C: Government and Policy*, Vol. 15, No. 4, s. 383–398.

Kepe, Thembela – Cousins, Ben – Turner, Stephen. 2000. *Resource Tenure and Power Relations in Community Wildlife Contexts. The Case of the Mkambati Area on the Wild Coast of South Africa*. Evaluating Eden Series Discussion Paper No. 16, IIED. <http://pubs.iied.org/pdfs/7814IIED.pdf>, 6. 9. 2012.

Kepe, Thembela – Ntsebeza, Lungisile – Pithers, Linda. 2001. *Afro-tourism Spatial Development Initiatives in South Africa: Are They Enhancing Rural Livelihoods?* Natural Resource Perspective No. 65, The Overseas Development Institute: United Kingdom. <http://www.odi.org.uk/resources/docs/2829.pdf>, 9. 9. 2012.

Kepe, Thembela. 1999. The Problem of Defining „community“: Challenges for the Land Reform Programme in rural South Africa. *Development Southern Africa*, Vol. 16, No. 3, s. 415–433.

Kepe, Thembela. 2001. Clearing the Ground in the Spatial Development Initiatives (SDIs): Analysing ‘process’ on South Africa’s Wild Coast. *Development Southern Africa*, Vol. 18, No 3, s. 279–293.

Kleynhans, Ewert P. J. – Naudé, Willem A. – Van der Merwe, Stefanus. 2003. Spatial Economic Development in South Africa: an Overview and Evaluation of the Platinum Spatial Development Initiative. *Development Southern Africa*, Vol. 20, No. 5, s. 617–631.

Kleynhans, Ewert P. J. 2002. A Microeconomic Analysis of Productivity in the Manufacturing Industry of North West. *SA Journal of Industrial Psychology*, Vol. 28, No. 1, s. 73–77.

Kleynhans, Ewert P. J. 2007. *Evaluating the Results of the Platinum Spatial Development Initiative (SDI) after Ten Years*. http://www.docstoc.com/docs/72211907/The-Platinum-Spatial-Development-Initiative-_SDI_-in-North-West-., 5. 9. 2012.

Klíma, Jan. 2010. *Dějiny Mosambiku*. Lidové noviny: Praha.

Koch, Eddie – De Beer, Geoff – Elliffe, Sean et al. 1998. International Perspectives on Tourism LED-development: some Lessons for the SDIs. *Development Southern Africa*, Vol. 15, No. 5, s. 907–915.

Kotzé, Hennie. 2009. *Federalism: the state of the debate in South Africa*. UNISA: South Africa.
<http://www.unisa.ac.za/Default.asp?Cmd=ViewContent&ContentID=11628>, 7. 9. 2012.

Kouassi, Rene N'Guettia. 2007. The Itinerary of the African Integration Process: An Overview of the Historical Landmarks. *African Integration Review*, Vol. 1, No. 2, s. 1–23.

Kratochvíl, Petr – Drulák, Petr a kol. 2009. *Encyklopedie mezinárodních vztahů*. Portál: Praha.

Kratochvíl, Petr. 2008. *Teorie evropské integrace*. Portál: Praha.

Kučerová, Irah. 2005. Nový regionalismus: vymezení regionalismu a regionalizace v mezinárodních ekonomických vztazích. *Současná Evropa a Česká republika*, r. 10, č. 2, s. 98–110.

Kuhlmann, Katrin – Sechler, Susan – Guinan, Joe. 2011. *Africa's Development Corridors as Pathways to Agricultural Development, Regional Economic Integration and Food Security in Africa*. Aspen Institute.
[http://www.aspeninstitute.org/sites/default/files/content/docs/pubs/TransFarm Africa_DevelopmentCorridors_7%20JulyFINAL.pdf](http://www.aspeninstitute.org/sites/default/files/content/docs/pubs/TransFarm_Africa_DevelopmentCorridors_7%20JulyFINAL.pdf), 7. 9. 2012.

Kunene, Simon et al. 2011. A National Policy for Malaria Elimination in Swaziland: a First for sub-Saharan Africa. *Malaria Journal*, Vol. 10, No. 313, s. 1–4.

Kushnir, Khrystyna. 2010. *How Do Economies Define Micro, Small and Medium Enterprises (MSMEs)?* International Finance Corporation: USA.

[http://www.ifc.org/ifcext/gfm.nsf/AttachmentsByTitle/MSME-CI-Note/\\$FILE/MSME-CI-Note.pdf](http://www.ifc.org/ifcext/gfm.nsf/AttachmentsByTitle/MSME-CI-Note/$FILE/MSME-CI-Note.pdf), 4. 9. 2012.

Lamberte, Mario B. nedatováno. *An Overview of Economic Cooperation and Integration in Asia*. [http://aric.adb.org/pdf/ten_years_after/Lamberte%20ADB%20\(2005\)%20An%20overview%20of%20the%20economic%20cooperation%20and%20integration%20in%20Asia.pdf](http://aric.adb.org/pdf/ten_years_after/Lamberte%20ADB%20(2005)%20An%20overview%20of%20the%20economic%20cooperation%20and%20integration%20in%20Asia.pdf), 3. 9. 2012.

Lampert, Donald E. 2005. *The Actors in International Politics*. http://www.wadsworthmedia.com/marketing/sample_chapters/0534631894.pdf, 6. 9. 2012.

Landsberg, Chris. 2008. The Birth and Evolution of NEPAD. In: Akokpari, John – Nginga-Muvumba, Angela – Murithi, Tim (eds.). *The African Union and Its Institutions*. FANELE: South Africa, s. 207–226.

Larner, Wendy – Walters, William. 2002. The Political Rationality of „New Regionalism“: Towards a Genealogy of the region. *Theory and Society*, Vol. 31, No. 3, s. 391–432.

Lovering, John. 1998. Theory Led by Policy? *The Inadequacies of „the New Regionalism“ in Economic Geography Illustrated from The Case of Wales*. Cardiff University: United Kingdom. <http://eerg.org.uk/pdfs/loving.pdf>, 9. 9. 2012.

Luiz, John M. 2003. The Relevance, Practicality and Viability of Spatial Development Initiatives: A South African Case Study. *Public Administration*, Vol. 23, Issue 5, s. 433–443.

Maartens, Francois et al. 2007. The Impact of Malaria Control on Perceptions of Tourists and Tourism Operators Concerning Malaria Prevalence in KwaZulu-Natal, 1999/2000 Versus 2002/2003. *Journal of Travel Medicine*, Vol. 14, Issue 2, s. 96–104.

MacLeod, Gordon. 2001. New Regionalism Reconsidered: Globalization and the Remaking of Political Economic Space. *International Journal of Urban and Regional Research*, Vol. 25, No. 4, s. 804–829.

Majluf, Luis. 2004. Swimming in the Spaghetti Bowl: Challenges for Developing Countries under the „New egalisation“. Policy Issues in International Trade and Commodities. *Study Series No. 27*, United Nations: New York and Geneva:

Makgoba, Malegapuru W. – Shope, Thaninga – Mazwai, Thami. 1998. Introduction. In: Makgoba, Malegapuru M. (ed.). *African Renaissance*. Mafube Publishing: South Africa, s. i–xii.

Mamdani, Mahmood. 1998. There Can Be No African Renaissance without an Africa-focused Intelligentsia. In: Makgoba, Malegapuru M. (ed.). *African Renaissance*. Mafube Publishing: South Africa, s. 125–136.

Manchidi, Tjiamogale E. – Merrifield, Andrew. 2001. Public-Private-Partnership, Public Infrastructure Investment and Prospects for Economic Growth in South Africa. In: Khosa, Meshack (ed.). *Empowerment Through Economic Transformation*. African Millenium Press: Durban, s. 409–422.

Maruping, Mothae. 2005. Challenges for Regional Integration in Sub-Saharan Africa: Macroeconomic Convergence and Monetary Coordination. In: Teunissen, Jan Joost – Akkerman, Age (eds.). *Africa in the World Economy The National, Regional and International Challenges*. FONDAD: Netherlands. s. 129–155.

Mathews, Kay. 2008. Renaissance of Pan-Afrikanism: The AU and the New Pan-Afrikanism. In: Akokpari, John – Nginga-Muvumba, Angela – Murithi, Tim (eds.). *The African Union and Its Institutions*. FANELE: South Africa, s. 25–40.

Miller, Darlene. 2011. *Spatial Development Initiatives and Regional Integration in Post-Apartheid Southern Africa*. Sustainable Development No.

2. Rosa Luxemburg Stiftung: Southern Africa. http://www.rosalux.co.za/wp-content/files_mf/sdisinsouthernafrica2_2011sd.pdf, 11. 9. 2012.

Mitchell, Jonathan. 1998. The Maputo Development Corridor: a Case Study of the SDI Proces in Mpumalanga. *Development Southern Africa*, Vol. 15, No. 5, s. 757–769.

Mitchell, Steven – Andresson, Neil – Ngxowa, Ncumisa – Merhi, Serge. 2008. A Comunity based-impact assessment of the Wild Coast Spatial Development Initiative, 1997-2004. *Development Southern Africa*, Vol. 25, No. 1, s. 119–132.

Mitchell, Steven – Merhi, Serge – Myburg, Marietjie – Andersson, Neil. 2000. *The Limits of Investment-LED development. Wild Coast Spatial Development Initiative (SDI). Impact Assessment*. CIET Africa: East London.

Mograbi, Jonathan – Rogerson, Christian M. 2007. Maximising the Local Pro-Poor Impacts of Dive Tourism: Sodwana Bay, South Africa. *Urban Forum*, Vol. 18, Issue 2, s. 85–104.

Moravscik, Andrew. 2009. Robert Keohane: Political Theorist. In: Milner, Helen V. – Moravscik, Andrew (eds.). *Power, Interdependence and NonState Actors in World Politics*. Princeton University Press: USA, s. 243–263.

Moss, Vuyisani. 2010. *Economic Integration in Southern Africa. Role of Transport Corridors Towards Promotin Broader Regional Economic Cooperation in Southeerlag*. Dr. Müller: Germany.

Mshomba, Richard E. 2009. *Africa and the World Trade Organization*. Cambridge University Press: New York.

Mutume, Gumisai. 1998. Southern Africa-Development: Old Enemies Are Now Partners. *Inter Press Service*. 17. 3. 1998. <http://www.ipsnews.net/1998/03/southern-africa-development-old-enemies-are-now-partners/>, 5. 9. 2012.

Nel, El – Hill, T. R. – Goodenough, C. 2007. Multi-Stakeholder Driven Local Economic Development: Reflections on the Experience of Richards Bay and the uMhlathuze Municipality. *Urban Forum*, Vol. 18, Issue 2, s. 31–47.

Neumann, Pavel. 2004. Nový regionalismus ve světové ekonomice. Příklad Spojených států amerických v podmínkách západní hemisféry. *Mezinárodní vztahy*, Vol. 39, No. 4, s. 50–60.

Nijzink, Lia – Jacobs, Sean. 2000. Provincial Elections and Government Formation in the Western Cape: the Politics of Polarisation. *Politikon*, Vol. 27, No. 1, s. 37–49.

Ntamutumba, Callixte. 2010. *Study for the Establishment of a Permanent Regional Corridor Development Working Group in Pmaesa Region*. UNECA: South Africa. <http://www.uneca.org/atpc/events/2325Nov10Mombasa/Study%20Done%20by%20Consultant.pdf>, 8. 9. 2012.

Ntingi, Andile. 2007. Mafikeng Attracts Investors to IDZ. *City Press*. 11. 8. 2007. <http://www.citypress.co.za/Finance/News/Mafikeng-attracts-investors-to-IDZ-20100615>, 22. 9. 2012.

Ntshona, Zolile – Lahiff, Edward. 2003. *Community-Based Eco-Tourism on the Wild Coast, South Africa: The Case of the Amadiba Trail*. Research Paper No. 7. Institute of Development Studies: United Kingdom. <http://www.ids.ac.uk/files/wRP07.pdf>, 7. 9. 2012.

Nyambua, Michael. 1998. Zimbabwe's Role as Lead Nation for Peacekeeping Training in the SADC Region. *Monograph No. 21*, February 1998. <http://www.iss.co.za/pubs/monographs/No21/Nyambuya.html>, 7. 9. 2012.

Nye, Joseph. 1968. Comparative Regional Integration: Concept and Measurement. *International Organization*, Vol. 22, No. 4, s. 855–880.

Okello, Robert M. 2010. *Aria IV. Chapter VIII. Infrastructure and Intra-African Trade*.

<http://www.lyciar.com/uploads/resources/Infrastructure%20and%20Intra-African%20Trade.pdf>, 15. 9. 2012.

Okumu, Jalango A. 2002. *The African Renaissance: History, Significance and Strategy*. Africa World Press: Washington.

Opong, Richard F. 2011. *Legal Aspects of Economic Integration in Africa*. Cambridge University Press. United Kingdom.

Palmer, Robin et al. 2001. Regaining the Forests: Reform and Development from 1994 to 2001. In: Palmer, Robin – Timmermans, Herman – Fay, Derick (eds.). *From Conflict to Negotiation: Nature-based Development on South Africa's Wild Coast*. Pretoria: Human Sciences Research Council, s. 110–142.

Peters-Berries, Christian. 2010. *Regional Integration in Southern Africa – A Guidebook*. Capacity Building International: Germany.

Pillay, Udes. 2004. Are Globally Competitive ‘city regions’ Developing in South Africa: Formulaic Aspirations or New Imaginations? *Urban Forum*, Vol. 15, Issue 4, s. 340–364.

Ponte, Stefano – Roberts, Simon – Van Sittert, Lance. 2007. ‘Black Economic Empowerment’, Business and the State in South Africa. *Development and Change*, Vol. 38, No. 5, s. 933–955.

Poon, David. 2009. *South Africa's Developmental State Makeover*. Working Paper Series 2009-04. TIPS: South Africa. http://www.tips.org.za/files/South_Africa_Development_State_Makeover_Dec_2009_final_MV_SBM_april2010.pdf, 8. 9. 2012.

Ramsamy, Ronelle. 2012. Call to liquidate Richards Bay Industrial Development Zone. *Zululand Observer*. 4. 9. 2012. <http://www.zululandobserver.co.za/Pages/m36story1.html>, 7. 9. 2012.

- Ramutsindela, Maano. 2005. Perspectives on Regionalism in (Southern) Africa. *GeoJournal*, Vol. 62, No. 1, s. 107–110.
- Rangeley, Robert – Thiam, Bocar M. – Anderson, Randolph A. – Lyle, Colin A. 1994. *International River Basin Organization*. Washington D. C.: The World Bank.
- Robinson, James A. – Torvik, Ragnar. 2005. White Elephants. *Journal of Public Economics*, Vol. 89, No. 2-3, s. 197–210.
- Robson, Peter. 1993. The New Regionalism and Developing Countries. *Journal of Common Market Studies*, Vol. 31, No. 3, s. 329–348.
- Rogerson, Christian M. 1998. Restructuring the Post-apartheid Space Economy. *Regional Studies*, Vol. 32, No. 2, s. 187–197.
- Rogerson, Christian M. 2000. Road Construction and Small Enterprise Development: the Experience of the N4 Maputo Corridor. *Development Southern Africa*, Vol. 17, No. 4, s. 535–566.
- Rogerson, Christian M. 2001a. Investment Led-entrepreneurship Development. *Development Southern Africa*, Vol. 15, No. 5, s. 917–942.
- Rogerson, Christian M. 2001b. Spatial Development Initiatives in Southern Africa: the Maputo Development Corridor. *Royal Dutch Geographical Society*, Vol. 92, No. 3, s. 324–346.
- Rogerson, Christian M. 2001c. Tracking South Africa's Spatial Development Initiatives. In: Khosa, Meshack (ed.). *Empowerment Through Economic Transformation*. African Millenium Press: Durban, s. 271–299.
- Rogerson, Christian M. 2002. Tourism LED-Local Economic Development: the South African Experience. *Urban Forum*, Vol. 13, Issue 1, s. 95–119.
- Rogerson, Christian M. 2004a. From Spatial Development Initiative to Blue IQ: Sub-National Economic Planning in Gauteng. *Urban Forum*, Vol. 15, Issue 1, s. 74–101.

Rogerson, Christian M. 2004b. Urban Tourism and Small Tourism Enterprise Development in Johannesburg: The Case of Township Tourism. *GeoJournal*, Vol. 60, Issue 3, s. 249–257

Rogerson, Christian M. 2007. Tourism Routes as Vehicles for Local Economic Development in South Africa: The Example of the Magaliesberg Meander. *Urban Forum*, Vol. 18, Issue 2, s. 49–68.

Rogerson, Christian M. 2009. The Turn to ‘New Regionalism’: South African Reflections. *Urban Forum*, Vol. 20, Issue 2, s. 111–140.

Rogerson, Christian M. 2011. Tracking Local Economic Development Policy and Practice in South Africa, 1994-2009. *Urban Forum*, Vol. 22, No. 2, s. 149–168.

Roodt, Monty J. 2008. The Impact of Regional Integration Initiatives and Investment in a Southern African Crossborder region: The Maputo Development Corridor. *African Sociological Review*, Vol. 12, No. 1, s. 90–104.

Rosamond, Ben. 2005. The Uniting of Europe and the Foundation of EU studies: Revisiting the Neofunctionalism of Ernst B. Haas. *Journal of European Public Policy*, Vol. 12, Issue 2, s. 1–27.

Rukato, Heshina. 2010. *Future Africa. Prospects for Democracy and Development under NEPAD*. Africa World Press: Eritrea.

Sanchez, Diana. 2006. *Socio-Economic Transformation in South Africa. Black Economic Empowerment and Small, Medium and Micro Enterprises*. Danish Institute for International Studies: Denmark.
<http://www.diis.dk/graphics/publications/wp2006/wp%202006-31.final.pdf>,
14. 9. 2012.

Sano, Hiroaki – Mizuno, Kengo. 2000. *Regional Transport Infrastructure Development in Southern Africa*. Japan Bank for International Cooperation, s.

116–133. http://www.jbic.go.jp/en/research/report/jbic-review/pdf/report02_5.pdf, 5. 9. 2012.

Scott, Allen et al. 2001. *Global city-regions: an Overview*. London School of Economics: London. <http://www2.lse.ac.uk/geographyandenvironment/whoswho/profiles/storper/pdf/globalcityregions.pdf>, 7. 9. 2012.

Senghor, Jeggan C. et al. 2009. *Going Public. How Africa's integration can work for the poor*. Africa Research Institute: London.

Shaw, Timothy M. 2000. New Regionalisms in Africa in the New Millennium: Comparative Perspectives on Renaissance, Realisms and/or Regressions. *New Political Economy*, Vol, 5, No. 3, s. 399–414.

Schutte, Ignatius C. 2005. *Maputo Development Corridor. Evaluation of First Phase*. CSIR: Pretoria. http://researchspace.csir.co.za/dspace/bitstream/10204/2801/3/Schutte_2005.pdf, 6. 9. 2012.

Sidaway, James. 2002. *Imagined Regional Communities. Integration and Sovereignty in the Global South*. Routledge: London.

Simon, David. 2003. Regional Development-Environment Discourses, Policies and Practices in Post-Apartheid Southern Africa. In: Grant, Andrew – Söderbaum, Frederik (eds.). *The New Regionalism in Africa*. Ashgate: United Kingdom, s. 67–92.

Söderbaum, Frederik – Shaw, Timothy M. (eds.). 2003. *Theories of New Regionalism. A Palgrave Reader*. Palgrave: New York.

Söderbaum, Frederik – Taylor, Ian (eds.). 2008a. *Afro-regions. The Dynamics of Cross-Border Micro-regionalism in Africa*. Nordiska Afrikainstitutet: Uppsala.

Söderbaum, Frederik – Taylor, Ian (eds.). 2008b. Introduction: Considering Micro-regionalism in Africa in the Twenty-first Century. In: Söderbaum, Frederik – Taylor, Ian (eds.). *Afro-regions. The Dynamics of Cross-Border Micro-regionalism in Africa*. Nordiska Afrikainstitutet: Uppsala, s. 13–31.

Söderbaum, Frederik – Taylor, Ian. 2008c. Competing Region-building in the Maputo Development Corridor. In: Söderbaum, Frederik – Taylor, Ian (eds.). *Afro-regions. The Dynamics of Cross-Border Micro-regionalism in Africa*. Nordiska Afrikainstitutet: Uppsala, s. 35–52.

Söderbaum, Frederik. 2003. Introduction: Theories of New Regionalism. In: Söderbaum, Frederik – Shaw, Timothy M. (eds.). *Theories of New Regionalism. A Palgrave Reader*. Palgrave: New York, s. 1–21.

Söderbaum, Frederik – Taylor, Ian. 2003a. Introduction: Understanding the Dynamics of Micro-regionalism in Southern Africa. In: Söderbaum, Frederik – Taylor, Ian (eds.). *Regionalisation and Uneven Development in Southern Africa: the case of Maputo Development Corridor*. Ashgate: United Kingdom, s. 1–18.

Söderbaum, Frederik – Taylor, Ian. 2003b. The Role of the State in the Maputo Development Corridor. In: Söderbaum, Frederik – Taylor, Ian (eds.). *Regionalisation and Uneven Development in Southern Africa: the case of Maputo Development Corridor*. Ashgate: United Kingdom, s. 41–52.

Söderbaum, Frederik – Taylor, Ian. 2007. *Micro-regionalism in West Africa. Evidence from Two Case Studies*. Nordiska Afrikainstitutet: Uppsala.

Söderbaum, Frederik. 2007. African Regionalism and EU-Africa Interregionalism. In: Teló, Mario (ed.). *European Union and New Regionalism*. Ashgate: United Kingdom, s. 185–202.

Strange, Suzan. 1997. *The Retreat of the State. The Diffusion of Power in the World Economy*. University of Warwick: United Kingdom.

Straton, Alan. 2012. *SEZs to Join IDZs*. *MyPe*. 12. 1. 2012. <http://mype.co.za/new/2012/01/sezs-to-join-idzs/>, 20. 9. 2012.

Streak, Judith Ch. 2004. The Gear Legacy: Did Gear Fail or Move South Africa forward in Development? *Development Southern Africa*, Vol. 21, No. 2, s. 271–288.

Tang, Vanessa. 2008. *Zoning in on South Africa's Industrial Development Zones*. School of Economics & Finance University of KwaZulu-Natal – TIPS Annual Forum. http://www.tips.org.za/files/Tang_Final_Zoning_in_on_SAfrica_IDZs_24_Oct_2008.pdf, 18. 9. 2012.

Tangri, Roger – Southall, Roger. 2008. The Politics of Black Economic Empowerment in South Africa. *Journal of Southern African Studies*, Vol. 34, No. 3, s. 699–716.

Tawfik, Rawia M. 2008. NEPAD and African Development: Towards a New Partnership between Development Actors in Africa. *African Journal of International Affairs*, Vol. 11, No. 1, s. 55–70.

Taylor, Ian. 2000. *Public-Private Partnerships: Lessons from the MDC Toll Road*. Development Policy Research Unit University of Cape Town: South Africa.

Taylor, Ian. 2003. Globalization and Regionalization in Africa: Reactions to Attempts at Neo-liberal Regionalism. *Review of International Political Economy*, Vol. 10, No. 2, s. 310–330.

Taylor, Ian. 2011. Spatial Development Initiatives. Two Case Studies from Southern Africa. In: Shaw, Timothy – Grant, Andrew – Cornelissen, Scarlett (eds.). *The Ashgate Research Companion to Regionalism*. Ashgate: United Kingdom, s. 325–338.

Teló, Mario. 2007. Introduction: Globalization, New Regionalism and the Role of European Union. In: Teló, Mario (ed.). *European Union and New Regionalism. Regional Actors and Global Governance in a Post-Hegemonic Era*. Universite Libre de Bruxelles, Belgium, s. 1–17.

Temkin, Ben. 2003. *Buthlezi. A Biography*. Frank Cass and Co. Ltd: United Kingdom.

Thakur, Ramesh – Van Langenhove, Luk. 2008. Enhancing Global Governance through Regional Integration. In: Cooper, Andrew – Hughes, Christopher – De Lombaerde, Philippe (eds.). *Regionalisation and Global Governance. The Taming of Globalisation?* Routledge: Oxon, s. 17–42.

Thomas, Rosalind H. 2009. *Development Corridors and Spatial Development Initiatives in Africa*. World Bank: USA. http://www.fdi.net/documents/WorldBank/databases/africa_infrastructure/Thomas_SDI_paper_lowres.pdf, 19. 9. 2012.

Thompson, John B. 2011. *Africa's Transport: A Promising Future. A Review of Africa's Achievements*. The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank: USA. http://siteresources.worldbank.org/EXTAFRSUBSAHTRA/Resources/1513929-1237901978086/SSATP-Advocacy-Paper-Jul2011_Combined.pdf, 20. 9. 2012.

Turok, Ben – Chang, Ha-joon – Feraz, João C. 2011. *Development in a Divided Country. Understanding the ANC Today*. Jacana Media: Johannesburg.

Turok, Ivan. 2010. Towards a Developmental State? Provincial Economic Policy in South Africa. *Development Southern Africa*, Vol. 27, No. 4, s. 497–515.

Vale, Peter – Maseko, Siphosiso. 1998. South Africa and the African Renaissance. *International Affairs*, Vol. 74, No. 2, s. 271–287.

- Van Huyssteen, Elsona et al. 2009. South Africa's City Regions: A Call for Contemplation and Action. *Urban Forum*, Vol. 20, Issue 2, s. 175–194.
- Van Nieuwkerk, Anthoni. 1994. South Africa – Mozambique Relations in the 1990s. *International Update* No. 11. <http://dspace.cigilibrary.org/jspui/bitstream/123456789/30673/1/South-Africa%20-%20Mozambique%20Relations%20In%20The%201990's.pdf?1>, 8. 9. 2012.
- Van der Merwe, Christy. 2010. West Coast. Saldanha Bay Could Attract Investments Worth R83bn. *Engineering News*. 23. 8. 2010. <http://www.engineeringnews.co.za/article/saldanha-could-attract-investments-worth-r83bn-over-20-years-2010-08-23>, 27. 9. 2012.
- Väyrynen, Raimo. 2003. Regionalism: Old and New. *International Studies Review*, Vol. 5, Issue 1, s. 25–51.
- Velaphi, Sithandiwe. 2012. Multimillion-rand IDZ investment. *The New Age*. 17. 4. 2012. http://www.thenewage.co.za/48728-1016-53-Multimillionrand_IDZ_investment, 6. 9. 2012.
- Vilakazi, Herbert W. 1998. The Problem of African Universities. In: Makgoba, Malegapuru M. (ed.). *African Renaissance*. Mafube Publishing: South Africa, s. 200–209.
- Walker, Marian. 2002. Evaluating the Economics Impacts of Resource-based Industries: A Case Study of Billiton Hillside Aluminium, Richards Bay. *Urban Forum*, Vol. 13, No. 4, s. 134–168.
- Warleigh-Lack, Alex. 2008. Studying Regionalisation Comparatively. A conceptual Framework. In: Cooper, Andrew – Hughes, Christopher – De Lombaerde, Philippe (eds.). *Regionalisation and Global Governance. The Taming of Globalisation?* Routledge: Oxon. s. 43–60.

Wendt, Alexander. 1987. The Agent-Structure Problem in International Relations Theory. *International Organization*, Vol. 41, No. 3, s. 335–370.

Willis, Katie. 2005. *Theories and Practices of Development*. Routledge: Oxon.

Wittenberg, Martin. 2003. *Decentralisation in South Africa*. School of Economic and Business Sciences and ERSA University of the Witwatersrand Johannesburg. <http://sticerd.lse.ac.uk/dps/decentralisation/southafrica.pdf>, 13. 9. 2012.

Woo-Cumings, Meredith (ed.). 1999. *The Developmental State*. Cornell University Press: USA.

Yager, Thomas R. 2009. The Mineral Industry of Mozambique. U.S. Geological Survey minerals Yearbook. In: *Minerals Yearbook. Area Reports: International 2009. Africa and the Middle East. Volume III*. U.S. Government Printing Office: USA.

Weeks, John. 1999. Stuck in Low GEAR? Macroeconomic Policy in South Africa, 1996-1998. *Cambridge Journal of Economics*, Vol. 23, No. 6, s. 795–811.

Zaloumis, Andrew P. 2005. *South Africa's Spatial Development Initiatives: the Case of the Lubombo SDI and the Greater St. Lucia Wetland Park*. Master thesis.

http://researchspace.ukzn.ac.za/xmlui/bitstream/handle/10413/2500/Zaloumis_Andrew_Phillip_2005.pdf?sequence=1, 6. 9. 2012.

Prameny

AAP. 2009. *AU/NEPAD African Union Action Plan 2010-2015*. <http://www.oecd.org/dataoecd/27/32/44326734.pdf>, 7. 9. 2012.

ACF. 2001. *Generous Incentives Attract Investors into Tourism Haven at the Greater St. Lucia Wetland Park.*

<http://www.africanconservation.org/forum/news-archives-around-africa/708-generous-incentives-attract-investors-into-tourism-haven-at-the-greater-st-lucia-wetland-park>, 7. 9. 2012.

ADBG. 2012. *About The Africa Infrastructure Knowledge Program.*
<http://www.infrastructureafrica.org/about>, 7. 9. 2012.

Adonis and Abbey. 2012. *Adonis-Abbey's Journal Section.*
http://www.adonisandabbey.com/show_journal1.php?list_journals=1, 7. 9. 2012.

AfDB. 2012a. *AfDB in Brief.*
<http://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/AfDB%20in%20Brief%20Corrected%20version%2020%20April%202012.pdf>, 7. 9. 2012.

AfDB. 2012b. *Programme for Infrastructure Development in Africa (PIDA).*
<http://www.afdb.org/en/topics-and-sectors/initiatives-partnerships/programme-for-infrastructure-development-in-africa-pida/>, 7. 9. 2012.

AfDB. 2012c. *Programme for Infrastructure Development in Africa. Interconnecting, integrating and transforming a continent. PIDA 2012.*
<http://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Project-and-Operations/PIDA%20note%20English%20for%20web%200208.pdf>, 5. 9. 2012.

African Renaissance. 2004. *African Renaissance, Vol. 1, No. 2.*
http://www.hollerafrica.com/pdf/vol1AfricanRenSep_Oct_2004.pdf#page=9, 16. 9. 2012.

Amathole. 2012. *About Amathole.*
http://www.amathole.gov.za/about_amathole, 8. 9. 2012.

APA. 2008. *Mozambique to Approve US\$1.1 billion Iron, Steel Project*. [http://emergingminds.org/Mozambique-to-approve-US\\$1.1-billion-iron-steel-project.html](http://emergingminds.org/Mozambique-to-approve-US$1.1-billion-iron-steel-project.html), 8. 9. 2012.

ArcelorMittal. 2008. *The Lifeblood of a Developing Nation. ArcelorMittal South Africa Limited Reviewed group financial results and dividend announcement for the year ended 31 December 2008*. <http://www.arcelormittalsa.com/Portals/0/ArcelorMittalFeb09E.pdf>, 27. 9. 2012.

ArcelorMittal. 2012a. *Company Overview*. <http://www.arcelormittalsa.com/Company/Overview.aspx>, 7. 9. 2012.

ArcelorMittal. 2012b. *Operations Saldanha Works. Overview*. <http://www.arcelormittalsa.com/Operations/SaldanhaWorks/Overview.aspx>, 27. 9. 2012.

ASP. 2012. *Automotive Supplier Park. Overview*. <http://www.supplierpark.co.za/AboutOverview.aspx>, 26. 9. 2012.

AU 2012a. *AU in a Nutshell*. <http://www.au.int/en/about/nutshell>, 26. 9. 2012.

AU. 2012b. *OAJ Charter 1963*. http://www.au.int/en/sites/default/files/OAU_Charter_1963_0.pdf, 3. 9. 2012.

Bakwena. 2012a. *Company Profile. Funding*. <http://www.bakwena.co.za/index.php?menu=Funding>

Bakwena. 2012b. *Progress of Upgrade Works on the N1*. <http://www.bakwena.co.za/?menu=news&option=92>, 26. 9. 2012.

Bakwena. 2012c. *Road Safety Awareness and Education*. http://www.bakwena.co.za/index.php?menu=Awareness_and_education, 26. 9. 2012:

Beira. 2012. *Beira Development Corridor*. http://metier.co.mz/b/pr_Beira.pdf, 2. 9. 2012.

- Beluzone. 2012. *Beluluane Industrial Park*.
http://www.beluzone.co.mz/?__target__=beluluane, 10. 9. 2012.
- Blue IQ. 2012a. *About Blue IQ History*.
<http://www.blueiq.co.za/index.php/about-us/our-history>, 12. 9. 2012.
- Blue IQ. 2012b. *Annual Reports*. <http://www.blueiq.co.za/index.php/media-and-documents/annual-reports?layout=blog>, 12. 9. 2012.
- Blue IQ. 2012c *Subsidiaries. The Innovation Hub*.
<http://www.blueiq.co.za/index.php/subsidiaries/the-innovation-hub-tih>, 12. 9. 2012.
- Blue IQ. 2012d. *Transferred Projects. City Deep Transport Logistics Hub*.
<http://www.blueiq.co.za/index.php/projects/transferred-projects/10-city-deep-transport-logistics-hub>, 12. 9. 2012.
- Blue IQ. 2012e. *Transferred Projects. Wadeville Alrode Corridor*.
<http://www.blueiq.co.za/index.php/projects/transferred-projects/16-wadeville-alrode-corridor>, 12. 9. 2012.
- Bohlweki. 2008. *Dinokeng Project. Department of Economic Development. Environmental Management Framework and Environmental Management Plan for the Dinokeng Project Area: South Africa*.
<http://www.bohlweki.co.za/img/File/Dinokeng/Dinokeng%20EMF%20Status%20Quo%20Report%20-%20Final%20Public%20Version.pdf>, 4. 9. 2012.
- Bombela. 2012. *About Bombela*. <http://www.bombela.com/about.asp>, 12. 9. 2012.
- CFM. 2012. *Sobre o CFM*. <http://www.cfmnet.co.mz/#3>, 27. 9. 2012.
- COBRA 2010. *The Construction, Building and Real Estate Research Conference of the Royal Institution of Chartered Surveyors*. Dauphine Université: Paris.

http://www.rics.org/site/download_feed.aspx?fileID=8125&fileExtension=PDF, 12. 9. 2012.

Coega. 2012a. *Deepwater Port of Ngqura*. <http://www.coega.co.za/Content2.aspx?objID=90>, 12. 9. 2012.

Coega. 2012b. *Coega Development Corporation*. <http://www.coega.co.za/Content.aspx?objID=75>, 12. 9. 2012.

COMESA. 2012. *Regional ICT Support Programme*. <http://comesa.assure.danishictmanagement.dk/>, 12. 9. 2012.

Constitution Hill. 2012. *Our History*. <http://www.constitutionhill.org.za/about-us/our-history/>, 12. 9. 2012.

COSATU. 1997. *Socio-economic Resolutions*. <http://www.cosatu.org.za/docs/resolutions/1997/res-soc.htm>, 29. 9. 2012.

CPI. 2012. *The Investment Promotion Centre*. <http://www.cpi.co.mz>, 12. 9. 2012.

CSIR. 2000. *Proposed Expansion of an Aluminium Smelter in Richards Bay, KwaZulu-Natal Province*. http://eia.csir.co.za/hillside/docs/Hillside_EIR_Final.pdf, 26. 9. 2012.

CSIR. 2004. *Maputo Development Corridor: Evaluation of First Phase*. <http://www.iese.ac.mz/lib/af/pub/mdc424-06.2004.pdf>, 12. 9. 2012.

DBSA. 2000. *‘Creating new wealth: the SDI programme’*, DBSA and Martin Schneider and Associates: Midrand.

DBSA. 2008. *DBSA Development Fund Annual Report 2008*. <http://www.dbsa.org/Mediaroom/Documents/DBSA%20AR08%20Dev%20Fund.pdf>, 25. 9. 2012.

DBSA. 2009. *Delivering the democratic developmental state in South Africa. Development Planning Division Working Paper Series No. 9*.

<http://www.dbsa.org/Research/DPD%20Working%20papers%20documents/DPD%20No%209.pdf>, 12. 9. 2012.

DBSA. 2012. *Welcome to DBSA*. [http://www.dbsa.org/\(S\(4mdhzf55r1dfmx2dzwhowr45\)\)/Pages/default.aspx](http://www.dbsa.org/(S(4mdhzf55r1dfmx2dzwhowr45))/Pages/default.aspx), 12. 9. 2012.

DEDEA. 2010. *The Eastern Cape Economic Profile and Outlook*. <http://www.dedea.gov.za/Newsletters%20and%20Publications/EC%20Economic%20Outlook%20Book.pdf>, 12. 9. 2012.

DFAW. 2012. *Swart land Municipality. Integrated Development Plan for 2012-2017. Council's Sustainable Long Term Strategy*. http://www.dwaf.gov.za/downloads/ws/IDP/IDP%202012/WC%20IDP/Draft%20IDP%2029%20March%202012_Swartland%20Municipality.pdf, 28. 9. 2012.

DTI. 2007. *South Africa's Economic transformation. A strategy for Broad Based Black Economic Empowerment, 2007*. The Department of Trade and Industry. <http://www.kznhealth.gov.za/TED/strategy.pdf>, 27. 9. 2012.

DTI. 2012a. *Department of Trade and Industry. Broad-Based Black Economic Empowerment*. The Department of Trade and Industry . http://www.dti.gov.za/economic_empowerment/bee.jsp, 7. 9. 2012.

DTI. 2012b. *Policy on the Development of Special Economic Zones in South Africa*. The Department of Trade and Industry . <http://www.info.gov.za/view/DownloadFileAction?id=158478>, 12. 9. 2012.

DTI. 2012c. *Links*. The Department of Trade and Industry . <http://www.dti.gov.za/links.jsp>, 12. 9. 2012.

DTI. 2012d. *Mafikeng IDZ fails!* The Department of Trade and Industry . <http://mpoverello.com/2012/05/05/mafikeng-idz-fails/>, 27. 9. 2012.

Eastern Cape Business. 2012. *Regional Overview of Eastern Cape Province*. <http://www.easterncapebusiness.co.za/special-features/1093341.htm>, 14. 9. 2012.

ECPSDP. 2010. *Eastern Cape Provincial Spatial Development Plan Volume 1: Contextual Analysis*. <http://drupal6dev15.econsultant.co.za/sites/psdp.ecprov.gov.za/files/draft%20a-bridge%20version%204.pdf>, 14. 9. 2012.

Eastern Cape Provincial Spatial Development Plan. Volume 1. 2010. Chapter Five: Socio-Demographic and Economic Situation. http://drupal6dev15.econsultant.co.za/sites/psdp.ecprov.gov.za/files/Chapter%205%20Socio%20Demo%20Economic%20Situation_3.pdf, 12. 9. 2012.

ECDC. 2012. *Eastern Cape Development Corporation. Industrial Zones*. http://www.ecdc.co.za/eastern_cape_districts, 15. 9. 2012.

EDS. 2012. *Department of Economic Development Input into EIMC*. Gauteng Provincial Government: South Africa.

Ehlanzeni District Municipality IDP 2009/2010. *2009/2010*. Mpumalanga: South Africa. <http://cgta.mpg.gov.za/documents/IDPs%202009-10/Ehlanzeni%20Converted%20IDPs/EhlanzeniIDP2009-10.pdf>, 15. 9. 2012.

Election Resources. 2009. *Election Resources on the Internet: General Elections in the Republic of South Africa*. <http://electionresources.org/za/>, 7. 9. 2012.

ELIDZ. 2012. *Where We Are*. http://www.elidz.co.za/?page_id=102, 7. 9. 2012.

GATT. 1994. *General Agreement on Tariffs and Trade 1994. XXVII. Article XXV*. http://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/analytic_index_e/gatt1994_10_e.htm#article26, 5. 9. 2012.

Gautrain. 2012. *The Gautrain management Agency. Socio-Economic Development Progress.*

http://www.gautrain.co.za/contents/brochures/sed_brochure_final_print.pdf,
12. 9. 2012.

GEAR. 1996. *Growth, Employment and Redistribution. A Macroeconomic Strategy.* <http://www.info.gov.za/view/DownloadFileAction?id=70507>, 12. 9. 2012.

Grindrod. 2011. *Integrated Annual Report 2011 for the year ended 31 December.*

<http://www.grindrod.co.za/Uploads/Documents/1/Grindrod%20Integrated%20Annual%20Report%202011.pdf>, 12. 9. 2012.

Grindrod. 2012. *Grindrod Terminals.*
<http://www.grindrod.co.za/Company/39/Grindrod-Terminals->, 12. 9. 2012.

ICA. 2012. *North-South Corridor.* <http://www.icafrica.org/en/topics-programmes/north-south-corridor/>, 7. 9. 2012.

IDC. 2012. *Quick Links.* <http://www.idc.co.za/quick-links>. 7. 9. 2012.

INP. 2012. *Mozambique Exploration.* <http://www.inp-mz.com/>, 12. 9. 2012.

INW. 2012. *Platinum SDI.*
<http://www.inw.org.za/NorthWest/DevelopmentCoridors/PlatinumSDI/tabid/63/Default.aspx>, 12. 9. 2012.

IRIN. 2004. Swaziland: Re-opening of access to mazomabique set to revive Lubombo. *IRIN News*, 28. 10. 2004.
<http://www.irinnews.org/fr/Report/51876/SWAZILAND-Re-opening-of-access-to-Mozambique-set-to-revive-Lubombo>, 15. 9. 2012.

Ithala. 2012. *Welcome to Ithala Development Corporation.*
<http://www.ithala.co.za/Pages/default.aspx>, 27. 9. 2012.

JICA. 2010a. *Annual Evaluation Report*.
<http://www.jica.go.jp/english/operations/evaluation/reports/2010/pdf/full.pdf>,
12. 9. 2012.

JICA. 2010b. *Preparatory Study for Southern Africa Integrated Regional Transport Program*. PADECO Co., Ltd. Mitsubishi UFJ Research and Consulting Co., Ltd.
http://www.namport.com.na/pdf/feasibility_studies/JICA%20Regional%20Transport%20study%20Final%20Report.pdf, 12. 9. 2012.

Joburg. 2012. *Blue IQ*.
http://www.joburg.org.za/index.php?option=com_content&task=view&id=993&Itemid=58, 27. 9. 2012.

Khula. 2012. *Khula Enterprise Finance Ltd*.
<http://www.khula.org.za/Home.aspx>, 27. 9. 2012.

KwaZulu-Natal Business. 2012. *The Guide to Business and Investment in KwaZulu-Natal Province*.
http://www.kwazulunatalbusiness.co.za/pls/cms/ti_secout.secout_prov?p_sid=19&p_site_id=130, 12. 9. 2012.

Limpopo 2012. *SEZs To Drive Regional Industrialisation, Boost Jobs*.
http://www.limpopo.gov.za/index.php?option=com_content&view=article&id=483:sezs-to-drive-regional-industrialisation-boost-jobs&catid=36:news&Itemid=24, 25. 9. 2012.

Lubombo. 2012. *Lubombo Development Corridor*
<http://www.malaria.org.za/lodi/Progress/ProgressMaputo/progressMaputoProvince.html>, 25. 9. 2012.

Mafikeng Local Municipality LED strategy 2006. *URBAN-ECON*.
[http://www.docstoc.com/docs/13147357/MAFIKENG-LOCAL-MUNICIPALITY-INTEGRATED-DEVELOPMENT-PLAN-\(IDP\)-2007#](http://www.docstoc.com/docs/13147357/MAFIKENG-LOCAL-MUNICIPALITY-INTEGRATED-DEVELOPMENT-PLAN-(IDP)-2007#),
12. 9. 2012.

Mafikeng Local Municipality. 2012. *History. The Siege of Mafikeng*. http://www.mafikeng.gov.za/index.php?option=com_content&view=article&id=73&Itemid=109, 12. 9. 2012.

Mbombela. 2011/2012. *Mbombela Spatial Development Framework. Part 2: Chapters 6 to 9*. <http://www.mbombela.gov.za/part%20%20sdf-web.pdf>, 12. 9. 2012.

MCLI. 2007a. *Significant Events in the Rehabilitation of Maputo Corridor. Maputo Corridor Logistics Initiative*. <http://www.mcli.co.za/mcli-web/MDCTimeline-07Feb07.pdf>, 25. 9. 2012.

MCLI. 2007b. *Swaziland's Participation in the Maputo Corridor Initiative*. <http://www.mcli.co.za/mcli-web/events/2007/18oct07/session8/026-The-Participation-of-Swaziland.pdf>, 25. 9. 2012.

MCLI. 2012a. *Regional SDI Support Programme*. <http://www.mcli.co.za/mcli-web/mdc/corridor.htm>, 12. 9. 2012.

MCLI. 2012b. *Maputo Development Corridor*. <http://www.mcli.co.za/mcli-web/mdc/mdc.html>, 12. 9. 2012.

MCLI. 2012c. *Border Posts along the MDC*. <http://www.mcli.co.za/mcli-web/mdc/border.htm>, 12. 9. 2012.

MCLI. 2012d. *MCLI Members*. <http://www.mcli.co.za/mcli-web/members/tcm.htm>, 12. 9. 2012.

MONTRACO. 2007. *Mozambique Transmission Company*. <http://www.ieee.org/organizations/pes/meetings/gm2007/html/SLIDES/PESGM2007P-001285.PDF>, 15. 9. 2012.

NBI. 2012. *Welcome to the National Business Initiative*. <http://www.nbi.org.za/Pages/default.aspx>, 27. 9. 2012.

NEF. 2012. *National Empowerment Fund. Growing Black Economic Participation. Strategic Role and Positioning*.

<http://www.nefcorp.co.za/AboutbrtheNEF/StrategicPositioning.aspx>, 15. 9. 2012.

Nelson Mandela Bay Municipality. 2007. *Socio-economic Impacts driving growth through Coega*.
<http://www.nelsonmandelabay.gov.za/News.aspx?objID=4&cmd=view&id=420>, 15. 9. 2012.

NEPAD. 2001. *The New Partnership for Africa's Development. (NEPAD)*.
http://www.nepad.org/system/files/framework_0.pdf, 12. 9. 2012.

NEPAD: 2012a. *Building Africa: by air, by road, by sea*.
<http://www.nepad.org/regionalintegrationandinfrastructure/news/1580/building-africa-air-road-sea>, 12. 9. 2012.

NEPAD. 2012b. *History. Historical Context: Origins and Influences*.
<http://www.nepad.org/history>, 12. 9. 2012.

NEPAD. 2012c. *NEPAD Governance Structures*.
<http://www.nepad.org/nepad-governance-structures-0>, 12. 9. 2012.

NEPAD. 2012d. *Partners*. <http://www.nepad.org/partner>, 12. 9. 2012.

ODA. 2007. *Institutional Framework to Accelerage the Implementation of Economic Development Initiatives*. Institutional Review Process.
<http://oda.isoftnet.co.za/downloads/economicDevelopment.pdf>, 7. 9. 2012.

OECD. 2008. *The AU/NEPAD African Action Plan*.
<http://www.oecd.org/dataoecd/28/10/41084201.pdf>, 12. 9. 2012.

Port Maputo. 2012. *About Maputo Port Development Company*. , 13. 9. 2012.

Ports and Ships. 2012a. *Ngqura*. <http://ports.co.za/coega.php>, 13. 9. 2012.

Ports and Ships. 2012b. *East London*. <http://ports.co.za/east-london.php>, 13. 9. 2012.

Ports and Ships. 2012c. *Richards Bay*. <http://ports.co.za/richards-bay.php>, 13. 9. 2012.

PPIAF. 2009. *N4 Toll Road from South Africa to Mozambique*. PPIAF: Toolkit for Public – Private Partnerships in roads & Highways. <https://www.ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/documents/toolkits/highwaystoolkit/6/pdf-version/safricamozambique.pdf>, 11. 9. 2012.

Private Sector Involvement 2006. PowerPoint Presentation http://www.google.com/cse?cx=008298460354701329737:z0fdb4o7fh0&q=lubombo&oq=lubombo&gs_l=partner.3...28484.29477.0.30490.0.0.0.0.0.0.0.0.0.0.gsnos%2Cn%3D13..0.0.998j184156j7..1ac.#gsc.tab=0&gsc.q=private%20sector%20lubombo, 17. 9. 2012.

Provincial Fact Sheet. 1998. *Land Degradation. KwaZulu-Natal*. <http://www.pcu.uct.ac.za/resources/landdeg/grafics/kwazulunatafs.pdf>, 16. 9. 2012.

RBCT. 2012. *Who we are*. http://www.rbct.co.za/jit_default_1190.Who_we_are.html, 17. 9. 2012.

RBIDZ. 2010. *Environmental Risk Evaluation and Guidelines for the Richards Bay Industrial Development Zone*. Status Quo Report. <http://www.richardsbayidz.co.za/Procurement/Tenders/Wetland%20Offset%20Management%20Documents/RBIDZ%20Status%20Quo%20Report%20Part%201.pdf>, 25. 9. 2012.

RBIDZ. 2010/2011. *Annual Report 2010/2011. Richards Bay Industrial Development Company*. http://www.richardsbayidz.co.za/Publications_Downloads/Annual_Reports/Documents/Annual%20Reports%202010-11.pdf, 25. 9. 2012.

RBIDZ. 2012. *Welcome to Richards Bay Industrial Development Zone*. <http://www.rbidz.co.za/Pages/default.aspx>, 25. 9. 2012.

- Regional SDI Programme. 2012. *Mozambique SDI Program. Lubombo Development Corridor*. http://www.r-sdi-p.com/moz_lubombo_corridor.htm, 25. 9. 2012.
- SA Business Council. 2012. *Richards Bay Industrial Development Zone*. <http://sabusinesscouncil.org/investment-opportunities/richards-bay-industrial-development-zone/>, 25. 9. 2012.
- SADC. 2012a. *About SADC*. <http://www.sadc.int/english/about-sadc/>, 1. 9. 2012.
- SADC. 2012b. *Charter 1: The SADC Framework for Integration*. <http://www.sadc.int/index/browse/page/107>, 1. 9. 2012.
- SADC. 2012c. *SADC Transfrontier Conservation Areas (TFCAs)*. <http://www.sadc.int/fanr/naturalresources/transfrontier/index.php>, 1. 9. 2012.
- Saldanha Industrial. 2012. *Private Mandate Investments. Property Structures and Investments*. <http://www.saldanhaindustrial.co.za/>. 28. 9. 2012.
- SANRAL. 2010. *Annual Report 2010*. http://www.nra.co.za/content/Sanral_ARep_10_Web.pdf, 28. 9. 2012.
- SARS. 2012. *South African Revenue Service. Industrial Development Zone (IDZ)*. <http://www.sars.gov.za/home.asp?pid=44747>, 28. 9. 2012.
- Sasol. 2010. *Case Study: Mozambique Natural Gas Project*. http://www.sasol.com/sasol_internet/downloads/WEF_Moz_case_study_1273134130298.pdf, 28. 9. 2012.
- SDIP. 2003. *SDI – Creating New Wealth in Southern Africa. Maputo Development Corridor*. http://www.metier.co.mz/b/pr_Maputo.pdf. 3. 9. 2012.
- SEDA. 2012. *Small Enterprise Development Agency*. <http://www.seda.org.za/Pages/Seda-Welcome.aspx>, 3. 9. 2012.

SEZ. 2012. *Lessons for South Africa from International Evidence and Local Experience*. Centre for Development and Enterprise: South Africa.

Schiller Institute. 2012. *MAPS of Great Infrastructure Development Projects Around the World*.
<http://www.schillerinstitute.org/economy/maps/maps.html#africa>, 12. 9. 2012.

South Africa. 2012. *Investing in the Western Cape*.
http://www.southafrica.info/business/investing/opportunities/wcape.htm#.UFY_n7LiYxh, 16. 9. 2012.

South Africa.info. 2011. *Richards Bay IDZ Opens for Business*
<http://www.southafrica.info/business/investing/rbidzopens-090911.htm>, 16. 9. 2012.

SANRA. 2009. *Final Environmental Impact Report Proposed N2 Wild Coast Toll Highway. Volume 1: Main Report. December 2009*. South African National Roads Agency.
http://www.nra.co.za/content/Final_EIR_Exec_Summary_TOC~1.pdf, 15. 9. 2012.

STATSSA. 2009. *Road Traffic Accident Deaths in South Africa, 2001–2006: Evidence from death notification. Report No. 03-09-07*. Statistics South Africa: Pretoria.

TataSteel. 2012. *Tata Group Profile*. <http://www.tatasteel.com/about-us/tata-group-profile.asp>, 20. 9. 2012.

The Global Fund. 2012. *Who We Are*.
<http://www.theglobalfund.org/en/about/howeare/>, 19. 9. 2012.

The Social Housing Foundation. 2006. *Walter Sisulu Square Precinct – Kliptown. Project Review Series, Issue 1*,
http://ftp.shf.org.za/kliptown_square.pdf, 18. 9. 2012.

TIKZN. 2009. *Uthungulu District: Socio-Economic Profile*.
http://www.tikzn.co.za/Investment_Map/uThunguluDistrictMunicipality/SocioEconomicProfile.aspx, 17. 9. 2012.

TMSA. 2012. *Infrastructure components of the North-South Corridor: Transforming Regional Infrastructure and African Trade*.
<http://www.trademarksa.org/news/infrastructure-components-north-south-corridor-transforming-regional-infrastructure-and-african>, 18. 9. 2012.

Tourism North West. 2012. *North West – The Platinum Province*.
<http://www.tourismnorthwest.co.za/platinum/index.html>, 18. 9. 2012.

TRAC. 2011. *Company Profile*.
http://www.tracn4.co.za/index.php?option=com_content&view=article&id=47&Itemid=56, 15. 9. 2012.

Trade Invest South Africa. 2007. *Your new industrial destination in Southern Africa*. http://www.tradeinvestsa.co.za/investment_opportunities/983743.htm, 17. 9. 2012.

Trade Invest South Africa. 2008. *Mafikeng Industrial Development Zone Investments Surpass R7bn*.
http://www.tradeinvestsa.co.za/investment_opportunities/896548.htm, 17. 9. 2012.

Trade Invest South Africa. 2009. *Richards Bay IDZ Officially Open for Business*. <http://www.tradeinvestsa.co.za/news/347665.htm>, 17. 9. 2012.

TRANSNET. 2012. *Saldanha : Overview*.
<http://www.transnetnationalportsauthority.net/OurPorts/Saldanha/Pages/Overview.aspx>, 29. 9. 2012.

Tshwane. 2010/2011. *Socio-economic Review and Outlook 2010/2011*.
[http://www.tshwane.gov.za/AboutTshwane/CityManagement/CityDepartments/EconomicDevelopment/Local%20Economic%20Development%20\(LED\)/Ec](http://www.tshwane.gov.za/AboutTshwane/CityManagement/CityDepartments/EconomicDevelopment/Local%20Economic%20Development%20(LED)/Ec)

onomic%20Development%20Publications/_SERO%20BOOKLET.pdf, 27. 9. 2012.

Tzaneem Local Municipality. 2007. *Local Economic Development Strategy Review. Kayamandi Development Services (PTY) Ltd.* <http://www.tzaneem.gov.za/docs/GTEDA/LOCAL%20ECONOMIC%20DEVELOPMENT%20STRATEGY%20REVIEW.pdf>, 27. 9. 2012.

uMhlathuze News. 2010. *IDZ Under the Spotlight.* http://www.richemp.org.za/TulipuMhlathuzeInternet/repository/uMhlathuze%20News/unews_june_2010.pdf, 16. 9. 2012.

UNCTAD. 2004. *The Regional Spatial Development Initiatives (SDI) Programme.* UNCTAD Meeting of Experts. <http://r0.unctad.org/ttl/ppt-2004-11-24/regional%20sdi%20presentation%20unctad%20nov%202004.pdf>, 17. 9. 2012.

UNCTAD. 2011. *World Investment Report. Non-Equity Modes of International Production and Development.* United Nations Publication: Switzerland <http://www.unctad-docs.org/files/UNCTAD-WIR2011-Full-en.pdf>, 1. 9. 2012.

UNDP. 2011. *Regional Integration and Human Development: a Pathway for Africa.* <http://www.undp.org/content/dam/undp/library/Poverty%20Reduction/Trade,%20Intellectual%20Property%20and%20Migration/RIR%20English-web.pdf>, 2. 9. 2012.

UNECA. 1980. *Lagos Plan of Action for the Economic Development of Africa 1980-2000.* http://www.uneca.org/itca/ariportal/docs/lagos_plan.PDF, 2. 9. 2012.

UNECA. 1991. *Treaty Establishing the African Economic Community.* <http://www.uneca.org/itca/ariportal/abuja.htm>, 2. 9. 2012.

UNECA. 2002. *Defining Priorities for Regional Integration*. http://new.uneca.org/Portals/15/CrossArticle/1/Documents/adf3_rept.pdf, 2. 9. 2012.

UNECA. 2006. *The Case for Rationalization: The Inefficiency and Ineffectiveness of the Regional Economic Communities*. <http://www.uneca.org/aria2/chap3.pdf>, 2. 9. 2012.

UNECA. 2010a. *Assessing Regional Integration in Africa IV. Enhancing Intra-African Trade*. UNECA: Ethiopia. http://www.uneca.org/eca_resources/publications/books/aria4/aria4full.pdf, 2. 9. 2012.

UNECA. 2010b. *Study for the Establishing of a Permanent Regional Corridor Development Working Group in Pmaesa Region*. UNECA. http://new.uneca.org/Portals/atpc/CrossArticle/1/Events_Documents/23-25Nov10Mombasa/Study%20Done%20by%20Consultant.pdf, 24. 9. 2012.

UNECA. 2012. *United Nations Economic Commission for Africa*. <http://new.uneca.org/>, 30. 9. 2012.

UNENSCAP. 2011. *A Guidebook on Public-Private Partnership in Infrastructure*. United Nations: Bangkok. http://www.unescap.org/ttdw/common/TPT/PPP/text/ppp_guidebook.pdf

UNISA. 2012. *Institute for African Renaissance Studies*. <http://www.unisa.ac.za/default.asp?Cmd=ViewContent&ContentID=14211>, 3. 9. 2012.

USAID. 2010. *Nacala Corridor Assessment: Strategy-Based Transport Logistics and Supply Chain Efficiency. Final Report*. http://www.speed-program.com/library/resources/documents/nacala_corridor_assessment_final.pdf, 3. 9. 2012.

USAID. 2008. *Maputo Corridor Summary Report. A Transport Logistics Diagnostic Tool Report.* Nathan Associates Inc. http://www.speed-program.com/library/resources/documents/maputo_corridor_summary_report.pdf. 9. 2012.

USITC. 2009. *Sub-Saharan Africa: Effects of Infrastructure Conditions on Export Competitiveness, Third Annual Report.* United States International Trade Commission: USA. <http://www.usitc.gov/publications/332/pub4071.pdf>, 4. 9. 2012.

uThungulu District Municipality. 2006. *Local Economic Development Strategy. Final Draft.* http://devplan.kzntl.gov.za/idp_reviewed_2011_12/IDPS/DC28/Adopted/UDM%20LED%20Strategy%20final%2024%2010%2006.pdf, 6. 9. 2012.

WBCG. 2012. *Welcome. Walvis Bay Corridor Group.* <http://www.wbcg.com.na/home-page.html>, 5. 9. 2012.

WESRGO. 2011. *Saldanha Bay IDZ Feasibility Study. Revision 1.* http://wesgro.co.za/docs/SBIDZ_Feasibility_Study_Report_Rev_1.pdf, 13. 9. 2012.

WHO. 2009. *Global Status Report on Road Safety Time for Action.* Department of Violence & Injury Prevention & Disability (VIP): Geneva.

World Bank. 2012a. *Making Local Development Strategies: A Trainer's Mutual. Organizing an LED Strategy.* <http://www.worldbank.org/urban/local/toolkit/pages/organizing-led-strategy.htm>

World Bank. 2012b. *All Projects.* http://www.worldbank.org/en/country/southafrica/projects/all?qterm=&lang_exact=English&os=0

WTO. 2012. *Welcome to the Regional Trade Agreements Information System*. RTA-IS. <http://rtais.wto.org/UI/PublicSearchByCr.aspx>, 1. 9. 2012.

WCBDC. 2012. West Coast Business Development Centre. <http://www.wcbusinessdevelopment.org.za/>, 26. 9. 2012.

ZCFB. 2011. *Zululand Chamber of Business Foundation. Annual Report 2010/2011*. http://www.zcbf.org.za/Ann_2011.pdf, 13. 9. 2012.

Abstrakt

Cílem předkládané disertační práce je analyzovat mikroregionální integrační projekty v prostoru jižní Afriky a zjistit, zda jejich úspěšné fungování je důsledkem ekonomického profitu, který z něj zúčastnění aktéři mají. Pro dosažení tohoto cíle byla práce rozdělena vedle úvodu a závěru na tři další části. V první části jsou vymezena základní teoreticko-metodologická východiska, formulovány dvě ústřední teze práce a jejich proměnné a naznačena základní východiska textu.

Teoretické zarámování textu poskytuje teorie nového regionalismu, která byla vybrána s ohledem na fakt, že umožňuje zachycení vlivu nestátních aktérů na integrační procesy. Současně na rozdíl od jiných teoretických přístupů není dominantně spjata s žádným geografickým prostorem, což z ní činí teorii, která je použitelná i v mimoevropském prostředí. Z teorie NRA jsou odvozeny dvě ústřední teze práce, které jsou dále v textu ověřovány. Tyto teze zní: 1. Zapojení nestátních aktérů zvyšuje intenzitu mikroregionální integrace ve sledovaných případech a 2. Míra ekonomického zisku zvyšuje zájem o mikroregionální integraci ve sledovaných případech. Práce je pojata jako kolektivní případová studie, přičemž pro naplnění stanoveného cíle bylo využito smíšeného výzkumu kombinujícího kvalitativní a kvantitativní přístup.

Druhá část práce poskytuje obecný přehled afrického regionalismu. Největší pozornost je věnována problémům bránícím jejímu plnému rozvinutí, přičemž za klíčové překážky jsou označeny nedostatečná infrastruktura, překrývání členství v regionálních projektech (overlapping membership),

nedostatečné zázemí apod. Vedle obecných problémů se tato část textu zaměřuje na vznik mikroregionalismu v jižní Africe, resp. Jihoafrické republice, definuje jeho základní charakteristiky a specifika a věnuje se důvodům jeho vzniku.

Třetí část textu je klíčová pro naplnění vymezených tezí. Sledováno je celkem devět případových studií, prostřednictvím jejich analýzy docházím v závěru k naplnění svého cíle. Příklady byly vybrány s ohledem na dvě skutečnosti. Za prvé se jedná o příklady projektů, za jejichž iniciováním stojí jihoafrická vláda a za druhé všechny byly vyhlášeny v polovině 90. let v souvislosti s plánem GEAR. U každého z projektů je sledováno, za jakých okolností vzniknul, jaké jsou jeho anchor projekty, kdo jsou nejvýznamnější nestátní aktéři. Závěrečná dílčí shrnutí představená na konci každého z projektů jsou pak následně využita v závěru práce, jehož cílem je nasbírané poznatky vhodně interpretovat a kontextualizovat.

Na základě provedeného výzkumu si dovoluji konstatovat, že počet nestátních aktérů zvýšil intenzitu integrace a současně, že míra ekonomického zisku zvyšuje zájem o integraci. To se potvrdilo jak v rámci sledovaných projektů, tak v širších regionálních souvislostech. Významný vliv na úspěch či neúspěch integračních projektů však má nejen přímý ekonomický profit, nýbrž i další aspekty, které vyplývají z regionálních specifik.

Abstract

The objective of the present dissertation is to analyse microregional integration projects in Southern Africa and find out whether their successful functioning is the result of the economic profit that the stakeholders derive from them. To achieve this objective, the paper is divided into three sections in addition to the introduction and the conclusion. The first section defines the basic theoretical and methodological starting points, formulates the two central theses and their variables, and outlines the basic points of departure of the paper.

The theoretical framework for the paper is provided by the new regionalism approach (NRA), chosen with respect to the fact that it allows description of the influence of non-state players on the integration processes. Unlike other theoretical approaches, it is not predominantly associated with any geographical area, which makes it a theory well applicable in non-European contexts. The two central theses of this paper are derived from the NRA theory and further verified in the paper. They are as follows: (1) Involvement of non-state players increases the degree of microregional integration in the cases studied; and (2) The rate of economic profit increases the demand for microregional integration in the cases studied. The paper is conceived as a collective case study; the set objective is achieved using mixed research combining the qualitative and quantitative approaches.

The next section of the paper gives a general overview of African regionalism. The greatest attention is paid to the issues preventing it from developing fully; the key obstacles identified include insufficient infrastructures, overlapping membership in regional projects, inadequate background, etc. Besides the general issues, this part of the paper focuses on the emergence of microregionalism in Southern Africa – namely, the Republic of South Africa, defines its basic characteristics and specificities, and deals with the reasons for its occurrence.

The third section is critical for fulfilling the defined theses. It performs nine case studies, analyses them and fulfils the objective in my conclusions. I have chosen the examples in light of two facts. Firstly, they are examples of projects initiated by the South African government; secondly, they were all declared in the mid 1990s in connection with the GEAR scheme. For each of the projects, I follow the circumstances of its emergence, its anchor projects, and its major non-state players. The component summaries made at the end of each of the project sections are then applied in the concluding section, which aims at appropriately interpreting the findings collected and contextualising them.

Based on the research made, I conclude that the number of non-state players has increased the degree of integration and, at the same time, that the rate of economic profit has increased the demand for integration. This has been confirmed both in the projects followed and the broader regional context. However, aspects other than direct economic profit, arising from the regional specificities, also have a major influence on the success or failure of the integration projects.

Résumé

Le travail de dissertation présenté a pour objectif d'analyser des projets d'intégration micro-régionaux dans la zone de l'Afrique du Sud et de découvrir si leur fonctionnement à succès est une conséquence d'un profit économique dont les acteurs participant en tirent. En vue d'une acquisition de cet objectif, le travail a été divisé, hormis l'introduction et la conclusion, en trois autres parties. Dans la première partie, on définit de principaux points de départ théoriques et méthodologiques, on formule deux thèses centrales du travail et leurs variables et on retrace les principaux points de départ du texte.

La théorie d'un nouveau régionalisme, qui a été choisie par rapport au fait qu'elle permet de saisir l'influence des acteurs non étatiques sur les processus d'intégration, offre un encadrement théorique du texte. A la différence des autres approches théoriques, elle n'est en même temps liée de manière dominante à aucune zone géographique, ce qui en fait une théorie qui peut être aussi utilisée dans un milieu extra-européen. A partir de la théorie NRA, on dérive deux thèses centrales du travail qui sont ensuite vérifiées dans le texte. Ces thèses sont les suivantes: 1. L'implication des acteurs non étatiques augmente le taux d'intégration micro-régionale dans les cas suivis et 2. Le taux de bénéfice économique augmente l'intérêt à l'intégration micro-régionale dans les cas suivis. Le travail est conçu comme une étude collective casuelle, étant entendu que pour l'accomplissement de l'objectif fixé, on a utilisé une recherche mixte combinant une approche qualitative et quantitative.

La deuxième partie du travail offre un aperçu général du régionalisme africain. La plus grande attention est consacrée aux problèmes empêchant à son développement entier et on désigne comme les obstacles clés une infrastructure insuffisante, une imbrication de la qualité de membre dans les projets régionaux (*overlapping membership*), un soutien local insuffisant etc. Hormis les problèmes généraux, cette partie du texte est orientée vers la création du micro-régionalisme en Afrique du Sud, ou plutôt en République

sud-africaine, elle définit ses caractéristiques principales et spécificités et elle est consacrée aux motifs de sa naissance.

La troisième partie du texte est la plus importante pour l'accomplissement des thèses déterminées. On suit au total neuf études casuelles, par l'intermédiaire de leur analyse je parviens à la conclusion menant à l'accomplissement de mon objectif. Les exemples ont été sélectionnés eu égard à deux faits. Premièrement, il s'agit des exemples des projets entamés par l'initiative du gouvernement sud-africain et deuxièmement, tous ont été publiés dans la moitié des années 90 en relation avec le plan GEAR. Pour chacun des projets, on observe dans quelles circonstances il a été créé, quels sont ses projets anchor, qui sont les importants acteurs non étatiques. Les résumés partiels finaux sont ensuite utilisés dans la conclusion du travail ayant pour objectif d'interpréter et de contextualiser de manière adéquate les connaissances acquises.

Selon la recherche effectuée, je me permets de constater que le nombre d'acteurs non étatiques a augmenté le taux d'intégration et simultanément que le taux de bénéfice économique augmente l'intérêt à l'intégration. Ceci s'est confirmé tant dans le cadre des projets suivis que dans les rapports régionaux plus larges. Cependant, le succès ou l'échec des projets d'intégration est influencé non seulement par un profit économique direct mais aussi par d'autres aspects résultant des spécificités régionales.

Přílohy

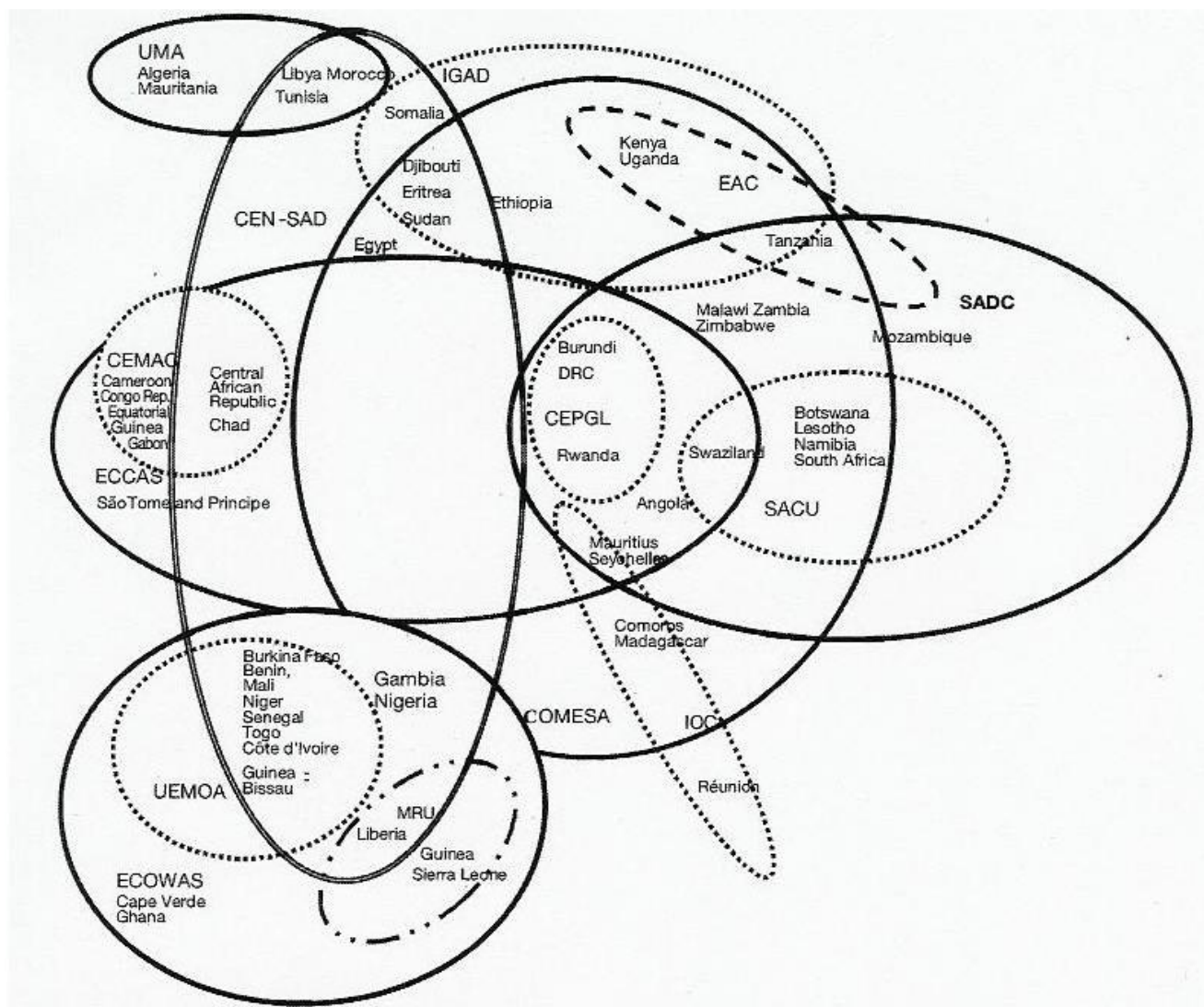
Seznam obrázků

- Obrázek č. 1: Model špagetové mísy
- Obrázek č. 2: Nejvýznamnější letecké uzly v subsaharské Africe
- Obrázek č. 3: Ideální konfigurace rozvojové koridoru/prostorové iniciativy
- Obrázek č. 4: Schéma rozvojového koridoru
- Obrázek č. 5: Přehled zamýšlených rozvojových koridorů/stav v roce 2007
- Obrázek č. 6: Přehled vybraných mikroregionálních projektů v jižní Africe
- Obrázek č. 7: Rozvojový koridor Maputo
- Obrázek č. 8: Počet aktérů zapojených do MCLI
- Obrázek č. 9: Schéma silnice N4
- Obrázek č. 10: Nárůst hrubé přidané hodnoty v municipalitách provincie Mpumalanga
- Obrázek č. 11: HDI v municipalitách provincie Mpumalanga/stav v roce 2000
- Obrázek č. 12: Nárůst zaměstnanosti v jednotlivých municipalitách provincie Mpumalanga
- Obrázek č. 13: Obrázek přenosových soustav v rámci MDC
- Obrázek č. 14: Lubombo SDI
- Obrázek č. 15: Strategická poloha Platinum SDI vzhledem k iniciativě Pobřeží-Pobřeží
- Obrázek č. 16: Podíl využití přístavů v JAR
- Obrázek č. 17: Poloha SDI Divokého pobřeží a jeho anchor projektů
- Obrázek č. 18: Investiční iniciativa Západního pobřeží
- Obrázek č. 19: Rozvojové průmyslové zóny v JAR
- Obrázek č. 20: Oblast Richards Bay a jeho okolí
- Obrázek č. 21: Umístění megaprojektů dle strategie Blue IQ v rámci SEZ Gauteng
- Obrázek č. 22: Koridory směřující z východoafrického pobřeží směrem do vnitrozemí

Seznam tabulek

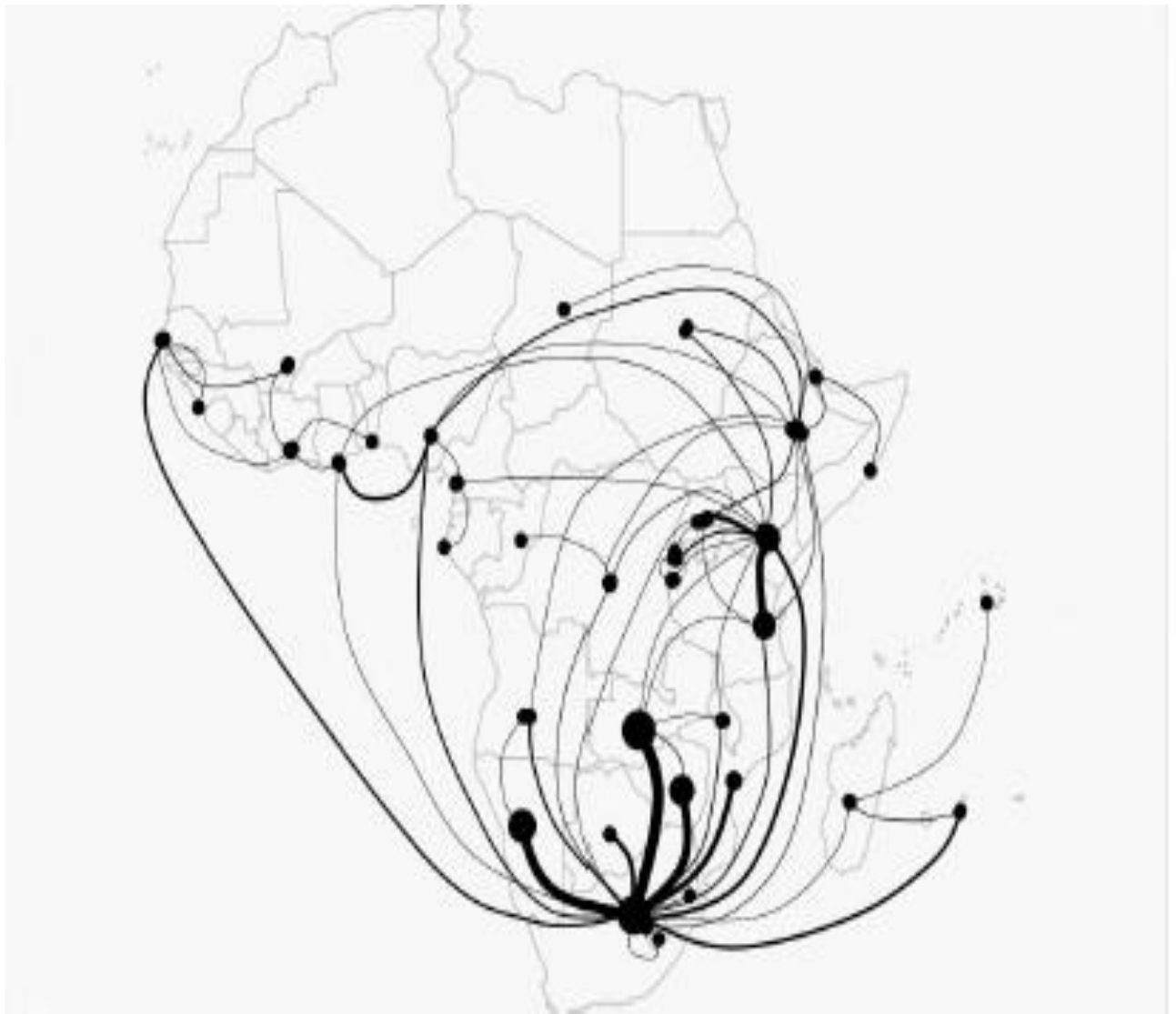
- Tabulka č. 1: Srovnání ústředních charakteristik nového a starého regionalism
- Tabulka č. 2: Africká regionální uskupení a jejich vztah k Abudžské smlouvě
- Tabulka č. 3: Přehled potenciálních rozvojových koridorů a prostorových rozvojových iniciativ prioritně podporovaných NEPAD pro období 2010-2015
- Tabulka č. 4: Největší obchodní partneři Mosambiku v roce 1996
- Tabulka č. 5: Intenzita obchodu procházejícího mosambickými přístavy
- Tabulka č. 6: Srovnání výskytu malárie v regionu Lubombo v letech 1999 a 2006
- Tabulka č. 7: Srovnání aktivit v Coega IDZ a East London IDZ
- Tabulka č. 8: Srovnání počtu realizovaných projektů u vybraných prostorových iniciativ v roce 2001

Obrázek č. 1: Model špagetové mísy



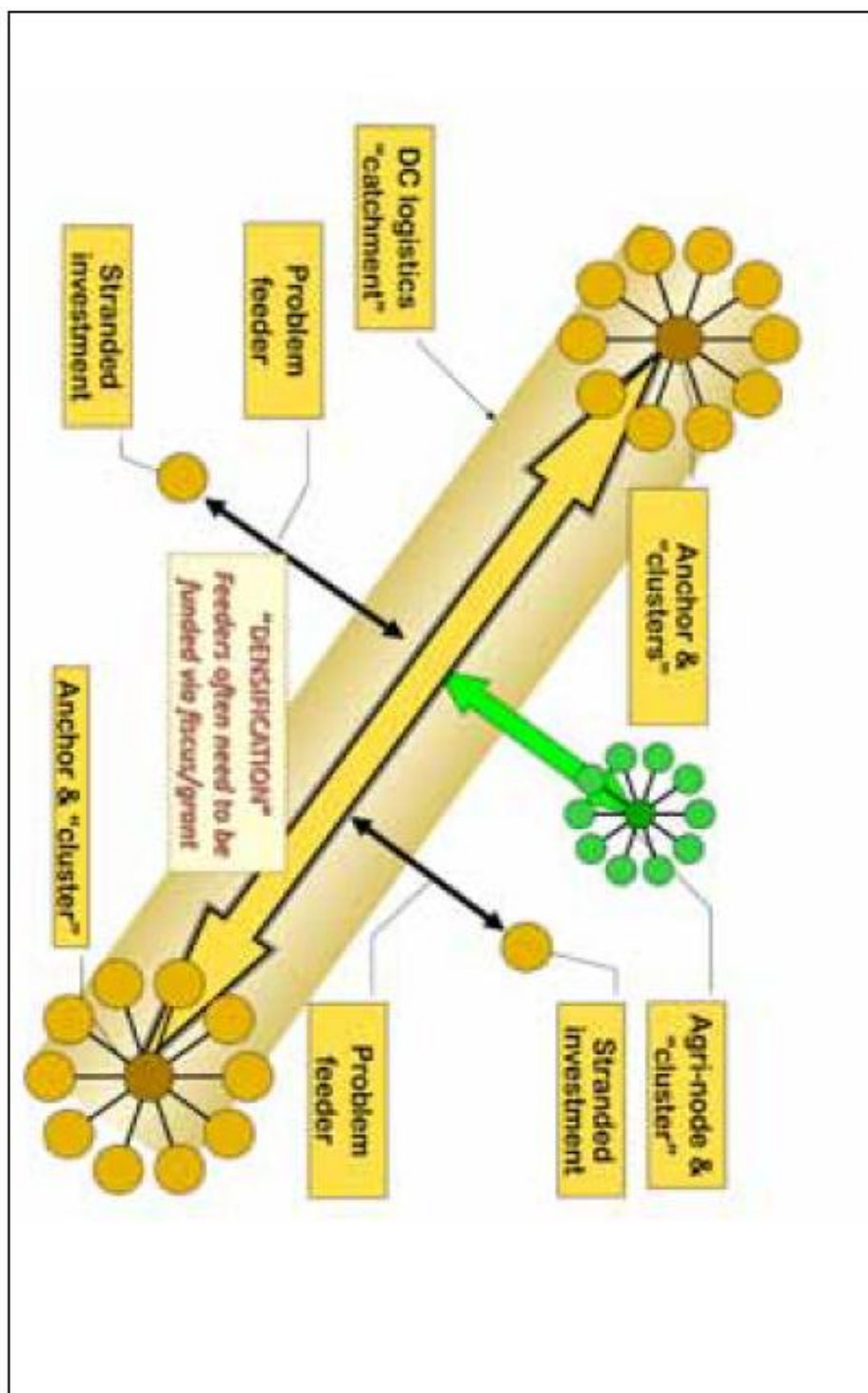
Zdroj UNECA 2006b: 51

Obrázek č. 2: Nejvýznamnější letecké uzly v subsaharské Africe



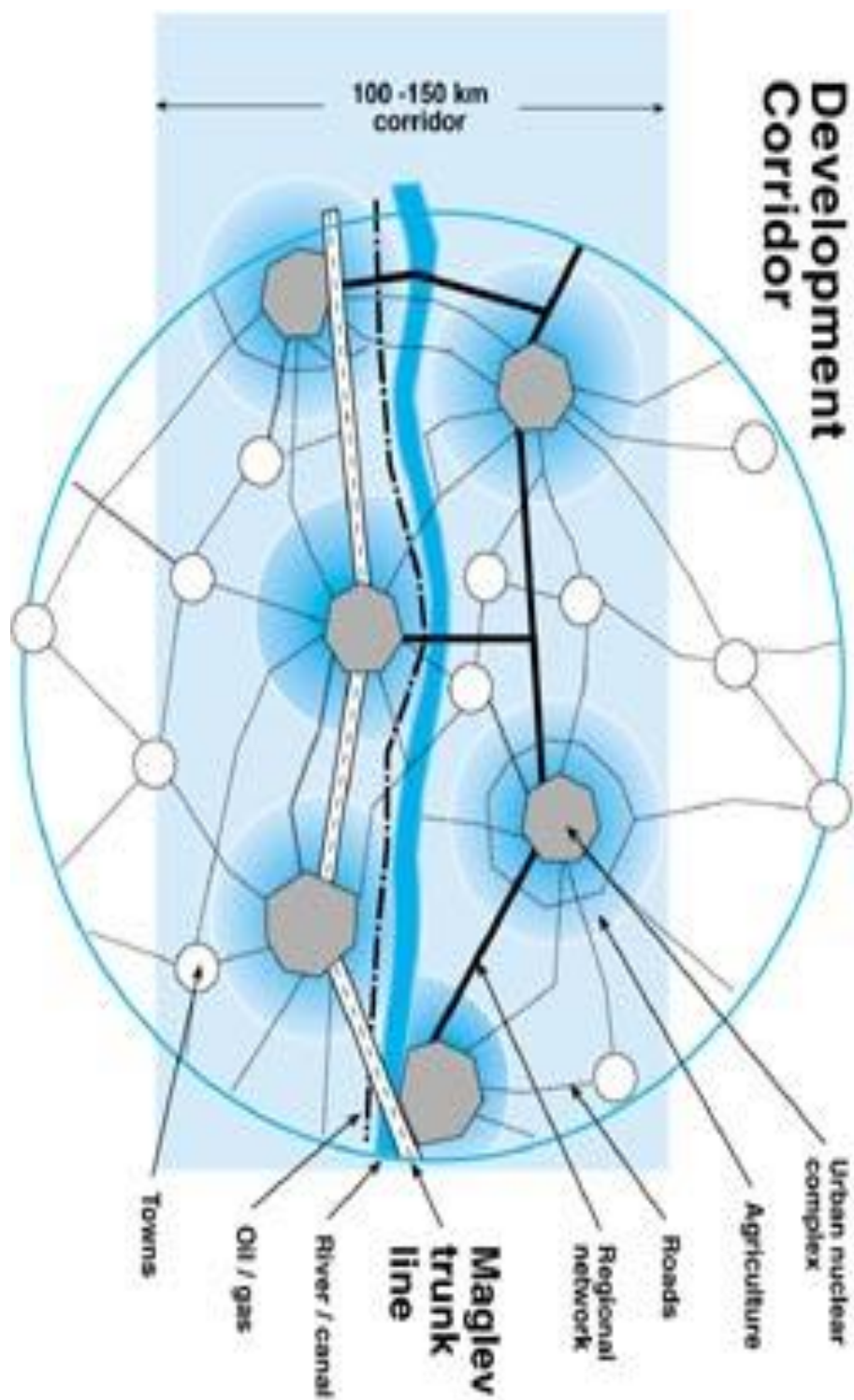
Zdroj: Bofinger 2009: ix

Obrázek č. 3: Ideální konfigurace rozvojové koridoru/prostorové iniciativy



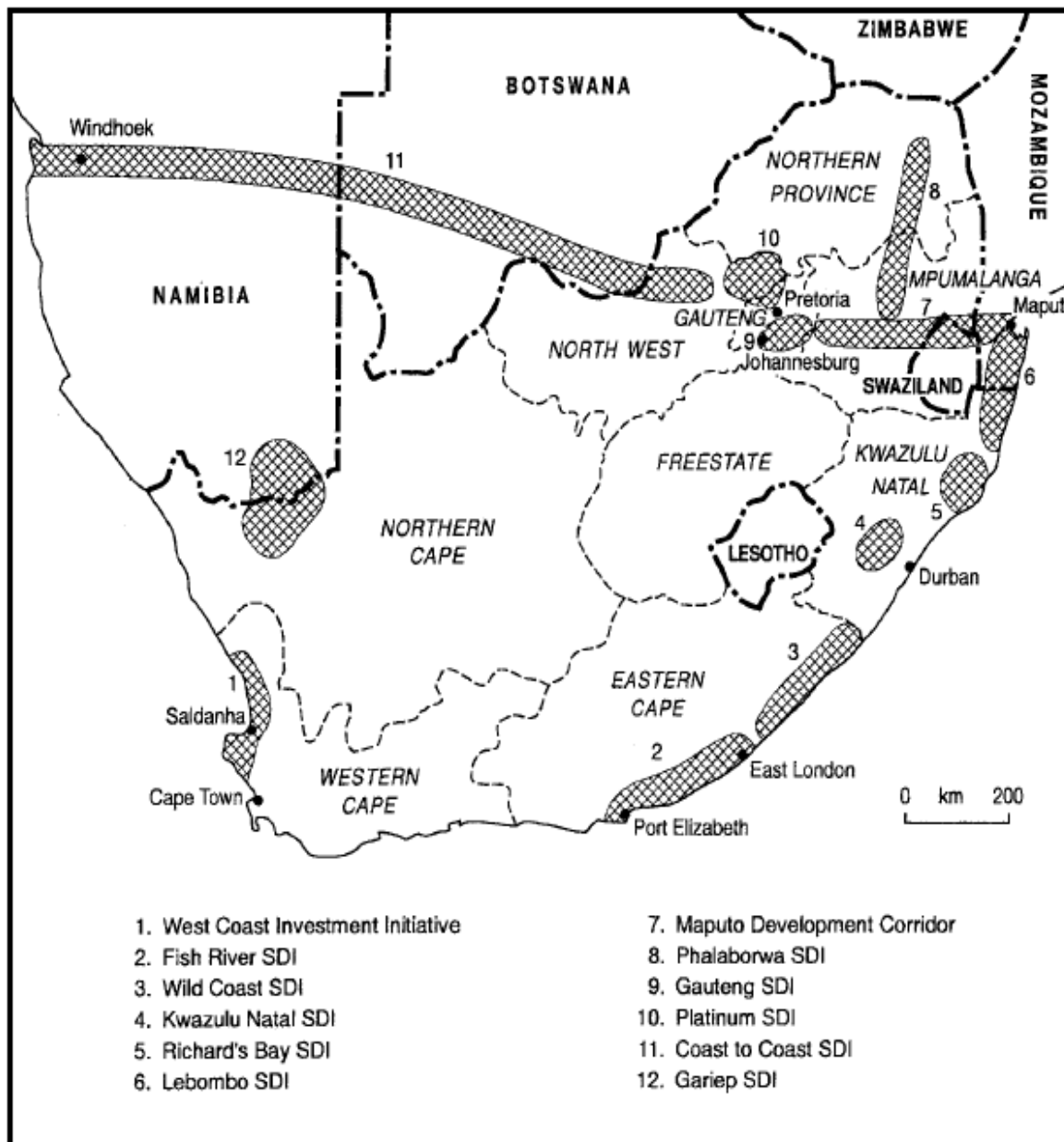
Zdroj: Thomas 2009

Obrázek č. 4: Schéma rozvojového koridoru



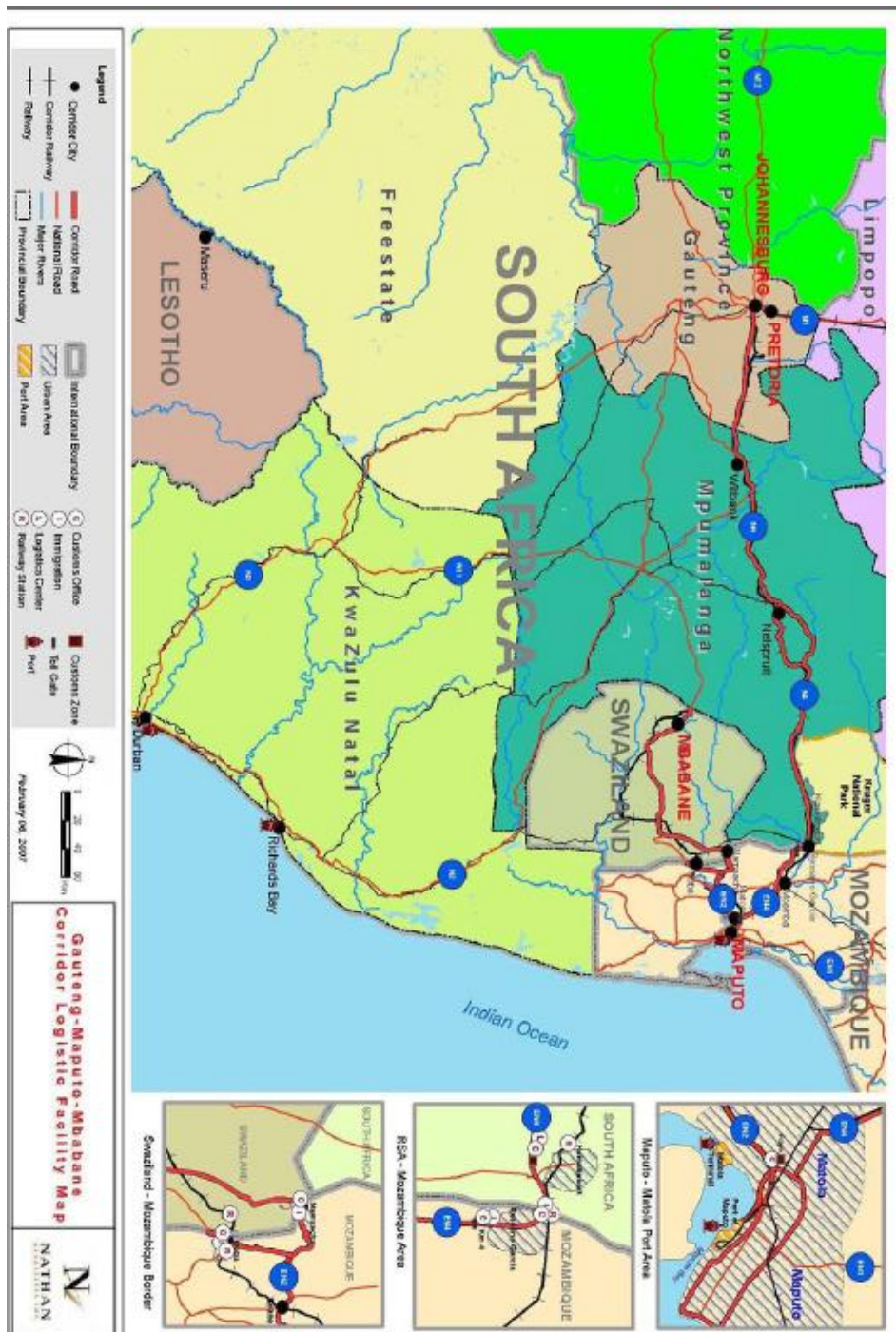
Zdroj: Schiller Institute 2012

Obrázek č. 6: Přehled vybraných mikroregionálních projektů v jižní Africe



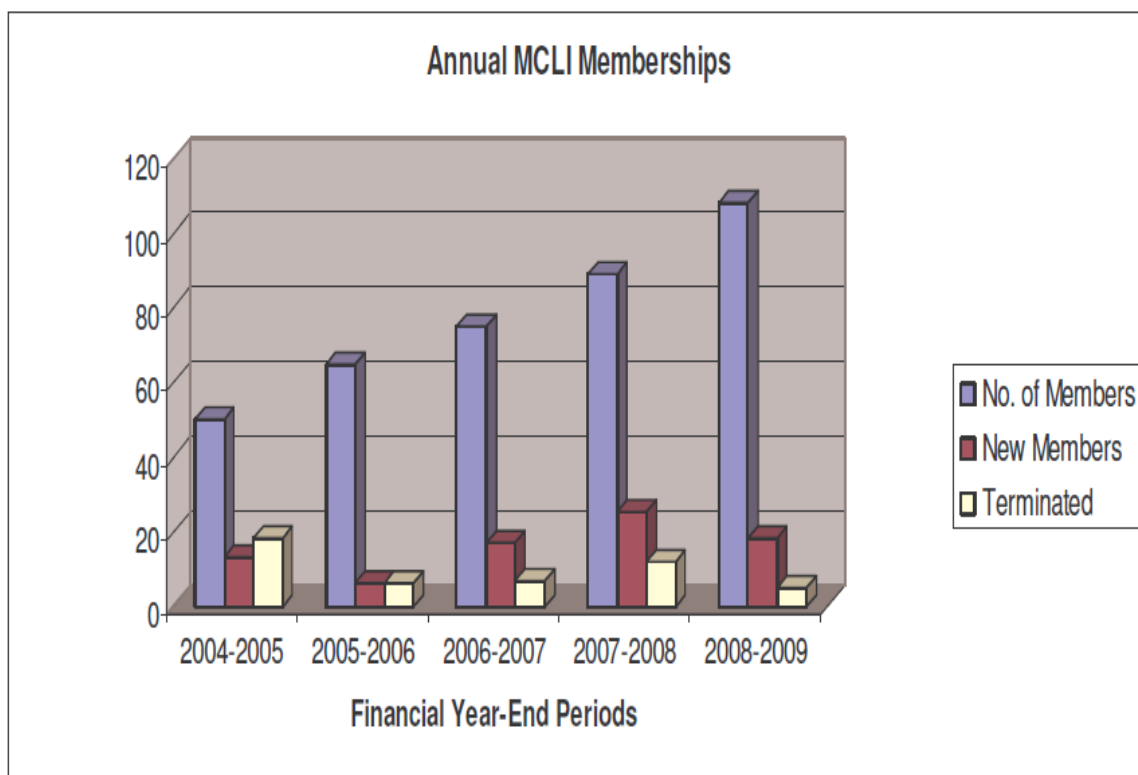
Zdroj: Bek – Binns – Nel 2004: 27

Obrázek č. 7: Rozvojový koridor Maputo



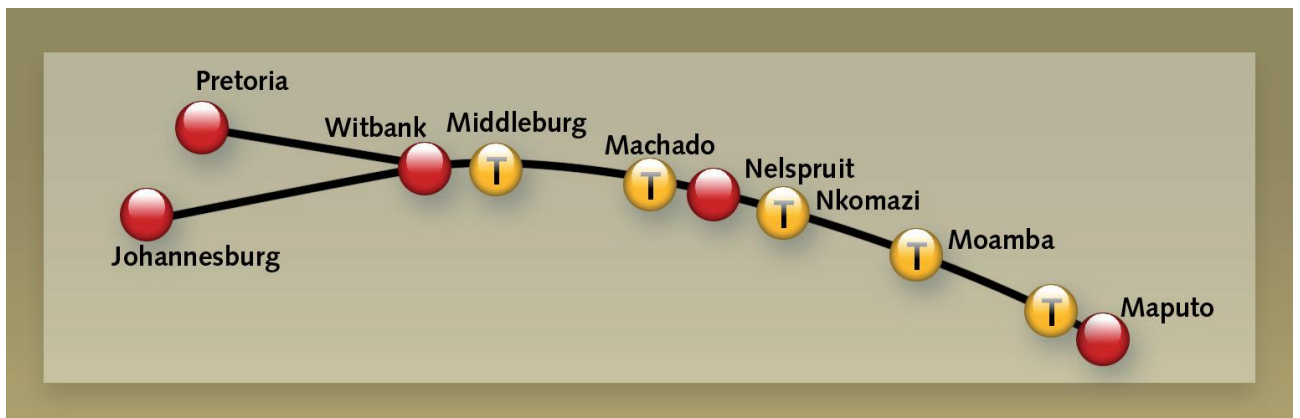
Zdroj: USAID 2008: 7

Obrázek č. 8: Počet aktérů zapojených do MCLI



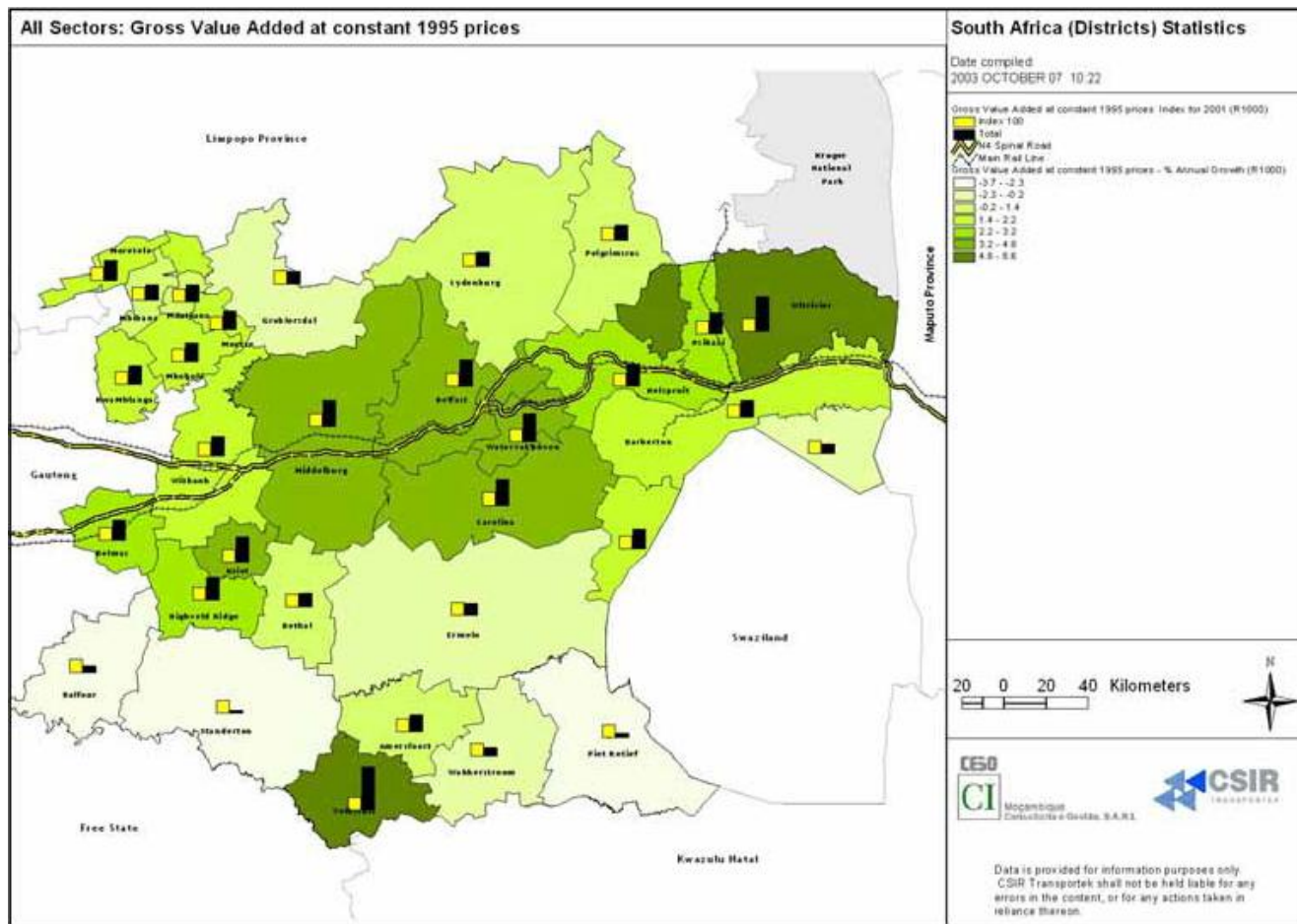
Zdroj: COBRA 2010: 11

Obrázek č. 9: Schéma silnice N4



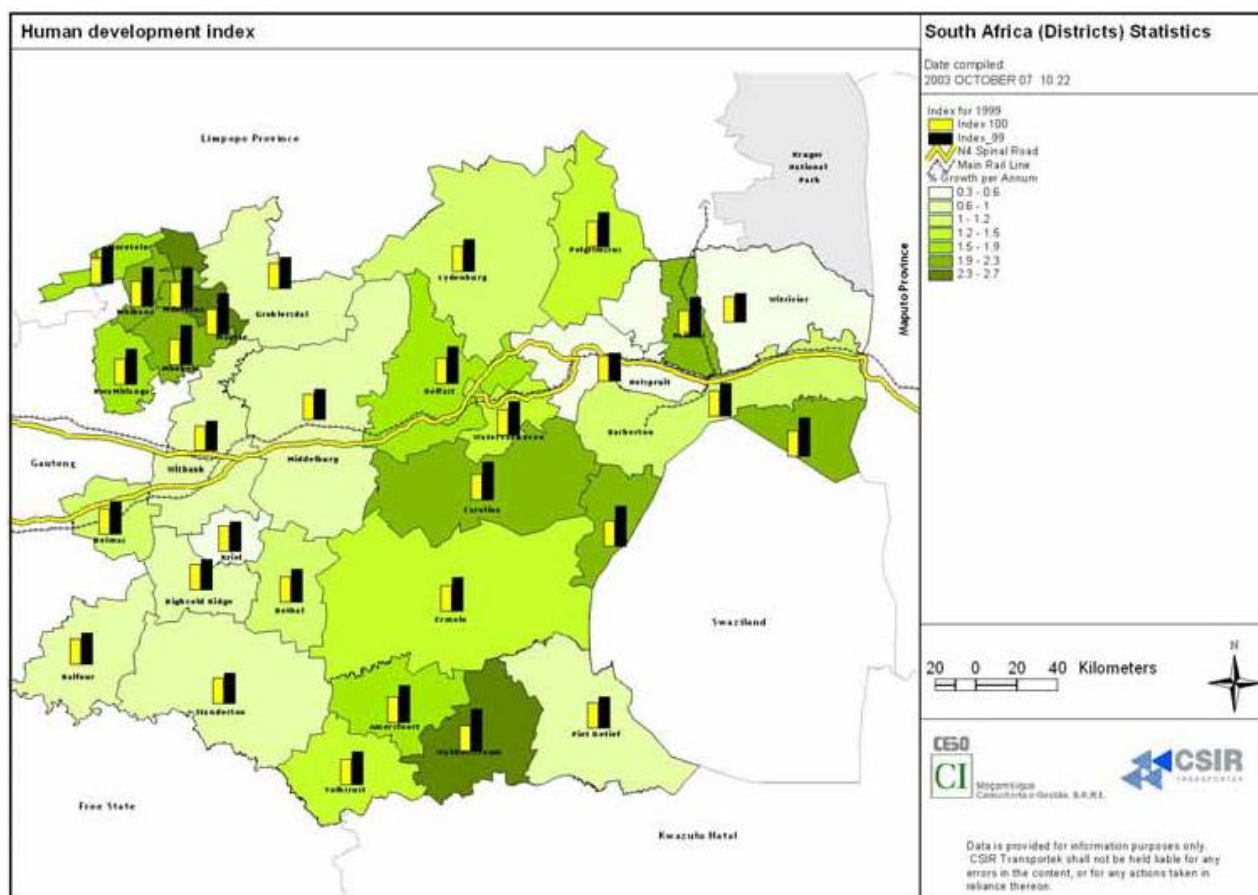
Zdroj: PPIAF 2009: 92

Obrázek č. 10: Nárůst hrubé přidané hodnoty v municipalitách provincie Mpumalanga



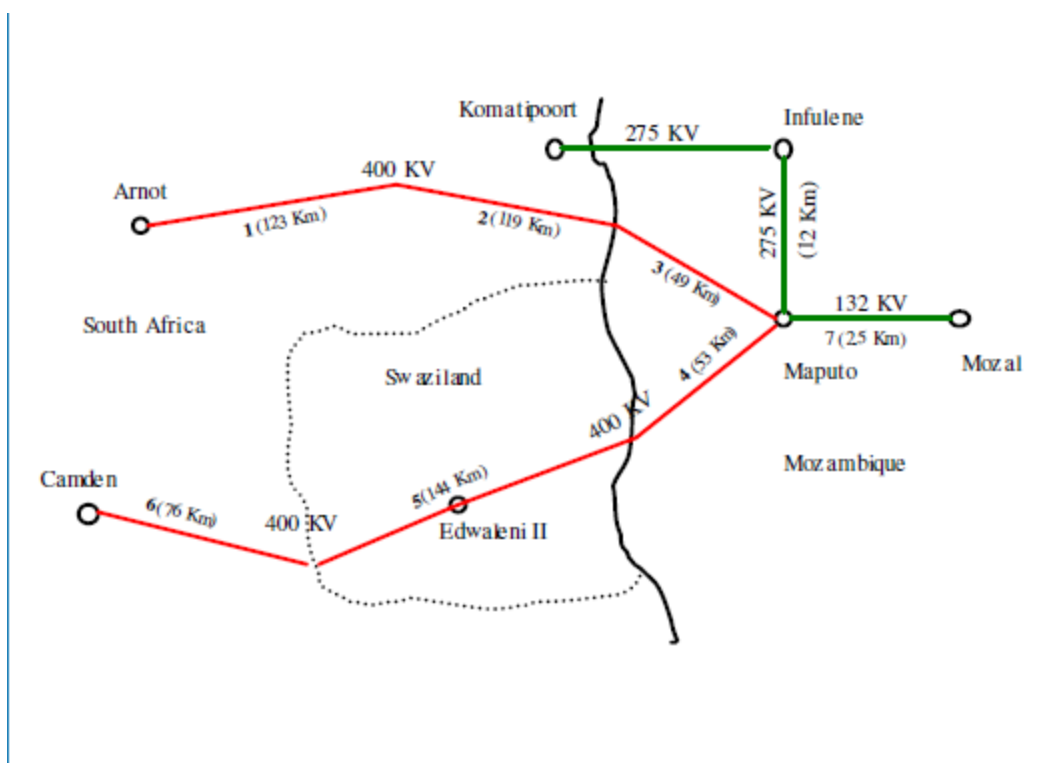
Zdroj: CSIR 2004: 42

Obrázek č. 11: HDI v municipalitách provincie Mpumalanga/stav v roce 2000



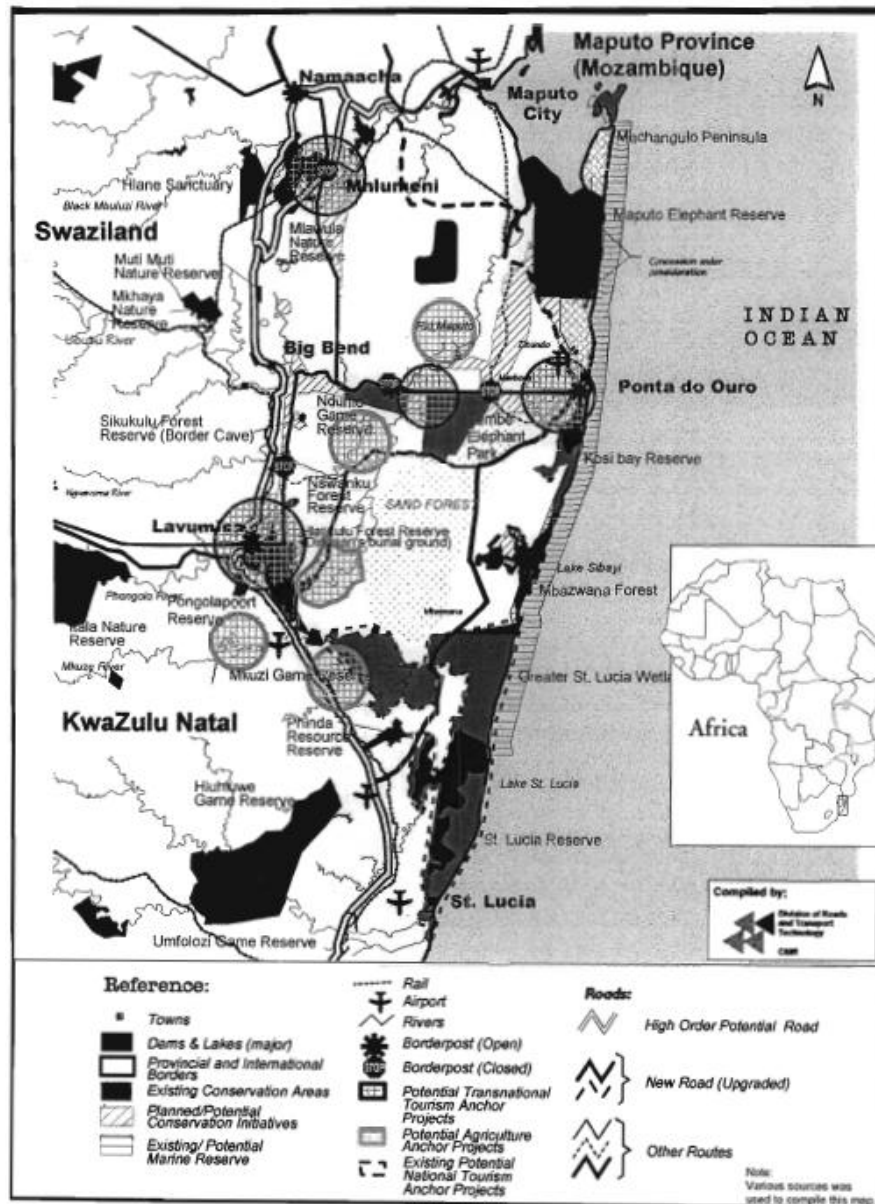
Zdroj: CSIR 2004: 103

Obrázek č. 13: Obrázek přenosových soustav v rámci MDC



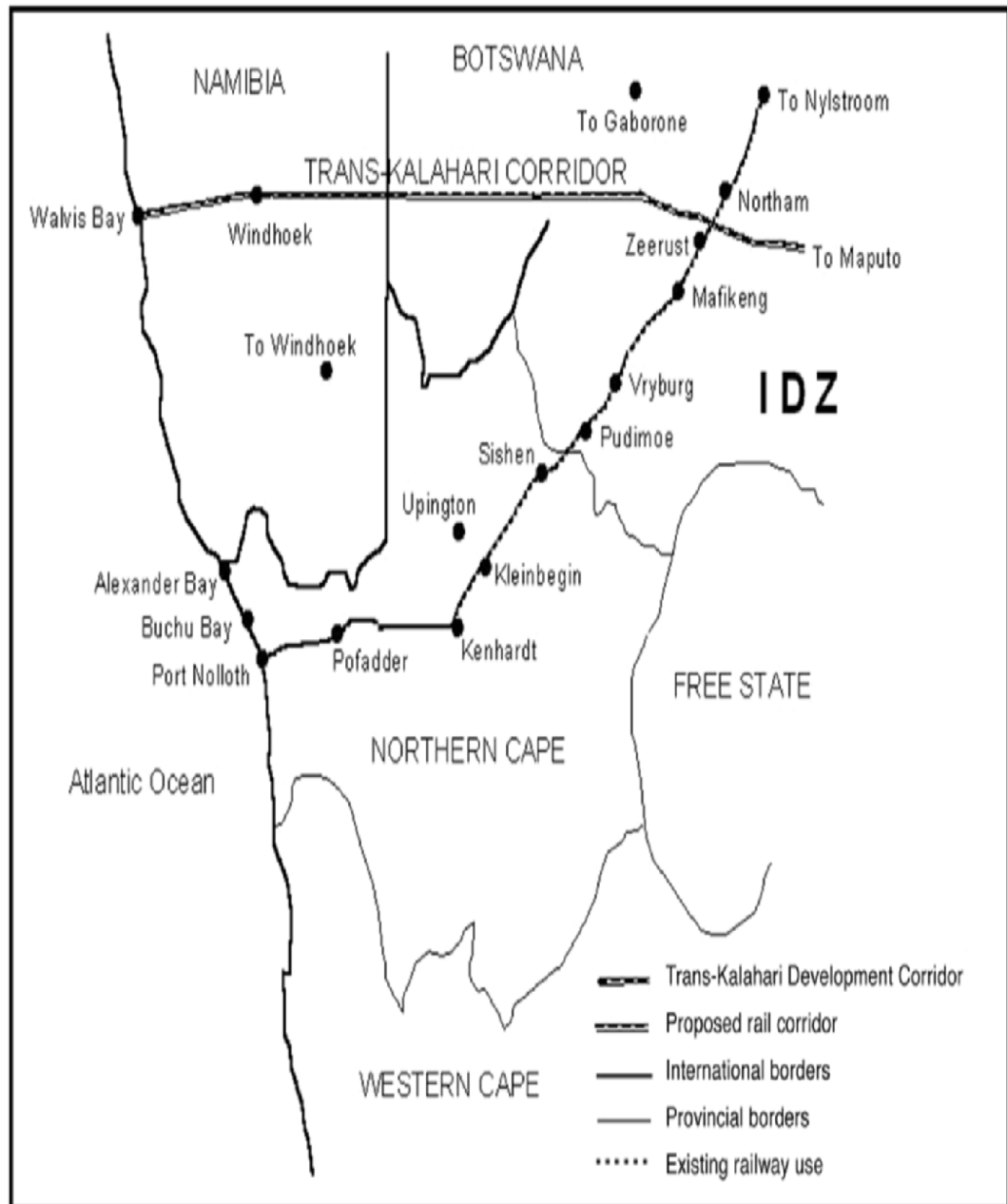
Zdroj: MONTRACO 2007

Obrázek č. 14: Lubombo SDI



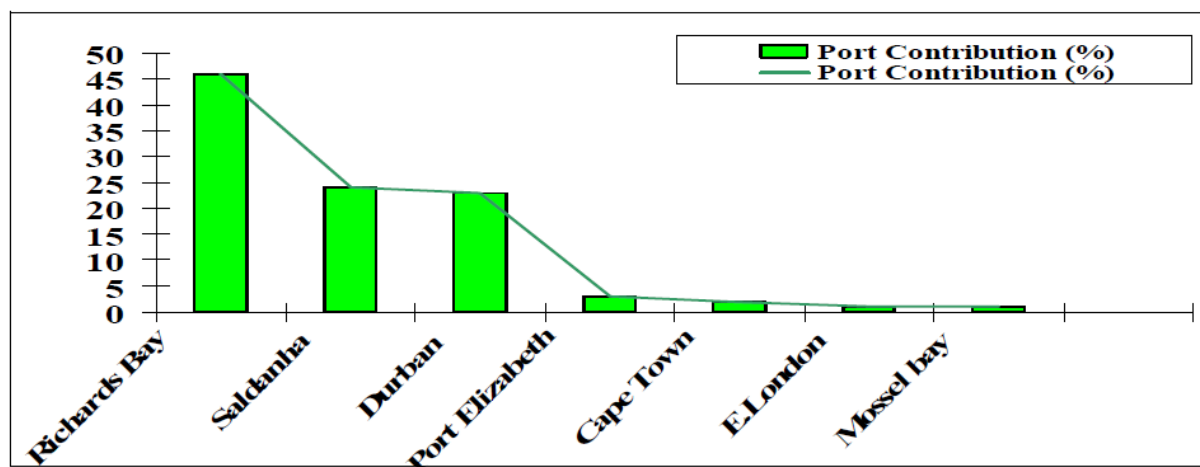
Zdroj: Zaloumis 2005: 61

Obrázek č. 15: Strategická poloha Platinum SDI vzhledem k iniciativě Pobřeží – Pobřeží



Zdroj: Kleynhans – Naudé – Van der Merwe 2003: 625

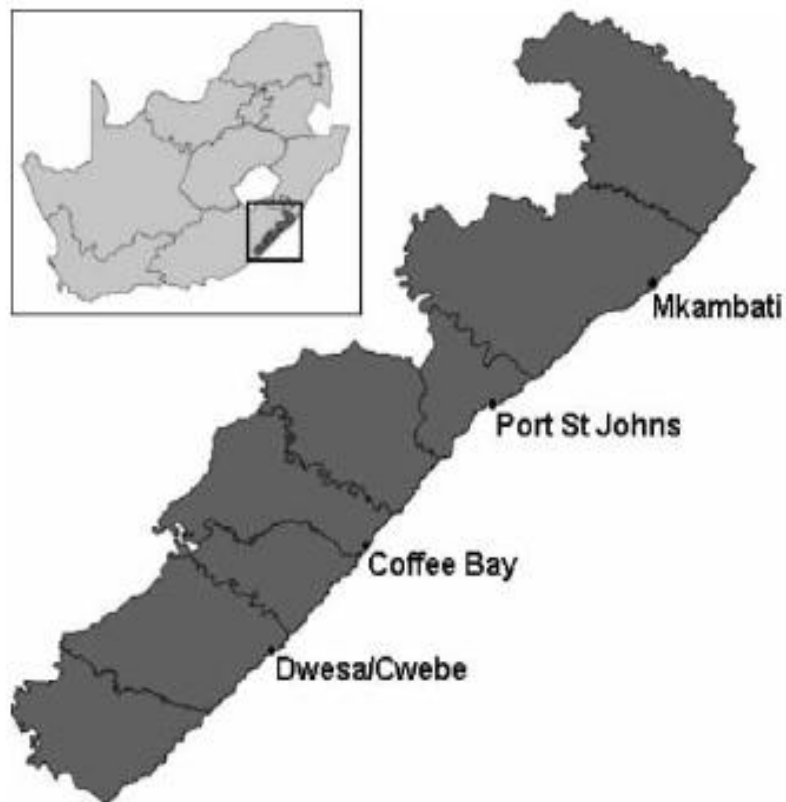
Obrázek č. 16: Podíl využití přístavů v JAR



Zdroj: Tang 2008

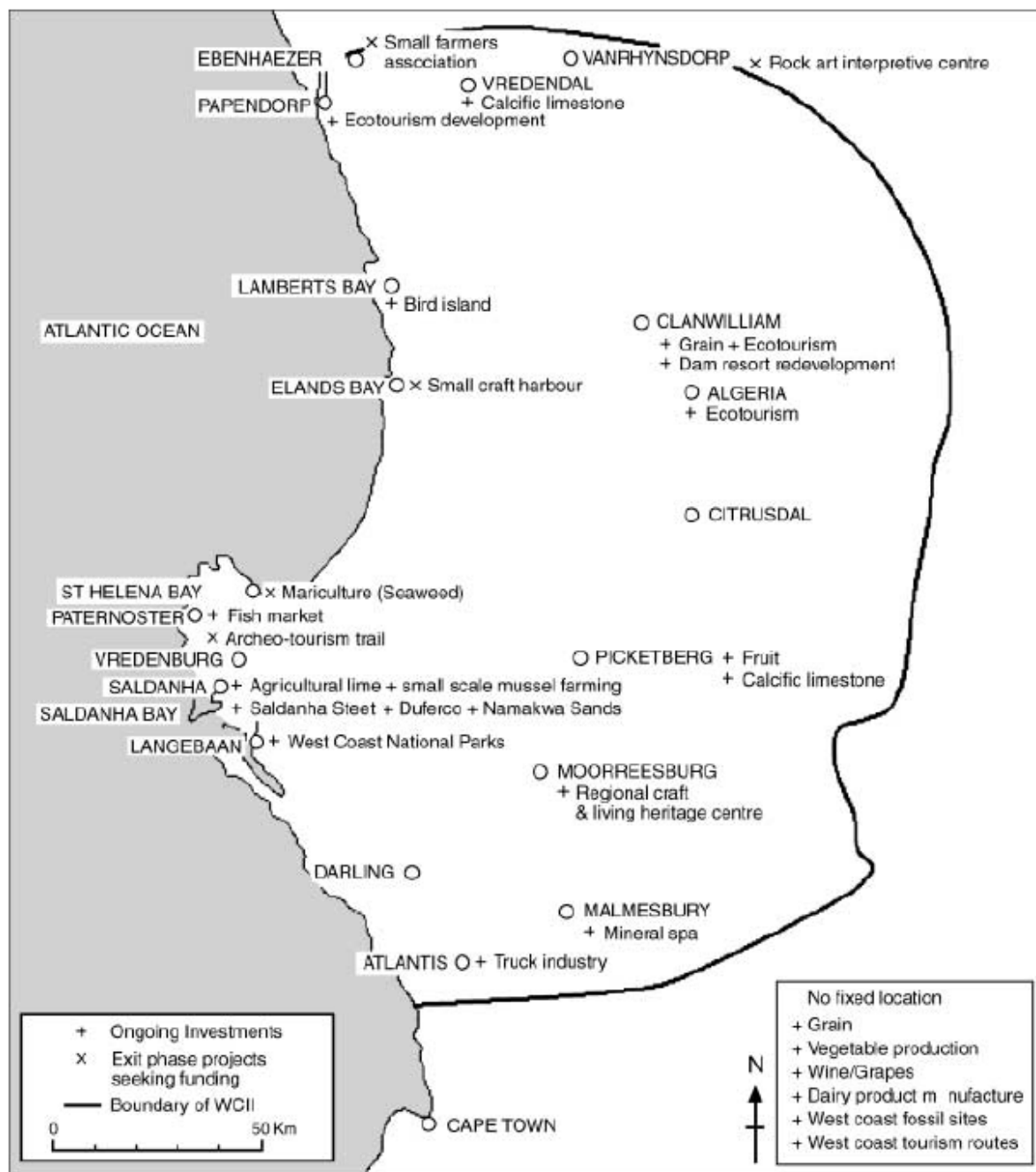
Pozn. stav v roce 2008

Obrázek č. 17 Poloha SDI Divokého pobřeží a jeho anchor projektů



Zdroj: Mitchell – Andresson – Ngxowa – Merhi 2008: 122

Obrázek č. 18: Investiční iniciativa Západního pobřeží



Zdroj: Bek – Binns – Nel 2005: 4

Pozn.: na mapě je zachyceno 20 klíčových lokalit, které byly vytipovány jako vhodné investiční příležitosti

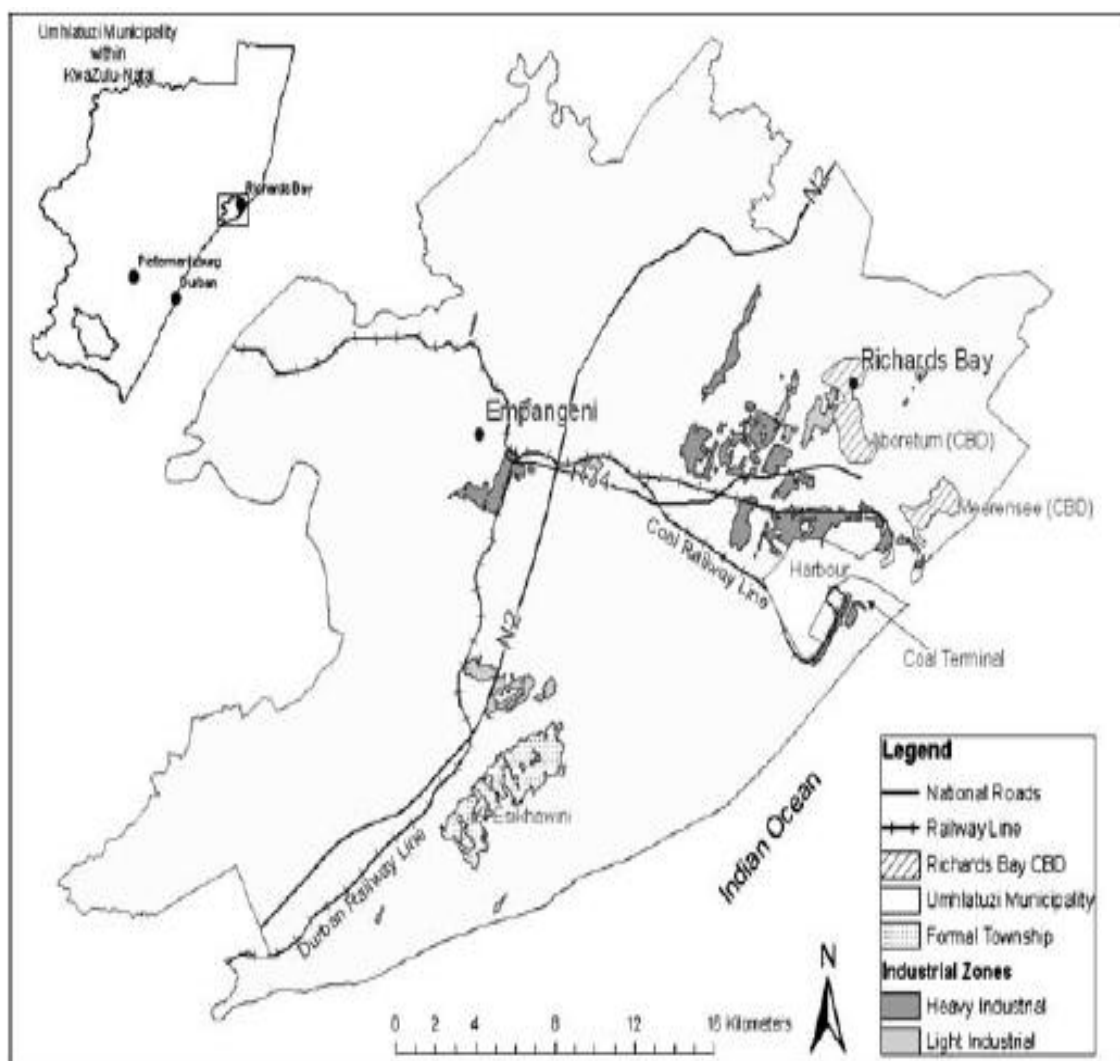
Obrázek č. 19: Rozvojové průmyslové zóny v JAR



Zdroj: Tang 2008

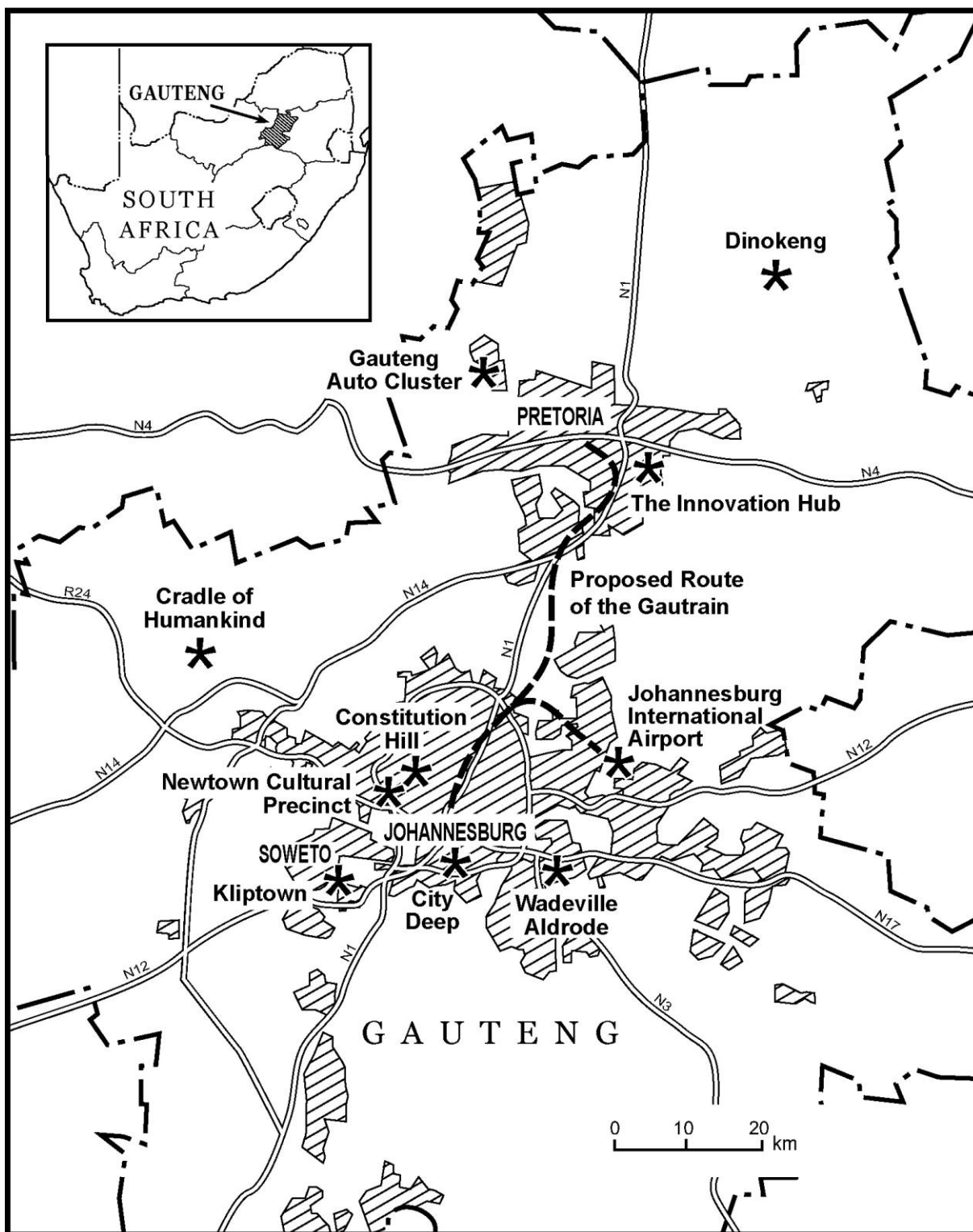
Pozn.: stav ke konci roku 2011 bez Saldanha IDZ

Obrázek č. 20: Oblast Richards Bay a jeho okolí



Zdroj: Nel – Hill – Goodenough 2007: 32

Obrázek č. 21: Umístění megaprojektů dle strategie Blue IQ v rámci SEZ Gauteng



Zdroj: Rogerson 2004a: 81

Tabulka č. 1: Srovnání ústředních charakteristik nového a starého regionalismu

	<i>Starý regionalismus</i>	<i>Nový regionalismus</i>
<i>Ústřední aktér</i>	Převážně stát a mezinárodní vládní organizace	Stát, trhy, občanská společnost, vnější aktéři ¹⁴⁹
<i>Oblast spolupráce</i>	Spolupráce v jasně vymezených sektorech, především pak v oblasti obchodu a bezpečnosti	Komplexní spolupráce zahrnující řadu sektorů
<i>Charakter spolupráce</i>	Uzavřená s výrazně protekcionistickými tendencemi	Otevřená s výrazným napojením na globalizaci (a liberalizaci – pozn. autorky)

Zdroj: Söderbaum 2007: 187

Poznámka: s převzetím této tabulky se setkáváme i v českém prostředí (Kratochvíl – Waisová 2009: 59), nicméně autorka textu pracovala s původním zdrojem, který opatřila vlastním překladem

¹⁴⁹ Je třeba zdůraznit, že NRA netvrdí, že stát není významným aktérem, nýbrž poukazuje na fakt, že vedle něj vyrůstají další aktéři, kteří mohou být v souvislosti s rozvojem a regionalismem také významní. Na stranu druhou lze souhlasit s kritikou, kteří podotýkají, že NRA se nedostatečně věnuje proměně postavení státu a jeho nové roli v době třetí vlny globalizace a regionalismu (MacLeod 2001: 813; více ke kritice NRA viz Harrison 2006 a Lovering 1998).

Tabulka č. 2: Africká regionální uskupení a jejich vztah k Abudžské smlouvě

Zkratka	ANO/NE ¹⁵⁰	
CEMAC		X
CEN-SAD	X	
CEPLG		X
COMESA	X	
EAC	X	
ECCAS	X	
ECOWAS	X	
IGAD	X	
IOC		X
MRU		X
SACU		X
SADC	X	
UEMOA		X
AMU	X	

Zdroj: autorka

¹⁵⁰ ANO/NE znamená, zda Abudžská smlouva s existencí daného uskupení ve svých plánech počítá či nikoliv.

Tabulka č. 3: Přehled potenciálních rozvojových koridorů a prostorových rozvojových iniciativ prioritně podporovaných NEPAD pro období 2010-2015

Region	Název projektu
severní Afrika	SDI pobřeží Magrebu SDI Rudého moře a Nilu
západní Afrika	SDI Niger (oblast ohraničená přístavy Dakar a Port Harcourt) SDI Sekondi/Takoradi-Ouagadougou SDI Conakry-Buchanan SDI pobřeží Guinejského zálivu
střední Afrika	SDI Douala-N'djamena SDI Libreville-Lomie SDI provincie Bas-Congo
východní Afrika	SDI Džibuti SDI SDI Mombasa
jižní Afrika	SDI Madagaskar

Zdroj: AAP 2009: 33-34

Tabulka č. 4: Největší obchodní partneři Mosambiku v roce 1996

Mosambik	Export/celkový podíl v %	Import/celkový podíl v %	Export do zemí SADC/celkový podíl v %	Import do zemí SADC/celkový podíl v %
	Španělsko/2 1,1	JAR/33,2	JAR/73,4	JAR/83,3
	JAR/19,4	Portugalsko/ 6,3		

Zdroj: Driver – De Barros 2000: 26

Tabulka č. 5: Intenzita obchodu procházejícího mosambickými přístavy

Rok	Národní obchod/v milionech tun	Mezinárodní obchod/v milionech tun
1975	1,0	13,8
1980	1,0	10,8
1985	0,5	4,0
1990	1,1	4,2

Zdroj: Driver – De Barros 2000: 27

Tabulka č. 6: Srovnání výskytu malárie v regionu Lubombo v letech 1999 a 2006

Oblast	Výskyt nemoci v roce 1999/2006 ¹⁵¹
Jihoafrická část Lubombo	250/1000 ku 20/1000
Svazijská část Lubombo	250/1000 ku 20/1000
Mosambická část Lubombo	625/1000 ku 200/1000

Zdroj: Lubombo 2012

Tabulka č. 7: Srovnání aktivit v Coega IDZ a East London IDZ

Počet investorů	2005	2006	2007
East London	4	11	14
Coega	Nedostupná data	9	12
Výše investic	2005	2006	2007
East London	300 mil. randů	775 mil. randů	920 mil. randů
Coega	Nedostupná data	24 mld. randů	30 mld. randů
Počet nových přímých pracovních pozic	2005	2006	2007
East London	540	1180	1313
Coega	Nedostupná data	2227	2622

Zdroj: Tang 2008

¹⁵¹ Jedná se o počet nových případů na tisíc obyvatel za jeden kalendářní rok.

Tabulka č. 8: Srovnání počtu realizovaných projektů u vybraných prostorových iniciativ v roce 2001

Projekt	Počet potenciálních projektů	Počet realizovaných projektů	Procentní vyjádření realizovaných projektů
SDI Rybí řeky	196	25	13
Lubombo SDI	160	0	0
Maputo DC	165	16	10
Investiční iniciativa Západního pobřeží	106	20	19
SDI Divokého pobřeží	10	1	10

Zdroj: Bek – Binns – Nel 2005

