

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLMOUCI

Přírodovědecká fakulta

Katedra rozvojových studií

Klára SEHNALOVÁ

**LAMU PORT-SOUTHERN SUDAN-ETHIOPIA TRANSPORT CORRIDOR**

**současný stav projektu a jeho budoucí vývoj**

**Bakalářská práce**

Vedoucí práce: Mgr. Miloslav Šerý

Olomouc 2013

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracovala samostatně na základě použité literatury a zdrojů uvedených v seznamu použité literatury.

V Olomouci, 23. dubna 2013

.....

Děkuji vedoucímu práce panu Mgr. Miloslavu Šerému za odbornou pomoc a podnětné připomínky. Za pomoc při získávání dat bych ráda poděkovala panu Francisi Njokovi, MSc.

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Přírodovědecká fakulta

Akademický rok: 2011/2012

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: Klára SEHNALOVÁ  
Osobní číslo: R10275  
Studijní program: B1301 Geografie  
Studijní obor: Mezinárodní rozvojová studia  
Název tématu: LAMU PORT-SOUTHERN SUDAN-ETHIOPIA TRANSPORT CORRIDOR současný stav projektu a jeho budoucí vývoj  
Zadávací katedra: Katedra rozvojových studií

### Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Hlavním cílem bakalářské práce je analýza dopadu infrastrukturního projektu Lamu Port-Southern Sudan-Ethiopia Transport Corridor na prostorovou organizaci Keni. Hodnoceny budou dopravní, enviromentální, politické a socioekonomické aspekty vlivů výstavby. Hlavní metodou zpracování bude rešerše relevantních zdrojů (odborné články, tiskové zprávy) a využití projektových dokumentů. V závěru práce bude prezentováno pomocí metody SWOT analýzy kritické zhodnocení projektu a prognóza budoucího vývoje. Struktura práce: 1. Úvod a cíle práce 2. Rešerše literatury a metody zpracování 3. Cíle a historie projektu 4. Současný stav 5. Hlavní aspekty projektu 6. Prognózy a závěry 7. Summary, key words 8. Přílohy

Rozsah grafických prací: **dle potřeby**  
Rozsah pracovní zprávy: **10 - 15 tisíc slov**  
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**  
Seznam odborné literatury:

**HOPE, Kempe Ronald. Infrastructure Constraints and Development in Kenya : An Analytical Review. Journal of Infrastructure Development [online]. 2010, roč. 2, č. 2, s. 90?104 [cit. 2012-05-02]. Dostupné z: <http://joi.sagepub.com/content/2/2/91>**  
**OREMO, Peter. Development of the First Three Berths of the Lamu Port: Implementation Plan, Investment and Growth Opportunities. Ministry of Transport [online]. 2011 [cit. 2012-05-02]. Dostupné z: <http://tiic2011.org/TIIC%20Presentations%20Final/KICC%20PRESENTATION%20IMANDA%20BAY%203.pdf>**  
**NJIRU, Cyrus. 2nd Transport and Economic Corridor - LAPSSET. Ministry of Transport [online]. 2011 [cit. 2012-05-02]. Dostupné z: <http://kenyaembassy.com/pdfs/diaspora/Ministry%20of%20Transport-2nd%20Transport%20and%20Economic%20Corridor-LAPSSET%20by%20P.S%20Dr%20Cyrus%20Njiru.pdf>**  
**LAHER, Ridwan. Lamu District at the Crossroads: A Narrative of Chronic Trauma and Community Resistance. In: Africa Insight [online]. 2011 [cit. 2012-05-02]. Dostupné z: <http://www.savelamu.org/wp-content/uploads/2011/08/Lamu-At-the-Crossroads-by-Ridwan-Laher.pdf>**  
**Can Kenya make its new deal work?. The Economist [online]. 2010 [cit. 2012-05-02]. Dostupné z: <http://www.economist.com/node/17373983>**

Vedoucí bakalářské práce: **Mgr. Miloslav Šerý**  
Katedra geografie

Datum zadání bakalářské práce: **4. května 2012**  
Termín odevzdání bakalářské práce: **27. dubna 2013**

L.S.

Prof. RNDr. Juraj Ševčík, Ph.D.  
děkan

Doc. RNDr. Pavel Nováček, CSc.  
vedoucí katedry

V Olomouci dne 4. května 2012

## **ABSTRAKT**

Plánovaný infrastrukturní projekt Lamu Port-Southern Sudan-Ethiopia Transport Corridor by měl přinést zúčastněným státům ekonomický a sociální rozvoj. Tato práce se zaměřuje na dopady koridoru na prostorovou organizaci Keni. Práce dále prezentuje současný stav projektu a analyzuje dopravní, politické, socioekonomické a environmentální aspekty vlivů výstavby. Koridor by měl zajistit lepší infrastrukturní spojení severní části Keni, její ekonomický rozvoj a zvýšit její účast na tvorbě státní ekonomiky. Výstavba koridoru zvýší podíl železniční dopravy na celkové přepravě nákladu. Největší vliv zkoumaných dopadů by měl být zaznamenán v oblasti Lamu, díky plánované výstavbě přístavu. Hrozí zde riziko možného narušení tradičního způsobu života místních komunit. Výstavba přístavu může negativně ovlivnit i současný stav životního prostředí. Podle zjištěných informací se projekt musí vypořádat se značnými problémy jako je korupce, majetkové vlastnictví, negativní dopady na marginalizované obyvatelstvo či nedostatečné zajištění financí, které ovšem keňská vláda odmítá efektivně řešit. Budoucí úspěšný provoz koridoru je ohrožen také opomíjením kvality hospodářské politiky, nekoordinovaným přístupem států k výstavbě koridoru či nedostatečným právním rámcem.

**Klíčová slova:** Keňa, infrastrukturní koridor, Lamu, přístav, marginalizované obyvatelstvo

## **ABSTRACT**

The planned infrastructural project Lamu Port-Southern Sudan-Ethiopia Transport Corridor is supposed to bring economic and social development to all participating states. This thesis focuses on impacts of the corridor on spatial organisation of Kenya. Furthermore, it presents the current state of the project and analyses transportation, political, socio-economic and environmental aspects of the construction's impacts. The corridor should secure a better infrastructural connection of the Northern part of Kenya, along with its economic development, and increase its participation within the state's economy. An area, that will be most significantly influenced by the planned port construction, and is believed to upset traditional lifestyle of local communities, is predicted to be the Lamu region. Research indicates, that it is likely to threaten the environmental balance as well. According to discovered information, the project has to deal with large issues such as corruption, land ownership, negative impacts on marginalised groups, or insufficient financial resourcing which are not being effectively solved by the government. Future successful commission of the corridor is also threatened by omission of the quality of economic policies, uncoordinated approach towards the ongoing construction by the concerned states, and inefficient legal framework.

**Keywords:** Kenya, infrastructural corridor, Lamu, port, marginalized inhabitants

# OBSAH

SEZNAM OBRÁZKŮ, TABULEK, GRAFŮ .....	1
SEZNAM ZKRATEK .....	2
ÚVOD A CÍLE PRÁCE .....	3
1. Rešerše literatury a metody zpracování .....	4
2. Teoretická část .....	6
3. Stručná charakteristika dopravní infrastruktury Keni.....	8
4. Cíle a historie projektu.....	14
4.1 Historie projektu .....	14
4.2 Cíle projektu .....	16
5. Současný stav.....	21
5.1 Lokalizace .....	21
5.2 Charakteristika a časový harmonogram koridoru .....	23
5.3 Financování.....	25
5.4 Jednotlivé komponenty projektu.....	27
6. Hlavní aspekty projektu .....	33
6.1 Dopravní aspekty koridoru .....	33
6.2 Politické aspekty .....	35
6.3 Socioekonomické aspekty.....	40
6.4 Environmentální aspekty .....	42
7. SWOT analýza.....	44
ZÁVĚR .....	46
SEZNAM LITERATURY:.....	48
PŘÍLOHY .....	



## SEZNAM OBRÁZKŮ, TABULEK, GRAFŮ

Obrázek 1 – Prostorové rozmístění letišť v Keni v 2009	s. 10
Obrázek 2 – Plán keňské infrastruktury v roce 2009	s. 11
Obrázek 3 – Plán The Northern Corridor	s. 18
Obrázek 4 – The Great Equatorial Bridge	s. 20
Obrázek 5 – Prostorové rozmístění LAPSSET koridoru	s. 22
Graf 1 – Odhad podílu na celkovém objemu nákladu pro rok 2030	s. 31
Tabulka 1 – Časový plán výstavby úseků projektu LAPSSET v Keni v období 2014–2020	s. 24
Tabulka 2 – Objemu přepraveného zboží v Lamu za rok 2030 a v Mombase za rok 2010	s. 31

## **SEZNAM ZKRATEK**

COMESA	Common Market for Eastern and Southern Africa
DRSRS	The Department of Resource Surveys and Remote Sensing
EAC	East African Community
EIA	Environmental Impact Assessment
EIRR	Economic Internal Rate of Return
EMCA	Environmental Management and Coordination Act
EU	European Union
GNI	Gross National Income
GNP	Gross National Product
HIA	Heritage Impact Assessment
HNP	Hrubý Národní Produkt
JICA	Japan International Cooperation Agency
JPC	Japan Port Consultants
LAPSSET	Lamu Port-Southern Sudan-Ethiopia Transport Corridor
LPI	Logistics Performace Index
NES	The National Environment Secretariat
PPCSCA	The Permanent Presidential Commission on Soil Conservation and Afforestation
PPP	Public Private Partnership
ROOLA	Road/Railway, Oil Pipeline, Oil Refinery, Lamu Port and Airport
TEU	Twenty-Foot Equivalent Unit
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
USD	United States Dollar

## ÚVOD A CÍLE PRÁCE

Doprava je považována za jeden z faktorů, který má pozitivní vliv na ekonomický a sociální rozvoj státu. Nejenže zajišťuje přepravu zboží, osob a služeb, ale také přispívá ke zvýšení objemu zboží při intenzivnějších obchodních transakcích, snižování nerovnosti ve společnosti a vytváření nových pracovních míst. Keňská vláda vidí v posílení infrastruktury cestu k dosažení hospodářského rozvoje státu. Tuto myšlenku prezentuje i ve vládním programu Vision 2030. Keňa vytvořila se spoluúčastí Etiopie a nedávno vzniklého Jižního Súdánu plán na výstavbu infrastrukturního a ekonomického koridoru, který by měl zajistit posílení infrastrukturního spojení mezi participujícími státy, nové tržní příležitosti a pozitivní ekonomický růst. Hlavní infrastrukturní prvky v podobě železnice, dálnice, ropovodu a část přístavu by měly být dokončeny do roku 2016. Keňská vláda o projektu informuje zásadně jen v pozitivním světle a vidí v něm velký krok k rozvoji státu. Avšak s postupující výstavbou koridoru vyplývá na povrch množství problémů zapříčiněných právě realizací projektu.

Hlavní cíl práce je analyzovat možné dopady projektu na prostorovou organizaci Keni. Hodnoceny jsou dopravní, politické, socioekonomické a environmentální aspekty vlivů výstavby. Tyto vlivy jsou zkoumány jak na státní tak místní úrovni a to především v administrativní jednotce Lamu, kde má vzniknout nový přístav. Hodnocení socioekonomických a politických vlivů koridoru je především zaměřeno na původní obyvatelstvo této lokality a jejich role v projektu. Na základě zmíněného hodnocení se text snaží upozornit na vzniklé či budoucí problémy a nedostatky infrastrukturního koridoru. Část práce je zaměřena i na současnou úroveň keňské infrastruktury a její problémy a podrobné představení koridoru dle dostupných zdrojů. V závěru je prezentováno kritické zhodnocení projektu a prognóza jeho budoucího vývoje.

## 1. Rešerše literatury a metody zpracování

Vzhledem k faktu, že projekt oficiálně začal v roce 2012, potýká se se značnou absencí dat. Použité zdroje v práci byly limitovány přístupností materiálů vydaných keňskou vládou. Zdroje byly dostupné pouze v anglickém jazyce. Téma práce také zatím nebylo komplexně vědecky zpracováno. V práci byly použity knižní, internetové zdroje a podklady GIS pro tvorbu map. Vědecké knižní zdroje zabývající se LAPSSET koridorem zatím neexistují. Knižní zdroje v práci byly použity pouze pro teoretickou část. Klíčové pro tento oddíl byly knihy *Modern Transport Geography* a *The Geography of Transport Systems*. K evaluaci současného stavu keňské infrastruktury bylo využito převážně zpráv vydaných Světovou bankou. Přístup k materiálům zabývajícím se koridorem byl usnadněn díky spolupráci s keňským akademikem, avšak i on měl přístup ke zdrojům značně omezený. Stěžejní zdroj využitý v práci je *LAPSSET Corridor and New Lamu Port Feasibility Study and Master Plans Report*. Přístupný je však pouze třetí oddíl tohoto dokumentu vytvořeného v roce 2011 na požadavky keňského Ministerstva dopravy japonskou firmou Japan Port Consultants Ltd. (JPC) ve spolupráci BAC/GKA JV Company. Dále bylo v práci využito materiálů poskytnutých keňskou vládou vydaných v rámci projektu Vision 2030. Při zpracování těchto zdrojů bylo objeveno několik rozporů mezi prezentovanými daty. Také Kenya Ports Authority ve své *Kenya Ports Authority Handbook 2012-2013* má nesrovnalosti v údajích o novém koridoru, zejména se jedná o celkový počet kotvišť, jejichž počet podle tohoto zdroje má být 22, ale ostatní zdroje uvádí 32 kotvišť. Dále bylo využito tiskových zpráv, které jsou nutné k zajištění aktuálnosti práce. Více pozornosti ve vědecké literatuře je věnováno dopadům koridoru především se zaměřením na oblast Lamu. Zásadní jsou vědecké články *Cultural Heritage Preservation Meets Modern Port Development*, *Lamu District at the Crossroads: A Narrative of Chronic Trauma and Community Resistance* a *Lamu Port-South Sudan-Ethiopia Transport Corridor (LAPSSET) and Indigenous Peoples in Kenya*, které byly využity především ke zpracování poslední kapitoly práce.

Hlavní metodou práce je rešerše relevantních zdrojů v podobě knižní literatury, internetových zdrojů, vědeckých článků, projektových materiálů, tiskových zpráv a jejich evaluace. Na základě rešerše a kompilace dat byly vyhodnoceny možné dopady koridoru. V závěru práce je využita SWOT analýza sloužící ke kritickému zhodnocení projektu a nastíněna prognóza budoucího vývoje.

V celé práci je použita klasifikace států dle Světové banky a její terminologie. Klasifikace byla vytvořena Světovou bankou k charakterizování ekonomické vyspělosti států. Rozdělení se využívá pro členy Světové banky (188) a další státy s populací větší než 30 000 obyvatel. Celkem spadá do této klasifikace 214 států. Na základě této klasifikace jsou státy rozděleny podle hrubého národního příjmu (GNI = gross national income), dříve hrubého národního produktu (GNP= gross national product), per capita do tří kategorií. První kategorie zahrnuje státy s nízkým příjmem (low income countries), kde jsou zařazeny státy s GNI per capita 1 025 a menší hodnotou. Kategorie pro středně příjmové státy (middle income) je rozdělena do podkategorií. Nižší středně příjmové (lower middle income) státy dosahují hodnot GNI per capita mezi 1 026 a 4 035. Vyšší středně příjmové (upper middle income) země mají hodnoty mezi 4 036 až 12 475. Státy s vysokými příjmy (high income) dosahují hodnoty 12 476 a vyšší. (The World Bank, 2013)

Text dále pracuje s indexem logistického výkonu (Logistics Performance Index, LPI), který vydává Světová banka každé 2 roky od roku 2007. Srovnává 155 států, které jsou seřazeny podle získaného hodnocení, kdy 1 je nejhorší a 5 nejlepší hodnocení. LPI se skládá z 6 indikátorů: efektivita celních služeb, kvalita infrastruktury mající vztah k dopravě a obchodu (silnice, přístavy, komunikační systémy,...), jednoduchost sjednání konkurenceschopných nákladů, kompetence a kvalita logistických služeb, schopnost vyhledávat a sledovat zásilky, frekvence obdržení zásilky příjemcem v plánované nebo očekávané dodací době. (Avris, 2012)

## 2. Teoretická část

Doprava umožňuje interakce mezi fyzicko-geografickými oblastmi a mezi sociálními, politickými a ekonomickými aktivitami. Slouží k pohybu lidí, zboží a služeb. (Hope, 2010) Doprava má významnou roli v ekonomickém a sociálním rozvoji státu i regionu. Dostatečná úroveň dopravy je nezbytná pro hospodářský rozvoj země. Zlepšení produktivity a zvýšení obchodních aktivit státu, které jsou výsledkem kvalitnější infrastruktury, může vést ke zlepšení regionální integrace. Vyšší úroveň infrastruktury podporuje ekonomický růst státu díky zprostředkování toků zboží a služeb, což přispívá k pozitivní změně úrovně kvality života, ochraně zdraví, bezpečnosti a také ke snižování chudoby. (Hoyle, Knowles, 1998) Mezi přímé ekonomické dopady dopravy patří zvýšení dostupnosti trhů, což šetří čas a náklady. Nepřímé dopady jsou spojeny s klesající cenou komodit nebo s rozšířením jejich nabídky. Doprava má také vliv na sociální strukturu a interakce ve společnosti, které mohou být potlačeny nebo zintenzivněny podle úrovně dostupnosti. (Rodrigue a kol., 2006) Doprava dále přispívá k územní diferenciaci, geografické specializaci, vytváření nových pracovních pozic, umožňuje dělbu práce a např. se podílí na zvyšování úspor z rozsahu ve výrobě. Z toho vyplývá, že infrastruktura není primární cíl. Dopravní síť spojuje oblasti, které se vyznačují komplementaritou. Oblast s přebytky jedné komodity je spojována s oblastí, kde není uspokojena poptávka po této komoditě. Díky těmto vzájemným propojením dochází ke generování zisku a uspokojení poptávky po daném zboží. (Hoyle, Knowles, 1998) K těmto geografickým a ekonomickým interakcím mohou sloužit dopravní koridory, které jsou charakterizovány širokým územním rozsahem a zahrnují více druhů dopravních cest, které spojují hlavní ekonomická centra, státy. (Rodrigue a kol., 2006)

Rozvoj dopravy má pozitivní dopad na dlouhodobý hospodářský růst státu a negativní vliv na příjmovou nerovnost. Slabá infrastruktura brání národnímu ekonomickému růstu a znemožňuje státu být konkurenci schopný na úrovni mezinárodního obchodu. Úroveň infrastruktury (kvantitativní i kvalitativní) je ovlivněna poptávkou po dopravě případně poptávkou po mobilitě. Ekonomická a demografická situace státu, pozemková politika a omezující dopravní opatření vydané vládou má značný vliv na poptávku po dopravě. Ta reaguje na změny ve využívání zdrojů, dále

pak v populační struktuře, hustotě zalidnění, úmrtnosti a životní úrovni obyvatel. Mobilita patří mezi základní aktivity a potřeby populace.

V marginalizovaných oblastech se můžeme setkat s tzv. mobility gap, která je zapříčiněna především vysokými náklady na dopravu. Obyvatelstvo nemá vždy stejné možnosti mobility. Tato nerovnost je zapříčiněna rozdílnou úrovní příjmů a také nerovnoměrným přístupem k dopravě. Mobility gap můžeme pozorovat např. mezi rostoucí majoritou s vlastními automobily a minoritou závislou na hromadné dopravě. Mobility gap může být jednou z příčin stagnace hospodářského rozvoje státu. Avšak výstavba nové infrastruktury může také zapříčinit zvýšení nerovnosti v možnostech přístupu k dopravě jak na lokální tak na regionální úrovni. Tato situace může vzniknout při koncentraci dopravy v hustě osídlených oblastech a nedostatečným investicím do dopravy v rurálních izolovaných lokalitách. V dnešní době můžeme zaznamenat trend opačný, kdy dochází k investicím do infrastruktury a její rehabilitaci v marginalizovaných oblastech a tím dochází k vyšší integraci lokalit daného státu. (Hoyle, Knowles, 1998) V současnosti také dochází k růstu poptávky po mobilitě. Mezi další trendy v dopravě patří snižování nákladů (na jednotku přepravovaného) a čtenější požadavky po zlepšení kvality dopravních služeb, expanze infrastruktury do nových oblastí a zvýšení kapacity současných dopravních sítí. (Rodrigue a kol., 2006)

Pro efektivně fungující dopravní koridor, který má zajistit státu ekonomický růst, není důležitá pouze dostatečná infrastrukturní síť, ale také spolehlivé logistické služby. Dle Avris 2012 je logistika chápána jako organizovaný pohyb zboží v prostoru a čase, který umožňuje státům participaci na globálním obchodním řetězci. Výkon obchodního řetězce je hodnocen podle času přepravy, nákladů, spolehlivosti a flexibility. Dodavatelský řetězec států závisí na specifikách domácí ekonomiky. Z toho vyplývá, že tento výkon je závislý právě na kvalitě a výkonu logistiky, dále pak na diverzifikaci exportu, atraktivnosti pro přímé zahraniční investice a hospodářském růstu. Logistické služby většinou zajišťuje soukromý aktér, ale stát může tyto služby výrazně ovlivnit a to především reformami a politikami ovlivňujícími logistiku, pobídkami k mobilizaci aktérů v různých odvětvích, investicemi do „měkké“ a „tvrdé“ infrastruktury a její výstavbou. Reformy by měly být komplexní a dlouhodobé, také by mělo docházet ke vzájemné spolupráci mezi státním a soukromým sektorem. Efektivní logistika je determinována úrovní infrastruktury, spolehlivostí dodavatelského řetězce a celními a odbavovacími postupy na hranicích, které bývají u rozvojových zemí zdoluhavé, ruční, zatíženy množstvím byrokracie. (Avris, 2012)

Kvalita dopravních služeb ovlivňuje možnost vytvářet atraktivní prostředí pro investice a obchod. Investiční atraktivnost státu dále určuje transparentnost vlády při zadávání veřejných zakázek, makroekonomická pozice státu, kvalita státních institucí a bezpečnost. (The World Bank, 2012)

### **3. Stručná charakteristika dopravní infrastruktury Keni**

Keňa v současnosti dosahuje vyšší úrovně infrastruktury než většina nízkopříjmových států (low income countries), které jsou charakterizovány hrubým národním příjmem 1 025 amerických dolarů a menší hodnotou per capita. Avšak dosažená úroveň stále neodpovídá standardům, které jsou typické pro středně příjmové země (middle income countries), které dosahují hrubého národního příjmu na osobu v rozmezí od 1 026 do 12 475 dolarů. (Briceño-Garmendia, Shkaratan 2011; The World Bank, 2012) Současná vláda se snaží podporovat infrastrukturní projekty, ve kterých vidí možnost zajištění udržitelného ekonomického a sociálního rozvoje. Infrastrukturní projekty postrádají i přes vládní podporu dostatečné finanční prostředky.

Značná část keňské infrastruktury je umístěna do jižní poloviny země. Jižní část státu je charakteristická zvýšenou hustotou obyvatel v porovnání se severem země, tento fakt je dán také tím, že se zde nachází hlavní město. Obyvatelstvo v jižní části je situováno především kolem jediného keňského koridoru – The Northern Corridor, který zajišťuje dopravní obslužnost mezi keňským přístavem Mombasou, Nairobi a dále se sousedními státy. Severní část státu se vyznačuje nízkou hustotou zalidnění, nižší ekonomickou úrovní a fragmentovaným infrastrukturním pokrytím. (Briceño-Garmendia, Shkaratan 2011)

Silniční infrastruktura byla vyvinuta v období získání nezávislosti na Velké Británii v roce 1963 a měla sloužit jako doplněk k infrastruktuře železniční. (Ministry of Transport, 2009) Silniční doprava nyní zajišťuje 93 % osobní a nákladní přepravy v zemi a poskytuje základní spojení mezi pobřežím, hlavním městem a sousedními státy. Celková délka silniční sítě je 160 885 km. (Kenya Roads Board, 2013) Pokrytí silniční sítě je nerovnoměrné, kde větší hustotou silnic disponuje jižní část státu. Dále jsou velké rozdíly v kvalitě silnic, která je ovlivněna např. kapacitním přetížením, nedostatečnou údržbou. Na zlepšení stavu silnic se podílejí z velké části Světová banka

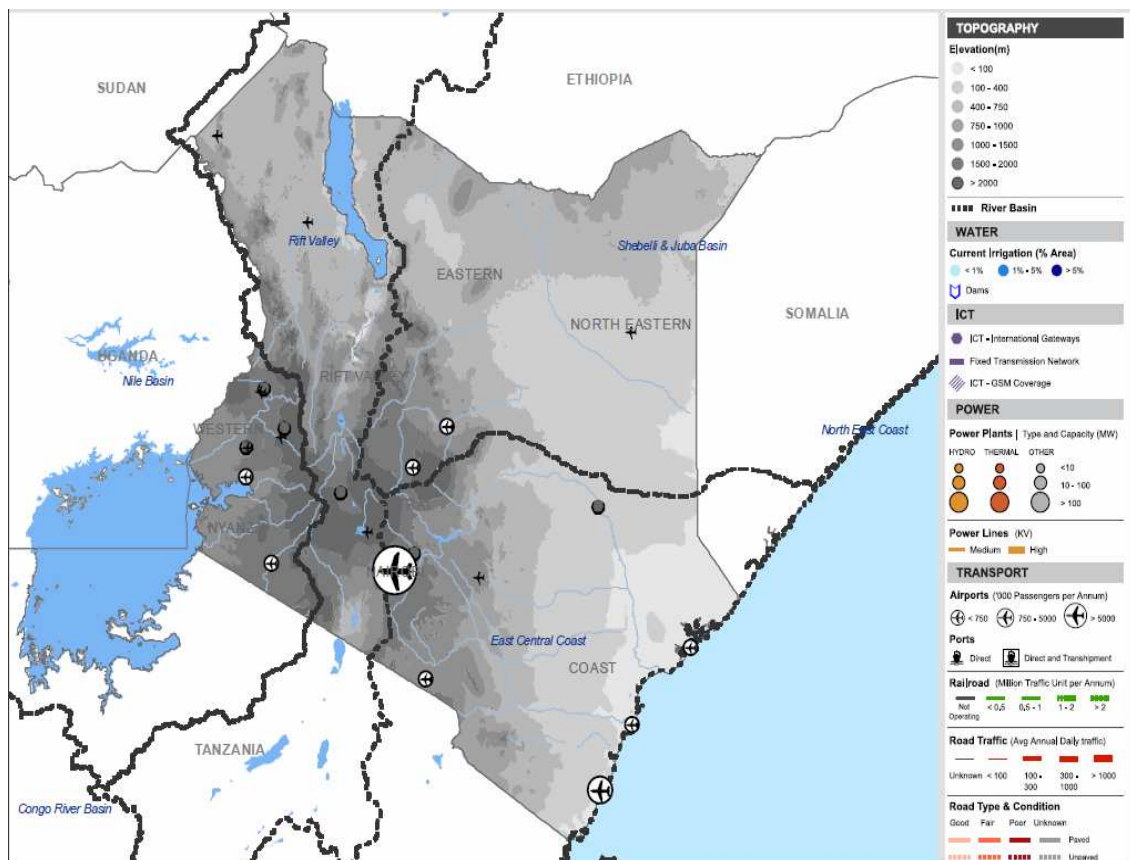


a EU. V rurálních oblastech se silniční síť potýká s nízkou kvalitou. Dostupnost silniční infrastruktury patří k nejvyšším v nízko příjmových státech, ale ve srovnání se středně příjmovými zeměmi dosahuje pouze poloviční úrovně.

Počátky železniční sítě v Keni byly zaznamenány v roce 1896, kdy Britové započali výstavbu železnice spojující Mombasu a vnitrozemský stát Ugandu. Stavba byla dokončena v roce 1926. (Rift Valley Railways, 2013) Železniční doprava v Keni nemá v současné době příliš významné postavení a její využití při přepravě nákladů je velmi nízké. (The World Bank, 2005) Celková délka železnice je pouze 2 778 km. (Ministry of Transport, 2009) Železniční doprava zajišťuje spojení mezi Mombasou, Nairobi a Ugandou. Sever země je v současnosti bez železniční sítě, tento fakt je viditelný na obrázku č. 1. Kvalita železniční dopravy není vyhovující, to je způsobeno především stářím železnice samotné i kolejového parku, nedostatečnými prostředky na údržbu a nemoderními komunikačními systémy. Díky těmto problémům je provoz na železnici často nepředvídatelný a trpí dlouhými přepravními časy. (Briceño-Garmendia, Shkaratan, 2011)

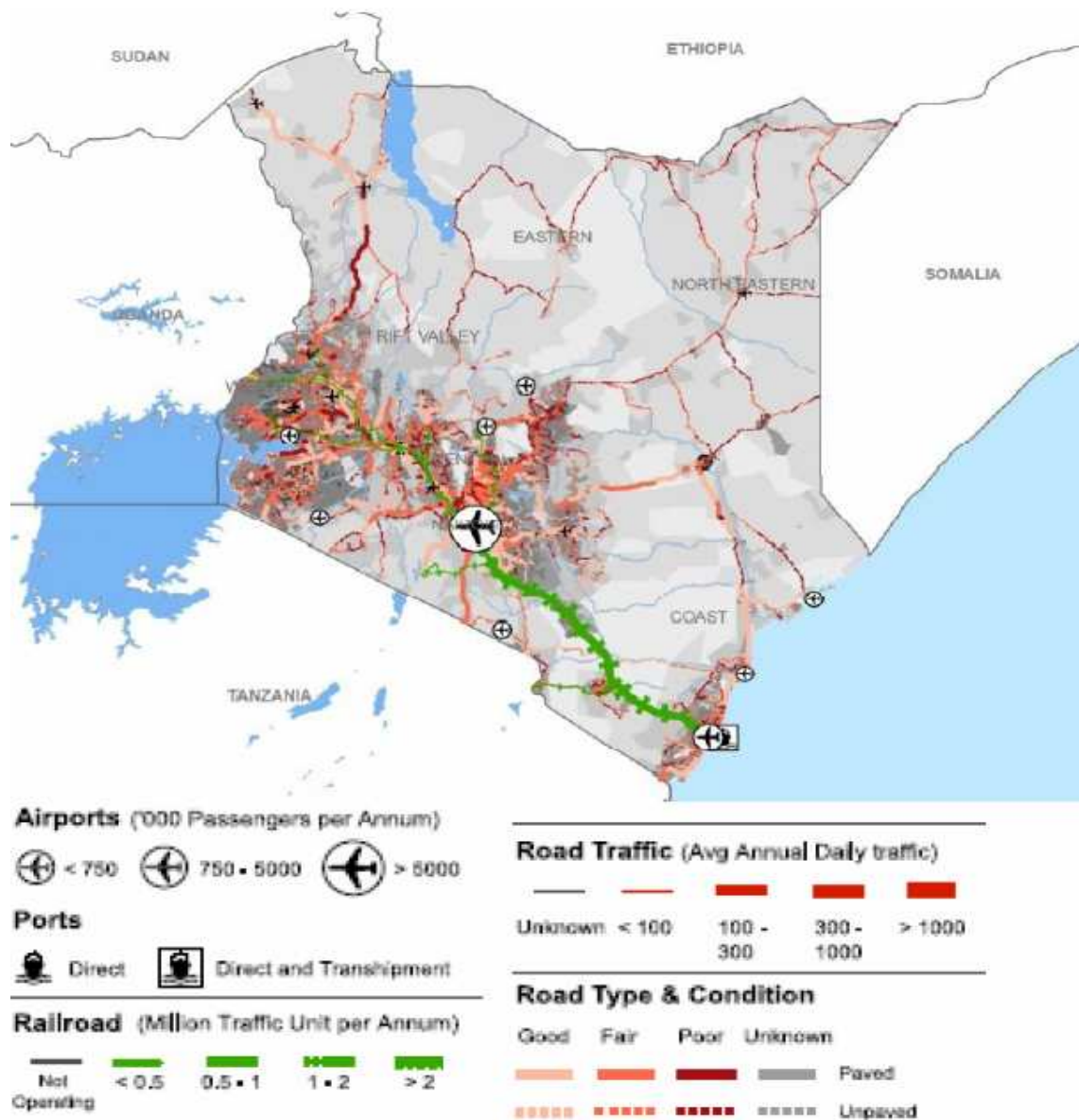
Mezi nejúspěšnější dopravní druh v Keni můžeme zařadit leteckou dopravu. Keňské aerolinky patří k nejúspěšnějším africkým dopravcům a dosahují mezinárodních standardů. Letiště Jomo Kenyatta se stalo jedním ze tří nejdůležitějších letišť v subsaharské Africe a keňská letecká doprava má ve východoafrickém regionu vedoucí postavení. Úspěch spočívá ve specializaci dopravy, která není zaměřena pouze na přepravu cestujících, ale především na export zemědělských komodit jako jsou květiny, sladkovodní ryby a sezónní zelenina. Velký podíl na tomto úspěchu nese i účast soukromého sektoru na provozu leteckých služeb. Konceptu Partnerství veřejného a soukromého sektoru neboli PPP (Public Private Partnership) využívá Keňa zatím pouze v letectví, ale v budoucnu by se měl objevit i u dalších druhů dopravy. (Briceño-Garmendia, Shkaratan, 2011) Vláda by se měla snažit zapojit privátní sektor i do zbylých druhů dopravy nejen z důvodu sdílení nákladů na infrastrukturu a následné dopravní služby, ale i pro zajištění lepší kvality a efektivnosti těchto služeb. Další výhody PPP jsou shledány v zajištění cenově dostupných služeb pro běžné občany, expandování ekonomiky a generování nových pracovních míst a sdílení obchodních rizik. (Njiru, 2012) Jedná se o vztah mezi soukromou a státní entitou. Stát má za úkol vybudovat infrastrukturu. Veřejné služby, které by původně zajišťoval stát, vykonává soukromá entita. Za jejich poskytnutí může získat různé výhody, např. kompenzaci z veřejných zdrojů, vybírání poplatků od zákazníků nebo kombinaci obou variant.

Soukromá strana nese následky za možná rizika vyplývající z poskytování dohodnutých služeb. (Hope, 2010) I přes nepříliš vhodné podmínky pro investice, se soukromý sektor snaží nabízet své služby a vyvinout inovativní řešení. (The World Bank, 2005) Keňa je zapojena do East African Civil Aviation Authority, v rámci které je umožněna spolupráce odborníků z různých států regionu. Instituce vznikla před krátkým časem a má zajistit harmonizaci regulačního rámce zemí východoafrického regionu v oblasti letectví. I přes svou dominantní pozici, letiště čelí několika problémům a to především nedostačené kapacitě a bezpečnostním omezením. Kapacitní problémy by měly být vyřešeny plánovaným novým terminálem. Výstavba nového letiště v Lamu a rekonstrukce místních letišť v Isiolo a Lokichokio, která jsou součástí LAPSSET koridoru, by měla také přispět k řešení nedostatečné kapacity. (Briceño Garmendia, Shkaratan, 2011)



Obr. 1: Prostorové rozmístění letišť v Keni v 2009

Zdroj: The World Bank, 2009



Obr. 2: Plán keňské infrastruktury v roce 2009

Zdroj: The World Bank, 2009

V Keni je zastoupena jak námořní, tak vnitrozemská vodní doprava. Vnitrozemská doprava je však v marginálním postavení oproti námořní. Využívána je především pro přepravu na Viktoriině jezeře, kde zajišťuje dopravu mezi Keňou a Ugandou. (Northern Corridor Transit Transport Coordination Authority, 2013) Námořní doprava je soustředěna především v přístavu Mombasa, který je zatím největším keňským přístavem. Na pobřeží jsou situovány i menší přístavy – Funzi, Vanga, Shimoni, Kilifi, Malindi, Kiunga, Lamu a Mtwapa. (Ministry of Transport, 2009)

Přístav v Mombase, který leží na keňském pobřeží omývaném Indickým oceánem, zajišťuje obchod pro Východoafrický region. Vnitrozemské státy regionu

(Uganda, Rwanda, Burundi, Jižní Súdán, Etiopie) jsou závislé na infrastruktuře Keni, která je spojuje s globálními trhy. Východní Afrika nepatří mezi hlavní obchodní trasy a má celkem malý potenciál stát se jedním z globálních center obchodu. To je dáno tím, že obchod probíhá v menších objemech, které nejsou dostačující pro motivaci k vytvoření přímé linky s některými důležitými aktéry světového obchodu. Avšak přístav a jeho služby mají nepostradatelnou roli v obchodních transakcích východoafrických států. Pro Keňu je charakteristické převládání importu nad exportem. Přístav je využit především pro import, protože mezi její největší exportní partnery patří africké země (Uganda, Tanzanie), které využívají pro přesun zboží jiné formy dopravy. Nejvýznamnějším příjemcem zboží je Evropská Unie, která přijímá 26 % z celkového keňského exportu. Spojené státy americké, Egypt a Demokratická republika Kongo jsou další významní příjemci keňského exportu. Import je směřován především z Číny a Evropské unie, kdy v minulosti byla EU na prvním místě. Mezi další významné importéry se řadí Indie, Spojené arabské emiráty a Saudská Arábie. (European Commission, 2006) Příčinu nízké efektivity přístavu, dlouhých odbavovacích časů a vysokých přepravních nákladů můžeme nalézt v operacích v přístavu, které neodpovídají moderním trendům v námořní dopravě, ve složitých postupech, přetížení, zdlouhavém celním řízení a nedostatečném komunikačním systému. Také špatný stav infrastruktury, která slouží k přepravě nákladu z přístavu do dalších lokalit, vytváří překážku ve snadném přemístění zboží. Pro zvýšení efektivity přístavu bylo vytvořeno již několik projektů. Kenya Port Authority, zajišťující provoz a údržbu keňských přístavů, by se měla podílet na výstavbě nového terminálu. (Kenya Port Authority, 2009) Byla vytvořena celní reforma a modernizační program, které by měly zrychlit a zjednodušit celní postupy nejen v přístavu ale i při převážení nákladů přes hranice do sousedních států po železnici nebo silnici. (Briceño Garmendia, Shkaratan, 2011)

Keňa se také potýká s problémy zajištění dodávek elektrické energie, které jsou způsobené přetížením sítě. Problém ovlivňuje jak socioekonomický vývoj státu, tak efektivnost dopravních služeb. Avšak Keňa se snaží potíže s energií řešit projekty, které by měly zvýšit dodávku energie v roce 2018 na 3 000 MW z 1 050 MW v roce 2008. Jako možné řešení je vybudovat elektrickou síť přesahující hranice státu, využívání obnovitelných zdrojů a výstavba jaderné elektrárny, která by měla být v provozu již v roce 2017. (Hope, 2010) Zmíněné dopravní překážky zapříčiňují z 30 % zatížení

produktivity firem. Na tomto zatížení se dále podílí nadměrné množství byrokracie, slabá vládní podpora a omezené financování. (Briceño Garmendia, Shkaratan, 2011)

Keňa patří k nejhůře logisticky výkonným státům. V roce 2012 se umístila na 122. místě ze 155 států. (Avris, 2012) Problém je především viděn ve špatné implementaci obchodních a dopravních opatření, která by měla usnadnit obchod se zbožím a jeho přepravu. Nutné je zajistit přístup soukromého sektoru k poskytování logistických služeb. Pro soukromé entity by měly být nastaveny přijatelné podmínky a to vytvořením regulačního, institucionálního a právního rámce. Tento problém nezískal dostatečnou pozornost vlády a nedošlo k výrazným snahám o jeho odstranění. Proto je Keňa stále vnímána spíše negativně v oblasti úrovně logistického výkonu. K usnadnění mezistátního obchodu a přepravy nákladu je dále potřeba synchronizovat přepravní nařízení členských států EAC<sup>1</sup> a COMESA<sup>2</sup>. (The World Bank, 2005)

V současné době Keňa disponuje stabilní ekonomikou, ta je však stále velmi citlivá na disturbance způsobené např. změnou ceny ropy nebo nízkou úrodou. Stabilní ekonomika pomáhá vytvořit důvěryhodnost pro investice. Tento stav je ale možné udržet pouze vytvořením rovnováhy mezi rozpočtovými škrty a vládními investicemi a realizací reforem pro dlouhodobý ekonomický růst. (The World Bank, 2012) Důvěryhodnost státu může narušit i politicky nestabilní prostředí. Mezi nejvýznamnější události můžeme zařadit nepokoje spojeny s volbou prezidenta v roce 2007. Další volba bude uskutečněna v roce 2013, existuje zde opět riziko možných nepokojů. Atraktivnost pro zahraniční investory snižuje i míra korupce. Keňu se řadí na 139. místo ze 174 států podle indexu vnímání korupce vydávaným Transparency International. (Transparency International, 2012)

---

<sup>1</sup> East African Community – organizace integrující Burundi, Keňu, Rwandu, Tanzanii a Ugandu. (EAC, 2011)

<sup>2</sup> Common Market for Eastern and Southern Africa – regionální hospodářské společenství integrující Burundi, Komory, Demokratická republika Kongo, Džibutsko, Egypt, Eritrea, Etiopie, Keňa, Libye, Madagaskar, Malawi, Mauricius, Rwanda, Seychely, Súdán, Svazijsko, Uganda, Zambie a Zimbabwe (COMESA, 2013)

## 4. Cíle a historie projektu

### 4.1 Historie projektu

Lamu Port-Southern Sudan-Ethiopia Transport (LAPSSET) dopravní a ekonomický koridor vznikl ve spolupráci vlád třech afrických států - Keni, Jižního Súdánu a Etiopie. (Japan Port Consultants and BAC/GKA JV, 2011) Počáteční náklady na výstavbu jsou poskytnuty vládami zúčastněných států. Budoucí náklady by měly být hrazeny zahraničními investory, které se snaží vlády přilákat. Nejdominantnějším prvkem projektu by měl být přístav v zálivu Manda Bay v blízkosti města Lamu. (BBC, 2012)

V současné době je Mombasa největším keňským přístavem. Moderní podoba tohoto přístavu začala vznikat v roce 1926, kdy došlo k výstavbě prvních dvou kotvišť. Během let 1931 až 1963 byly vybudovány dva ropné terminály a dokončeno 12 kotvišť. V roce 1975 byl přístav modernizován na přepravu kontejnerů, která ve zmíněném roce dosáhla 1 385 TEU. (Kenya Port Authority, 2009)

V 70. letech 20. století byl keňským prezidentem Jomo Kenyatta, který se chtěl svým způsobem vládnutí přiblížit Západu. Jeho vláda byla zaměřena na rychlý ekonomický růst s důrazem na rozvoj venkova a decentralizaci průmyslu. (State House, 2011) Myšlenka vybudování nového keňského přístavu se objevila právě v tomto období. Vzniknout měly dvě 180 metrové pobřežní hráze a zpočátku měl být přístav zaměřen především na export. Důvody, které podnítily nápad vytvořit další přístav, byly obdobné jako u současného plánu výstavby v rámci projektu LAPSSET. Již ve zmíněném období docházelo k přetížení přístavu v Mombase. Tento problém není doposud efektivně vyřešen. Avšak obtíže s kapacitou byly způsobeny především špatně fungujícím systémem přístavní dopravy. Realizace projektu v Lamu by tedy nedostatečnou kapacitu Mombasy vyřešila jen z části. Socioekonomický rozvoj regionu měl být dalším důvodem ke vzniku přístavu. (Hoyle, 1983) V roce 1977 byla vytvořena Ministerstvem pro energii a komunikaci studie proveditelnosti. (Save Lamu, 2011) O dva roky později se však keňská vláda rozhodla své omezené finanční zdroje směřovat do rozvoje přístavu v Mombase, což vedlo k oslabení vládní podpory plánované výstavby nového přístavu. (Hoyle, 1983) Během 80. a 90. let se Keňa potýkala s politicky nepříznivou situací, která ovlivnila i její ekonomiku. Musela se vypořádat s nařízenou liberalizací trhu v rámci programů strukturálního přizpůsobení, které byly

v zemi zavedeny na popud Světové banky a Mezinárodního měnového fondu. Došlo k transformaci státní ekonomiky z industrializace substituující dovoz na exportně orientovanou. Vláda prezidenta Daniela Arapa Moi sebou přinesla vzrůst korupce, etnické utlačování, odstranění opozice. Omezení vládních zásahů do ekonomiky, což byl jeden z principů programů strukturálního přizpůsobení, nebylo dodržováno. Ekonomickou podporu získalo především prezidentovo rodné město bez předchozí domluvy s ministerstvem financí či obchodu. Nastolený způsob vlády zapříčinil úpadek státní ekonomiky. (Grant, 1999) Lze usoudit, že investice do nového přístavu nebyly prioritou vládnoucího prezidenta a jeho přívrženců, proto k renesanci myšlenky výstavby druhého keňského přístavu došlo až ve 21. století.

Projektu LAPSSSET předcházela infrastrukturační projekt ROOLA (Road/Railway, Oil Pipeline, Oil Refinery, Lamu Port and Airport), který vznikl na základě vyjednávání Keni, Etiopie a jižního Súdánu během let 2005 a 2006. (Ngesa, 2013) Projekt se měl skládat z obdobných částí jako LAPSSSET. Plánováno bylo vytvoření dálnice a železnice mezi Lamu, jihem Súdánu a Etiopií napojující se na existující infrastrukturu Keni a Ugandy. Mezi další složky patřil ropovod, optické kabely podél budoucí infrastruktury a ropná rafinerie spolu s přístavem umístěny v Lamu. ROOLA projekt nebyl uskutečněn, ale byl nahrazen LAPSSSET. (Nathan Associates Inc., 2011)

V březnu 2010 byla podepsána dohoda mezi keňským Ministerstvem dopravy a japonskou Japan Port Consultants Ltd. (JPC) a BAC/GKA JV Company. Zmíněná japonská firma se řadí mezi prestižní soukromé podniky zabývající se výstavbou přístavů. Její hlavní náplní je poradenská a inženýrská činnost. (JPC, 2013) Dohoda zaručovala poskytnutí poradenských služeb a vyhotovení studie proveditelnosti, územní plán přístavu a tendrovou dokumentaci. Časový rámec pro vytvoření studie byl dohodnut na 9 měsíců a vytvoření územního plánu trvalo 6 měsíců. V roce 2011 byly tyto dokumenty oficiálně vydány. Konečná studie se skládá z pěti oddílů<sup>3</sup>, kdy volně přístupný veřejnosti je pouze třetí oddíl. (Japan Port Consultants and BAC/GKA JV, 2011) Následné oficiální zahájení výstavby koridoru se uskutečnilo 2.3.2012, které proběhlo v Lamu. Ceremonie se zúčastnil keňský prezident Kibaki, jihosúdánský prezident Kiira a etiopský státník Zenawi. Zatímco vláda oslavovala tento krok

---

<sup>3</sup> Oddíly studie: Studie proveditelnosti a předběžný návrh pro části LAPSSSET koridoru, Územní plán pro nový přístav a metropole Lamu, Územní plán LAPSSSET koridoru a plán rozvoje, Závěry a doporučení, Přílohy (saveLamu)

k lepšímu hospodářskému vývoji států, nedaleko probíhaly protesty místních aktivistů, kteří chtěli upozornit na problémy spojené s koridorem. (BBC, 2012)

## 4.2 Cíle projektu

LAPSSET koridor by měl spojovat Etiopii a Jižní Súdán s přístavem v keňském Manda Bay. Projekt by měl zahrnovat výstavbu železnice, dálnice a ropovodu. Dále se očekává v rámci projektu uskutečnění výstavby resortních měst, letišť a ropné rafinerie a dodatečných inženýrských sítí. Projekt zahrnuje jak výstavbu nových komponentů infrastruktury, tak spojení s již existující infrastrukturou do efektivní sítě, která umožní přepravu komodit mezi zúčastněnými státy. (Japan Port Consultants and BAC/GKA JV, 2011) Jednotlivé komponenty projektu budou popsány podrobněji v následující kapitole.

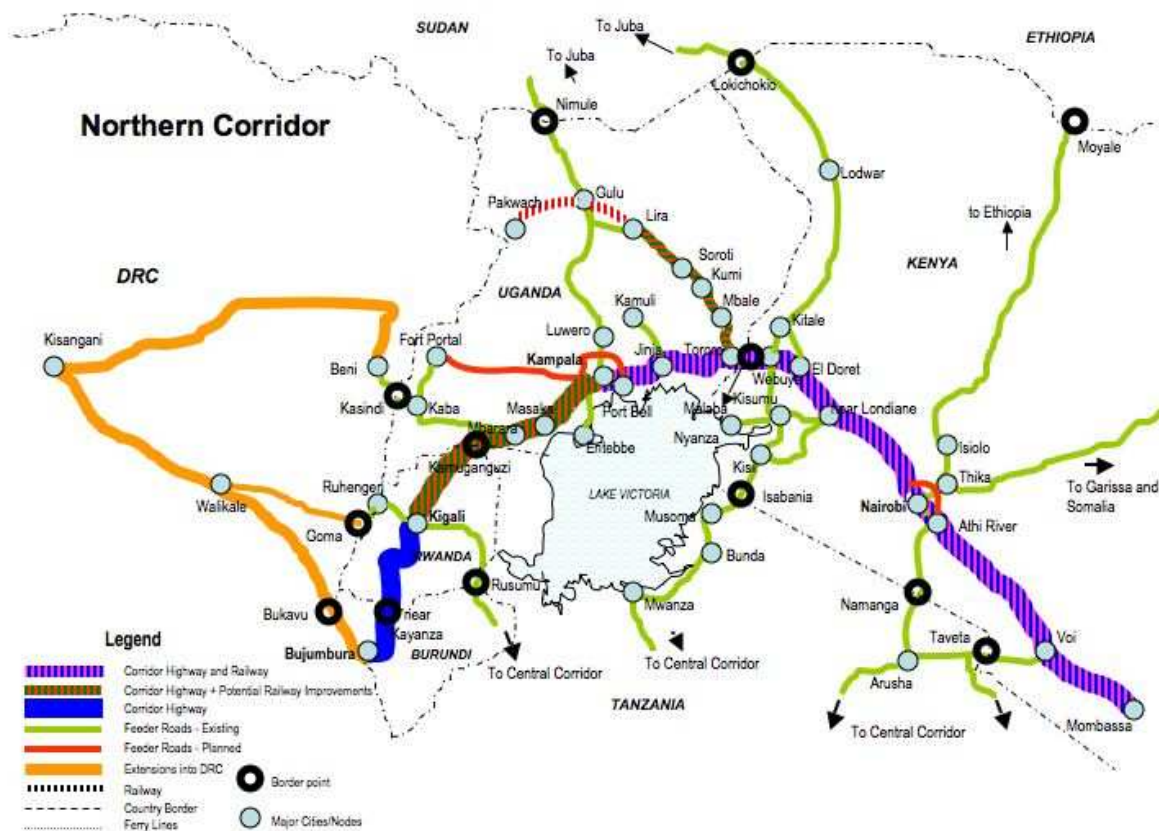
Realizace LAPSSET koridoru probíhá v rámci programu Vision 2030 a je jejím stěžejním projektem. Vládní program Vision 2030 by měl být realizován v časovém období 2008 až 2030. Tento dlouhodobý program má pomoci z Keni vytvořit nově industrializovaný, středně příjmový stát, který bude konkurenceschopný na globální úrovni. Dále by měl program zajistit kvalitní život, rovné podmínky a bezpečnost pro všechny občany státu. Projekty Vision 2030 se snaží pokrýt široké spektrum oblastí svého působení (např. bezpečnost, energetika, školství, infrastruktura, zdravotnictví, pozemkové reformy, ...). Vision 2030 se skládá ze tří pilířů – ekonomického, politického a sociálního. Každý z pilířů je rozdělen na dílčí sektory, ke kterým jsou přiřazené jednotlivé projekty. Dále je zde skupina projektů, které nepatří do žádného ze tří pilířů. Měly by sloužit k vytvoření makroekonomické stability státu. Také by měly umožnit realizaci a efektivní fungování projektů jednotlivých pilířů. Tato skupina projektů je také diverzifikována do jednotlivých sektorů. Projekt LAPSSET se řadí právě do skupiny projektů, které nejsou zařazeny do žádného z pilířů a nachází se v sektoru infrastruktury. (Kenya Vision 2030, 2011; Government of the Republic of Kenya, 2007) Jak již bylo zmíněno, mezi hlavní cíle Vision 2030 patří získání pozice v kategorii středně příjmových zemí z původního začlenění mezi nízko příjmové státy. Pro rok 2011 keňský HNP dosáhl hodnoty 820 \$ per capita, v roce 2010 byla tato hodnota 810 \$ per capita. Od roku 2002 si Keňa udržuje pozitivní růst HNP. (The



World Bank, 2013) Transformace Keni na středně příjmový stát by měla být realizována i díky LAPSSET koridoru. (Kenya Vision 2030, 2011)

Infrastrukturní koridor má velkou podporu vlád zúčastněných zemí, které ho považují za velký krok k budoucímu rozvoji Východoafrického regionu. (BBC, 2012) Koridor bude spojovat tři státy regionu a tímto spojením by mělo dojít k posílení obchodu mezi zúčastněnými státy, což by mělo zajistit socioekonomický rozvoj celého území. Umožnil by větší regionální hospodářskou integraci. Vybudovaný přístav ve městě Lamu by měl zabezpečit snazší přístup těchto zemí na pole mezinárodního obchodu a výše zmíněné státy se mohou stát konkurenceschopnými na globální úrovni. (Kenya Vision 2030, 2011) Zvýšení obchodních transakcí zapříčiněno koridorem by umožnilo transformaci státních ekonomik. Tento koridor by měl mít přímý vliv na obyvatele všech participujících států. Keňa by měla představovat bránu do Východoafrického regionu sloužící k zajištění ekonomických aktivit. (Njiru, 2011)

V Keni již existuje dopravní koridor - The Northern Corridor. The Northern Corridor spolu s The Central Corridor patří k nejdůležitějším koridorům v regionu Východní Afriky. The Northern Corridor spojuje keňský přístav Mombasu s Ugandou, Rwandou, Burundi a východní částí Demokratické republiky Kongo. V Tanzanii je koridor napojen na The Central Corridor a v Jižním Súdánu směřuje do hlavního města Juby. Celková délka koridoru je 1 700 km. Koridor zahrnuje přístav v Mombase, silnice, železnice, vnitrozemské vodní cesty a ropovod. Koridor se potýká s několika problémy, které brzdí hospodářský rozvoj státu i regionu. Hlavní problém spočívá ve vysokých přepravních nákladech a dlouhém přepravním čase. Přepravní náklady v rámci koridoru jsou o 50 % vyšší, než je běžná hodnota nákladů v Evropě či USA. Mezi další problémy patří vysoké neformální poplatky, které tvoří významnou složku celkových přepravních nákladů, špatný technický park, přetíženost, nízká životnost komunikací a dále je zde problém s licencovanými vozidly pro přepravu, která nemohou vozit domácí náklad a musí dodržovat určenou trasu. Z toho vyplývá, že vozidla jezdí kapacitně využita pouze jednu část své trasy. Problémy, týkající se především stavu komunikací, se snaží řešit velké množství projektů, na kterých se podílí vlády zúčastněných států, Světová banka, Agentura mezinárodní spolupráce Japonska (Japan International Cooperation Agency = JICA) a další instituce a rozvojové agentury. Je otázkou, zda projekt LAPSSET bude dostatečně kvalitně logisticky a technicky zpracován, aby přešel obdobným problémům, se kterými se nyní potýká The Northern Corridor. (Nathan Associates Inc., 2011)



Obr. 3: Plán The Northern Corridor

Zdroj: Nathan Associates Inc., 2011

Díky LAPSSET se předpokládá snížení závislosti na tomto jediném koridoru v Keni a tím snížení jeho nadlimitního využívání. Nový koridor by měl také umožnit socioekonomický rozvoj nyní chudých oblastí a to především ve Východní provincii, severní části provincie Rift Valley, Severovýchodní a Pobřežní provincií<sup>4</sup>. (Njiru, 2011) V uvedených oblastech by mělo dojít k zajištění nových pracovních příležitostí. Očekává se, že se vytvoří díky stavbám, které jsou součástí projektu. Pracovní síla bude potřeba při výstavbě jednotlivých částí projektů a také při zajišťování jejich provozu. Dále by měla vzniknout pracovní místa jako sekundární důsledek projektu např. díky zvýšené poptávce po službách v resortních městech. Projekt má Keni zajistit 2% až 3% roční růst ekonomiky. LAPSSET by se měl podílet na snižování chudoby v marginalizovaných oblastech a tím odstranit disparity v rozvoji státu. Těmto chudým lokalitám má projekt zajistit přístup ke školám, zdravotním službám, k pitné vodě a

<sup>4</sup> Původní administrativní dělení Keni na provincie bylo změněno v nové ústavě vydané v roce 2010. Avšak většina zdrojů pracuje stále s původním členěním. (National Council for Law Reporting, 2010)

energiím. Měl by tedy zajistit lepší sociální vybavenost opomíjených lokalit a tím zajistit vyšší životní úroveň jejich obyvatel. (Kenya Vision 2030, 2011)

Budoucí přístav lokalizovaný v blízkosti města Lamu v Manda Bay má sloužit jako alternativní přístav mezi přístavy ve Východoafrickém regionu. Díky zvýšení konkurenčního prostředí dojde ke zvýšení výkonu přístavů a snížení cen jejich služeb. Cílem výstavby tohoto přístavu je také zajistit alternativu ke keňskému přístavu Mombasa, který měl v minulosti problémy s nedostatečnou kapacitou, nevyhovujícím technickým vybavením, špatnou dopravní logistikou uvnitř terminálu a nízkou pracovní motivací. (Nathan Associates Inc., 2011) I když došlo k modernizaci přístavu Mombasa a tím zvýšení jeho kapacity, které proběhlo v rámci projektů na zlepšení kvality The Northern Corridor. Přístav nemá tak výhodné podmínky pro přepravu ropy a nerostných surovin, jako budoucí přístav v Lamu. Důvodem je nedostatečná hloubka kotvišť. Lamu je pro tento druh komodit ideální právě díky hloubce plánovaných kotvišť. (Hope, 2010) Jeden z projektů Vision 2030 je prohloubení kotvišť v Mombase a výstavba nového terminálu. Tento fakt naznačuje, že zmiňovaný přístav by neměl ztratit svou důležitost, ale naopak by měl konkurovat přístavu v Lamu a tím bude zajištěno příznivé tržní prostředí charakterizované nižšími přepravními náklady. (Kenya Vision 2030, 2011)

LAPSSET se může v budoucnu stát komponentem většího infrastrukturního projektu - The Great Equatorial Land Bridge, který má spojovat východní a západní pobřeží Afriky. Tento koridor by měl zahrnovat území Keni, Jižního Súdánu, Středoafričské republiky, Kamerunu, a tak spojovat přístav v Lamu s přístavem v Douala. Odhadovaná kapacita přepraveného nákladu by měla činit 20 milionů tun ročně. Koridor by měl podstatně snížit přepravní čas, který by se měl pohybovat okolo 84 hodin. Dále by měla být umožněna distribuce zboží zúčastněným státům. (Kenya Railways Corporation, 2012) O projektu The Great Equatorial Land Bridge v současnosti existuje jen velmi málo dostupných informací. Lze předpokládat, že realizace projektu se může potýkat s několika problémy, jakými jsou např. fyzicko-geografické překážky v podobě členitého povrchu, politická nestabilita a zranitelnost ekonomiky některých států, dále pak rozdílná celní a dopravní opatření, která mohou značně negativně ovlivnit efektivnost koridoru. Problémová může být především Středoafričská republika, kde je politická stabilita v troskách. Konflikt mezi vládou prezidenta Bozize a místními rebely není stále vyřešen. Narůstající počet středoafričských uprchlíků na hranicích s Kamerunem a Demokratickou republikou Kongo je také znepokojující. (BBC, 2013)



Obr. 4: The Great Equatorial Bridge

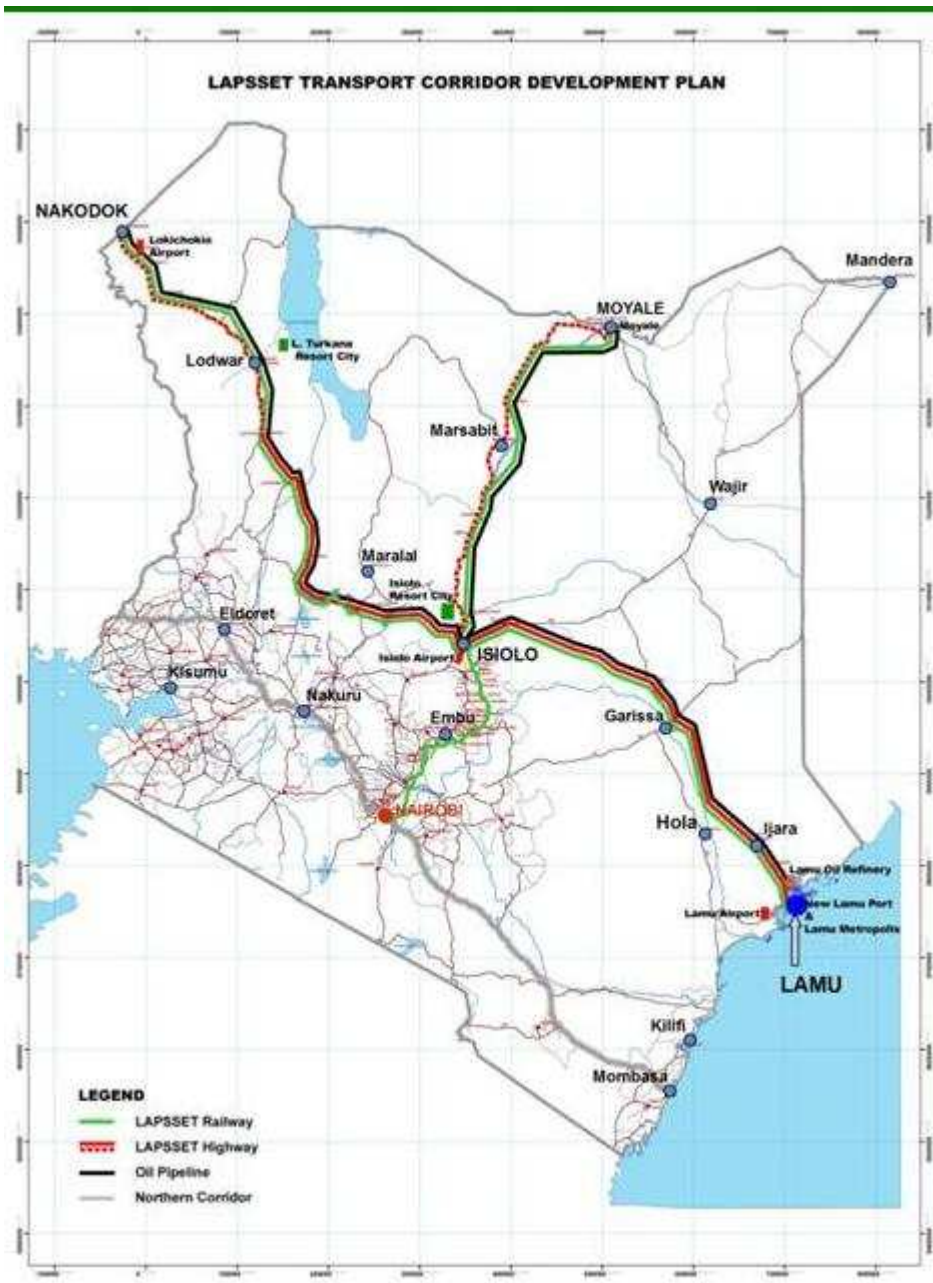
Zdroj: Njiru, 2012

## 5. Současný stav

### 5.1 Lokalizace

LAPSSET koridor by měl být veden od pobřeží Indického oceánu, přesněji ze zálivu Manda Bay, napříč severní částí Keni a protínat hranice se severním a západním sousedem, tedy Etiopií a Jižním Súdánem. Tam by měl dále směřovat do Juby, hlavního města Jižního Súdánu a Addis Abeby, hlavního města Etiopie. Konstrukce koridoru se bude nacházet převážně v aridních a semiaridních oblastech, které se nacházejí právě v severní a východní části Keni. Jedná se o administrativní jednotky Lamu, Garissa, Isiolo, Marsabit, Tana River, Moyale, Tamburu, Baringo, Laikipia a Turkana. Ve všech jmenovaných jednotkách se můžeme setkat s aridním podnebím s výjimkou Lamu. Jediný železniční úsek koridoru, který vede z Isiola do Nairobi se nebude nacházet z celé části v semiaridní či aridní oblasti. Avšak koridor by měl ovlivnit vývoj celého Východoafrického regionu. Suché a polosuché oblasti jsou charakteristické nepříznivými přírodními podmínkami v podobě nízkého úhrnu srážek, vysokých teplot a vysoké míry evapotranspirace. V aridních částech srážky dosahují maxima 550 mm za rok a semiaridních bývají maxima okolo 850 mm ročně. S touto charakteristikou a vymezením aridního a semiaridního podnebí pracuje keňská vláda. Vymezení aridního a semiaridního podnebí podle keňské vlády je zobrazeno v příloze č. 1. Obyvatelé tohoto území trpí izolací od zbytku státu v podobě nedostatečné ekonomické integrace, neadekvátních sociálních služeb a zranitelností v oblasti potravinové bezpečnosti, která je vytvářena především rizikovými přírodními podmínkami zejména suchem. Problémy se zajištěním dostatečného množství potravy jsou srovnatelné v obou typech území. Rozdíly mezi oblastmi lze najít obzvláště v zajištění přístupu ke službám a infrastruktuře, v čemž semiaridní oblasti dosahují národního průměru. Oproti tomu aridní území celostátního průměru nedosahují ani zdaleka. Další rozdíl je shledán v hospodářských činnostech. Suché oblasti mají své ekonomické aktivity omezeny pouze na pastevectví. V semiaridních oblastech je jejich spektrum širší. Obyvatelé se zde zaměřují na zemědělství, pastevectví, vytváření drobných podniků a cestovní ruch a s ním spojené další aktivity. Výstavba infrastrukturního koridoru by měla zajistit stabilitu, větší zapojení do ekonomiky státu a bezpečnější prostředí pro tento zaostalý, zranitelný a chudý region. (Republic of Kenya, 2011) Na obrázku č. 5 je vidět prostorové uspořádání koridoru.





Obr. č. 5: Prostorové rozmístění LAPSSET koridor

Zdroj: Kenya Vision 2030, 2011

## 5.2 Charakteristika a časový harmonogram koridoru

Mezi dominantní komponenty navrhovaného koridoru, především díky svému značnému prostorovému rozsahu, patří železnice, dálnice a ropovod. Celková délka koridoru na keňském území by měla činit 1 710 km. V této hodnotě není započítána délka dodatečných silnic, které by měly tvořit spojnici mezi LAPSSET a Northern Corridor. Šířka nového dopravního komplexu by měla být 200 m. Dálnice s šířkou 100 m tvoří největší podíl na uvedené hodnotě. Železnice by měla dosahovat šířky 60 m, ropovod 30 m a zbylých 10 m je určeno pro dodatečné služby podél koridoru. Mezi další komponenty projektu se řadí letiště, resortní města, rafinerie a přístav. Funkčnost koridoru bude záviset i na doplňkových avšak nezbytných službách a infrastruktuře zajišťující dodávky energie, vody a přenos informací. Poptávka po elektřině bude uspokojena dvěma generátory v přístavu a novými elektrárnami v Lamu. Vysoké nároky na spotřebu vody by měly být zabezpečeny dodávkami vody z řeky Tana. Přenos informací je plánován pomocí optických kabelů a vytvořením komunikačních systémů pro logistické služby. (Japan Port Consultants and BAC/GKA JV, 2011) Za úspěšnou implementaci celého koridoru nese zodpovědnost na keňském území Ministerstvo dopravy. Avšak do projektu jsou zapojeny i jiné agentury podporující jeho implementaci (Ministerstvo silnic, Keňská železnice, Ministerstvo pozemků, Ministerstvo cestovního ruchu, Keňská přístavní společnost a další). Multisektorový přístup, tedy zapojení širšího spektra aktérů, kteří vzájemně spolupracují, je pro úspěšný vývoj projektu nezbytný. Projekt získal i mezinárodní podporu organizací jako je např. Světová banka, COMESA, Africká unie, EAC a Africká rozvojová banka. (Kenya Vision 2030, 2011) Tabulka č. 1 znázorňuje, že většina prvků projektu by měla být vybudována do konce roku 2016. Tabulka využívá údajů ze studie proveditelnosti. Výstavba železničního spojení mezi Isiolo a Jižním Súdánem by mohla být opožděna v závislosti na rychlosti vývoje hospodářství nově vzniklého Jižního Súdánu. Delší časový úsek pro realizaci je odhadován také u letišť, ropné rafinerie a resortních měst, kdy jejich dokončení by mělo nastat až v roce 2020. (Japan Port Consultants and BAC/GKA JV, 2011)

**Tab. č. 1: Časový plán výstavby úseků projektu LAPSSET v Keni v období 2014-2020**

Komponent projektu	Rok dokončení
Přístav Lamu	*2014
Železnice Lamu-Isiolo	2016
Železnice Isiolo-Nakodok	2020
Železnice Isiolo-Moyale	2016
Železnice Isiolo-Nairobi	2016
Silnice Lamu-Garissa	2016
Silnice Garissa-Isiolo	2016
Silnice Isiolo-Lokichar	2016
Ropovod	2016
Letiště, resortní města a rafinerie	2020

*\* plánované otevření přístavu, avšak dokončení tří kotvišť je odhadováno na konec roku 2015*

Zdroj: Japan Port Consultants, BAC/GKA JV (2011)

Avšak údaje o termínu zprovoznění rafinerie uvedený v tabulce koliduje s údajem, který uvádí ve své Vizi 2030 keňská vláda. Podle jejích odhadů by rafinerie měla být v provozu již v roce 2015 (Kenya Vision 2030, 2011) Možný důvod vzniklé nesrovnalosti může být viděn např. v tom, že vláda uvádí pouze rok počátku provozu nikoliv dokončení konstrukce rafinerie.

S částečným dokončením přístavu se ve studii proveditelnosti počítá již v roce 2014, kdy by měl být oficiálně zahájen jeho provoz. Stavební práce na realizaci 3 kotvišť by měly být završeny během roku 2015. Keňská vláda očekává, že již v roce 2013 by měla být z 80 % dokončena centrála přístavu a v roce 2014 by mělo dojít k ukončení druhé stavební fáze. (Japan Port Consultants and BAC/GKA JV, 2011; Kenya Vision 2030, 2011) Podle informací poskytnutých vládním poradcem pro infrastrukturu Silvestrem Kasuku, by průběh realizace projektu měl dodržet plánovaný časový harmonogram. Dokonce se očekává dokončení stavby přístavní centrály, ve které budou sídlit odborní pracovníci zapojeni do realizace přístavu, před uvedeným termínem. (Liloba, 2012) Avšak někteří dotazovaní zaměstnanci pracující na stavbě vyjádřili značné obavy z nedodržení časového harmonogramu. K těmto obavám je vedl především fakt, že s bagrováním či jinými pracemi přímo spojenými s konstrukcí



přístavu nebylo započato. V současné době probíhá pouze stavba kanceláří, které by měly být v budoucnu využity pro řízení přístavu. (Coloma, 2013)

### 5.3 Financování

Odhadované náklady projektu do roku 2030 mají předběžnou hodnotu 21,5 miliardy amerických dolarů. (Japan Port Consultants and BAC/GKA JV, 2011) Tento odhad se však liší, např. Africká rozvojová banka uvádí vyšší nákladů projektu 24,5 miliardy dolarů. (African Development Bank, 2012) Celkové odhadované náklady pro příštích osm let, které by měly být použity na výstavbu infrastrukturních projektů v rámci Vision 2030, by měly činit 60 miliard USD. Uvedený objem výdajů představuje pro vládu Keni velikou zátěž. Rozdíl mezi odhadovanými náklady a dostupnými finančními zdroji je 40 miliard USD. (Njiru, 2012) Na pokrytí nákladů infrastrukturních projektů včetně LAPSSET si keňská vláda půjčila 600 milionů dolarů od konsorcia mezinárodních bank, do kterého patřila i Citibank a South Africa's Standart Bank. (African Development Bank, 2012) Dále je nutné zapojení do financování koridoru vlády zbylých participujících zemí. Očekává se také spolupráce se soukromým sektorem a tím příliv přímých zahraničních investic. Keňa se snaží zacílit na východní investory a především na nově se industrializující státy. (Coloma, 2013) Vláda učinila několik opatření pro přilákání soukromých aktérů a následnou kooperaci v rámci PPP. Právě nedostatečně atraktivní prostředí pro investice a participaci soukromého sektoru bylo Keni v minulosti vytýkáno. (Bricño-Garmendia, Shkaratan, 2011) Vládní kroky byly učiněny v posílení institucionálního rámce vztahujícího se na oblast infrastruktury, převzetí zodpovědnosti za možná podnikatelská rizika, vytvoření právního rámce pro spolupráci mezi vládou a privátní stranou, vzniku reformy podporující PPP a osvojení si mezinárodně úspěšných PPP modelů. Výběr soukromých aktérů by měl probíhat transparentně, spravedlivě a na základě výsledků obchodní soutěže. Nová ústava vytvořená v roce 2010 zajišťující demokratické instituce a správu věcí veřejných, také přináší potřebnou stabilitu pro investory. (Njiru, 2012)

Privátní sektor v rámci LAPSSETu by měl hradit realizaci ropovodu, ropné rafinerie a re-sortních měst. Značný zájem na budování ropovodu je viděn ze strany japonské firmy Toyota. (Omwenga, 2012) Mezi další investory projektu se řadí Světová banka, která financovala již zmíněnou studii proveditelnosti a plán koridoru pro úsek

Keňa-Jižní Súdán. (Kenya Vision 2030, 2011) Africký tisk informuje o možných dalších investorech a to především Číně, Japonsku, Indii a Africké rozvojové bance. Konkrétní dohody však nebyly zatím ujednány. (Kabukuru, 2012) Avšak podle nejnovějších informací vyhrála tendr na výstavbu tří kotvišť China Communications Construction Company. Tendr má hodnotu 484 milionů USD. (Drazen, 2013) Značná zdrženlivost investorů může např. spočívat v očekávání politického vývoje po prezidentských volbách. (Coloma, 2013) Keňská vláda by měla zajistit kapitálové investice pro vybudování železnice. Náklady na vybudování nové železniční infrastruktury by měly dosáhnout 7,1 miliard dolarů. Mezi nejnákladnější úseky jsou řazeny ty, které budou položeny v hornatém terénu. Provoz železnice a jeho management by měl být řízen soukromou entitou v rámci partnerství mezi státním a soukromým sektorem. Soukromá firma by měla profitovat ze služeb, které na železnici bude provozovat a státní sektor by získával peníze z pronájmu železnice této firmě, kdy roční nájemní poplatek by byl určen na 343 milionů dolarů. Investice do konstrukce silniční infrastruktury by měly odpovídat částce 1,4 miliardy dolarů. Do této hodnoty nejsou započítány úseky Isiolo-Moyale a Isiolo-Nairobi, které jsou stavěny pod záštitou Africké rozvojové banky a Světové banky. I zde by mělo dojít ke vzájemné spolupráci mezi privátním a veřejným sektorem. Dálnice by byla vlastněna vládou. Provoz a výběr mýtného by byl vykonáván soukromou entitou. Není jednoznačné, který z aktérů bude zajišťovat údržbu dálnice. Mezi vládou a privátní firmou bude vyjednána nájemní smlouva. Celkové náklady spojené s výstavbou letiště by měly v roce 2030 činit 188 milionů dolarů. Opět je uplatněn PPP, kdy soukromá strana provozuje terminály a stát vlastní, udržuje a podílí se na svatbě letiště. (Japan Port Consultants and BAC/GKA JV, 2011) Cena budoucího přístavu by se měla vyšplhat na částku 5,3 miliard dolarů. (Bayoumy, 2011)

O spolupráci s Keňou na jeho konstrukci má značný zájem Čína a to jak o možnost realizace tak financování. Především se jedná o šanghajskou firmu JS Neoplant Company. (Agutu, 2011) Keňská vláda plánuje financovat tři kotviště. Na stavbě by se měly podílet inženýrské a konzultační firmy, které budou vybrány na základě vládních požadavků. Původně tento tender měla získat Čína, avšak později došlo ke zrušení spolupráce. (Coloma, 2013) Na financování zbylých 29 by se měli podílet soukromý investoři, které chce vláda přilákat. (Njiru, 2012) Přístavu se věnuje druhá část zprávy o proveditelnosti koridoru, která není volně přístupná. Tudíž nejsou dostupné podrobné informace o možnostech kooperace mezi vládou a soukromým sektorem. Avšak je

téměř jisté, že dojde k zapojení soukromé entity do služeb spojených s provozem přístavu.

Podle ekonomické vnitřní míry návratnosti (Economic Internal Rate of Return, EIRR), určující průměrný roční výnos generovaný existencí investice (WebFinance, 2013), jsou komponenty LAPSSET koridoru ekonomicky výnosné. Pouze silnice v oblasti Isiolo a Rift Valley mají zápornou čistou současnou hodnotu, která určuje projekt za neschopný ekonomické životaschopnosti. EIRR musí u projektů LAPSSET koridoru překročit 12 %. (Japan Port Consultants and BAC/GKA JV, 2011; Kasuku, 2012)

#### **5.4 Jednotlivé komponenty projektu**

Podle studie proveditelnosti je doporučeno jednotlivé liniové komponenty koridoru nestavět současně. Nejdříve by měla být započata stavba dálnice, která bude využívána v průběhu budování železnice a ropovodu pro dovoz materiálu. Silniční infrastruktura by měla kopírovat právě polohu dalších částí koridoru. Položeno by mělo být 880 km nové silnice a to v úsecích Lamu-Isiolo a Isiolo-Lokichar. Povrch dálnice by měl mít životnost nejméně 15 let. Maximální možná rychlost by měla dosáhnout hodnoty 140 km/h. Měla by být zřízena LAPSSET Corridor Authority, která bude mít za úkol řídit plánování a získávání finančních prostředků pro celý koridor. Před vytvořením tohoto úřadu, bude stavba dálnice realizována pod vedením Kenya National Highway Authority a Kenya Roads Board.

Plánovaná jednokolejná železnice se standardním rozchodem kolejí<sup>5</sup> by měla mít délku 1 710 km. Počítá se s výstavbou 25 tunelů a 181 mostů z důvodu členitosti terénu. Železniční úsek mezi hlavním městem Nairobi a Isiolo, který by měl sloužit jako přídatné spojení s Northern Corridor, by měl vést přes východní okraj nejvyšší keňské hory Mt. Ke-nya. Pro plynulý provoz na jednokolejové železnici bude trať doplněna o výhybny a kolejové splátky. Vlaky by na dráze měly dosáhnout maximální rychlosti 160 km/h, což je velký pokrok oproti současné maximální rychlosti na keňské železnici, která dosahuje hodnoty okolo 20-30 km/h. Na železnici se budou pohybovat vlakové soupravy tažené diesellovými lokomotivami. Diesellový pohon je zvolen především kvůli počátečním nákladům. Ty jsou podstatně nižší než při využívání elektrických

---

<sup>5</sup> standardní rozchod kolejí = 1 435 mm

lokomotiv. (Japan Port Consultants and BAC/GKA JV, 2011; Evans, 2011) Nejfrekventovanější úsek by měl být mezi Isiolo a Lamu. Denně by tímto úsekem v roce 2030 mělo projet 74 nákladních a 4 osobní vlaky. Celkový objem přepravovaného nákladu na plánované železnici by měl v roce 2030 činit 14,4 milionů tun, z toho je 5,1 milionů t určen pro import a 9,3 milionů t pro export. Vlakové stanice by měly vzniknout v Lamu, Garisse, Isiolo, Nginyangu, Lodwaru, Nakodoku, Marsabitu a Moya-le, které by měly být uzlové body koridoru. Ve stanici v Lamu má být také vytvořen Port Yard a nákladní železniční terminál. Na železnici by stejně jako na dálnici měla operovat LAPSSET Corridor Authority, a dále fragmentovaný úřad pouze pro železnici – LAPSSET Regional Railway Authority.

V rámci projektu by měla být vytvořena tři letiště. Mezinárodní letiště by mělo vzniknout v Mkunumbi v blízkosti města Lamu. Umístění bylo zvoleno po důkladném zvážení mnoha faktorů, které by potencionálně ovlivnily provoz letiště. Mezi ovlivňující faktory patří dostupnost a vzdálenost od Lamu, vhodnost pozemku pro fungování letiště, náklady, možné environmentální faktory a využívání půdy v okolí. Letiště v Lamu by mělo přepravit v roce 2030 1,2 milionů pasažérů a 2 000 tun nákladu. Letiště v Isiolo nyní již existuje, ale slouží pouze pro regionální přepravu. Pod záštitou projektu LAPSSET by mělo dojít ke zmodernizování a zvětšení letiště a tím by mělo dosáhnout mezinárodní úrovně. Poslední třetí letiště v Lokichokio bude také modernizováno. Za výstavbu letišť je zodpovědná Kenya Airport Authority.

Výstavba ropovodu bude zahrnovat položení 2 240 km dlouhého potrubí. Produktovod směřující z Lamu do Moyale bude měřit 980 km a ropovod z Lamu do Nakodok bude mít délku 1 260 km. (Japan Port Consultants and BAC/GKA JV, 2011) Ropovod bude sloužit k přepravě ropy z Jižního Súdánu do nově vzniklé rafinerie v Lamu. Zpracovaná ropa bude následně transportována produktovodem do keňského Isiolo a nebo dále do Etiopie. Množství zpracované ropy proudící do Etiopie se odhaduje na 57 700 barelů denně. Keňa pro svou spotřebu bude získávat z produkce rafinerie 40 200 barelů ropy denně. (Kasuku, 2012) Ropa a produkty z ní neupotřebený pro místní poptávku budou použity k exportu v novém přístavu. Provoz, konstrukce, údržba a také transportní a obchodní záležitosti vzniklé ve spojitosti s ropovodem by měly zajišťovat plánované Products Oil Pipeline Company a Crude Oil Pipeline Company.

V blízkosti přístavu v Lamu by měla být vybudována i ropná rafinerie s kapacitou 125 000 barelů za den. Avšak zatím se odhady množství zpracované ropy

pohybují kolem 82 400 barelů denně. Rafinerie by měla zabírat 100 ha plochy. Také jsou zde velké požadavky na dodávky vody a energie, které jsou potřeba k chlazení a provozu rafinerie. Přívod vody by měl být zajištěn z řeky Tany. Zřízena by měla být Lamu Refining Company, jejímž úkolem bude konstrukce, provoz, údržba rafinerie a obchodní transakce spojené s ropou. Ropa by se měla získávat především z Jižního Súdánu, ale nejsou vyloučeny i jiné zdrojové lokality. Jižní Súdán by měl poskytovat denně 500 000 barelů ropy. Množství exportované ropy se odhaduje okolo 417 600 barelů za den. (Japan Port Consultants and BAC/GKA JV, 2011)

Přístav v Manda Bay v kraji Lamu patří ke stěžejním prvkům LAPSSET koridoru. Měl by se stát největším keňským přístavem a tím zastínit přístav v Mombase. Celkově by mělo vzniknout v přístavu 32 kotvišť s maximální hloubkou 18 metrů, které mohou využívat velké lodě, jako např. supertankery či Post-Panamax vessels. Před začátkem výstavby byl zajištěn meteorologický, oceánografický, hydraulický, batymetrický a geofyzikální průzkum přírodních podmínek v lokalitě budoucího přístavu. Výsledky sloužily pro určení maximální hloubky kotvišť a profily kanálů. Mořské dno v oblasti plánovaného přístavu se skládá ze svrchní písčité vrstvy a spodní zvětralé korálové horniny. Toto složení bezpečně unese zatížení, které přístav vyvine na dno po dokončení stavby. Identifikace mořského dna je nutná i pro zvolení stavební techniky. Nejrozsáhlejší stavební práce budou probíhat při bagrování kotvišť, kdy celkový objem vybagrovaného materiálu by měl dosáhnout 11 milionů m<sup>3</sup>. (Japan Port Consultants and BAC/GKA JV, 2011) Prioritní je výstavba tří kotvišť, které budou využívány k dovozu materiálu pro další stavební práce. Každé ze tří kotvišť by mělo být specializováno na jiný druh nákladu. Vzniknout by mělo kotviště umožňující překládku kontejnerů. Dále pak kotviště, které by mělo být určeno na nebalené sypké nebo tekuté materiály a poslední kotviště by mělo být vytvořeno pro běžný náklad jako je dřevo či konstrukční ocel a balené produkty. (Njiru, 2011) Přístav by měl být vybaven moderní manipulační technikou, která je vhodná i pro překládku nákladu velkých lodí. Nezbytná je implementace přístavního řídicího systému, který by zabraňoval případným kolizím lodí. Na základě požadavku okresního komisaře by měl vzniknout i přístav určený pro potřeby rybářů.

K zajištění podpory průmyslu v blízkosti přístavu by měla být vytvořena speciální ekonomická zóna<sup>6</sup>, export procesing zone<sup>7</sup> a free port<sup>8</sup>. (Japan Port Consultants and BAC/GKA JV, 2011) Celkový objem přepravovaných nákladů pro rok 2030 v přístavu Lamu je odhadovány na 23,8 milionů tun. Celkový objem kontejnerové přepravy by měl dosáhnout pro tentýž rok 1,8 milionů TEU. Na celkovém objemu nákladu přepravovaného skrze přístav by se měla podílet Etiopie 44,1 %, Jižní Súdán 37,4 % a Keňa 18,5 %. Jednotlivé podíly jsou pro přehlednost znázorněny v grafu 1. V roce 2010 keňský přístav Mombasa zvládl pojmout 18,9 milionů t nákladu. (Kasuku, 2012) Přístav byl konstruován na maximální roční kapacitu 250 000 TEU v kontejnerové přepravě, avšak nebylo výjimkou překročení této kapacity až na hodnotu více než 600 000 TEU ročně. Právě nedostatečná kapacita přístavu byla jedním z impulsů pro jeho modernizaci a pro vytvoření alternativy v podobě přístavu v Lamu. V roce 2007 byl vytvořen plán na modernizaci a zvýšení kapacity přístavu v Mombase. Po několika letech plánování začaly v roce 2011 bagrovací práce, které měly zajistit větší hloubku kotvišť a to z původních 13,5 m na 15 m. Dále došlo k rozšíření kanálů na 300 metrů, což je důležité pro pohyb nejnovějších typů nákladních lodí. Tato fáze modernizace byla ukončena v roce 2012 a byla financována nizozemskou firmou Van Oord Dredging and Marine Contractors částkou 62 milionů dolarů. Bagrování kotvišť stejně jako stavba LAPSSSET koridoru patřilo mezi projekty Vision 2030. Závěrečné úpravy přístavu v Momabse by měly být ukončeny až v roce 2019. Do té doby by měl vzniknout druhý kontejnerový terminál mezi 20. a 23. kotvištěm, nové 19. kotviště s šířkou 760 m a také zóna volného obchodu, která by měla být napojena na obchvat Dongo Kundu. Se zhotovením 19. kotviště je pravděpodobná také změna lokalizace ropného terminálu Kipevu. Investovat by se mělo i do nového informačního a telekomunikačního systému a nového vybavení sloužícího k odbavování lodí. S novým kontejnerovým terminálem by měla být schopna Mombasa pojmout ročně 1,2 milionů TEU. (Kenya Port Authority, 2012) V blízkosti přístavu by měla být vytvořena průmyslová, turistická, obytná, městská a environmentálně významná oblast. Vznik nového přístavu by neměl nijak narušit současnou dopravní síť včetně lodních tras.

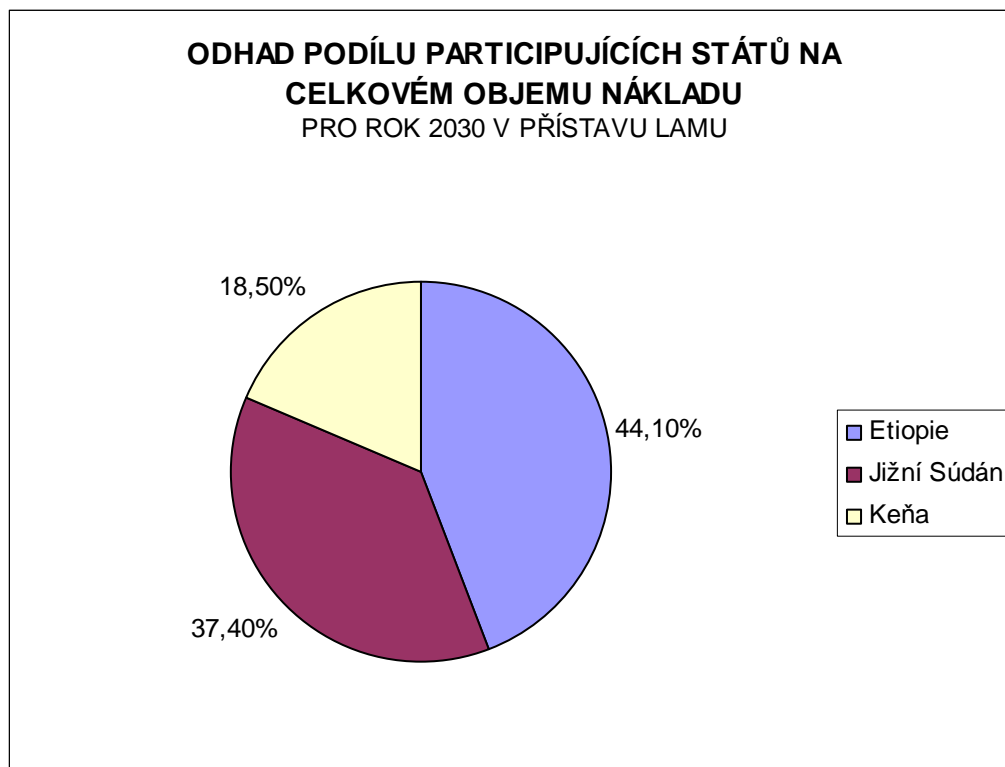
---

<sup>6</sup> Speciální ekonomickou zónu je definována jako geografickou oblast, která je spravována jedním subjektem a poskytuje určité výhody nebo podněty, jakým je např. bezcelní dovoz, zefektivněné celní postupy. Tyto výhody se vztahují i na podniky umístěny v rámci zóny. (World Bank, 2008)

<sup>7</sup> V export procesing zone se nachází převážně podniky, které jsou zaměřeny na zahraniční trhy. (World Bank, 2008)

<sup>8</sup> Větší oblast zahrnující všechny typy aktivit včetně turismu a maloobchodního prodeje. Je zde nabízena širší řada výhod a pobídek. (World Bank, 2008)

Kenya Port Authority je zodpovědným orgánem za správu přístavu. V budoucnu by měla být vytvořena Lamu Port Authority, která bude dohlížet na realizaci projektu a řízení provozu po jeho zprovoznění. (Japan Port Consultants and BAC/GKA JV, 2011)



Graf 1: Odhad podílu na celkovém objemu nákladu pro rok 2030

Zdroj: Data k vytvoření grafu – Kasuku, 2012

Tab. č. 2: Objemu přepraveného zboží v Lamu za rok 2030 a v Mombase za rok 2010

	<b>Mombasa – 2010</b>	<b>Lamu – 2030</b>
<b>Celková kontejnerová přeprava (za rok)</b>	695 000 TEU	1,8 milionů TEU
<b>Celkový objem přepravovaného nákladu (za rok)</b>	18,9 milionů t	23,8 milionů t

Zdroj: Kasuku, 2012

Mezi další plánované komponenty projektu je zahrnuta realizace resortních měst. Tyto turistické oblasti by se měly skládat z hlavního centra a periferií. V oblasti Lamu by mělo být vybudováno resortní město poskytující turistům zábavu, kulturní akce, safari, vodní sporty, archeologická naleziště a tradiční vesnice. Resortní město Lamu by se mělo skládat z hlavní části, která by měla být vytvořena v Mokowe a z periferních oblastí. Resortní město v Isiolo by mělo sloužit jako kulturní centrum Keni a důležité je i pro svou strategickou polohu v rámci koridoru. V tomto městě by se měl koridor rozvětvit a směřovat buď k etiopským nebo jihosúdánským hranicím. I zde nalezneme safari, tradiční vesnice, národní parky a re-zervace a další turisticky vyhledávané zajímavosti. (Japan Port Consultants and BAC/GKA JV, 2011; Njakwe, 2013) Poslední Turkana Lake by mělo mít centrum ve městě Lodwar. Periferní oblasti by měly poskytovat návštěvníkům možnost rybaření, vodních sportů, návštěvu památek, využití léčebných pramenů a poznávání národních parků v blízkém okolí – Sibiloi National Park a Central Island National Park. Předchozí resortní města byla zaměřena spíše na běžné turisty využívající zájezdy, zatímco poslední očekává zájem ze strany bohatších individuálně cestujících turistů. Účast bohatší vrstvy turistů je nutný k pokrytí nákladů resortního města. Ve zmíněných turistických oblastech budou mít návštěvníci zajištěno veškeré potřebné vybavení včetně hotelů a obchodů. (Kasuku, 2012)



## 6. Hlavní aspekty projektu

Vznik nového koridoru by měl dle očekávání přinést mnoho pozitivních změn na lokální či regionální úrovni. Tento názor je předkládán keňskou vládou, která se snaží koridor propagovat a tím přitáhnout zahraniční investory. Atraktivitu projektu zajisté zvýšilo i zařazení LAPSSETu do seznamu 100 strategických infrastrukturních projektů, který vznikl na Šestém Fóru globálního infrastrukturního vedení v roce 2013<sup>9</sup>. Měl by ovlivnit jak život keňských obyvatel marginalizovaného severu, tak i rozvoj Keni samotné ať již jako vedoucího státu Východoafrického regionu, tak jejím posílením na poli globálního trhu, které by mělo být zapříčiněno jak kvalitnějšími obchodními podmínkami, tak růstem keňského hospodářství, kdy by si Keňa měla vydobýt postavení mezi středně příjmovými státy. Koridor má nejen vliv na úroveň dopravy státu a jeho ekonomický růst. Výstavba koridoru je spojena s mnoha oblastmi jak v negativním tak pozitivním světle.

### 6.1 Dopravní aspekty koridoru

Zhotovení LAPSSET koridoru by mělo významně přispět ke zlepšení dopravní situace v Keni. Především by mělo dojít k uspokojení poptávky po dopravě v severní části země, která trpěla nedostatkem infrastrukturního pokrytí. Za zmínku stojí také fakt, že sever státu dodnes nemá vybudovanou železniční síť. Tragická úroveň infrastruktury zde nebyla dlouhodobě řešena. Většina infrastruktury byla situována v jižní části státu. Na jihu země dominuje The Northern Corridor, který tvoří značný podíl na místní infrastruktuře. Doprava na jediném keňském infrastrukturním koridoru se potýká se značnými problémy. Díky novému koridoru by tyto problémy měly být eliminovány. Přetížení koridoru, zapříčiněno nadměrným množstvím nákladní dopravy směřující z Mombasy do hlavního města, by mělo být sníženo přerozdělením počtu nákladních vozidel mezi dva koridory. Pokles nákladní dopravy na The Northern

---

<sup>9</sup> Fórum globálního infrastrukturního vedení (Global Infrastructure Leadership Forum) je pořádáno CG/LA od roku 2007. Dále jsou pořádány infrastrukturní fóra pro Latinskou a Severní Ameriku, která mají delší tradici. Fórum je vytvořeno k setkávání odborníků, sponzorů a zástupců zemí, které prezentují své infrastrukturní projekty. Cílem fóra je společným úsilím přijít na inovativní myšlenky a způsoby, kterými dosáhnout vyšší konkurenceschopnosti infrastruktury v národním, regionálním globálním měřítku. CG/LA vydává ročně seznam strategických infrastrukturních projektů. Tento seznam je připravován viceprezidentem pro strategické projekty, experty a sponzory, kteří vystupovali na fóru. Seznam má sloužit k nastínění reality na globálním infrastrukturním trhu a je rozdělen do 11 makro-sektorů. (CG/LA, 2012)

Corridor bude zapříčiněn vznikem nového přístavu a koridorem, který bude spojoval tento přístav s dopravním uzlem v Isiolo. Odtud by mělo být zboží přepravováno po železnici do Nairobi či s využitím dálnice nebo železnice směřovat do Etiopie a Jižního Súdánu. Dalším problémem keňské dopravy je vysoký přepravní čas, tento problém se týká jak železniční tak silniční dopravy. S novým koridorem by se přepravní čas měl značně snížit. Nově vzniklý koridor je také důležitý pro zajištění konkurenceschopnosti v keňské dopravě. Díky nastolení konkurenceschopnosti mezi koridory by mělo dojít ke snížení dopravních nákladů a zajištění kvalitnějších služeb, provozovaných v rámci koridorů.

V současné době je využívána hlavně silniční doprava, která se podílí 93 % na celkové přepravě zboží a osob. Železniční doprava v rámci The Northern Corridor je v marginálním zastoupení. To je dáno především špatným stavem železnice, který je zapříčiněn jejím stářím. Také vozový park je značně zastaralý. Za nízké využití může i dlouhý přepravní čas, který je způsoben nízkou maximální rychlostí. Tato situace by však neměla platit u plánovaného LAPSSET koridoru, kde by přeprava osob a zboží měla probíhat ze značné většiny po železnici. V úseku Jižní Súdán a Isiolo je odhadováno, že v roce 2020 bude 96,1 % nákladu přepravováno po železnici. Ve stejném roce se očekává, že v úseku koridoru mezi Etiopií a Isiolo bude po železnici transportováno 93,2 % a v úseku Gariss-Lamu by měl tento odhad činit 60,2 %. Změnou preferencí v druhu dopravy poskytující přepravu nákladu na novém koridoru, dojde ke zvýšení procentuálního zastoupení železniční dopravy na celkové přepravě a je pravděpodobné, že silniční doprava bude svou vedoucí pozici ztrácet. (Japan Port Consultants and BAC/GKA JV, 2011)

Díky plánovanému koridoru bude zajištěno kvalitní dopravní spojení mezi přístavem, důležitým obchodním centrem a keňskými sousedy, kteří nemají přístup k moři a keňský přístav je pro ně nejvhodnější alternativou. Jižní Súdán by měl využívat koridor hlavně k transportu své ropy do Lamu, kde by měla být exportována nebo zpracována v nové rafinerii. Přestože má Keňa dobré vztahy s Etiopií, neexistovala kvalitní infrastrukturní spojení s tímto státem. Etiopie by měla koridor využívat k importu ropy a exportu komodit. (Kasuku, 2012)

Vznik nového přístavu v Lamu, který by měl být pětkrát větší než Mombasa, (BBC, 2012) by měl umožnit využití nejnovějších typů nákladních lodí a tím se stát jedním z nejdůležitějších přístavů ve východoafrickém regionu. Avšak tento názor keňské vlády je vyvrácen Hopem (2010), který je k projektu skeptický a zastává

stanovisko, že přístav v Mombase, který je nyní druhý nejvýznamnější v Subsaharské Africe, si udrží své dominantní postavení. Dostatečná hloubka kotvišť v Lamu je ideální pro transport ropy a nerostných surovin. Moderní technika zajišťující vykládku a nakládku zboží a moderní telekomunikační systém by měl snížit odbavovací čas. Doba odbavení by měla být snížena i v Mombase a to nejen díky probíhající modernizaci, ale především díky snížení přetížení, které bude eliminováno novým přístavem. V rámci budoucího vzniku konkurenčního prostředí mezi keňskými přístavy by mělo dojít ke snížení nákladů na přepravu a zlepšení přístavních služeb.

## **6.2 Politické aspekty**

Realizace a následně vzniklý koridor má několik politických aspektů, které se netýkají pouze národní politiky, ale přesahují na mezinárodní úroveň. Plán výstavby koridoru byl vytvořen na základě domluvy mezi Keňou, Etiopií a Jižním Súdánem. Před uzavřením spolupráce s Etiopií a Jižním Súdánem, došlo v těchto zemích ke sběru dat a na jejich základě se posuzovala vhodnost participace států v projektu. Vznik nového státu Jižní Súdán byl považován za důležitý předpoklad k realizaci projektu a to zejména kvůli jeho zásobám ropy. Po dlouholetém konfliktu a občanské válce mezi jižní částí Súdánu a centrální vládou, proběhlo v lednu 2011 referendum o vytvoření Jižního Súdánu. Nezávislý stát byl vyhlášen 9. července téhož roku. (Curless, 2012) Bez geneze nového státu by byl plánovaný ropovod nedostatečně využíván. V Etiopii zatím probíhá průzkum možných ropných nalezišť, která by se měla nacházet v blízkosti somálských hranic. (BBC, 2012) Přestože došlo k objevení zásob ropy v keňském regionu Turkana, její množství je zanedbatelné v porovnání s produkcí v Jižním Súdánu, který zastává pozici největšího regionálního ropného producenta. (The Economist, 2012) Keňská vláda by se proto měla intenzivněji zaměřit na spolupráci s jihosúdánskou vládou. (Japan Port Consultants and BAC/GKA JV, 2011)

Etiopie a Jižní Súdán patří mezi vnitrozemské státy, tudíž možnost infrastrukturního spojení s keňským přístavem je zásadním tématem jejich zahraniční politiky. Etiopii v současné době slouží pro import a export jejích komodit džibutský přístav, ale doprava zboží z Džibuti do Addis Abeby je velmi nákladná, což je zapříčiněno neadekvátní infrastrukturou. (The Economist, 2012) Pokud by průzkumy možných zásob ropy na somálských hranicích byly úspěšné, přístav v Lamu by byl

vhodnou alternativou pro možný export. (BBC, 2012) Pro Etiopii, která je na dovozu ropy v současnosti závislá (CIA, 2009), je především zásadní plánovaný ropovod. Díky němu by mělo být do země importováno až 57 700 barelů ropy denně. (Kasuku, 2012) Jižní Súdán zatím využívá k exportu ropy přístav v Súdánu. Avšak Jižní Súdán hledá jinou možnost pro export své ropy z důvodu konfliktních vztahů se Súdánem, ve kterých ropné bohatství nově vzniklého souseda hraje důležitou roli. Vysoké přepravní poplatky, které si nárokuje Súdán, jsou také jedním z důvodů. (The Economist, 2012)

Především keňská vláda se bude muset vypořádat s bezpečnostní otázkou na koridoru a hlavně v budoucím přístavu. Bezpečnost v Lamu může být narušena možnými akcemi ze strany somálské militantní islámské skupiny al-Shabab. Keňa se snaží snížit riziko možných akcí této skupiny vysláním svých vojsk na hranice se Somálskem. Námořní doprava může očekávat problém v podobě somálských pirátů. (BBC, 2012)

Myšlenka koridoru byla vytvořena za vlády bývalého keňského prezidenta Mwai Kibakiho. Prezidentovu podporu dostal projekt díky jeho politické vizi, která měla docílit větší integrace států ve východoafrickém regionu. Koridor považoval jako jeden z nástrojů, jak této vize dosáhnout. (Coloma, 2013) Kibaki věřil v úspěch LAPSSETu a negativní názory o možném neúspěchu přisuzoval Evropanům, kteří podle jeho slov Keni nijak efektivně nepomohli a nevěří v realizační schopnosti států zapojených do projektu. (Allison, 2012) Vítěz letošních prezidentských voleb Uhuru Kenyatta by rád naplnil stanovené cíle Vision 2030 včetně realizace koridoru. Prezident by jich chtěl dosáhnout skrze užší spolupráci mezi vládou a soukromým sektorem.

Ačkoliv vláda prohlašuje, že v rámci realizace koridoru operuje transparentně včetně výběru soukromých investorů, její činy naznačují jinou situaci. Původní zakázka na studii proveditelnosti koridoru měla být nejdražší ve státní historii. Její cena se měla pohybovat okolo 37 milionů USD. Po zásahu ministerstva financí byla snížena o 35 %. Velký zájem vlády na realizaci projektu je odůvodňován tím, že LAPSSET spíše než ke státním zájmům má sloužit k obohacení politických elit skrze vládní fondy a investory. Politici věděli o projektu, dříve než byl oficiálně představen společnosti. Někteří z nich si koupili pozemek v místě výstavby z důvodu budoucího odkoupení vládou. (Coloma, 2013) Především v Lamu jsou vládní machinace s pozemky potřebnými k výstavbě přístavu palčivým problémem. Problém je také ve vlastnictví pozemků. Ten však existuje již od dob získání nezávislosti v roce 1963 a není stále efektivně vyřešen. (Laher, 2011) Samotné ministerstvo pozemků upozorňuje na to, že po vzniku

nezávislého státu byly tradiční formy vlastnictví či pronájmu půdy značně narušeny. Především došlo k ignorování faktu, že nárok na pozemek nebyl určen pouze vlastnictvím, ale i rodinnými nebo kolektivními vazbami k pozemku. Ministerstvo některé pozemkové zákony shledává nevhodné z důvodu upřednostňování ekonomického potenciálu půdy před stejně důležitými hodnotami, jako je udržitelnost a spravedlivé vlastnictví půdy, kdy by měli mít všichni občané zajištěn stejný přístup k půdě. Díky dosavadním zákonům dochází k narušení životů domorodých obyvatel nebo ke ztrátě možnosti některých obyvatel vlastnit půdu. Vlastnictví půdy v Keni je rozlišeno do tří kategorií – státní, soukromé a půda svěřená do správy majetku. V oblasti Lamu je nejhojnější poslední kategorie. Tato půda je využívána komunitou, která ji má v oprávněném držení. (Ministry of Lands, 2009) Jen malé množství obyvatel v oblasti budoucího přístavu a resortního města vlastní půdu. Přestože půdu využívají po generace, nemají k ní zákonná práva. Stát neposkytuje komunitám, které žily na pozemku několik generací, odškodnění za nucený přesun či za zabránění půdy, která bude využita pro výstavbu koridoru. (Laher, 2011) Mezi samotnými politiky dochází ke sporům o vlastnění, správu pozemků a distribuci příjmů z nich plynoucích. Podle centrální vlády by měl být pozemek spravován Národní pozemkovou komisí, jelikož se jedná o státní půdu. Avšak místní politici nesouhlasí s tímto názorem a trvají na tom, že pozemek by měl být spravován místní vládou. Alokaci příjmů mezi těmito opozičními tábory by měla vyřešit řídicí struktura, která ovšem zatím není vytvořena. (Sena, 2012)

Další problém s vlastnictvím pozemků přesahuje do roviny sociální. Ve městě Lamu i v jeho okolí dochází ke skupování pozemků bohatými lidmi, kteří nepatří k místní populaci. Pozemek chtějí většinou využít za účelem budoucích obchodních aktivit nebo pro privátní zájmy jako jsou letní sídla apod. Místní obyvatelé svůj majetek těmto lidem prodávají za vidinou rychlého zisku. Většina místních se pak musí stěhovat do levnějších okrajových oblastí měst, které byly dříve využívány pro zemědělství a často zde není umožněn přístup k vodě a elektřině. Nově přichodí znatelně pozmění kulturní a sociální strukturu v Lamu. Historické centrum v Lamu se řadí na seznam světového dědictví UNESCO a to díky svahilské kultuře a především konzervaci tradičního způsobu života. Lamu má dlouhodobou historii co by významné obchodní středisko a je považováno za důležité regionální centrum islámu. Většina obyvatel je závislých na rybolovu, který je považován za tradiční způsob obživy. Původní obyvatelstvo se také podílí na kulturní hodnotě Lamu, kdy uchovává nehmotné dědictví v podobě zvyků a tradic. (Wiggins, 2010) Původní obyvatelstvo keňská ústava řadí do

tzv. marginalizované komunity, pro kterou je charakteristická malá populace, neúplná participace na veřejném životě v zájmu zachování jedinečnosti své kultury. Podle ústavy by měla vláda jednat v zájmu zajištění občanské participace, spravedlnosti, sociální spravedlnosti, rovnosti, nediskriminačního jednání a ochrany marginalizovaných. Dle ústavy tvoří keňská kultura základ národa a parlament má povinnost uzákonit kompenzaci komunitám za užití kulturního dědictví. (National Council for Law Reporting, 2010) Právě změna struktury obyvatel by mohla vést k ohrožení původního obyvatelstva, jeho kultury a autenticity místa. Původní obyvatelstvo bude vytlačeno z důvodu neschopnosti zajistit si obživu a narušením jeho tradic dojde k úpadku nehmotného dědictví. Zdá se, že vláda, silně podporující nově vznikající přístav, jednala proti ústavně. Původně nebylo počítáno s jakoukoliv kompenzací za zabranou půdu a dále vláda nevzala v potaz možné důsledky výstavby, které by ohrožovali kulturu marginalizované komunity.

Výstavba koridoru má i kulturně-politickou rovinu, která je znatelná především v Lamu. Situací v oblasti Lamu je znepokojeno samotné UNESCO, které požaduje po keňské vládě dodání Posouzení dopadů na životní prostředí (EIA, Environmental Impact Assessment) a Posouzení dopadů na kulturní dědictví (HIA, Heritage Impact Assessment). Tyto posudky jsou vyžadovány kvůli obavám z možného negativního vlivu koridoru na životní prostředí a nemovitosti v Lamu a dále upozorňuje na možné změny v sociální, kulturní a náboženské oblasti. Výbor světového kulturního dědictví také vládě vytýká nedostatečné poskytování projektových dokumentů koridoru. (UNESCO, 2012) Existuje ale i možnost, že právě díky bohatým nově přistěhovalým občanům by došlo k investicím do zachování původní architektury, což si původní obyvatelstvo z důvodu vysokých finančních nákladů nemůže dovolit. (Wiggins, 2010) Vláda přislíbila rychlé řešení problému. Vládní výbor pro infrastrukturu nařídil navrácení pozemků určených k výstavbě přístavu, které pochybně získali bohatí cizinci. Dále by mělo dojít ke zrušení vlastnictví pozemků, které se vyskytují na ekologicky zranitelném území. Jedná se hlavně o pozemky v blízkosti písečných dun, které jsou signifikantní pro zachování sladké vody v oblasti Lamu. Pozemky by měly být vráceny místnímu politickému aparátu, který po konzultaci se zdejším obyvatelstvem rozhodne o jejich následném využití. Listiny dokládající vlastnictví půdy by měly být navráceny původním komunitám. Po získání listin by však nemělo dojít k prodeji navrácených pozemků. Během vlády prezidenta Kibakiho byla také přislíbena kompenzace těm, jejichž půda bude nějakým způsobem ovlivněna stavbou přístavu. (Sena, 2012)

Nevyřešená vlastnictví pozemků v Lamu nejsou jediným problémem. Na vzniklé potíže okolo stavby koridoru se snaží upozornit vládu některá hnutí jako LEPAC (Lamu Environment Protection and Conservation) nebo uskupení organizací Save Lamu. Organizace LEPAC byla v roce 2009 hlavním iniciátorem sjednocení příslušníků domorodých skupin, místních a národních organizací, které se snaží upozornit na problémy v Lamu. Z těchto jednotlivých entit byla vytvořena komise, která si vzala za cíl vytvořit Bio-kulturní protokol, ve kterém se snaží poukázat na tradiční znalosti místních komunit a jejich práva spojená s půdou. Koaliční organizace Save Lamu vznikla ze členů vytvořené komise. Organizace usiluje o větší participaci místních obyvatel na rozhodování v otázkách udržitelného rozvoje, ochraně životního prostředí a jejich sociální a kulturní integritě. (Save Lamu, 2011) Organizace však není vysloveně proti výstavbě. Vidí v ní určitý pokrok ze strany vlády v řešení situace v severní části Keni. Obyvatelům by měl projekt přinést snadnější přístup k infrastruktuře, lékařským zařízením, školám a zabezpečit dodávky elektřiny. Avšak negativa jsou spatřena v neadekvátním řešení pozemkového vlastnictví ze strany vlády, nedostatečném množství přesných informací o projektu poskytnutých místním obyvatelům, možnosti narušení místní biodiverzity a životního prostředí. (Sena, 2012)

Participace původního obyvatelstva na projektu je dalším diskutovaným tématem. Podél koridoru se nachází mnoho skupin domorodého obyvatelstva, jako jsou např. Awer, Sanye, Orma, Samburi,... Předpokládá se, že nový koridor by měl mít značný vliv na jejich dosavadní tradiční způsob života, proto by tyto komunity měly být začleněny do diskuze o výstavbě koridoru. Avšak mezi vládou a komunitami docházelo ke komunikaci pouze sporadicky. Podle názorů původních obyvatel, měli omezený přístup k informacím o výstavbě. Vládní setkání probíhala pouze s výborem skládajícím se ze zvolených členů, kteří měli reprezentovat zájmy celé komunity. Členové však ne vždy dokázali přesně formulovat potřeby obyvatel. Informace poskytnuté vládou se tak přímo dostaly pouze ke zvoleným členům zastupujícím komunitu. Vládní jednání dospělo k jistému posunu, kdy se snaží zaměřit na vzniklé problémy, např. vytvořením vzdělávací komise, která má umožnit původním obyvatelům zapojit se do realizačních procesů koridoru. Problémy jsou však řešeny s nízkou intenzitou a pozdě. (Sena, 2012) Je evidentní, že při plánování projektu nebylo pomýšleno na potřeby marginalizovaných skupin obyvatel. Vládní jednání s těmito skupinami lze považovat za protiústavní a také v rozporu se samotným posláním Vision 2030, která by měla zajistit kvalitní život, bezpečnost a rovné podmínky pro všechny. (Kenya Vision 2030, 2011)

### 6.3 Socioekonomické aspekty

Podle keňské vlády má budoucí koridor značný socioekonomický potenciál a jednoznačný vliv na hospodářský růst státu. Avšak tento možný úspěch je ohrožen přístupem vlády k financování projektu, kdy konstrukce koridoru začala bez pevně dohodnutých investorů a počítá s tím, že zájem investorů o projekt se dostaví v průběhu stavby. Počáteční fáze výstavby koridoru je financována z vládního rozpočtu, což se promítne negativně do daní keňských obyvatel. (Allison, 2012) Nové infrastrukturní spojení by mělo usnadnit obchod jak mezi participujícími státy tak zajištění jejich lepšího přístupu na globální trh. Kvalitní infrastruktura by měla zapříčinit snížení přepravního času a nákladů. Nový přístav by měl mít vliv na vytvoření silnějšího konkurenčního prostředí a rozšíření sortimentu zboží, které by svou cenou mělo být dostupné běžným obyvatelům zmíněných států. Zajištění nových odbytišť, snazší přístup vnitrozemských států k přístavu a vytvoření ekonomických zón se bude také podílet na vzrůstajících obchodních aktivitách. Rostoucí export by měl přispět k ekonomickému růstu zúčastněných států. Koridor bude zajišťovat odbyt jihosúdánské ropy bez vysokých politicky zmanipulovaných poplatků. Etiopie bude využívat koridor pro export komodit a import ropy.

Předpokládá se, že koridor zajistí Keni 2 až 3% roční růst HDP. (Kasuku, 2012) Díky projektu by se měla také stát dominujícím státem ve Východoafrickém regionu a dosáhnout pozice mezi středně příjmové státy. (Njiru, 2012) Koridor by měl mít znatelný přínos pro rozvoj severní části Keni, která nyní patří k nejhudším oblastem státu, a to díky nedostačujícímu pokrytí infrastrukturou. Jižní část země se podílí 91 % na keňském HDP, což je mimo jiné zapříčiněno přítomností zatím jediného dopravního koridoru. Zbylé oblasti, tvořící 75 % rozlohy státu, se podílí na státním HDP jen minimálně. Tato disparita je z části zapříčiněna právě neadekvátní infrastrukturou. Bez infrastruktury a následné dopravní obslužnosti nejsou obyvatelé severní části země schopni generovat zisk. (Coloma, 2013)

LAPSSET regionální plán pro rozvoj zemědělství (LAPSSET Regional Agricultural Development Plan) byl vytvořen s cílem využít nový koridor v rozvoji zemědělství. V budoucnu bude zvoleno šest oblastí s největším zemědělským potenciálem, které budou využívat koridor především k úspoře dopravních nákladů. (The African Union Commission, 2012) Budoucí koridor by měl přispět k posílení průmyslové výroby především v dopravních uzlech. Očekává se i nárůst služeb



v resortních městech, který by měl být reakcí na zvýšení poptávky po službách zapříčiněný přílivem turistů. Zaměstnanci budou potřeba také při zajištění dopravní obsluhy na koridoru. Pracovní pozice by měly být vytvořeny i v rámci realizace koridoru. (Coloma, 2013) LAPSSET by tedy měl přinést mnoho pracovních míst v participujících regionech. Keňská vláda se zavázala k vytvoření technické školy, která by měla zajistit vzdělání místním a následnou možnost pracovat na některé pozici v rámci projektu. (Allison, 2012) Jenže studium je časově náročné a v době získání potřebného vzdělání již mohou být pracovní místa obsazena lidmi, kteří se přestěhovali za prací z jiných oblastí a potřebné úrovně vzdělání již dávno dosáhli. Dále je nutné zmínit, že při výstavbě koridoru, na které se podílí soukromý investor, je obvykle využíváno jejich vlastních zaměstnanců a místní obyvatelstvo má možnost pracovat pouze na méně prestižních pozicích. (Sena, 2012) Pracovní místa v přístavu jsou podmíněna maturitou, kterou současné majoritní obyvatelstvo Lamu nedisponuje. (Coloma, 2013) Velké množství pracovních pozic je vhodné pro vzdělané občany, kteří ale nepatří mezi typické obyvatele Lamu. Oblast je charakterizována nízkou gramotností a většina obyvatel nezískala dostatečné pracovní zkušenosti, které jsou na nových pozicích vyžadovány.

Politické konexe pravděpodobně také hrají svou roli v získání zaměstnání, jak tomu bylo již při zajištění vlastnických práv. Opět je vidět, že potřeby původního obyvatelstva jsou ignorovány. Jejich postavení by mělo být dále ohroženo i vzrůstající populací v Lamu, která by měla dosáhnout v době dokončení přístavu velikosti 1,25 milionu obyvatel. Takto razantní zvýšení počtu obyvatel bude vyžadovat zajištění vhodné urbaní politiky (Laher, 2011) V současné době v Lamu žije okolo 100 000 obyvatel. (Kenya Decides, 2012) Nově příchozí lidé by měli mít značný kulturní a sociální vliv na původní život obyvatel Lamu. Tradiční řemesla a rybolov by měla být vytlačena službami potřebnými pro turisty. Původní obyvatelé však na tyto změny, které mohou citelně ovlivnit jejich kvalitu života, nejsou nijak připraveni. Jejich hlavní zdroj obživy v podobě rybaření je také značně ohrožen. Příčinou by měla být především stavba přístavu, která znatelně sníží počet ryb, díky zásahům do jejich přirozeného prostředí. (Coloma, 2012) Obyvatelé Lamu vidí pozitivum projektu v tom, že jim zajistí lepší sociální zázemí a snadnější přístup ke školám, nemocnicím a službám. Avšak implementace projektu by měla probíhat s daleko větším ohledem na jejich kulturu a způsob života. (Laher, 2011)

## 6.4 Environmentální aspekty

Japonská firma, která vytvářela studii proveditelnosti, apelovala na povinnost vytvořit před začátkem výstavby Posouzení dopadů na životní prostředí (EIA) pro každou fázi koridoru. (Japan Port Consultants and BAC/GKA JV, 2011) Posouzení dopadů slouží k vyhodnocení, zdali je projekt udržitelný ke vztahu k životnímu prostředí. V EIA by měla být zmíněna i predikce následných změn životního prostředí způsobených projektem, alternativní řešení ke zmírnění těchto změn a plán zabývající se minimalizováním dopadů projektu na životní prostředí. (NEMA, 2013) Následné posouzení by mělo předat ministerstvo infrastruktury k možnému schválení a udělení licence od NEMA. (Japan Port Consultants and BAC/GKA JV, 2011)

Úřad pro národní environmentální management (National Environment Management Authority, NEMA) vznikl v roce 2002 na základě zákona o managementu životního prostředí a jeho koordinaci z roku 1999.<sup>10</sup> Byl vytvořen sloučením tří vládních úřadů: Národní sekretariát pro životní prostředí<sup>11</sup>, Stálá prezidentská komise pro ochranu půdy a zalesňování<sup>12</sup> a Oddělení pro průzkum nerostných zdrojů a dálkový průzkum Země<sup>13</sup>. Hlavní náplň úřadu spočívá ve vydávání výročních zpráv o stavu životního prostředí v Keni, monitoringu a posuzování činností, které by mohly mít negativní dopad na životní prostředí. Úřad identifikuje projekty a programy, které dle zákona musí získat environmentální audit či musí být pozorovány dopady jejich aktivit na životní prostředí. Úřad se podílí na výzkumné činnosti a dále slouží jako poradní orgán vlády v otázkách implementace vhodných politik vztahujících se na oblast životního prostředí. Pro spuštění výstavby koridoru je právě nutné vlastnit jak Posouzení dopadů na životní prostředí tak následnou licenci. (NEMA,2013) Podle posledních informací již ministerstvo dodalo Posouzení dopadů na životní prostředí, které se zaměřuje na 10 klíčových oblastí. Zpráva však zatím není volně dostupná. (Daily Nation, 2013)

Posouzení dopadů na životní prostředí by se mělo zaměřit na oblast Isiolo, kde je umístěn migrační koridor pro divokou zvěř a nedaleký plánovaný koridor by na něj mohl mít vliv. Možný je i dopad na národní parky v oblasti jezera Turkana. Národním

---

<sup>10</sup> Environmental Management and Coordination Act (EMCA), číslo 8 (NEMA, 2013)

<sup>11</sup> The National Environment Secretariat (NES) (NEMA, 2013)

<sup>12</sup> The Permanent Presidential Commission on Soil Conservation and Afforestation (PPCSCA) (NEMA, 2013)

<sup>13</sup> The Department of Resource Surveys and Remote Sensing (DRSRS) (NEMA, 2013)

parkem Marsabit na severu Keni bude koridor přímo procházet. Proto je nutné zvážit všechny možné vlivy koridoru na životní prostředí. (Japan Port Consultants and BAC/GKA JV, 2011)

Kritici projektu vidí největší nebezpečí v narušení životního prostředí v Lamu, které by mohlo být zapříčiněno především očekávaným přístavem. Lamu je známá rybářská oblast s rozmanitou faunou a florou. Mangrovové lesy jsou oblastí hojného výskytu ryb. Lamu je známé také pro své korálové útesy. Obavy jsou viděny především v bagrování v blízkosti těchto oblastí a intenzivní lodní dopravě, která by mohla narušit současný stav životního prostředí. (Save Lamu, 2011-2013) Již nyní díky výstavbě koridoru, dochází v blízkosti národních rezervací Boni a Dondori ke zvýšení deforestace. Zdraví místních občanů může být negativně ovlivněno zhoršující se kvalitou životního prostředí v blízkosti přístavu. Odpůrci vládě také vytýkají nedodržení včasného představení Posouzení dopadů na životné prostředí, které je ze zákona povinné (Sena, 2012) a porušování ústavních zákonů číslo 69 a 42, které se zabývají ochranou životního prostředí a biologické rozmanitosti, nutnosti vytvoření EIA a monitorování možných dopadů na životní prostředí a zajištění čistého a zdraví nenarušujícího prostředí pro každého. (National Council for Law Reporting, 2010)

## **7. SWOT analýza**

### **Silné stránky**

- silná vládní podpora projektu ze strany participujících států
- reakce na poptávku po dopravě v severní části Keni
- přístup vnitrozemských států k přístavu
- geneze nových pracovních míst
- využití vhodných přírodních podmínek v Manda Bay
- snížení přepravních nákladů a času
- snížení závislosti na jediném dopravním koridoru
- zajištění přístupu k sociálním službám
- speciální ekonomické zóny odstraňující celní bariéry v přístavu
- posílení infrastrukturního spojení Keni s Etiopií a Jižním Súdánem

### **Slabé stránky**

- negativní vliv na životní prostředí
- sociální dopady na marginalizované obyvatelstvo
- nedodržení časového plánu
- špatná komunikace mezi vládou a občany
- nevyřešené majetkové vlastnictví
- nesoulad výstavby koridoru s keňskými zákony
- nízká transparentnost projektu
- velká důvěra v soukromé aktéry zařizující dopravní služby a údržbu koridoru

### **Příležitosti**

- ekonomický růst podpořen zvýšením objemu exportu a importu zboží
- posílení konkurenčního prostředí
- privatizace dopravních služeb
- rozvoj průmyslu v severní části státu
- kooperace s dalšími projekty v rámci Vision 2030

- posílení partnerství v regionu a případná další spolupráce mezi Keňou, Etiopií a Jižním Súdánem
- The Great Equatorial Land Bridge
- vládní kroky k posílení právního rámce vztahujícího se na činnost soukromé strany
- usnadnění celních postupů

## **Hrozby**

- nezajištěné finanční zdroje pro výstavbu celého projektu a velká důvěra v budoucí spolupráci se zahraničními investory
- nedostatečná atraktivnost pro zahraniční investory
- korupce
- ekonomická nestabilita zúčastněných států
- bezpečnostní otázka
- zhoršující se politická situace na jihu Somálska
- křehká politická stabilita Keni
- nevyzpytatelný vývoj Jižního Súdánu
- nízká životnost infrastruktury
- nejednotný přístup k projektu ze strany zúčastněných států
- opomíjení kvality celních služeb na hranicích s Jižním Súdánem a Etiopií
- nadměrný počet nových institucí zajišťujících provoz koridoru

## ZÁVĚR

Infrastrukturní a ekonomický koridor LAPSSET by měl dle keňské vlády zajistit ekonomický růst státu, jeho posílení v oblasti mezinárodního obchodu a pomoci k transformaci do kategorie středně příjmových zemí. Projekt by měl zabezpečit infrastrukturní spojení mezi Keňou, Etiopií a Jižním Súdánem, které bylo v minulosti neadekvátní. Koridor má silnou podporu vlád participujících států, a to především kvůli ekonomickým benefitům z něj plynoucích a posílení postavení ve východoafrickém regionu. Projekt je veden severní částí Keni, která patří k nejhudším a je zde nedostatečné infrastrukturní pokrytí oproti jižní části státu. LAPSSET má mít pozitivní vliv i na životní úroveň obyvatel podél koridoru, která by měla být zajištěna lepším přístupem ke službám a generováním nových pracovních míst. Koridor se potýká spíše s negativními ohlasy u občanů, kteří oceňují zlepšení dlouhodobě pomíjené situace v severní části státu, ale upozorňují na diskriminaci marginalizovaného obyvatelstva v rámci projektu. Jedná se především o Lamu, místo, kde se má nacházet nový přístav. Výstavba a následný provoz přístavu zde může signifikantně ohrozit jejich tradiční způsob života a tím poškodit kulturní dědictví keňského národa. Podle vzniklé situace lze usoudit, že v plánovaném projektu byly opomenuty důležité dopady na socioekonomickou situaci marginalizovaného obyvatelstva a na jejich kulturní tradice. Mohlo také dojít k záměrným snahám vlády na problém neupozorňovat. Výstavba koridoru se potýká i s dalšími problémy jako je korupce, netransparentnost informací, nedořešené pozemkové vlastnictví, narušení životního prostředí, bezpečnostní rizika a nesoulad s ústavními zákony a principy Vision 2030, jejíž je koridor součástí. Na tyto problémy se snaží upozorňovat občanské iniciativy, se kterými sice keňská vláda komunikuje, ale možná řešení končí pouze jejími přísliby nikoliv reálnými činy. Vzniklé problémy vidí vláda jako daň za hospodářský rozvoj a zdá se, že kritika ze stran občanů tento přístup není schopna změnit.

Největší ohrožení dokončení výstavby koridoru je viděno v nedostatečném zabezpečení finančních zdrojů, kdy vlády automaticky počítají se zapojením zahraničních investorů, ti však byly zpočátku spíše zdrženliví. Díky nedávnému oficiálnímu zapojení Číny do výstavby koridoru by se mohla tato situace změnit k lepšímu. Jak již bylo prezentováno pomocí SWOT analýzy, úspěch koridoru může být ohrožen i nestabilní politickou situací ve východoafrickém regionu. Možným dalším problémem by mohl být nadměrný počet nově vzniklých institucí zajišťujících provoz

koridoru, což zvyšuje náklady projektu a hrozí zde riziko korupce. Vládní podpora výstavby je velmi silná a tudíž se očekává, že vlády vynaloží maximální úsilí k úspěšnému dokončení výstavby. Avšak budoucí efektivnost provozu koridoru může být ohrožena ze strany nedostatečné vládní angažovanosti v implementaci vhodného institucionálního, právního a regulačního rámce a přijatelné obchodní politiky. Doprava na novém koridoru a především obchodní transakce mohou být značně zatíženy případnou nejednotnou hospodářskou politikou zúčastněných států, množstvím byrokracie a zdlouhavými celními postupy, které jsou běžné u již existujícího The Northern Corridor. Tato témata s velkým dopadem na úspěšnost koridoru nejsou ze strany vlády vůbec zmiňována.

## **SEZNAM LITERATURY:**

African Development Bank Group. East African Quarterly Bulletin [online]. 1st printing. Tunisia, 2012 [cit. 2013-04-01]. URL: <<http://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/East%20Africa%20Quarterly%20Bulletin%20Volume%201%20Issue%202%20%28Q1%202012%29%20FINAL.pdf>>

AGUTU, Mark. Kenya: Chinese Firm Offers to Finance Lamu Port Plan [online]. 1. 10. 2011 [cit. 2013-04-20]. URL: <<http://allafrica.com/stories/201110020131.html>>

ALLISON, Simon. Kenya's Port Lamu: Great Vision, but not Plain Sailing [online]. 4. 3. 2012 [cit. 2013-04-07]. URL: <<http://www.dailymaverick.co.za/article/2012-03-04-kenyas-port-lamu-great-vision-but-not-plain-sailing#.UXgSLKKzJI5>>

AVRIS, Jean-François et al. Connecting to Compete 2012: Trade Logistics in the Global Economy. The World Bank [online]. 2012 [cit. 2012-12-10]. URL: <[http://siteresources.worldbank.org/TRADE/Resources/239070-1336654966193/LPI\\_2012\\_final.pdf](http://siteresources.worldbank.org/TRADE/Resources/239070-1336654966193/LPI_2012_final.pdf)>

BAYOUMY, Yara. Feature – Kenya Bets on Lamu Port Despote Worries [online]. 30. 9. 2011 [cit. 2013-04-20]. URL: <<http://www.reuters.com/article/2011/09/30/kenya-lamu-port-idUSL5E7KN25220110930>>

BBC. Central Africa Republic Crisis [online]. 5. 4. 2013 [cit. 2013-04-16]. URL: <<http://www.bbc.co.uk/news/world-africa-22041609>>

BBC. Lamu port project launched for South Sudan and Ethiopia [online]. 2. 3. 2012 [cit. 2012-12-10]. URL: <<http://www.bbc.co.uk/news/world-africa-17231889>>

BRICEÑO-GARMENDIA, Cecilia M. a SHKARATAN. Kenya's Infrastructure: A Continental Perspective. Policy Research Working Paper 5596 [online]. March 2011 [cit. 2012-12-10]. URL: <<https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/3361>>

CIA.CIA – The World Factbook [online].2009 [cit. 2013-04-07]. URL: <<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/et.html>>

COLOMA, Tristan. The Kenyatta Challenge [online]. April 2013 [cit. 2013-04-19]. URL: <<http://mondediplo.com/2013/04/12kenyatta>>

COLOMA, Tristan. White elephant or port in the making? [online]. duben 2013 [cit. 2013-04-19]. URL: <<http://mondediplo.com/2013/04/11kenya>>

Common Market for Eastern and Southern Africa. COMESA Members States [online]. 2013 [cit. 2013-01-26]. URL: <[http://about.comesa.int/index.php?option=com\\_content&view=article&id=123&Itemid=121](http://about.comesa.int/index.php?option=com_content&view=article&id=123&Itemid=121)>



- CURLESS, Gareth. North–South Relations since South Sudan’s Independence. *Etnopolitics Papers* [online]. May 2012, no. 18 [cit. 2013-04-20]. URL: <<http://www.ethnopolitics.org/ethnopolitics-papers/EPP018.pdf>>
- Daily Nation. Nema Falos for Public Views on Lamu Port [online]. 19. 3. 2013 [cit. 2013-04-07]. URL: <<http://www.nation.co.ke/business/news/Nema-calls-for-public-views-on-Lamu-Port/-/1006/1724876/-/w1qfnh/-/index.html>>
- DRAZEN, Jorgic. Kenya Says Chinese Firm Wins First Tender for Lamu Port Project [online]. 11. 4. 2013 [cit. 2013-04-20]. URL: <<http://www.reuters.com/article/2013/04/11/kenya-port-lamu-idUSL5N0CX38D20130411>>
- East African Community. Infrastructure [online]. 2011 [cit. 2013-01-26]. URL: <<http://www.eac.int/infrastructure/index.php?Itemid=129>>
- European Commission. Kenya – EU Bilateral Trade and Trade with the World [online]. 2006 [cit. 2013-01-26]. URL: <[http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/september/tradoc\\_113407.pdf](http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/september/tradoc_113407.pdf)>
- EVANS, Ruth. New Lease of Life for Kenya's Lunatic Railway [online]. 18. 7. 2011 [cit. 2013-03-25]. URL: <<http://www.bbc.co.uk/news/world-14151372>>
- Global Infrastructure Leadership Forum. 6th Global Infrastructure Leadership Forum. The Preliminary Strategic 100 [online]. 2012 [cit. 2013-04-07]. URL: <[http://www.atelier.net/sites/default/files/gilf6\\_prelimstrategic100.pdf](http://www.atelier.net/sites/default/files/gilf6_prelimstrategic100.pdf)>
- Government of the Republic of Kenya. Kenya Vision 2030 – Popular Version [online]. 2007 [cit. 2013-01-26]. URL: <[http://www.vision2030.go.ke/cms/vds/Popular\\_Version.pdf](http://www.vision2030.go.ke/cms/vds/Popular_Version.pdf)>
- GRANT, Richard. Economic Globalisation: Politics and trade Policy in Ghana and Kenya. *Geopolitics* [online]. 1999, vol. 4, iss. 1, p. 57–82 [cit. 2013-04-16]. DOI: 10.1080/14650049908407637 URL: <<http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/14650049908407637>>
- HOPE, Kempe Ronald. Infrastructure Constraints and Development in Kenya : An Analytical Review. *Journal of Infrastructure Development* [online]. 2010, vol. 2, iss. 2, p. 90–104 [cit. 2012-12-10]. URL: <<http://joi.sagepub.com/content/2/2/91>>
- HOYLE, Brian., KNOWLES, Richard. *Modern Transport Geography*. 2nd printing. Chichester : John Wiley and Sons, 1998. p. 374. ISBN 0471977772
- HOYLE, B. S. *Seaports and Development: The Experience of Kenya and Tanzania*. 1st printing, Oxon: Routledge, 1983, p. 245. ISBN 13: 978-0-415-58414-2
- Japan Ports Consultants Ltd. [online]. 2013 [cit. 2013-04-16]. URL: <<http://www.jpportc.co.jp/modules/outline1/>>

Japan Port Consultants, BAC/GKA JV . LAPSSET Corridor and New Lamu Port Feasibility Study and Master Plans Report: Volume: LAPSSET Corridor Master Plan and Development Plan [online]. 2011 [cit. 2012-12-10].

URL: <<http://www.savelamu.org/wp-content/uploads/2011/08/Lapsset-Executive-Summary.pdf>>

KABUKURU, Wanjohi. Kenya: Pipeline Deal Rescues Lapsset [online]. 20. 3. 2012 [cit. 2013-02-14]. URL: <<http://africanbusinessmagazine.com/features/oil-gas/kenya-pipeline-deal-rescues-lapsset>>

KASUKU, Silvestr. Lamu Port-South Sudan-Ethiopia Transport (LAPSSET) Corridor Project [online]. 2012 [cit. 2013-04-01].

URL: <[http://www.cbglobal.org/images/uploads/library/KIS2012\\_LAPSSET\\_Corridor\\_Silvester\\_Kasuku.pdf](http://www.cbglobal.org/images/uploads/library/KIS2012_LAPSSET_Corridor_Silvester_Kasuku.pdf)>

Kenya Decides. County [online]. 2013 [cit. 2013-04-01].

URL: <<http://kenyadecides.co.ke/county/lamu/>>

Kenya Port Authority. History [online]. 2009 [cit. 2013-04-16].

URL: <<http://www.kpa.co.ke/About%20Us/Pages/History.aspx>>

Kenya Port Authority. Kenya Ports Authority Handbook. Land and Marine Publication [online]. 2012 [cit. 2013-04-16]. ISSN 1743-5056

URL:<<http://issuu.com/landmarine/docs/kpa201213?mode=window&backgroundcolor=%23222222>>

Kenya Port Authority. Our Mandate [online]. 2009 [cit. 2013-01-26].

URL: <<http://www.kpa.co.ke/About%20Us/Introduction/Pages/OurMandate.aspx>>

Kenya Railways Corporation. The Great Equatorial Land Bridge [online]. 2012 [cit. 2013-01-26].

URL: <[http://www.krc.co.ke/joomla/index.php?option=com\\_content&view=article&id=52&Itemid=67](http://www.krc.co.ke/joomla/index.php?option=com_content&view=article&id=52&Itemid=67)>

Kenya Roads Board. Classification [online]. 2013 [cit. 2013-03-10].

URL: <<http://www.krb.go.ke/classification.html>>

Kenya Vision 2030. Macro and Enablers [online]. 2011 [cit. 2013-04-01]. URL:

<[http://www.vision2030.go.ke/index.php/pillars/project/macro\\_enablers/181](http://www.vision2030.go.ke/index.php/pillars/project/macro_enablers/181)>

Kenya Vision 2030. News [online]. 2011 [cit. 2013-04-01].

URL: <<http://www.vision2030.go.ke/index.php/news/readmore/97>>

LAHER, Ridwan. Lamu District at the Crossroads: A Narrative of Chronic Trauma and Community Resistance. Africa Insight [online]. 2011 [cit. 2012-04-28]. URL:

<<http://www.savelamu.org/wp-content/uploads/2011/08/Lamu-At-the-Crossroads-by-Ridwan-Laher.pdf>>

LILIBA, Humphrey. Kenya: Lamu Port Completion on Schedule [online]. 2012 [cit. 2013-04-01].

URL: <<http://allafrica.com/stories/201211271470.html>>

Ministry of Lands. Sesimal Paper on National Land Policy [online]. August 2009, no. 3 [cit. 2013-04-07]. URL:< [http://focus.wpengine.netdna-cdn.com/wp-content/uploads/2012/04/SESSIONAL\\_PAPER\\_No\\_3\\_of\\_2009\\_Land\\_Policy.pdf](http://focus.wpengine.netdna-cdn.com/wp-content/uploads/2012/04/SESSIONAL_PAPER_No_3_of_2009_Land_Policy.pdf)>

Ministry of Transport. Integrated National Transport Policy: Moving a Working Nation [online]. 2009 [cit. 2013-01-26]. URL: <<http://www.transport.go.ke/~transport/images/stories/mot/intp.pdf>>

Nathan Associates Inc. Corridor Diagnostic Study of the Northern and Central Corridors of East Africa [online]. 15. 4. 2011 [cit. 2013-01-26]. URL: <[http://www.eastafricancorridors.org/downloads/Inception\\_Report\\_Final\\_C.pdf](http://www.eastafricancorridors.org/downloads/Inception_Report_Final_C.pdf)>

National Council for Law Reporting. The Constitution of Kenya [online]. 2010 [cit. 2013-04-01]. URL: <<http://www.kenyaembassy.com/pdfs/The%20Constitution%20of%20Kenya.pdf>>

NEMA. Functions [online]. 2009 [cit. 2013-04-01]. URL: <[http://www.nema.go.ke/index.php?option=com\\_content&view=article&id=79&Itemid=469](http://www.nema.go.ke/index.php?option=com_content&view=article&id=79&Itemid=469)>

NGESA. Three Heads of State to Flag off Lamu Port Project. Kenya Engineer [online]. 2013 [cit. 2013-04-16]. URL: <<http://www.kenyaengineer.co.ke/index.php/component/content/article/107-home/home/188-three-heads-of-state-to-flag-off-lamu-port-project>>

NJAKWE. Peninah. Bids Called for Design of Berths at Lamu Port [online]. 2013 [cit. 2013-03-25]. URL: <<http://www.kenyaengineer.co.ke/index.php/n-e/nu/ln/484-bids-called-for-design-of-berths-at-lamu-port>>

NJIRU, Cyrus. 2nd Transport and Economic Corridor - LAPSSET. Ministry of Transport [online]. 2011 [cit. 2012-12-10]. URL: <<http://kenyaembassy.com/pdfs/diaspora/Ministry%20of%20Transport2nd%20Transport%20and%20Economic%20CorridorLAPSSET%20by%20P.S%20Dr%20Cyrus%20Njiru.pdf>>

NJIRU, Cyrus. Overview of Transport Development Plans Infrastructure Development Plans and Private Sector Investment Opportunities [online]. 31. 7. 2012 [cit. 2013-04-17]. URL:<[http://www.cbcbglobal.org/images/uploads/library/KIS2012\\_Overview\\_of\\_Infrastructure\\_Dr\\_Cyrus\\_Njiru.pdf](http://www.cbcbglobal.org/images/uploads/library/KIS2012_Overview_of_Infrastructure_Dr_Cyrus_Njiru.pdf)>

Northern Corridor Transit Transport Coordination Authority. Infrastructure [online]. 2013 [cit. 2013-01-26]. URL: <<http://www.ttcanc.org/page.php?id=30>>

OMWENGA, Giffins. Toyota Proposes to Build Lamu to South Sudan Pipeline [online]. 2012 [cit. 2013-04-01]. URL: <<http://www.nation.co.ke/business/news/Toyota-proposes-to-build-Lamu-to-South-Sudan-pipeline-/-/1006/1387016/-/12hldiz/-/index.html>>

Republic of Kenya. Performance Contracting Guidelines on the Vision 2030 Project Indicators [online]. 2012 [cit. 2013-04-01].  
URL: <[http://www.vision2030.go.ke/cms/vds/PC\\_GUIDELINES\\_2012-20131.pdf](http://www.vision2030.go.ke/cms/vds/PC_GUIDELINES_2012-20131.pdf)>

Rift Valley Railways. History [online]. 2013 [cit. 2013-01-26]. URL:  
<<http://www.riftvalleyrail.com/content-layouts>>

RODRIGUE, Jean-Paul., COMTOIS, Claudie., SLACK, Brian. The Geography of Transport Systems. 1st printing. London, New York: Routledge, 2006. p. 284. ISBN 0415354412

Save Lamu. Issues [online]. 2011–2013 [cit. 2013-04-16].  
URL: <<http://www.savelamu.org/issues/lamu-port/>>

SENA, Kanyinke. Lamu Port-South Sudan-Ethiopia-Transport Corridor (LAPSSET) and Indigenous Peoples in Kenya [online]. 2009 [cit. 2013-04-07].  
URL: <[http://www.iwgia.org/iwgia\\_files\\_publications\\_files/0599\\_LAPSSET\\_report.pdf](http://www.iwgia.org/iwgia_files_publications_files/0599_LAPSSET_report.pdf)>

State House. Kenya in the 1970s [online]. 2001 [cit. 2013-04-16].  
URL: <<http://www.statehousekenya.go.ke/hist/1970.htm>>

The African Union Commission. Grow Africa [online]. 2012 [cit. 2013-04-01].  
URL: <<http://growafrica.com/initiative/kenya>>

The Economist. African Energy: Eastren El Dorado [online]. 7. 4. 2012 [cit. 2013-04-01]. URL: <<http://www.economist.com/node/21552265>>

The Economist. Shipping in East Africa: Ocean Ahoy [online]. 21. 4. 2012 [cit. 2013-04-01]. URL: <<http://www.economist.com/node/21553050>>

The Economist. Sudan and South Sudan: The Mother of All Divorces [online]. 11. 2. 2012 [cit. 2013-04-01]. URL: <<http://www.economist.com/node/21547300>>

The International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank. Doing Business 2012: Doing Business in a More Transparent World [online]. 2012 [cit. 2013-01-26]. DOI: 10.1596/978-0-8213-8833-4. DOI: 10.1080/14650049908407637  
URL:<<http://www.doingbusiness.org/~media/FPDKM/Doing%20Business/Documents/Annual-Reports/English/DB12-FullReport.pdf>>

The World Bank. AICD Interactive Infrastructure Atlas for Kenya [online]. 2009 [cit. 2013-01-26]. URL:<<http://www.infrastructureafrica.org/system/files/library/2009/11/Kenya%20Interactive%20Infrastructure%20Atlas.pdf>>

The World Bank. Data [online]. 2013 [cit. 2013-01-26].  
URL: <<http://data.worldbank.org/about/country-classifications>>

The World Bank. Data [online]. 2013 [cit. 2013-01-26].  
URL: <<http://data.worldbank.org/indicator/NY.GNP.PCAP.CD/countries/KE-ZF-XM?display=default>>

The World Bank. Kenya: Issues in Trade Logistics [online]. 2005 [cit. 2012-12-10]. URL: <[http://siteresources.worldbank.org/INTTTLF/Resources/Kenya\\_Final\\_Report\\_Jul05.pdf](http://siteresources.worldbank.org/INTTTLF/Resources/Kenya_Final_Report_Jul05.pdf)>

The World Bank. Special Economic Zones: Performance, Lessons Learned, and Implications for Zone Development [online]. April 2008 [cit. 2013-02-13]. URL: <<https://www.wbginvestmentclimate.org/uploads/SEZs%20Performance,%20Lessons%20Learned%20and%20Implications%20for%20Zone%20Development.pdf>>

The World Bank. Walking on a Tightrope: Rebalancing Kenya's Economy with a Special Focus on Regional Integration. Kenya Economic Update [online]. June 2012, No. 6 [cit. 2012-12-10]. URL: <<http://siteresources.worldbank.org/INTAFRICA/Resources/257994-1335471959878/kenya-economic-update-june-2012.pdf>>

Transparency International. CPI 2012 [online]. 2012 [cit. 2012-12-10]. URL: <<http://cpi.transparency.org/cpi2012/results/>>

UNESCO. State of Conservation [online]. 2012 [cit. 2013-04-07]. URL: <<http://whc.unesco.org/en/soc/241>>

WebFinance Inc. Business Dictionary [online]. 2013 [cit. 2013-04-16]. URL: <<http://www.businessdictionary.com/definition/internal-rate-of-return-IRR.html>>

WIGGINS, Sarah M. Cultural Heritage Preservation Meets Modern Port Development: Securing the Integrity and Authenticity of the Lamu Town World Heritage Site in the Face of Current and Future Challenges. SIT Study Abroad [online]. 4. 1. 2010 [cit. 2013-04-07]. URL: <[http://digitalcollections.sit.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1823&context=isp\\_collection](http://digitalcollections.sit.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1823&context=isp_collection)>

World Resources InstituteWORLD. Publication [online]. 2009 [cit. 2013-04-01]. URL: <<http://www.wri.org/publication/content/9291>>

## **PŘÍLOHY**

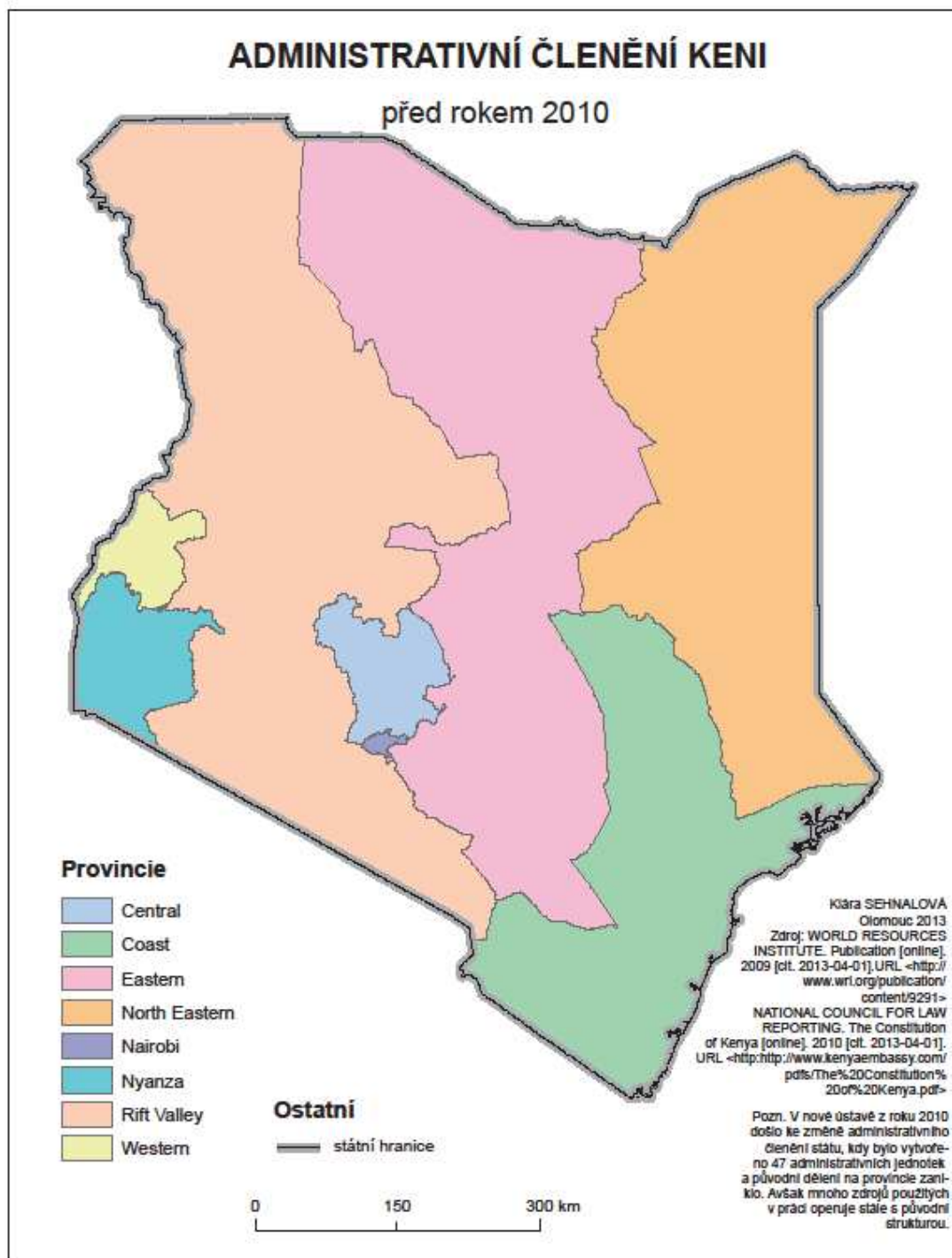
Příloha 1: Administrativní členění Keni před rokem 2010

Příloha 2: Administrativní členění Keni po roce 2010

Příloha 3: Administrativní regiony Keni dle převažujícího typu podnebí  
v roce 2011

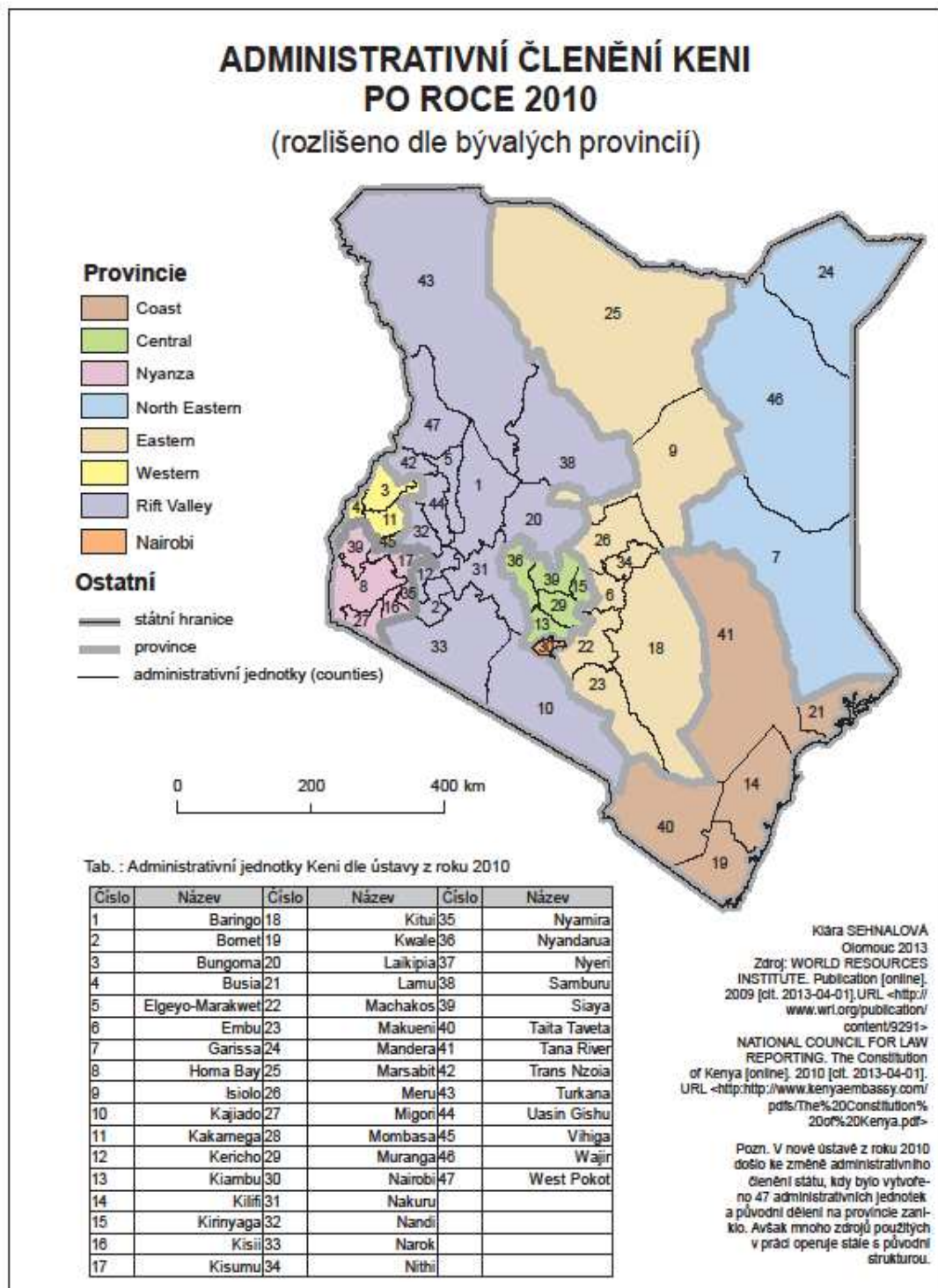
Příloha 4: Plán prvních tří kotvišť v Lamu

Příloha 1: Administrativní členění Keni před rokem 2010



(Zdroj: WRI, 2009; National Council for Law Reporting, 2010)

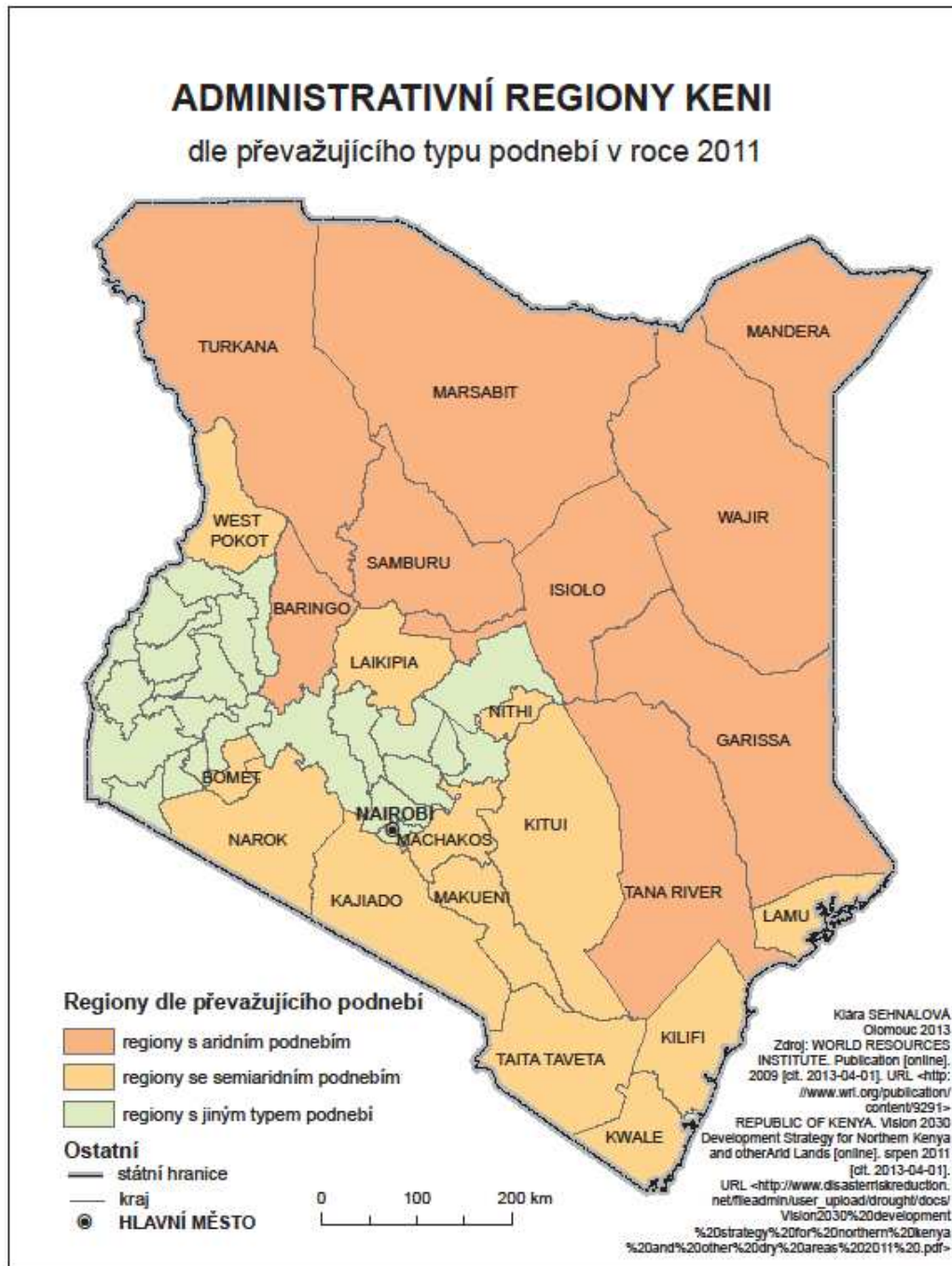
Příloha 2: Administrativní členění Keni po roce 2010



(Zdroj: WRI, 2009; National Council for Law Reporting, 2010)

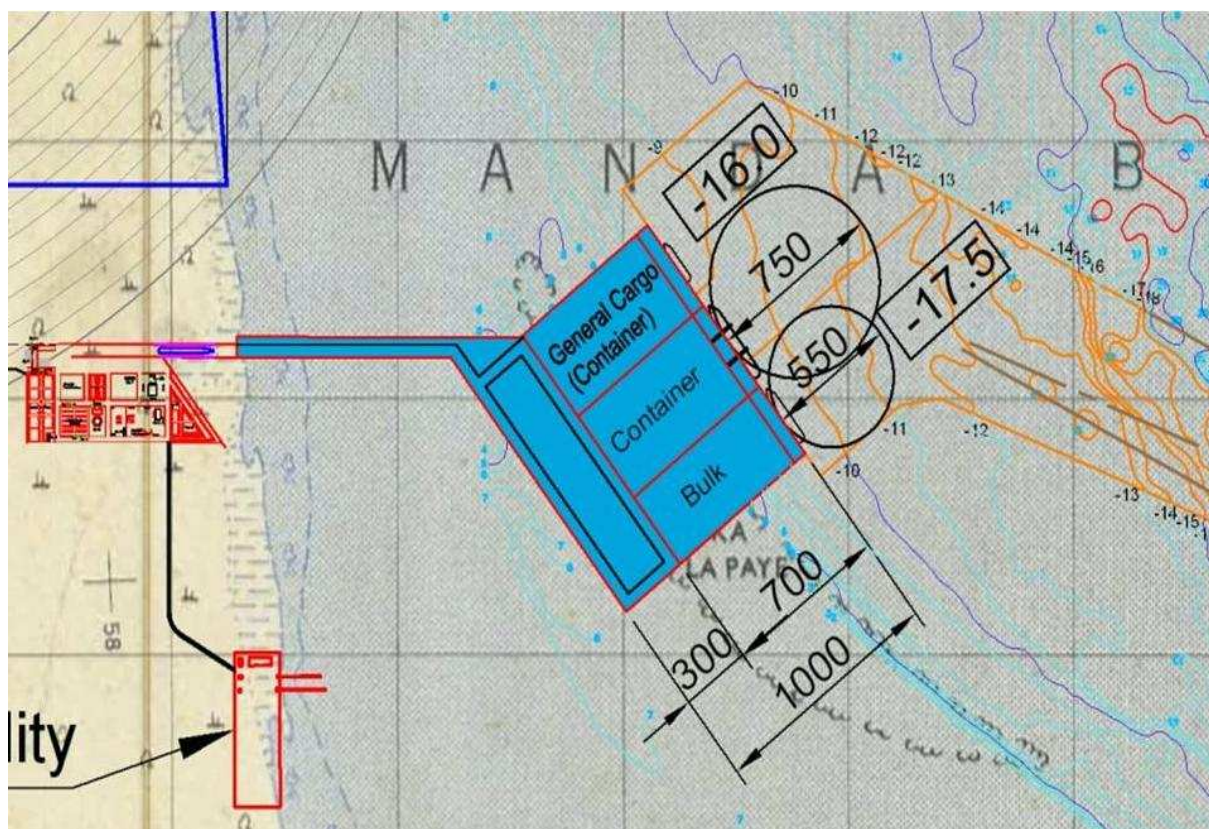


Příloha 3: Administrativní regiony Keni dle převažujícího typu podnebí v roce 2011



(Zdroj: WRI, 2009; Republic of Kenya, 2011)

#### Příloha 4: Plán prvních tří kotvišť v Lamu



(Zdroj: Kenya Vision 2030, 2011)