

Africký mikroregionalismus Rozvojové koridory a prostorové iniciativy v jižní Africe

LINDA PIKNEROVÁ

African Micro-Regionalism: Development Corridors and Spatial Development Initiatives in Southern Africa

Abstract: This paper is focused on the sub-regional level of integration in the region of Southern Africa. It aims to sketch the formation and operation of the most important development corridors (DC), spatial development initiatives (SDI) and industrial development zones (IDZ). From a theoretical point of view, this article is based on the concept of the new regionalism approach (NRA), especially with its emphasis on non-state actors (such as civic society, private enterprises, and financial corporations) in the process of integration. The hypothesis of the text is the following: sub-regional integration is currently the most dynamically developing form of integration. Judging by the way it exists and works, it has the best potential to contribute to African economic development. The paper summarizes the most important cases of sub-regional intergration projects, describes their specificities and main characteristics, and points out some weak and strong features of this kind of integration.

Key words: Africa, integration, regionalisation, development corridors, spatial development initiatives, Southern Africa, new regionalism approach, sub-regional integration.

Problematika mimoevropských integračních procesů se zejména po konci studené války začala těšit značné pozornosti. Tento fakt je nejčastěji spojován s proměnou mezinárodního systému a rozvojem světového regionalismu na počátku devadesátých let, jehož symptomatickým rysem se stalo přibývání *regionálních obchodních dohod (regional trade agreements – RTA)*. K regionům, v nichž se výrazně zvýšil počet projektů vykazujících jistý integrační potenciál, patří také jižní Afrika, která se zejména díky hegemonickému postavení Jihoafrické republiky těší velkému počtu především subregionálních integračních projektů. Mezi ně řadíme především *rozvojové koridory (development corridors – DC)* a *prostorové iniciativy (spatial development initiatives – SDI)*, které jsou chápány jako funkcionální typ integrace vymezený nikoliv geograficky, nýbrž tematicky. Uvedené příklady tak můžeme chápat jako další integrační úroveň doplňující tradiční panregionální a regionální stupně (regionální integrační procesy – RIP).

Cílem předkládaného textu je představit tento nejnižší stupeň integrace v prostředí jižní Afriky, respektive Jihoafrické republiky, jenž má v porovnání s ostatními úrovněmi výrazně funkcionální rozměr, avšak není spojen s tak rigidními pravidly fungování, které jsou vlastní RIP. Zatímco v případě RIP platí, že hlavním aktérem iniciujícím integraci je stát, v souvislosti s funkcionálními projekty je důraz kladen i na jiné typy aktérů, kteří jsou

mnohdy schopni integrační potenciál nastartovat efektivněji, nežli je tomu v případě centrální vlády. Současně však platí, že stát není *a priori* marginalizován a uměle z integračních projektů vytěšňován. Jeho hlavní role však spočívá v jakémsi „kooperativním vůdcovství“, během nějž stát vytváří příznivé podmínky pro aktivity nestátních subjektů. Ty poté rozvíjejí svou činnost v prostředí, které je státem podporované, a to jak prostřednictvím například přímých finančních stimulů či daňových pobídek, tak vytvářením příznivého investičního klimatu, k němuž patří například stabilní legislativní rámec.

Hlavní těžiště práce pak leží v zachycení nejvýznamnějších DC a SDI v prostoru jižní Afriky, kde se tyto typy projektů vyskytují v největší míře. Text nabízí přehled klíčových projektů, které jsou v tomto regionu realizovány a které se těší poměrně vysoké míře finanční rentability, politické podpory a které v porovnání s panregionálními a regionálními organizacemi vykazují nejvyšší stupeň efektivity.

První část předkládané stati nabízí teoretická východiska, která představuje široce definovaný koncept *nového regionalismu* (*new regionalism approach – NRA*), přičemž pro jeho konceptualizaci byli využiti především skandinávští badatelé jako Bjørn Hettne a Frederik Söderbaum. Na jeho pozadí jsou ve druhé části textu představeny vybrané *prostorové iniciativy, rozvojové koridory a rozvojové průmyslové zóny* (*industrial development zones – IDZ*), které autorka textu považuje za ukázkové příklady sledovaného fenoménu a přes nutnou selektivnost příkladů a záměrné opomenutí řady dalších projektů vznikajících postupně nejen v jižní, ale i střední Africe (například koridor Beira spojující mosambický přístav Beira s vnitrozemským Zimbabwe a pokračující dále na sever) mají proto vzhledem ke stanovenému cíli adekvátní vypovídací hodnotu. Hlavní pozornost bude věnována *rozvojovému koridoru Maputo* spojujícímu jednu z vnitrozemských jihoafrických provincií s mosambickým přístavem Maputo, dále pak *prostorovým iniciativám Phalaborwa, Rybí řeky, Divokého pobřeží, Lubombo, Platinum* a na závěr několika rozvojovým průmyslovým zónám, respektive *speciálním ekonomickým zónám* (*special economic zones – SEZ*), jakými jsou investiční iniciativa *Západního pobřeží, průmyslové zóny Saldanha, Coega, East London, Durban a Gauteng*.

VYMEZENÍ TÉMATU A JEHO TEORETICKÉ ZAKOTVENÍ

Obecné teorie integrace a jejich využitelnost pro subregionální integraci

Otázky spojené s integrací, jejím teoretickým zakotvením a praktickým fungováním patří od konce druhé světové války díky evropskému integračnímu projektu (EIP) k hojně diskutovaným tématům. Bez ohledu na kritiky EIP evropská integrace skutečně inspirovala řadu mimoevropských oblastí (především Afriku a Latinskou Ameriku) k nastartování podobného procesu, který byl v Evropě zahájen před více než šedesáti lety a reagoval na specifickou situaci, v níž se kontinent v důsledku války nacházel. Pokusy o teoretické a metodologické uchopení EIP zpravidla reagovaly na již probíhající děje, a nejvlivnější koncepty tak získaly status univerzálně použitelných teorií, přestože jejich platnost byla prověřena výhradně v Evropě. Nelze se proto divit, že přenos těchto konceptů a modelů mimo Evropu skončil neúspěchem. Z tohoto důvodu ne všechny koncepty můžeme označit jako obecné teorie integrace, jejichž užitečnost by nebyla limitována evropským integračním procesem.

Zatímco „většina klasických teorií evropské integrace tedy tento proces považuje za pouhý příklad regionální integrace“ (Kratochvíl 2008: 27), postupem času se v souvislosti s prohlubováním EIP rozšiřuje názor, že evropská integrace není jedním z příkladů regionální integrace, nýbrž je entitou *sui generis*. Z tohoto důvodu je proto nutné rozlišovat mezi *obecnými teoriemi integrace a teoriemi evropské integrace*, které jsou nepřenositelné do mimoevropského prostředí (Kratochvíl 2008: 26–27; Kratochvíl – Waisová 2009: 35–44). Autorka tohoto článku se domnívá, že ani obecné teorie integrace v podání

například Johana Galtunga (1968) či Josepha Nye (1968), ani (obecná) teorie regionální integrace představená například Ernstem Haasem (1961; srovnej Haas 1976; v české literatuře se diskusi o významu uvedených teorií věnují například Kratochvíl – Waisová 2009: 35–56) neposkytují dostatečný nástroj k zachycení současných integračních trendů odehrávajících se na subregionální úrovni.

Galtungův přínos tkví především ve snaze rozvinout obecnou teorii integrace, která by v sobě explicitně nezahrnovala konkrétní integrační cíle a jež by jasně rozlišovala mezi *definicí integrace (definition of integration)*, *podmínkami integrace (condition of integration)* a *důsledky plynoucími z integrace (consequence resulting from integration)* (Galtung 1968: 375). Galtung nahlíží na integraci jako na *proces*, v jehož důsledku vzniká působením integračních tlaků nový aktér, který v sobě integruje aktéry původní (Tamtéž: 376). Takto obecnou teorii Galtung následně zpřesňuje (Tamtéž: 380) a rozlišuje tři základní typy integrace – *geografickou, funkcionální a sociální*, které mohou vyprodukovat další podtypy integračního chování. Takřka paralelně s Galtungem představil své pojetí integrace Joseph Nye (1968: 860–865), který vyšel z rozlišení mezi integrací *politickou, ekonomickou a sociální*, jež dále opět rozdělil na jednotlivé specifické podtypy. Nyeův přínos tkví vedle specifikace jednotlivých typů integračních aktivit také v rozlišení mezi integrací a kooperací a z toho plynoucím zpřesnění možného integračního chování. Poslední zmíněný autor, Ernst Haas, vstoupil na pole integračních teorií s konceptem neofunkcionalismu, který (alespoň ve svých počátcích) usiloval o to, stát se (podobně jako funkcionalismus a teorie komunikace) obecnou teorií regionální integrace. Skutečnost, že později se z neofunkcionalismu stalo v podstatě synonymum evropské integrace (Rosamond 2005: 1–2) a sám Haas jej podrobil ostré kritice (srovnej Haas 1976), nesnižuje kvalitu jeho původního konceptu, kterým vnesl novou dynamiku do diskusí o regionálních integračních projektech (srovnej Rosamond 2005). Přestože význam všech uvedených teorií má pro studium (regionální) integrace nezpochybnitelný význam, jsou jejich explanační možnosti ve vztahu k subregionální integraci pouze omezené. To je dáno jak přílišnou obecností (Galtung), tak ztotožněním jednoho z konceptů fakticky s jedním konkrétním případem, což do určité míry snížilo možnost jeho přenosu do mimoevropského prostředí.

S ohledem na výše uvedené poznatky a zamýšlený cíl této konzultace (zachycení subregionálních integračních projektů v jihoafrickém regionu) vychází proto předkládaný text z teorie nového regionalismu (viz níže). Ta poskytuje poměrně flexibilní nástroj, jak soudobé integrační pokusy teoreticky zkoumat a ve srovnání s výše uvedenými není ani příliš obecná, ani výhradně spjata s jedním regionem.

Přestože výpovědní hodnota EIP je omezená, můžeme výrazný vliv evropské integrace pozorovat v souvislosti s Afrikou. Kromě zahájení dekolonizace (šedesátá a sedmdesátá léta 20. století), která dala během krátké doby vzniknout řadě regionálních integračních projektů,¹ byly pro nastartování integrace klíčové změny uvnitř Evropského společenství od poloviny osmdesátých let 20. století, jejichž existence se dává do souvislosti s nástupem takzvaného nového regionalismu (Rosamond 2008: 84–88).

Celosvětový nástup nového regionalismu (srovnej níže) spolu s faktem, že klíčovým obchodním partnerem Afriky zůstává i v současné době právě Evropa, respektive Evropská unie, vedly ke zvýšené snaze kopírovat evropský integrační model a přenést jej do prostoru afrického kontinentu. Integrační projekty byly chápány jako možný nástroj, jak v africkém prostředí nastartovat ekonomický rozvoj a efektivně využít nesmírný potenciál, který kontinent navzdory politické nestabilitě nabízí. Pokusy o propojení ekonomické a politické dimenze integrace směřující v konečném důsledku k regionálnímu rozvoji tak vedly ke vzniku velkého množství integračních uskupení, a to od několika panafrických projektů přes více než desítku RIP² až po velké množství subregionálních integračních uskupení a regionálních obchodních dohod. Symptomatickým rysem takřka všech projektů se stalo překrývání participujících členů a dílčích aktivit, což ve svém důsledku

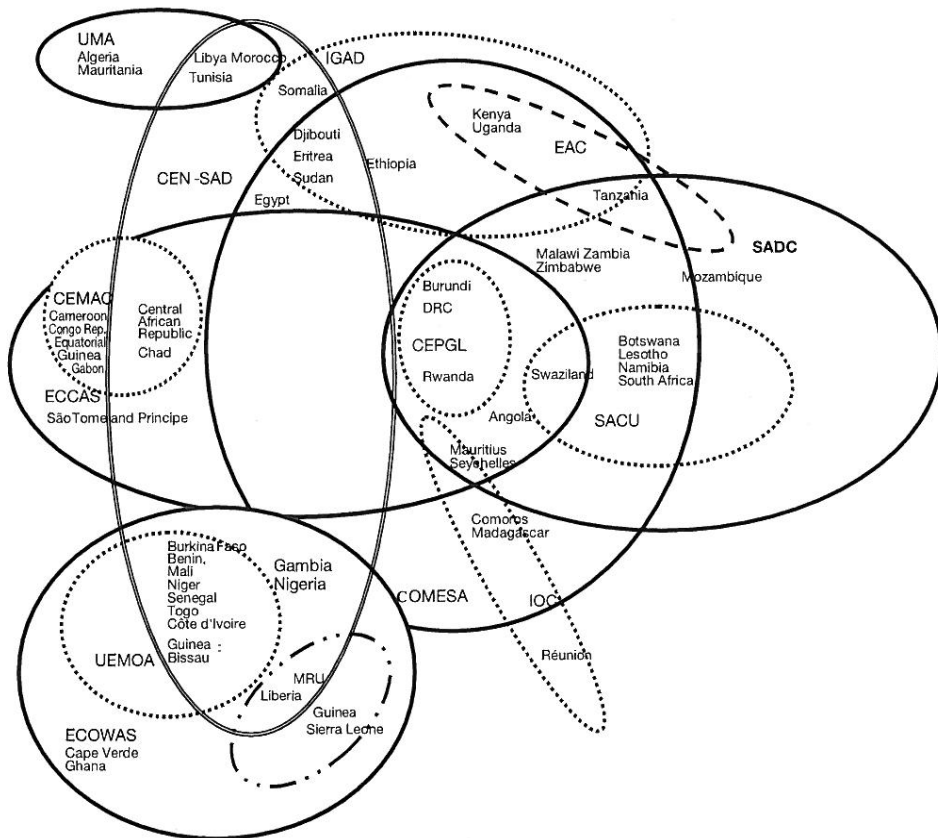
ekonomickou a/nebo politickou integraci problematizovalo a zpomalovalo. Konkurence mezi integračními uskupeními sdílejícími často podobný cíl, avšak současně odmítajícími mezi sebou spolupracovat a vytyčeného cíle dosáhnout společnými kroky, pak dala vzniknout metafoře, která soudobou mimoevropskou (africkou) označuje jako *špagetovou mísu* (*spaghetti bowl*) (viz obrázek č. 1; srovnej Luximon 2003; Majluf 2004). Autor uvedeního přirovnání, americký ekonom indického původu Jagdish Bhagwati, jej poprvé použil v polovině devadesátých let v souvislosti s nárůstem regionálních dohod zřizujících zóny volného obchodu, které svým počtem odporovaly logice ekonomické efektivity a v konečném důsledku působily kontraproduktivně (Bhagwati – Krueger 1995; Bhagwati 2005; srovnej Kotera 2006; Woolcock 2008). V první polovině devadesátých let nebylo vytváření obchodních dohod nijak regulováno a bylo chápáno jako nedílná součást světového (obchodního) multilateralismu a nového regionalismu a jako takové bylo vnímáno veskrze jako prospěšné a pro liberalizaci světového obchodu nezbytné. Bhagwati však upozornil na fakt, že spontánní zřizování dalších a dalších dohod působí ve svém důsledku negativně, neboť členové těchto uskupení tříští své (často omezené) zdroje a zbytečně vytvářejí konkurenční prostředí tam, kde ho není třeba. Současně se však ukázalo, že zakládání RTA je zcela nezbytný krok k nárůstu ekonomického multilateralismu, který má schopnost nastartovat ekonomický růst a který byl během studené války často uměle potlačován, neboť ekonomické jednání bylo více než čím jiným určováno politickou realitou bipolárního soupeření.

Africký kontinent dle některých odborníků trpí *efektem špagetové mísy* zdaleka nejvíce, neboť právě zde dosáhlo nekoordinované a neregulované zakládání integračních uskupení svého vrcholu (srovnej Senghor et al. 2009 nebo Broadman 2007: 18–19).³ Současně platí, že neefektivita a *překrývání členství* (*overlapping membership*) je vlastní všem třem úrovním integrace – panregionální, regionální i subregionální –, přičemž největšímu tlaku, aby se fungování zefektivnilo, čelí *střední – regionální úroveň*. Ve snaze o její zefektivnění proběhly dva velké pokusy o přeskupení v rámci již existujících RIP. První vlnu racionalizace datujeme od první poloviny osmdesátých let do první poloviny devadesátých let, kdy byla hlavní pozornost upřena na oblast západní (a částečně střední) Afriky. Pokus proměnit nejvýznamnější západoafrické uskupení ECOWAS (*Economic Community of West African States – Hospodářské společenství států západní Afriky*) v jediný západoafrický projekt však skončil neúspěšně a snahy o racionalizaci integračních uskupení byly po této zkušenosti odloženy. Druhou etapu pokusů racionalizovat africkou integraci můžeme datovat do období 1995–2002, kdy UNECA (*United Nations Economic Commission for Africa – Ekonomická komise OSN pro Afriku*) přijala na základě předcházející zkušenosti novou, pružnější strategii založenou na sjednocování obchodních pravidel a odstraňování celních bariér coby klíčovém předpokladu pro další integraci (UNECAa 2006).

Cílem bylo postupným propojováním národních trhů dosáhnout celoafrické ekonomické integrace a zajistit tolik vytoužený ekonomický růst. Současně se však ukázalo, že tento postup naráží na celé spektrum překážek: od neochoty států zrušit některá nefunkční uskupení doprovázená jejich neschopností aktivně participovat na jejich činnosti (například neschopnost platit členské poplatky, zajistit dostatečné množství úředníků schopných účastnit se jednání v orgánech institucí apod.) až po historické antagonismy bránící věcnému jednání či technická omezení například v podobě chybějící infrastruktury mezi klíčovými centry. Postupné rušení RIP narazilo na odpor ze strany jednotlivých států, které se prostřednictvím regionálních uskupení často snaží demonstrovat vlastní moc a otevřeně ignorují závazky Abudžské smlouvy směřující k omezení počtu RIP (viz níže; srovnej Lukáš 2006: 76–78). Ukázkovým příkladem takového „ignorace“ může být založení Společenství sahelsko-saharských států (CEN-SAD) v roce 1998 (Africká unie 2011), tedy několik let po přijetí smlouvy z Abudji, která měla aktivity RIP výrazně racionalizovat. Nemalý význam v případě integrace na africkém kontinentu hraje také fakt, že velké

množství zdejších států je označováno za *slabé (weak)* či *rozpadlé (failed/collapsed)*, a nejsou tudíž schopné některé své funkce plnit. Jen obtížně lze dosáhnout zefektivnění činnosti regionální organizace, jejíž členové se sami potýkají s řadou vlastních problémů, či naopak chápou organizaci jako možný nástroj, jak posílit vlastní mocenské postavení. Navzdory uvedeným překážkám však myšlenka propojit národní trhy, a dosáhnout tak větší ekonomické prosperity nebyla zapomenuta a její principy byly postoupeny o jednu integrační úroveň níže směrem k takzvané funkcionální či subregionální integraci. Na rozdíl od střední úrovně integrace, pro niž představuje existence slabých a rozpadlých států výraznou překážku jejího úspěšného fungování, však není subregionální úroveň úzce závislá na centrálních vládách a její principy lze částečně uplatnit i v zemích trpících rozpadem vnitřních struktur. To je jeden z hlavních důvodů, proč jsou do subregionální integrace vkládány velké naděje, pokud jde o její využití coby nástroje, jak dosáhnout ekonomické prosperity i v podmínkách ne zcela fungujících státních struktur.

Obrázek č. 1
Model špagetové mísy



Zdroj: UNECA 2006b: 51.

Vedle regionální úrovně integrace rozlišujeme další dvě roviny, a sice *panregionální* reprezentovanou *Africkou unií (African Union – AU)*, *Africkým ekonomickým společenstvím (African Economic Community – AEC)* či *Novým partnerstvím pro rozvoj Afriky (New Partnership for Africa's Development – NEPAD)*, a již zmíněnou rovinou *subregionální*

ztělesněnou takzvanými *rozvojovými koridory a prostorovými rozvojovými iniciativami*. Pan-regionální projekty prošly pomyslným vzkříšením v souvislosti s již zmíněnou Abudjskou smlouvou počátkem devadesátých let a rovněž v souvislosti s transformací Organizace africké jednoty (OAJ) na Africkou unii v letech 2000–2002.⁴ V návaznosti na Smlouvu z Abudji došlo k přijetí plánu na ustanovení AEC, v rámci nějž by měl být zřízen společný trh. Na tento záměr pak navázal pokus o eliminaci některých regionálních organizací (viz výše), přičemž v současné době počítá AU ve svých plánech pouze s osmi RIP.⁵ Ostatní RIP, které i nadále vykazují určitý stupeň činnosti, nejsou do plánů zahrnuty a postupně se očekává jejich zánik, což je však vzhledem k neochotě afrických států respektovat zásady Abudjské smlouvy jen obtížně splnitelný závazek.

Třetí stupeň integrace představují projekty, jejichž těžiště spočívá na subregionální úrovni. Cílem těchto uskupení není primárně navázat spolupráci mezi státy (respektive jejich centrálními administrativami), nýbrž postupnými kroky dospět k integraci konkrétních, předem vytipovaných oblastí a v případě úspěchu a všeobecné spokojenosti postupně rozšiřovat počet takto integrovaných sektorů. Přestože zájem o teoretické uchopení subregionální integrace souvisí až s nástupem nového regionalismu a praktickým příkladem je věnována pozornost především v kontextu budování postapartheidní Jihoafrické republiky, sahá existence DC a SDI až do šedesátých let minulého století, kdy začaly v Africe vznikat projekty v oblasti vodních zdrojů (Waisová 2009: 332), následované iniciativami v podobě rozvojových koridorů.⁶

Nový regionalismus a jeho využitelnost pro subregionální integraci

Teoretické zakotvení textu poskytuje široce definovaný *nový regionalismus*, který se jako koncept objevuje na přelomu osmdesátých a devadesátých let 20. století a jeho základní premisy formulují zejména badatelé jako například Bjørn Hettne, Frederik Söderbaum, András Inotai, Timothy Shaw či Morten Bøås.⁷ Pod vlivem změn z přelomu osmdesátých a devadesátých let dostal světový regionalismus nový impuls, který ve svém důsledku vedl k vytváření nových regionálních uskupení,⁸ avšak na kvalitativně zcela jiné úrovni, než tomu bylo v případě RIP z padesátých až sedmdesátých či osmdesátých let. Nový regionalismus je ve srovnání se starým regionalismem pružnější a dynamičtější, a v souvislosti s teoretickým uchopením subregionálních integračních projektů je proto užitečnější.

Klíčové rozdíly mezi starým a novým regionalismem můžeme shrnout následujícím způsobem: 1. zatímco starý regionalismus vznikl a fungoval v době bipolárního rozdělení světa, nový regionalismus se objevuje na jeho sklonku a bezprostředně souvisí s rozvojem světového multilateralismu; 2. integrační projekty starého regionalismu vznikaly „shora“ (*top-down*) z rozhodnutí států, naproti tomu nový regionalismus se vyznačuje vysokou mírou angažovanosti nestátních aktérů a jedná se o proces „zdola“ (*bottom-up*); 3. NRA je na rozdíl od svého předchůdce výrazně komplexnější co do svých cílů (nejen ekonomické, ale taktéž sociální, environmentální cíle integrace); 4. namísto protekcionismu a ochrany zájmu členů RIP upřednostňuje NRA otevřenost a rovný přístup; a 5. NRA zdůrazňuje význam nestátních aktérů a jejich zapojení do integrace (Hettne – Inotai 1994: 1–3; Hettne 1999: 7–8; Hettne – Söderbaum 2008: 70–71; Grant – Söderbaum 2003).

Naznačené rozdíly pak stoupenci NRA rozpracovávají a doplňují o další charakteristiky, které mají podtrhnout jedinečnost a specifčnost této *třetí vlny regionalismu* (srovnej Majluf 2004: 3), jejíž nástup se objevuje na sklonku devadesátých let a je vyústěním změn souvisejících s proměnou mezinárodního systému po konci studené války. Pozornosti se nově dostává těm aspektům, které v porovnání s první a druhou vlnou vnáší do teorie integrace dynamičnost a obohacují je o nové podněty. Vedle již zmíněných nestátních aktérů, mezi něž můžeme zařadit mezinárodní finanční instituce, místní (lokální) vlády a autority, soukromé firmy, aktéry občanské společnosti (Iheduru 2003: 49), je velký prostor

věnován *hloubce integrace* (hluboký/*deep* versus měkký/*soft* regionalismus, lišící se mírou dosaženého stupně integrace a institucionalizace) a *schopnosti vytvářet region*. V této souvislosti pak Hettne zavádí termín *regioness* (regionotvornost), kterým označuje schopnost vybraného celku vytvářet region, přičemž celkem rozlišuje pět stupňů regionotvornosti (Hettne – Inotai 1994: 7–8; Hettne – Söderbaum 2002: 33–47).⁹

Jak rozlišení mezi různou intenzitou integrace, tak jednotlivé stupně regionotvornosti přináší do teorií integrace nové prvky, které umožňují zkoumat i doposud opomíjené aspekty integrace. Za velmi podnětné lze považovat především oslabení významu teritoriality, která hrála v případě starého regionalismu zcela klíčovou úlohu. NRA je naopak schopen uvažovat o regionu i v případě, že jeho hranice *nejsou totožné* s hranicemi států (například do regionu zasahují pouze části státního území), a dokonce i v případě, kdy je region tvořen územími, které spolu bezprostředně nesousedí. Region je tak pro nový regionalismus *sociálním konstruktem*, jehož konkrétní vymezení závisí na vnějších podmínkách a může se měnit v čase (srovnej Hettne – Söderbaum 2002: 36–37). Nový regionalismus je také úzce spjat s proměnou ekonomického prostředí po konci studené války, doprovázenou ústupem ekonomického protekcionismu. Institucionálním vyjádřením proměny ekonomického řádu se v první polovině devadesátých let stala transformace Všeobecné dohody o clech a obchodu (GATT) na Světovou obchodní organizaci (WTO). Ekonomický liberalismus a navazování ekonomických vztahů napříč hranicemi regionů patří k významným prvkům nového regionalismu, potažmo subregionální integrace, která je založena na spolupráci jdoucí skrze hranice států (Woolcock 2008).

Z hlediska cíle předkládaného textu je třeba největší pozornost věnovat významu nestátních aktérů, kteří disponují prostředky k využití integračního potenciálu, a mohou tak nastartovat ekonomický růst (Iheduru 2003: 49). Významnou roli proto NRA přičítá projektům založeným na *public-private-partnership* (PPP), tedy spolupráci mezi soukromým (finančním) sektorem a vládami. Nezanedbatelný význam pro naplňování principů PPP má také občanská společnost, která může významně přispět k nastartování integrace (Iheduru 2003: 56). Z uvedeného vyplývá další důležitá charakteristika NRA, a sice schopnost uvažovat o integraci jak *formální*, tak nově i *neformální* (či *semiformální*), za jejíž spuštění jsou zodpovědní právě nestátní aktéři. Na rozdíl od starého regionalismu, který uvažoval pouze v intencích stát–stát a jakékoliv integrační pokusy byly determinovány schopností centrálních vlád rozvíjet integrační aktivity, postihuje nový regionalismus nestátní a polostátní aktivity odehrávající se na *meziúrovni* (*meso-level*) tedy o stupeň níže, než je hladina státu, nicméně podle pravidel a norem, které jsou vytvářeny státy (Shaw 2000).

Význam politické a zejména ekonomické integrace pro africký kontinent spočívá především v jeho spojení s problematikou rozvoje. Přesvědčení, že se bez hlubšího zapojení afrických států, jejich ekonomik a formující se občanské společnosti nezlepší marginální postavení Afriky v mezinárodním prostředí, je motorem integrace, která však navzdory zapojení vnějších aktérů (mezinárodní finanční instituce, soukromí investoři) zaostává za očekáváním. Důraz na ekonomické sjednocení afrického kontinentu coby nezbytného předpokladu pro nastartování jeho rozvoje je v současné době vlastní všem klíčovým aktérům podílejícím se na rozvojové politice Afriky, zejména se jedná o Světovou banku, Mezinárodní měnový fond či OSN, respektive UNECA (Světová banka 2008; MMF 2003; UNECA 2010).

Za hlavní příčiny, proč dosavadní pokusy integrovat alespoň část kontinentu v ekonomické či politické rovině neuspěly, lze označit omezenou domácí podporu ze strany řadových občanů, vysokou závislost na zahraniční finanční pomoci, konkurenční měnové systémy, vysoké transakční náklady a v neposlední řadě absenci silných vůdčích států, které by byly schopny jednotlivé projekty finančně, politicky a logisticky zaštitit (UNECA 2006a). V této souvislosti pak NRA poskytuje velmi užitečný nástroj, jak teoreticky (africkou) subregionální integraci uchopit a lépe jí porozumět. Velký přínos

NRA spočívá v propojení tří původně oddělených teoretických rámců, které v souvislosti s výzkumem současné africké integrace můžeme využít. Jedná se o teorie mezinárodních vztahů, respektive teorie mezinárodní politické ekonomie, rozvojové teorie a regionální integrační teorie, které se v novém regionalismu potkávají a společně tvoří komplexní a dynamický nástroj, jak zkoumat subregionální integraci (Hettne – Söderbaum 2009).

Zvláště přínosné je obohacení integračních teorií o rozvojový prvek, jež vyústilo ve vznik *rozvojového regionalismu (development regionalism)*, který se soustředí na vztahy mezi zainteresovanými aktéry (stát, soukromí investoři, občanská společnost) a jejich schopnost nastartovat ekonomický růst ve vybraném regionu, a tím v konečném důsledku zlepšit postavení celé země v rámci světové ekonomiky. Rozvojový regionalismus využívá vedle tradičních argumentů obhajujících regionální integraci (například regionální integrace znamená ekonomický profit pro všechny zúčastněné) také principy nové, které se dotýkají především otázek managementu zdrojů, sociální bezpečnosti, finanční a měnové stability či environmentalismu (Hettne – Söderbaum 2009; Cosbey – Tay – Lim – Walls 2004; Simon 2002).

Nový regionalismus, podobně jako všechny integrační teorie, byl podroben ostré kritice. Někteří autoři (Alex Warleigh-Lack, John Lovering, John Harrison) mu vyčítají vnitřní roztržičnost, slabý explanační potenciál a fakt, že rozdíly mezi starým a novým regionalismem byly uměle vytvořeny stoupenci NRA (Warleigh-Lack 2008: 43–48). Navzdory kritice se však autorka tohoto článku domnívá, že NRA představuje poměrně užitečný nástroj, jak uchopit mikroúrovňovou integraci, a to právě proto, že zohledňuje význam soukromého kapitálu, podíl lokálních aktérů na budování DC a SDI, principy PPP, uvažuje o integraci *bez ohledu na hranice státu* a nabízí komplexní propojení mezinárodní politiké ekonomie a integračních a rozvojových teorií.

Rozvojové koridory a prostorové iniciativy – představení konceptu

Mezi první příklady integračních projektů definovaných nikoliv geograficky, nýbrž tematicky či funkcionálně patří budování přenosových sítí, spolupráce v oblasti vodních děl a na to navazující infrastruktura (Waisová 2009: 332–333). Nejstarší projekty tohoto typu vznikaly již v průběhu šedesátých a sedmdesátých let, a to například v oblasti jezera Čad, kde byla ustanovena *Komise pánve jezera Čad (Lake Chad Basin Project, 1964)*, dále pak kolem povodí významných vodních toků, kde byly založeny *Organizace povodí řeky Niger (Niger Basin Authority, 1964)*, *Organizace povodí řeky Gambie (Organisation pour la mise en valeur du fleuve Gambie, 1975)*, *Organizace povodí řeky Senegal (Organisation pour la mise en valeur du fleuve Sénégal, 1972)* a *Organizace povodí řeky Kagera (Kagera Basin Organization, 1977)* (Rangeley – Thiam – Andersen – Lyle 1994: 7–10). Za geograficky nejrozsáhlejší a současně nejkompexnější projekt tohoto typu lze považovat *Iniciativu povodí Nilu* (Iniciativa povodí Nilu 2011),¹⁰ pro oblast jižní Afriky pak významný *Úřad pro řeku Zambezi (Zambezi River Authority, 1987)* a především *Stálou komisi pro povodí řeky Okavango (Permanent Okavango River Basin Commission, 1994)* (SADC Water Sector 2011).

Ke spolupráci v oblasti správy vodních toků donutily nově nezávislé státy vnější okolnosti, které se objevily v souvislosti s dekolonizací. Za nejdůležitější stimuly pro rozvoj spolupráce v této oblasti patřily náročné klimatické podmínky a nedostatečné zdroje pitné vody, jejichž dostupnost se ještě více zkomplikovala právě v souvislosti s dekolonizací. Klíčové vodní zdroje se často ocitly mimo území států, a ty tak byly nuceny spolupracovat se svými sousedy ve snaze dosáhnout alespoň částečného pokrytí svých potřeb. Za ukázkový příklad můžeme považovat spolupráci mezi Kamerunem, Čadem, Nigérií a Nigerem (od roku 1994 taktéž Středoafričskou republikou) v otázce využívání jezera Čad, které představuje pro severní část střední Afriky hlavní zdroj pitné vody. Z původně úzce

vymezené spolupráce týkající se výhradně regulace odtoku vody z Čadského jezera se postupně rozvinula multidimenzionální kooperace zahrnující vedle pěti států taktéž vnější aktéry (například UNDP či Světovou banku), kteří investují prostředky do programů záchrany místních ekosystémů či udržení života v oblastech, které se v důsledku úbytku vody nezadržitelně vylidnily (Iniciativa pánve jezera Čad 2011). Finance plynoucí do záchrany Čadského jezera tak přispívají nejen k udržení vodní plochy jako takové, ale mají pro daný region také význam ekonomický a rozvojový.

Vedle spolupráce v oblasti vodních zdrojů jsou pak jednoznačně nejvýznamnějším typem funkcionální kooperace *rozvojové koridory* a *prostorové rozvojové iniciativy*. *Rozvojový koridor* lze charakterizovat jako transportní či obchodní trasu, která spojuje místa s vysokým ekonomickým potenciálem. Oblast kolem koridoru, která je zajímavá pro (zahraniční) investory, označujeme jako *prostorovou rozvojovou iniciativu*. Vyznačuje se relativně malou rozlohou, vymezenou lokálním ekonomickým potenciálem, a nikoliv politickými hranicemi mezi státy (Anderson 2001: 73–74). Fakt, že hranice mezi státy nemusejí znamenat pro vybudování podobné lokality výrazný problém, je významný, neboť vytváří (staro)nový potenciál¹¹ pro spolupráci. Budování koridorů a iniciativ má smysl pouze v případě, že v dané oblasti existují předpoklady pro ekonomický růst, který má být prostřednictvím DC a SDI „pouze“ rozvinut. Ekonomický a rozvojový potenciál není vytvářen uměle prostřednictvím velkých plánů přijímaných centrálními vládami, nýbrž je pouze prostřednictvím vhodných projektů efektivně stimulován.

Aby zřízení DC a SDI bylo efektivní, je nutné před vlastním zahájením projektu ověřit jeho ekonomickou rentabilitu a zdrojovou kapacitu. Klíčovými podmínkami pro úspěšné vybudování DC a SDI jsou: *reálný (avšak doposud nerealizovaný) ekonomický potenciál oblasti*, v níž má DC či SDI být postaven, *aktivizace soukromého kapitálu* či alespoň využití principů PPP projektů, *co nejefektivnější vynaložení veřejných zdrojů*, a *to jak finančních, tak lidských*, a konečně *bohatství plynoucí z projektů musí být přerozděleno do celé společnosti* (Thomas 2009; Jourdan 1998: 717–718). Redistribuce výnosů z DC a SDI dovnitř společnosti a zejména mezi lokální komunity je nezbytnou podmínkou úspěchu. Důraz na využití soukromých prostředků je pilířem celé strategie, která přiznává centrálním vládám roli koordinátora, nikoliv však hlavního investora. Za hlavní strůjce ekonomického rozvoje jsou považovány *malé a střední podniky (small and middle enterprises – SME)*, které mají skrze státní podporu získat co možná nejvýhodnější přístup na místní trhy. Taktéž je možné se setkat s alternativním akronymem SMME, jež v sobě zahrnuje vedle malých a středních firem také mikropodnikovou úroveň.¹² Existence stabilních SME či SMME je chápána jako klíč k úspěchu DC a SDI a je zdůrazňována ve všech strategických dokumentech. K nejhlasitějším propagátorům konceptu patří Jihoafrická republika, zejména prostřednictvím svého Ministerstva obchodu a průmyslu (viz níže). Úspěch uvedeného konceptu předpokládá odstranění obchodních, investičních a komunikačních bariér a identifikaci nejslibnějších investičních příležitostí, které mají být následně podpořeny (Luiz 2003: 436). Zásadní pro udržitelnost celého přístupu je, aby veškeré aktivity směřovaly k lokálním aktérům a ve svém důsledku nastartovaly lokální ekonomický rozvoj. V této souvislosti pak hovoříme o takzvané *strategii LED (Local Economic Development Strategy)* (Světová banka 2011b), která je pilířem strategických plánů založených na subregionálním rozvoji.

Nejčastěji je budování DC a SDI komplikováno nedostatečnou komunikační sítí (chybějící cesty, železnice, přístavy), jejíž vybudování a následné udržování je nezbytné pro další rozvoj SDI. Budování dopravní infrastruktury musí být podporováno všemi, kterých se výstavba nové dopravní trasy může nějakým způsobem dotknout. Do plánování je nutno zahrnout nejen centrální vládu, ale eventuálně také jednotlivé provinciální vlády a lokální autority, které mají významný podíl na úspěšném prosazení konkrétních opatření. Velkým problémem komplikujícím výstavbu infrastruktury jsou vlastnická práva na půdu, její využívání a případné pozemkové reformy. K úspěšnému prosazení DC a SDI je

nutné, aby představa o jejich užitečnosti byla přijata za vlastní všemi, kterých se týká, a vznikl tak široký celospolečenský konsensus podporující projekt jako celek.

Po odstranění fyzických bariér je klíčové vytipování *strategických projektů* (*anchor project*). Do jejich výběru mluví vedle centrální vlády především finanční instituce (Africká rozvojová banka, Jihoafrická rozvojová banka, Rozvojová průmyslová korporace) či soukromé obchodní společnosti, které mají na investování ve vybrané lokalitě vlastní zájem (například důlní společnost Mintek) (Jourdan 1998: 718). Financování projektů z privátních zdrojů je pro úspěšné naplnění SDI stěžejní, přičemž podíl soukromého kapitálu několikanásobně převyšuje státem investovanou částku. Poměr mezi privátními a státními prostředky se pohybuje v případě Jihoafrické republiky kolem 9:1 neboli devět privátně investovaných randů ku jednomu státnímu randu (Rogerson 2001: 330). Výběr vhodných strategických projektů je v optimálním případě doprovázen mohutnou mediální kampaní, během níž je celá SDI iniciativa představena. Typickou součástí medializace je pořádání mezinárodních konferencí, které mají představit projekty a přilákat zahraniční investory.

PROSTOROVÉ INICIATIVY A ROZVOJOVÉ KORIDORY V OBLASTI JIŽNÍ AFRIKY A JIHOAFRICKÉ REPUBLIKY

Během uplynulých let se budování DC a SDI stalo hlavním nástrojem k dosažení afrického rozvoje. Ústřední roli sehrál široce akceptovaný konsensus, že afrického (nejen) ekonomického růstu a rozvoje není možné dosáhnout bez výrazného zapojení soukromých investorů a lokálních komunit. K plnému prosazení DC a SDI na celoafrické úrovni výrazně přispělo zasedání v roce 2008 v Tokiu, na němž představitelé rozvojových agentur přijali DC a SDI za vlastní, a napodobili tak své kolegy a kolegyně z Africké unie, NEPAD a řady regionálních ekonomických uskupení (například UNECA). Na půdě AU se přijetí konceptu DC a SDI stalo jádrem široké rozvojové strategie pojmenované *Akční plán* (*Plan of Action*, známý pod akronymem *RAIDS*), na úrovni NEPAD se plán prosadil již v roce 2006 coby součást strategie klíčových aktérů zainteresovaných do (jiho/africké) rozvojové a ekonomické problematiky. Těmito aktéry jsou důlní společnost *Mintek* a jihoafrické *ministerstvo obchodu a průmyslu* (*Department of Trade and Industry – DTI*), které své plány realizuje skrze vlastní regionální program věnovaný SDI (*Regional SDI Programme of the SA Department of Trade and Industry – RSDIP*) (Thomas 2009). Autoři *RAIDS* vedle jihoafrického regionu počítali s možností implementace DC a SDI taktéž pro regiony severní Afriky (pobřeží Maghrebu zahrnující Maroko, Alžírsko, Tunisko, Libyi a Egypt), oblast západní Afriky (všechny země Guinejského zálivu) a oblast střední a východní Afriky (jde zejména o DR Kongo a Republiku Kongo, Kamerun, Keňu, Ugandu, Rwandu, Burundi) (Jourdan – Punungwe 2007).

Z výše uvedených zmínek o zapojení společnosti *Mintek* a jihoafrického ministerstva obchodu a průmyslu je zřejmé, že DC a SDI zaujímají v JAR a potažmo celé jižní Africe výsadní postavení. Vysvětlení, proč se právě v oblasti jižní Afriky rozvinulo takové množství DC a SDI, je třeba hledat v předkoloniální a koloniální minulosti celého regionu. Dnešní JAR byla přirozeným centrem jižní Afriky po dlouhá staletí a výrazná většina přirozených komunikačních tras končila na jihoafrickém pobřeží, popřípadě na pobřeží Mosambiku.¹³ Budování DC a SDI tak do určité míry můžeme chápat jako obnovení dřívějších kontaktů, které byly regionu po dlouhou dobu vlastní a které se přerušily až v souvislosti s událostmi ve 20. století. Obnovit se tyto vazby mohly až počátkem devadesátých let díky pádu apartheidního jihoafrického režimu, což otevřelo nový prostor pro spolupráci mezi státy celého regionu. Ke stěžejním momentům patřilo předání nezávislosti Namibii, znovuoobnovení kontaktů s Mosambikem a transformace *Jihoafrické rozvojové koordinační konference* (*Southern African Development Coordination Conference – SADCC*) na *Jihoafrické rozvojové společenství* (*Southern African Development Community – SADC*), které je v současnosti považováno spolu s ECOWAS (*Economic*

Community of West African States – Hospodářské společenství států západní Afriky) za nejspěšnější regionální africkou organizaci (Simon 2002: 2; srovnej Lukáš 2006). SADC považuje budování DC a SDI za jednu ze svých priorit a jeden z neúčinnějších nástrojů, jak dosáhnout ekonomického rozvoje ve svém regionu (SADC 2008). Současně důležitou roli sehrává fakt, že i po pádu apartheidu si JAR udržela postavení ekonomického giganta regionu, a tím je schopna ovlivňovat chování svých sousedů. Akceptování některých návrhů je z jejich strany mnohdy projevem pragmatismu, neboť si uvědomují, že mohou jen obtížně čelit jihoafrickému ekonomickému tlaku (srovnej Dieter – Lamb – Melber 2001: 54–74). Prostřednictvím koncepce nazvané *Regionální strategický rozvojový plán (Regional Indicative Strategic Development Plan – RISDP)* 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.¹⁴

Samotná Jihoafrická republika spojila existenci DC a SDI s postapartheidní transformací země po roce 1994.¹⁵ První SDI byla představena již v roce 1995/1996 coby součást širokého makroekonomického plánu pojmenovaného *Růst, zaměstnanost a redistribuce (Growth, Employment and Redistribution – GEAR)* (Rogerson 2001: 249; Kepe 2001: 279). Hlavní snahou plánu představeného tehdejší jihoafrickým prezidentem Nelsonem Mandelou byla radikální proměna ekonomické situace v zemi, která byla od konce čtyřicátých let 20. století ovládána apartheidním režimem. Vysoká nezaměstnanost nebílého obyvatelstva, chybějící ekonomická centra v oblastech bývalých černošských domovin a rapidní pokles ekonomické výkonnosti země přivedly jihoafrickou vládu k podpoře projektů SDI, jejichž hlavním patronem se ve druhé polovině devadesátých let stalo vedle zmíněného DTI také *ministerstvo dopravy (Department of Transport)*.

V rámci DTI bylo zřízeno *Zvláštní projektové ředitelství (Special Projects Directorate – SPD)*, které dostalo prostorové iniciativy na starosti. Klíčovým orgánem koordinujícím SDI projekty se stal *Hlavní koordinující výbor SDI (Overall SDI Coordinating Committee – OSDICC)* sdružující projektové manažery, vládní úředníky a polostátní subjekty, kteří společně dohadují konkrétní strategie pro danou SDI a formulují principy implementace jednotlivých projektů. OSDICC pak spolupracuje s konkrétními ministerstvy, jichž se budování SDI nějakým způsobem dotýká a která mohou ovlivnit některé dílčí aspekty projektů (Jourdan 1998: 719; Rogerson 2001: 255–256). Vedle *ministerstva dopravy*, které spolu s DTI plánuje největší část aktivit vedoucích k vybudování DC a SDI, *ministerstva práce (South Africa Department of Labour)* a *ministerstva zahraničí (Department of International Relations and Cooperation)* se do projektů výrazněji zapojují také *ministerstvo turismu (Department of Tourism)* a *ministerstvo zemědělství (Department of Agriculture, Forestry and Fisheries)*.

Zejména poslední dva jmenované úřady hrají při rozhodování o realizaci SDI nezastupitelnou roli, neboť jednou z výrazných ekonomických příležitostí je právě rozvíjející se turistický průmysl a zemědělství. Z uvedeného je zřejmé, že DC a SDI nejsou pouze průmyslové povahy, nýbrž řada z nich má výrazně komplexní charakter. Vedle spíše průmyslových SDI (KwaZulu-Natal SDI, iniciativa Rybí řeky, iniciativa zátoky Richards) tak existují SDI zaměřené na rozvoj (agro)turistiky (Lubombo SDI, SDI Divokého pobřeží) či projekty smíšené povahy (například Maputo SDI) (Rogerson 2001: 256). Kromě DC a SDI se můžeme setkat s budováním rozvojových průmyslových zón (viz níže). V současnosti nabývají obliby SDI druhé generace označované jako *speciální ekonomické zóny*, které jsou zaměřeny na oblast informačních technologií a komunikací. Jediná doposud realizovaná SEZ leží v provincii Gauteng, která se navzdory své malé rozloze (Gauteng je nejmenší ze všech devíti jihoafrických provincií) vyznačuje nejvyšší mírou urbanizace z celé JAR, a je tudíž pro podobný typ projektu ideálním místem.

První DC a SDI byly budovány při pobřeží Indického oceánu, neboť zde náklady na přepravu finálních produktů do klíčových dopravních uzlů byly nejnižší vzhledem k existujícím

infrastrukturním základům daných historickými okolnostmi. Příkladem takto geograficky determinovaných DC a SDI může být *prostorová iniciativa oblasti Rybí řeky (Fish River SDI)* spojující přístavy Port Elisabeth a East London a na ni navazující *iniciativa Divokého pobřeží (Wild Coast SDI)* začínající v East London a končící v Port Edward na hranici provincie KwaZulu-Natal. Pobřeží Indického oceánu je co do hustoty DC a SDI projektů nevytíženější oblastí v celé JAR. V současné době ale můžeme zaznamenat rostoucí zájem o Západní pobřeží, které zpočátku stálo na okraji zájmu. Hlavním projektem v této lokalitě je *investiční iniciativa Západního pobřeží (West Coast Investment Initiative)* spojující severní okraj Kapského Města s městem Vredendal a procházející skrze zátoku Sal-danha, která je největším přírodním přístavem v celé JAR.

Úspěchy DC a SDI na úrovni jednotlivých jihoafrických provincií přiměly centrální vládu JAR k zamyšlení, zda by bylo možné principy DC a SDI přenést i mimo území vlastního státu a navázat skrze jejich budování užší spolupráci s okolními zeměmi. Velkou motivací pro tento krok byla rychle se měnící globální ekonomická situace a rostoucí snaha JAR definovat sebe samu jako regionální africkou mocnost. Budování přeshraničních DC a SDI, které můžeme považovat za příklad NRA, a fungující subregionální spolupráce byly kolem roku 2000 výrazně podpořeny snahou JAR integrovat region jižní Afriky jako celek a zvýšit v něm skrytý ekonomický potenciál (Rogerson 2001: 325; Liximon 2003; Bek – Binns – Nel nedatováno).

Ukázkovým příkladem je *Maputský rozvojový koridor (Maputo DC)*, spojující jihoafrickou provincií Mpumalanga s hlavním mosambickým městem Maputo. Paradoxně je tento přeshraniční projekt nejstarší regionální iniciativou svého druhu, a výrazně tak ovlivnil budování dalších přeshraničních DC a SDI. Z tohoto důvodu je mu níže v textu věnována větší pozornost, než je tomu u ostatních projektů. Dalšími příklady přeshraničních DC a SDI jsou *iniciativa údolí řeky Limpopo (Limpopo Valley SDI)* spojující JAR a Mosambik, *rozvojový koridor Beira (Beira DC)* spojující JAR, Mosambik a Zimbabwe, *rozvojový koridor Velrybí zátoky (Walvis Bay DC)* spojujícího JAR s Namibií či *iniciativa Gariep (Gariep SDI)* ležící na hranici Severního Kapska a Namibie (MCLI 2011).

Budované koridory a iniciativy ovlivňují nejen země či regiony, skrze něž přímo procházejí, ale také oblasti vzdálenější, které vnímají DC a SDI jako možnost „napojit se“ na ekonomicky zajímavé projekty. Především pro vnitrozemské státy, které mají omezený přístup k volným komunikačním trasám, jsou rozvojové koridory ideální příležitostí, jak rozšířit svůj dopravní potenciál.¹⁶ Typickým příkladem země, které DC a SDI poskytl, je „únik“ z vnitrozemského sevření, je Botswana, které *iniciativa Pobřeží–Pobřeží (CoastToCoast SDI* či také *Coast2Coast SDI)*, někdy označovaná jako *Transkalaharský koridor (TransKalahari Corridor)*, výrazně ulehčila přístup k namibijskému atlantickému pobřeží.¹⁷ Iniciativa Pobřeží–Pobřeží je součástí velkého projektu *Platinum SDI*, který spojuje Pretorii, Severozápadní provincií, botswanské město Lobatse a ústí do namibijské Velrybí zátoky. Ve zvláštní situaci se nalézají dva jihoafrické mikrostáty, a sice Lesotho a Svazijsko, které jsou bezezbytku obklopeny územím JAR, respektive JAR a Mosambikem. Pro Svazijsko je stěžejní Maputský koridor a *investiční iniciativa Lebombo (Lebombo Investment Initiative* či také *Lubombo SDI)*, Lesothu geograficky nejbližší je pak *iniciativa KwaZulu-Natal (KwaZulu-Natal SDI)*, k níž však má Lesotho poměrně daleko, a nadále tak zůstává v plné ekonomické závislosti na vsudypřítomné JAR. Pravděpodobně nejvýznamnějším projektem ovlivňujícím ekonomickou situaci Lesotha je *Vodní projekt lesothské vrchoviny (Lesotho Highlands Water Project)*, který byl měl zajistit státu dostatek elektrické energie a bezproblémový přístup k dostatečnému množství kvalitní vody. Projekt, jenž je svého druhu největším v celé africké historii, však narazil na odpor místní basutské společnosti, která kritizovala ekologické a kulturní škody, jež byly způsobeny vládami JAR a Lesotha. Navzdory těmto komplikacím se však předpokládá, že do roku 2020 dosáhnou investice výše osm miliard USD a nově vybudovaná přehrada

v Metolongu zajistí pravidelný přístup k pitné vodě více než jednomu milionu obyvatel Lesotha (Shaw 2000: 403; Senghor et al. 2009: 62).

Maputský rozvojový koridor

Maputský rozvojový koridor (MDC) byl prvním projektem svého druhu realizovaným na regionální úrovni a vycházejícím z partnerství mezi Jihoafrickou republikou a Mosambikem, respektive mezi provinciemi Gauteng a Mpumalanga a mosambickým Maputem. Obě jihoafrické provincie se vyznačují velkým ekonomickým potenciálem (provincie Gauteng vytváří kolem 40 % HDP celé JAR) (MCLI 2011), který byl po dlouhou dobu „uzamčen“ pro svou nevýhodnou geografickou polohu uvnitř státu. Poprvé se tak iniciativa přenesla od centrální vlády směrem k lokálním autoritám, které měly lepší povědomí o potřebách oblastí, jež spravují, a mohly tak lépe reagovat na potřeby svých regionů. Přirozeným partnerem obou provincií byl přístav Maputo, vzdálený od Johannesburgu (centrum provincie Gauteng) 590 kilometrů (Thomas 2009). Cílem projektu bylo revitalizovat přeshraniční spolupráci mezi oběma zeměmi prostřednictvím nové investiční pobídky a vytvořit v jeho okolí prosperující zónu, která bude vytvářet nová pracovní místa. Významnou roli v případě Maputského koridoru hrála skutečnost, že po pádu apartheidu mohli Mosambičané opět začít volně migrovat a bez zásadních omezení vstupovat na území JAR. To na jedné straně vedlo k obnovení vazeb mezi lokálními společnostmi, které byly zvyklé takto fungovat dříve, než v JAR zavládl apartheid, respektive v Mosambiku proběhla dekolonizace, na straně druhé však příliv mosambického obyvatelstva vytvářel napětí mezi ním a Jihoafričany, jež vyústilo až v určitou formu oboustranné xenofobie. Záměrem Maputo DC proto bylo vytvořit na území Mosambiku takové životní podmínky, které by zajišťovaly podobný standart, jako byl v JAR, a tím odradit chudší Mosambičany překračovat (ať legálně, či nelegálně) hranice a zvyšovat napětí v pohraničních regionech (Simon 2002: 25).

V polovině roku 1996 byl MDC považován za „nejodvážnější rozvojovou iniciativu v celé Africe“ (Rogerson 2001: 331) zahrnující přes 180 nejrůznějších projektů¹⁸ s potenciálem na vytvoření 35 tisíců nových pracovních míst (Rogerson 2001: 331). Stěžejním projektem se v případě MDC stala silnice s označením N4, spojující Witbank a Maputo, na níž v blízkosti města Witbant navázala cesta N12 směřující do Johannesburgu. Klíčovým investorem silnice N4 byla soukromá francouzsko-jihoafrická společnost *Trans Africa Concessions* (TRAC), která se stala zodpovědnou za výstavbu, financování i fungování N4 až do roku 2027 (MCLI 2011). Kontrakt uzavřený mezi vládami a soukromým konsorciem TRAC na 30 let je ukázkovým příkladem PPP projektu a dokazuje význam soukromého kapitálu pro podobný typ aktivit.

Vedle stěžejní N4 je mezi klíčové infrastrukturní projekty třeba zahrnout *revitalizaci maputského přístavu*, na níž se podílela společnost Liverpool's Merseyside Docks ve spolupráci s Harbor Company, přičemž investice do přístavu dosahovala výše 65 milionů USD, dále vybudování dvou vysokonapěťových elektrických soustav propojujících Johannesburg a Maputo a konečně zintenzivnění produkce zemního plynu v oblasti Pande/Mosambik a následné vybudování produktovodu do JAR prostřednictvím spolupráce dvou soukromých společností, jihoafrické SASOL a mosambické ENH (Thomas 2009; Anderson 2001: 71–80). Vedle industriálních projektů směřovaly velké investice do oblasti turismu, který má velký potenciál. Právě oblast, skrze níž Maputský koridor probíhá, totiž spojuje Krugerův národní park (jedna z nejnavštěvovanějších přírodních rezervací v JAR) a mosambické provincie Maputo a Gaza, kam před rokem 1975 směřovala řada jihoafrických a portugalských turistů a které po vyhlášení mosambické nezávislosti zůstaly zcela opuštěny (Rogerson 2001: 336).

Přestože budování MDC provázelo velké nadšení, setkal se i tento záměr zcela přirozeně s problémy pramenícími z nepřipravenosti zainteresovaných aktérů účastnit se podobně velkých projektů. Jedním z největších problémů byla špatná železniční obslužnost

mezi klíčovými centry projektu, a to jak z jihoafrické, tak mosambické strany (hlavní pozornost byla soustředěna na revitalizaci trasy mezi městy Ressano García a Maputo). Obrovské jihoafrické nadšení z budování koridoru nebylo podpořeno stejným nadšením a úsilím na mosambické straně, což lze přičítat především omezeným zdrojům a omezené schopnosti mosambické vlády vyjednat spolupráci s místními komunitami. Přesto se Maputský koridor stal vzorem pro další projekty tohoto typu a jeho principy byly přeneseny do okolních států.

Další příklady rozvojových koridorů a prostorových iniciativ

Z Maputského koridoru pak skrze Mpumalangu směřuje do provincie Limpopo *Phalaborwa SDI*, přičemž její budování bylo motivováno snahou podpořit důlní průmysl v Limpopo a zemědělskou produkci blízko Xenon ve stejné provincii (South Africa Info 2011).

K nejvýznamnějším rozvojovým koridorům a iniciativám, jež se začaly budovat pod vlivem úspěchu Maputa, pak patří na východním pobřeží *iniciativa Rybí řeky* a na ni navazující *iniciativa Divokého pobřeží*. Tato oblast, jež byla původně součástí historické provincie Transvaal a v souvislosti s přechodem k demokracii byla začleněna do provincie Východní Kapsko, se vyznačovala velmi nízkou úrovní infrastruktury a extrémní chudobou venkovských oblastí. Avšak navzdory tomu, že zde na první pohled neexistovaly objektivní důvody předpokládat, že daný region skrývá ekonomický potenciál, při bližším zkoumání se prokázalo, že pobřežní oblasti nabízejí zcela unikátní příležitost pro vybudování rozvojových koridorů, které nastartují hospodářský růst a v další fázi pomohou zlepšit život místního obyvatelstva. Stěžejním bodem se v případě *Divokého pobřeží* stalo takřka nevyčerpatelné přírodní bohatství umožňující rozvoj turistiky a investic do ekologických a ekokulturních programů (Kepe 2001: 281). V případě Rybí řeky šlo zpočátku o čistě industriální projekt, který však během krátké doby získal výrazně multidimenzionální rozměr obohacený o dimenzi turistickou, zemědělskou a infrastrukturní (Luiz 2003: 437).

Do budování *SDI Divokého pobřeží* nejvýznamněji promlouvalo ministerstvo obchodu a průmyslu ve spolupráci s ministerstvem pro vodní zdroje a lesnictví (*Department of Water Affairs and Forestry*), které spolu se soukromými investory (především pak malými firmami a mikrofirmami) rozvinulo komplexní plán na zalesnění Východního Kapska a obnovy jeho environmentální stability (Andersson – Galt 1998: 3). Status strategických projektů získal přístav St. Johns, který se měl stát vstupní turistickou branou, na sever od přístavu čajové plantáže Magwa Tea Estate, a oblast Mkambati, respektive přírodní rezervace Mkambati (Kepe 2001: 284). Klíčovými projekty *SDI Rybí řeky* se staly Coega a East London IDZ (viz níže), dále pak projekty na rozvoj automobilového a dřevozpracujícího průmyslu.

Snaha vybudovat SDI podél pobřeží a založit rozvoj této části JAR na přílivu bohatých turistů toužících po jedinečné jihoafrické fauně a flóře však narazil na odpor ze strany lokálních autorit. Výrazným nedostatkem *SDI Rybí řeky* byla nevyjasněnost vlastnických práv na půdu a z toho plynoucí obviňování státních úřadů z pokusů o ovládnutí místního obyvatelstva. Nejasné nároky na půdu podstatně komplikovaly počáteční projektové aktivity, neboť jeden z klíčových požadavků, a sice zahrnout do DC a SDI v co největší míře místní obyvatelstvo, byl v tomto případě výrazně nabourán. Snaha zatraktivnit pobřeží však přivedla obě strany k jednacímu stolu a nakonec vedla k vytvoření vyjednávacího mechanismu, který umožnil vybudovat v této části JAR další rozvojovou iniciativu.

Dalším příkladem je *Lubombo SDI* v blízkosti hranic s Mosambikem a Svazijskem, zaměřená taktéž na turismus a zemědělství. Iniciativa spojuje jihoafrický Durban s mosambickým Maputem skrze severní části provincie KwaZulu-Natal (Shaw 2000: 403). Budování této SDI bylo zahájeno v květnu 1998, přičemž klíčovou se stala výstavba komunikace podél pobřeží, která zajistila přístup k cca 80 % plánovaných či již existujících turistických projektů a současně výrazně přispěla ke zkvalitnění života místního

obyvatelstva. Odhaduje se, že silnice zajistila asi 75 tisícům lidí celoroční dostupnost škol a dalších veřejných zařízení (Jourdan 1998: 722–723).

K nejvýraznějším transregionálním iniciativám patří *Platinum SDI* (výstavba zahájena 1996), jež obklopuje silnici N4,¹⁹ a tvoří tak integrální součást iniciativy *Coast2Coast*, spojující indické pobřeží v oblasti Maputa a namibijskou Velrybí zátoku. Samotná *Platinum SDI* se pak nachází podél N4 v šířce asi 50 km po obou stranách a spojuje tři, respektive čtyři země: Mosambik, Jihoafrickou republiku, Botswanu (skrže město Lobatse) a Namibii. Důležitým aspektem ovlivňujícím využívání *Platinum SDI* a N4 je turismus. Právě zájem turistů o přílehlé regiony vytvořil z N4 klíčovou dopravní tepnu pro celou oblast, kterou turisté z celého světa označují jako *Heritage Route* (Invest North West 2011). Ze zpřístupnění lokality profitují všechny dotčené státy, nejvíce pak vnitrozemská Botswana, které se díky tomu zvýšilo dopravní spojení s okolními státy, což přispělo k zatraktivnění země pro turisty. Výbudování infrastruktury se stalo v případě *Platinum SDI* a na ni navazující *Coast2Coast SDI* klíčové, neboť jen kvalitní dopravní spojení mohlo přispět k rozvoji jednotlivých ekonomických center roztroušených ve vnitrozemí jižní Afriky (klíčovými hospodářskými uzly jsou Mafikeng, Gaborone, Pretoria) (Kleynhans 2007: 9). Současně byla přijata opatření, která měla do oblasti nalákat další investory. Mezi nejefektivnější stimuly patřilo vyhlášení daňových prázdnin po dobu až šesti let pro malé a střední firmy či přidělování státních zakázek prostřednictvím ministerstva obchodu a průmyslu. Díky své geografické specifičnosti a multisektorovému přístupu odhalila *Platinum SDI* některá slabá místa, se kterými se doposud při plánování DC a SDI nepočítalo. Velkým nedostatkem celého projektu byla nízká míra kooperace mezi zúčastněnými státy vedoucí k duplicitě projektů. Typickou ukázkou špatné koordinace je například vybudování několika na sobě nezávislých letištních uzlů (Johannesburg, Mafikeng, Bloemcom, Fickcon), které si ve výsledku vzájemně konkurují a v souhrnu svou kapacitou zdaleka převyšují potřeby *Platinum SDI* (Kleynhans 2007:10).

Na opačném pobřeží JAR se při Atlantiku nachází prakticky pouze jedna SDI, a sice *investiční iniciativa Západního pobřeží* (*West Coast Investment Initiative*), jejímž centrem je *Saldanha IDZ* (viz níže). Důvody, proč je západní pobřeží JAR relativně chudé na SDI a DC, je třeba hledat v politickém rozložení sil, neboť i po pádu apartheidu zůstávala provincie Západní Kapsko v rukou bělošských politických představitelů²⁰ a vzhledem k tomu, že výstavba DC a SDI představovala jeden z nástrojů budování postapartheidní jihoafrické společnosti, odmítali političtí představitelé Západního Kapska aktivní participaci na těchto projektech a výrazně jejich prosazení komplikovali (Bek – Binns – Nell nedatováno: 4–5). Zájem těžit z výhod SDI však nakonec převážil a postupně se ze Západního pobřeží a *Saldanha IDZ* stalo jedno z ekonomických center JAR.

Současně je na příkladu Západního pobřeží zřejmé, jak důležitou roli hraje souhlas a podpora provinciálních a lokálních aktérů při úspěšném prosazení vládních návrhů. Bez jejich participace není efektivní prosazení DC a SDI možné, což právě příklad Západního pobřeží v první polovině devadesátých let jasně prokazuje. K zásadní změně došlo v souvislosti s politickými událostmi po roce 1999, kdy i v Západním Kapsku zvítězil Africký národní kongres, který tak s definitivní platností opanoval jihoafrickou politickou scénu,²¹ a mohl tak prosazovat své záměry bez ohledu na afrikánskou menšinu. Přesto však vzhledem k odlišné minulosti tohoto regionu je třeba počítat s komplikacemi v případě jednostranného prosazování záměrů jihoafrické vlády.

Zvláštní průmyslové zóny

Doplňkovou aktivitou k DC a SDI se z rozhodnutí jihoafrické vlády v roce 1999 stalo budování *rozvojových průmyslových zón*, kam byla soustředěna nejperspektivnější průmyslová odvětví s největším know-how a výrobou produktů s nejvyšší přidanou hodnotou. Budování IDZ se stalo v celosvětovém měřítku oblíbeným způsobem stimulace domácí ekonomiky a jejich celkový počet v současném světě se pohybuje kolem šesti stovek.

V samotné JAR nalezneme *Coega IDZ*, *East London IDZ*, *Richards Bay IDZ*, *Saldanha IDZ*, *Durban IDZ* a mezinárodní letiště v Johannesburgu, které je součástí *Gauteng SEZ* (Lowtax 2011).

Během krátké doby se jihoafrické IDZ staly oblíbeným místem investorů hledajících stabilní ekonomické prostředí, moderní infrastrukturu, jasná pravidla fungování a kvalifikované zaměstnance. Současně do IDZ začala směřovat převážná většina *přímých zahraničních investic (foreign direct investments – FDI)*. Na rozdíl od SDI jsou IDZ mnohem menší a soustředí se do okolí několika mála měst. Vztah mezi DC, SDI a IDZ lze charakterizovat následovně: *IDZ jsou konkrétními oblastmi ležícími v těsné blízkosti vybraných měst; jednotlivé IDZ jsou mezi sebou propojeny rozvojovými koridory, kolem kterých jsou budovány prostorově náročnější SDI.*

Ve snaze zintenzivnit celý proces budování IDZ rozvinula jihoafrická vláda, respektive ministerstvo průmyslu a obchodu, komplexní strategii zahrnující několik konkrétních programů, jejichž cílem je přilákat do IDZ co možná největší počet investorů. Klíčovými vládními programy jsou: *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 2011). Skrze uvedené programy chce jihoafrická vláda vybudovat na svém území 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 nejružnější ekonomické stimuly, které mají průmyslové zóny ještě více zatraktivnit. K nevyužívanějším patří snižování daní, snadnější přístup k nejmodernějším technologiím či budování *zvláštních celních zón (customs secured area)*, které jsou nedílnou součástí každé IDZ.

Průmyslové zóny Coega, East London, Richards Bay a Saldanha

Prvními IDZ svého druhu v celé jižní Africe se staly v druhé polovině devadesátých let průmyslové zóny Coega (v okolí města Port Elisabeth) a East London ležící v provincii Východní Kapsko při Indickém oceánu. Obě IDZ jsou spojeny prostorovou iniciativou Rybí řeky (viz výše), na níž v blízkosti East London navazuje iniciativa Divokého pobřeží, končící na hranici provincií Východní Kapsko a KwaZulu-Natal.

IDZ Coega je se svými více než jedenácti tisíci hektary rozlohy největší v celé JAR a zahrnuje přírodní přístav Ngqura, který patří k nehlubším přirozeným přístavům svého druhu, a je tak jedním z nejceněnějších svého druhu po celé délce jihoafrického pobřeží.²² Do současnosti dosáhly investice do průmyslové zóny více než čtyřiceti miliard randů, a daly tak vzniknout více než patnácti tisícům pracovních příležitostí. Hlavními průmyslovými odvětvími soustředěnými v okolí Port Elisabeth je metalurgický, textilní, automobilový, chemický a energetický průmysl. K hlavním investorům patří Volkswagen (v nedávné minulosti také General Motors), na nějž je navázáno velké množství menších subdodavatelů, jako například Goodyear, Bridgestone, Corning či Johnson Control (ECDC 2011; Luiz 2003: 438–439).

Průmyslová zóna East London se v roce 2002 (ECDC 2011) stala první plně fungující IDZ v Jihoafrické republice a do současnosti přilákala jedenáct investorů převážně z automobilového průmyslu. Celková rozloha IDZ se pohybuje kolem 430 hektarů, přičemž součástí zóny je více než 230 hektarů zóny *duty free* a nejbližší okolí letiště v East London. Stěžejními sektory, které jsou v *East London IDZ* dislokovány, jsou automobilový průmysl (především společnost Mercedes Benz), agropřmysl se zaměřením na vývoj biopaliv, farmaceutický průmysl a elektroprůmysl (ECDC 2011).

Třetí průmyslovou zónou je *Richards Bay IDZ* v provincii KwaZulu-Natal a v současnosti pokrývá 345 hektarů s potenciálem rozrůst se až na 1000 hektarů. Vedle vytváření

nových pracovních příležitostí a podpory technologií je jedním z deklarovaných záměrů IDZ přispět k ekonomické integraci *historicky znevýhodněných jedinců* (*historically disadvantaged individuals*) (Richards Bay IDZ 2011) neboli osob pronásledovaných apartheidním režimem. Rehabilitace části populace je součástí vládního programu post-apartheidní rekonstrukce země a jeho zahrnutí do programu IDZ dokládá multisektorový charakter projektů.

Saldanha IDZ je nejvýznamnějším projektem svého druhu v oblasti západního pobřeží a v souvislosti s přiléhající Západopobřežní iniciativou získal výrazné investice. K největším patřila investice do výstavby ocelárny ve výši 800 milionů USD, jež zpracovává železnou rudu těžnou v dole Sishen v Severozápadní provincii (Bek – Binns – Nel nedatováno: 3). Klíčovou agenturou poskytující expertízy k jednotlivým projektům je Wesgro (Wesgro 2011), jež připravuje primárně analýzy vztahující se k možnostem exportu a importu do nebo ze Západního Kapska. Na koordinaci aktivit mezi IDZ a okolní Západopobřežní iniciativou se od roku 1998 podílí *Obchodní rozvojové centrum Západního pobřeží* (*West Coast Business Development Centre*), jež výrazně přispělo k formulování společných zájmů všech zainteresovaných. Malé a střední podniky, které tradičně tvoří páteř aktivit DC, SDI a IDZ, zformovaly platformu BEE (*Black Economic Empowerment*), jejímž cílem se stala obhajoba zájmů svých členů a efektivní spolupráce se všemi aktéry podílejícími se na zkvalitňování investičního prostředí v regionu.

Speciální ekonomická zóna Gauteng

Vytvoření speciální ekonomické zóny z provincie Gauteng bylo motivováno snahou vytvořit z regionu centrum *znalostní ekonomiky* (*knowledge economy*) pro celou Jihoafrickou republiku. Osou regionu jsou dvě klíčová jihoafrická města – Pretoria a Johannesburg – spojená cestou N1, jejich bezprostřední okolí a oblast Germiston-Alberton, která tradičně patří k důlním střediskům celé jižní Afriky (Rogerson 2001: 263). Snaha využít této ekonomicky nejslibnější části JAR přivedla vládu k přijetí čtyřbodového programu, po jehož plném prosazení se z Gautengu stalo dynamické moderní centrum Jihoafrické republiky.

Důležitou součástí *Gauteng SEZ* je mezinárodní letiště v Johannesburgu a johannesburský dopravní terminál určený pro přepravu vysokotonážních produktů. Jeho bezchybné fungování je zásadní jak pro JAR, tak pro přístup jihoafrického zboží na trhy v okolních afrických státech. Johannesburgské letiště se klíčovým dopravním uzlem celého SDI a výrazným způsobem usnadňuje obchod s produkty, které mají vysokou přidanou hodnotu.

* * *

Předkládaný text si klád za cíl seznámit čtenáře s fenoménem subregionální integrace v prostoru jižní Afriky, respektive Jihoafrické republiky, a to na pozadí konceptu nového regionalismu. Nový regionalismus zformovaný na sklonku osmdesátých let poskytuje teoretický rámec, jehož použitelnost není geograficky omezena a jeho klíčové principy jsou přenositelné i do mimoevropského prostředí. Na rozdíl od jiných teorií (regionální či evropské) integrace umožňuje nový regionalismus teoreticky postihnout procesy odehrávající se na nižší úrovni, nežli je tradiční region, a zohlednit některé nové aspekty, se kterými jiné teorie nepočítají. K nejvýznamnějším patří zachycení významu nestátních aktérů (občanská společnost, soukromé společnosti, finanční korporace) v procesu integrace, variabilní vymezení regionu či schopnost propojit tři teoretické perspektivy, a sice pohledy mezinárodní politické ekonomie, rozvojových studií a integračních teorií. Nový regionalismus poskytuje dostatečný prostor pro uchopení subregionální integrace, která je v současné době považována za dynamicky se rozvíjející stupeň spolupráce. Ambicióznost a efektivita subregionální integrace je dána především zapojením nestátních aktérů – zejména soukromých investorů, jejichž jednání je motivováno ekonomickým profitem. Snaha o maximalizaci zisku a minimalizaci nákladů tak způsobuje, že drahé a neefektivní

projekty nemají příliš šanci uspět. Velkou zásluhu na relativním úspěchu funkcionální integrace mají také klíčové mezinárodní organizace (jak ekonomické, tak politické povahy), které podporují projekty založené na spolupráci různých aktérů. O funkcionální integraci, která je v současnosti považována za jednu z možností, jak nastartovat africký ekonomický růst a v jeho důsledku zlepšit postavení Afriky v celosvětovém měřítku, diskutují takřka všichni, kteří nějakým způsobem na daném tématu participují.

Praktická část textu se z převážné většiny věnuje rozvojovým koridorům, prostorovým iniciativám a průmyslovým zónám vznikajícím v prostoru Jihoafrické republiky, která vtělila jejich budování do národního strategického plánu, jehož cílem je dosáhnout vyššího ekonomického růstu. Přestože i v jiných regionech se můžeme setkat s pokusy nastartovat subregionální integraci, jihoafrický region je z řady důvodů modelovým příkladem jejich úspěšného fungování. Přestože i jiné oblasti by měly potenciál se podobným způsobem rozvíjet, velkou roli sehrává v případě jižní Afriky hegemonní postavení Jihoafrické republiky, která plní roli ekonomického tahouna celého regionu. Řada principů, které přijala JAR uvnitř vlastního státu a které vytvářejí příjemné investorské klima, pak bylo přeneseno do regionálních projektů, jejichž velkým stoupencem je SADC. Tato nejúspěšnější africká regionální organizace, jejímž hospodářským gigantem je opět JAR, je pak schopna prosazovat principy DC a SDI v praxi a napomáhat jejich budování i v obtížných podmínkách. Klíčovými komponentami subregionální integrační strategie se stalo zapojení soukromého kapitálu a budování projektů na bázi PPP, úzká spolupráce s místními komunitami na bázi takzvané strategie LED a vytvoření optimálního investičního prostředí pro mikropodniky nebo malé či střední podniky (SMME), které jsou hnacím motorem většiny integračních aktivit.

Je otázka, zda subregionální integrace v prostoru jižní Afriky, která se dnes jeví velmi nadějně, má potenciál „přelít“ se do ostatních oblastí Afriky, kde budování DC, SDI a IDZ v porovnání s jihoafrickým prostorem spíše zaostává. Ačkoliv subregionální integrace je považována za jeden z nástrojů, jak dosáhnout ekonomického růstu v celoafrickém měřítku, ne ve všech částech kontinentu jsou vhodné podmínky pro její uplatnění.

¹ Jednotlivé regionální integrační projekty (RIP) byly vymezeny převážně geograficky, přičemž k prvním RIP patřily Obchodní dohoda mezi Ghanou a Horní Voltou či Rovňková celní unie, následované většími projekty jako například UDEAO (Celní unie západní Afriky, 1966), EAC (Východoafrické společenství, 1967) či SACU (Jihoafrická celní unie, 1910; ta je nejstarší doposud fungující celní unií vůbec) (Waisová 2009: 341).

² Jde o tyto projekty: 1. v oblasti střední Afriky CEMAC (Středoafrické ekonomické a měnové společenství – šest členů), ECCAS (Hospodářské společenství středoafriických států – 11 členů), COMESA (Společný trh pro jižní a východní Afriku – 20 členů), CEPGL (Hospodářské společenství Velkých jezer – tři členové); 2. v oblasti východní Afriky EAC (Východoafrické společenství – pět členů), IGAD (Mezivládní úřad pro rozvoj – sedm členů); 3. v oblasti jižní Afriky SADC (Jihoafrické rozvojové společenství – 15 členů), SACU (Jihoafrická celní unie – pět členů); 4. v oblasti severní Afriky CEN-SAD (Společenství saharso-sahelských států – 25 členů), UMA (Unie arabského Maghrebu – pět členů); 5. v západní Africe ECOWAS (Hospodářské společenství západoafrických států – 15 členů), UEMOA (Západoafrická celní a měnová unie – osm členů), MRU (Unie řeky Mano – tři členové); 6. v oblasti Indického oceánu IOC (Indickooceánská komise – pět členů) (srovnej Maruping 2005: 122–134; Senghor et al. 2009: 34).

³ S podobným efektem se můžeme setkat také ve východní, respektive jihovýchodní Asii. V této souvislosti se hovoří o efektu *noodle bowl* (efekt nudlové mísy), který je prakticky totožný s africkým příkladem (Petri 2008).

⁴ Klíčovými dokumenty transformujícími OAJ na AU byly Ustavující smlouva z Lomé (2000), reagující na rok starou, takzvanou Syrskou smlouvu, Lusacký protokol z roku 2001 a konečně formálně první zasedání AU v jihoafrickém Durbanu v roce 2002.

⁵ Jedná se o CEN-SAD, COMESA, EAC, ECCAS, ECOWAS, IGAD, SADC, UMA (Světová banka 2011a).

⁶ Rozvojové koridory a prostorové iniciativy nevznikají pouze v Africe, ale velký rozkvět zaznamenávají především v jihovýchodní a východní Asii. K nejznámějším patří malajsijské rozvojové koridory, především pak koridor Sabah v jižní Malajsii, koridor Sawarak, zbudovaný s cílem zajistit zemi dostatečné množství obnovitelných zdrojů energie, či projekt Iskandar, nacházející se ve státě Johor, jehož cílem je vytvořit kolem největších jihomalajsijských měst zvláštní ekonomickou zónu (Sedia 2011; Sarawak Score 2011; Iskandar 2011).

- ⁷ Sám Hettne považuje za klíčový impuls pro nastartování nového zájmu o integraci a regionalismus přijetí Jednotného evropského aktu v polovině osmdesátých let 20. století (Hettne – Söderbaum 2008: 64).
- ⁸ Za typické produkty nového regionalismu jsou považována uskupení typu NAFTA (Severoamerická zóna volného obchodu spojující státy Severu a Jihu) či MERCOSUR (Společný trh Jihu, vzniknuvší v Jižní Americe počátkem devadesátých let) (Bach 2003: 21).
- ⁹ Jedná se o tyto stupně: 1. regionální prostor; 2. regionální komplex (*regional complex*) či také primitivní region; 3. regionální společnosti (*regional society*); 4. regionální společenství (*regional community*); a 5. regionální stát (*regional state*) (Hettne – Söderbaum 2002: 39–45).
- ¹⁰ Samotnému ustanovení NBI předcházela bilaterální dohoda mezi Egyptem a Etiopií z roku 1993 (Mohamoda 2003: 14).
- ¹¹ Přestože v důsledku dekolonizace přibýlo integračních projektů, hájí například Stanislas Adotevi názor, že hranice vzniklé dekolonizací brání reálné integraci. Adotevi tvrdí, že státní hranice neumožňují přirozenou sociální a kulturní komunikaci, která je pro africký kontinent klíčová (Adotevi 1997: 65). Ve světle tohoto názoru pak subregionální funkcionální integrace překonává hranice států a umožňuje spolupráci bez ohledu na státní hranice.
- ¹² Jihoafrická republika je v čele afrických států, pokud jde o podíl malých a středních firem na celkovém HDP země. Například v roce 2003 zaměstnávaly mikrofirmy a velmi malé podniky kolem 55 % všech zaměstnanců v celé JAR a na HDP země se podílely z více než 22 % (Kauffmann 2005).
- ¹³ Výrazný vliv na region měla britská koloniální přítomnost. Během svého působení v oblasti ovládli Britové tvorbu Jihoafrickou republiku, Botswanu, Zimbabwe, Zambii, Malawi. Namibie se po první světové válce dostala pod správu tehdejší Jihoafrické unie, která jí udělila nezávislost až počátkem devadesátých let 20. století. Situace v Mosambiku byla komplikovanější, neboť byl ovládnut až do poloviny sedmdesátých let Portugalcí. Historicky se však na hranicích střetávaly portugalské a britské zájmy (viz například Klíma 2010: 107–109) a na mosambickém pobřeží byly důležité obchodní přístavy.
- ¹⁴ Mezi členské země SADC patří v současnosti také například DR Kongo, Tanzanie či ostrovní Seychely a Mauritijs. Je otázkou, jak může být úspěšné budování DC a SDI v případě států, které spolu bezprostředně ne sousedí (ostrovy), jsou zmítány vlastními vnitřními problémy (DR Kongo) či nesdílí s ostatními státy SADC historicky mnoho společného (Madagaskar). Přestože jsou ze snahy přenést model DC a SDI i mimo úzce vymezený prostor jižní Afriky, je otázka, do jaké míry jsou problematické země jako DR Kongo schopny využít ekonomického potenciálu, které jejich území nabízí.
- ¹⁵ Kořeny SDI můžeme najít již v osmdesátých letech 20. století, kdy se poprvé tehdejší vláda zabývala otázkou tvorby pracovních příležitostí v bezprostřední blízkosti některých jihoafrických měst. Snaha podpořit ekonomický růst, vytvořit pracovní příležitosti, a předejít tak hrozbě vyhlášení těchto lokalit výrazně inspirovala tvůrce projektů DC a SDI (Kleynhans 2007: 7).
- ¹⁶ Skutečnost, že DC rozšiřují komunikační možnosti, platí zejména v případě rozvojových vnitrozemských států či států nacházejících se v rozvojovém světě.
- ¹⁷ Ačkoliv Botswana sousedí s Namibií, byl její přístup k Atlantiku skrze namibijské území velmi komplikovaný, a to zejména kvůli neexistenci komunikačního propojení mezi západní Botswanou a Namibií.
- ¹⁸ Vedle projektů směřujících do oblasti turistiky, zemědělství či oživení důlního průmyslu vznikla také tři kasina, která byla součástí MDC (Rogerson 2001: 260).
- ¹⁹ Plný název komunikace je *N4 Bakwena Platinum Highway*.
- ²⁰ Skutečnost, že Západní Kapsko bylo v první polovině devadesátých let v rukou bělochů, potvrzují výsledky voleb z roku 1994, kdy v Západním Kapsku zvítězila v parlamentních volbách Nová národní strana – NNP, ačkoliv zbytek země (kromě provincie KwaZulu-Natal) byl jasně pod vlivem Afrického národního kongresu (Election Resources 2011a). Odpor Afrikanců volících NNP byl na provinční úrovni umocněn střetem s místní, relativně početnou skupinou barevného obyvatelstva (*coloured*), která tradičně představovala levnou (kvalifikovanou) pracovní sílu jihoafrické ekonomiky. Tato skupina měla přirozený zájem o nová pracovní místa, která by v návaznosti na DC a SDI vznikla, naproti tomu bělošské afrikánské obyvatelstvo vlastníci rozsáhlé usedlosti se jen s obtížemi vyrovnávalo s tím, že by na těchto pozemcích (či v jejich blízkosti) vznikla průmyslová centra.
- ²¹ V současné době je hlavní politickou silou Západního Kapska Demokratická aliance, která zde zvítězila ve volbách 2009 a opět částečně vymanila tuto provincii z jinak všudypřítomného vlivu ANC (Election Resources 2011b).
- ²² Díky přírodním podmínkám je přístav velmi dobře chráněn proti nepříznivému počasí (zejména proti jihozápadním větrům) a je otevřen po cca 330 dní v roce (South Africa Info 2005).

Literatura

- Adotevi, Stanislas (1997): Cultural Dimension of Economic and Political Integration in Africa. In: Lavergne, Réal (ed., 1997): *Regional Integration and Cooperation in West Africa. A multidimensional perspective*. Ottawa: Africa World Press, s. 65–76.
- Anderson, William P. (2001): Southern African Development Community: The Maputo Corridor. In: Lakshmanan, T. R. – Subramanian, Uma – Anderson, William P. – Léautier, Frannie (et al., 2001): *Integration of Transport and Trade Facilitation. Selected Regional Case Studies*. Washington, D.C.: The World Bank, s. 71–80.

- Andersson, Neil – Galt, Kate (1998): Wild Coast Spatial Development Initiative (SDI) Baseline. CIET International: Bisho, <http://www.ciet.org/_documents/2006223145529.pdf>.
- Bach, Daniel C. (2003): New Regionalism as an Alias: Regionalization Through Trans-State Networks. In: Grant, Andrew J. – Söderbaum, Fredrik (eds., 2003): *The New Regionalism in Africa*. Surrey: Ashgate, s. 21–30.
- Bek, David – Binns, Tony – Nel, Etienne (nedatováno): *Regional development in South Africa's West Coast: dividends on the process side*? Department of Geography, University of Sussex, <<http://eprints.ru.ac.za/788/1/Regional-development.pdf>>.
- Bhagwati, Jagdish (2005): Reshaping the WTO. *Far Eastern Economic Review*, Vol. 2, No. 165, s. 1–8.
- Bhagwati, Jagdish – Krueger, Anne O. (1995): *The Dangerous Drift to Preferential Trade Agreements*. The AEI Press.
- Broadman, Harry (2007): *Africa's Silk Road. China and India's New Economic Frontiers*. Washington: The World Bank.
- Cosbey, Aaron – Tay, Simon – Lim, Hank – Walls, Matthew (2004): *The Rush to Regionalism: Sustainable Development and Regional/Bilateral Approaches to Trade and Investment Liberalization*. Scoping paper prepared for the International Development Research Centre. Winnipeg: IISD.
- 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*. Uppsala: Nordiska Afrikainstitutet, s. 54–74.
- Galtung, Johan (1968): A Structural Theory of Integration. *Journal of Peace Research*, Vol. 5, No. 4, s. 375–395.
- Grant, Andrew J. – Söderbaum, Fredrik (eds., 2003): Introduction: The New Regionalism in Africa. In: Grant, Andrew J. – Söderbaum, Fredrik (eds., 2003): *The New Regionalism in Africa*. Surrey: Ashgate, s. 1–20.
- Haas, Ernst B. (1961): International Integration: The European and the Universal Process. *International Organization*, Vol. 15, No. 3, s. 366–392.
- Haas, Ernst B. (1976): Turbulent Fields and the Theory of Regional Integration. *International Organization*. Vol. 30, No. 2, s. 173–212.
- Hettne, Björn (1999): Globalization and the New Regionalism: The Second Great Transformation. In: Hettne, Björn – Inotai, András – Sunkel, Osvaldo (eds., 1999): *Globalism and the New Regionalism*. New York: Palgrave, s. 1–24.
- Hettne, Björn – Inotai, András (1994): *The New Regionalism. Implications for Global Development and International Security*. Helsinki: Forssan Kirjapaino Oy.
- Hettne, Björn – Söderbaum, Fredrik (2008): The Future of Regionalism: Old Divides, New Frontiers. In: Cooper, Andrew F. – Hughes, Christopher – de Lombaerde, Philippe (eds., 2008): *Regionalisation and Global Governance. The Taming of Globalisation?* Abingdon: Routledge, s. 61–79.
- Hettne, Björn – Söderbaum, Fredrik (2009): *The New Regionalism Approach*. The Asdurian Center, <<http://asurdiancenter.wordpress.com/2009/03/02/the-new-regionalism-approach/>>.
- Hettne, Björn – Söderbaum, Fredrik (2002): Theorising the rise of regionness. In Breslin, Shaun – Huhges, Christopher W. – Phillips, Nicola – Rosamond, Ben (eds., 2002): *New Regionalism in the Global Political Economy*. Abingdon: Routledge, s. 33–47.
- Iheduru, Okechukwu C. (2003): New Regionalism, States and Non-State Actors in West Africa. In: Grant, Andrew, J. – Söderbaum, Fredrik (eds., 2003): *The New Regionalism in Africa*. Surrey: Ashgate, s. 47–66.
- Jourdan, Paul (1998): Spatial Development Initiatives (SDIs) – the Official View. *Development Southern Africa*, Vol. 15, No. 5, s. 717–725.
- Jourdan, Paul – Punungwe, Godwin (2007): *African Resource-Based Sustainable Development. The NEPAD Spatial Development Programme*. Addis Abeba.
- Kauffmann, Cécile (2005): Financing SME's in Africa. *Policy Insights*, No. 7, OECD Development Centre, <<http://www.oecd.org/dataoecd/57/59/34908457.pdf>>.
- Kepe, Thembeba (2001): Clearing the ground in the Spatial Development Initiatives (SDIs): analysing „proces“ on South Africa's Wild Coast. *Development Southern Africa*, Vol. 18, No. 3, s. 279–293.
- Kleynhans, Ewert P. J. (2007): Evaluating the Results of the Platinum Spatial Development Initiative (SDI) after Ten Years. <http://www.essa.org.za/download/2007conference/Kleynhans_Platinum.pdf>.
- Klíma, Jan (2010): *Dějiny Mosambiku*. Praha: Nakladatelství Lidové noviny.
- Kotera, Akira (2006): Spaghetti bowl phenomenon as perceived in Japan. <http://www.rieti.go.jp/en/columns/a01_0193.html>.
- Kratochvíl, Petr (2008): *Teorie evropské integrace*. Praha: Portál.
- Kratochvíl, Petr – Waisová, Šárka (2009): Teorie regionálních integračních procesů. In: Waisová Šárka (et al., 2009): *Regionální integrační procesy*. Plzeň: Aleš Čeněk, s. 35–72.
- Luiz, John M. (2003): The Relevance, Practicality and Viability of Spatial Development Initiatives: A South African Case Study. *Public Administration and Development*, Vol. 43, No. 5, s. 433–443.
- Lukáš, Ivan (2006): Regionálna integrácia v subsaharskej Afrike. Pripad Juhoafrického rozvojového spoločenstva. *Mezinárodní vztahy*, Vol. 41, No. 1, s. 74–93.
- Luximon, Danandjay (2003): Has Regional Economic Integration Promoted Trade In Southern Africa? The Spaghetti Trap. Department of Economics and Statistics, Faculty of Social Studies and Humanities, University of Mauritius, Mauritius: Réduit.

- Majluf, Luis (2004): Swimming in the Spaghetti Bowl: Challenges for Developing Countries under the „New Regionalism“. Policy issues in international trade and commodities. Study series No. 27, New York and Geneva: United Nations, <<http://ssrn.com/abstract=1280188>>.
- Maruping, Mothae (2005): Challenges for Regional Integration in Sub-Saharan Africa: Macroeconomic Convergence and Monetary Coordination. In: Teunissen, Jan J. – Akkerman, Age (eds., 2005): *Africa in the World Economy. The National, Regional and international Challenges*. Hague: Fondad, s. 129–155.
- Mohamoda, Dahilon Y. (2003): *Nile Basin Cooperation. A Review of the Literature*. Göteborg: Nordiska Afrikainstitutet.
- Petri, Peter A. (2008): Multitrack Integration in East Asian Trade: Noodle Bowl or Matrix? Analysis from the East-West Center. <<http://www.eastwestcenter.org/sites/default/files/private/api086.pdf>>.
- Nye, Joseph (1968): Comparative Regional Integration: Concept and Measurement. *International Organization*, Vol. 22, No. 4, s. 855–880.
- Rangeley, Robert – Thiam, Bocar M. – Andersen, Randolph A. – Lyle, Colin A. (1994): *International River Basin Organisation*. Washington: The World Bank.
- Rogerson, Christian, M. (2001): Spatial Development Initiatives in Southern Africa: the Maputo Development Corridor. *Royal Dutch Geographical Society*, Vol. 92, No. 3, s. 324–346.
- Rosamond, Ben (2008): Rethinking Classical Integration Theory. In: Cooper, Andrew, F. – Hughes, Christopher – de Lombaerde, Philippe (eds., 2008): *Regionalisation and Global Governance. The Taming of Globalisation?* Abingdon: Routledge, s. 80–95.
- Rosamond, Ben (2005): The Uniting of Europe and the Foundation of EU Studies: Revisiting the Neofunctionalism of Ernst B. Haas. University of Warwick. <http://wrap.warwick.ac.uk/1076/1/WRAP_Rosamond_9570_885-150709-rosamond_jep_05.pdf>.
- Senghor, Jeggan et al. (2009): *How African Integration Can Work for the Poor*. London: Africa Research Institute.
- Shaw, Timothy (2001): „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.
- Simon, David (2002): Regional Development-Environment Discourses, Policies and Practices in Post-Apartheid Southern Africa. London: Centre for Developing Areas Research, University of London, s. 1–34.
- Thomas, Rosalind H. (2009): Development Corridors and Spatial Development Initiatives in Africa. <http://www.fdi.net/documents/WorldBank/databases/africa_infrastructure/Thomas_SDI_paper_lowres.pdf>.
- Waisová, Šárka (2009): Integrovaní procesy v Africe. In: Waisová Šárka (et al., 2009): *Regionální integrační procesy*. Plzeň: Aleš Čeněk, s. 327–353.
- Warleigh-Lack, Alex (2008): Studying Regionalisation Comparatively: a Conceptual Framework. In: Cooper, Andrew F. – Hughes, Christopher – de Lombaerde, Philippe (eds., 2008): *Regionalisation and Global Governance. The Taming of Globalisation?* Abingdon: Routledge, s. 43–60.
- Woolcock, Stephen (2008): The Role of Regional Agreements in the Trade and Investment Regimes. In: Cooper, Andrew F. – Hughes, Christopher – de Lombaerde, Philippe (eds., 2008): *Regionalisation and Global Governance. The Taming of Globalisation?* Abingdon: Routledge, s. 118–141.

Dokumenty

- Africká unie (2011) About CEN-SAD, African Union. <<http://www.africa-union.org/Recs/CEN%20SAD.pdf>>.
- East London IDZ (2011): About the EL IDZ. Milestones. <http://www.elidz.co.za/about_the_el_idz/milestones>.
- ECDC (2011): Industrial Zones. The IDZs. <http://www.ecdc.co.za/eastern_cape_districts>.
- Election Resources (2011a): Election Resources on the Internet: Republic of South Africa April 26–29, 1994 General Election Map. <<http://www.electionresources.org/za/maps.php?election=1994>>.
- Election Resources (2011b): Election Resources on the Internet: Republic of South Africa April 22, 2009 General Election Map. <<http://www.electionresources.org/za/maps.php?election=2009>>.
- Iniciativa pánve jezera Čad (2011): LCBC GEF Project. Project Description. <<http://lakechad.iwlearn.org/about>>.
- Iniciativa povodí Nilu (2011): About the NBI. <http://www.nilebasin.org/newsite/index.php?option=com_content&view=article&id=71%3Aabout-the-nbi&catid=34%3Anbi-background-facts&Itemid=74&lang=en>.
- Invest North West (2011): Platinum SDI. <<http://www.inw.org.za/NorthWest/DevelopmentCorridors/PlatinumSDI/tabid/63/Default.aspx>>.
- Iskandar (2011): Iskandar Regional Development Authority. <<http://www.irda.com.my>>.
- Lowtax (2011): South Africa: Fiscal Incentives. <<http://www.lowtax.net/lowtax/html/offon/southafrica/safi.html>>.
- MCLI (2011): About the Maputo Development Corridor. Nelspruit: Maputo Corridor Logistics Initiative, <<http://www.mcli.co.za/mcli-web/mdc/mdc.html>>.
- Ministerstvo financí Jihoafrické republiky: Growth, Employment and Redistribution. A Macroeconomic Strategy. Department of Finance, <<http://www.treasury.gov.za/publications/other/gear/chapters.pdf>>.
- MMF (2003): Africa: Recent Economic Developments and IMF Activities. <<http://www.imf.org/external/np/exr/ib/2003/072403.htm>>.
- Richard Bay IDZ (2011): The RBIDZ Company. <http://www.richardsbayidz.co.za/About_RBIDZ/Pages/RBIDZ_Company.aspx>.

KONZULTACE: AFRICKÝ MIKROREGIONALISMUS

- SADC (2008): Regional Indicative Strategic Development Plan. <<http://www.sadc.int/key-documents/regional-indicative-strategic-development-plan/>>.
- SADC Water Sector (2011): SADC Water Sector ICP Collaboration Portal. <<http://www.icp-confluence-sadc.org/>>.
- Sarawak Score (2011): Official website of Sarawak Corridor of Renewable Energy. <<http://www.sarawakscore.com.my/modules/web/>>.
- Sedia (2011): Sabah Development Corridor. <http://www.sedia.com.my/About_us.html>.
- South Africa Info (2005): Coega IDZ and deepwater port. <<http://www.southafrica.info/business/economy/infrastructure/coega.htm>>.
- South Africa Info (2011): Spatial Development Initiatives. <http://www.southafrica.info/doing_business/economy/development/sdi.htm>.
- Světová banka (2008): New Development Strategy Focuses on Regional Integration in Sub-Saharan Africa, <<http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/COUNTRIES/AFRICAEXT/0,,contentMDK:21797432~pagePK:146736~piPK:146830~theSitePK:258644,00.html>>.
- Světová banka (2011a): Africa's Regional Institutions. <<http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/COUNTRIES/AFRICAEXT/EXTREGINI/EXTAFRREGINICOO/0,,contentMDK:22469167~menuPK:7296349~pagePK:64168445~piPK:64168309~theSitePK:1587585,00.html>>.
- Světová banka (2011b): Organizing an LED Strategy. <<http://www.worldbank.org/urban/local/toolkit/pages/organizing-led-strategy.htm>>.
- UNECA (2006a): The Drivers of Regional Integration for Africa's Development. 5. 8. 2011, <<http://www.uneca.org/aria2/chap1.pdf>>.
- UNECA (2006b): The Case for Rationalization: The Inefficiency and Ineffectiveness of the Regional Economic Communities, 5. 8. 2011, <<http://www.uneca.org/aria2/chap3.pdf>>.
- UNECA (2010): Assessing Regional Integration in Africa IV. Enhancing Intra-African Trade. Addis Abeba: Etiopie. <<http://www.uneca.org/aria4/ARIA4Full.pdf>>.
- Wesgro (2011): Welcome to Wesgro. <<http://wesgro.co.za/>>.

Poznámka

Tento text vznikl s podporou Grantového systému Západočeské univerzity v Plzni, projekt č. SGS-2010-014 – Nadnárodní politické procesy.