

ROZHOVOR s Koosem
Richellem, šéfem
agentury EuropeAid

3

TÉMA
Doprava a
infrastruktura

4-7

DISKUSE
Jak se psala
Deklarace z Dohá

8-9

2008

ROZVOJOVKA 3



**DOPRAVA A
INFRASTRUKTURA**

Střípky

» EU zpozdila dotaci pro africké farmáře

Návrh Evropské komise, podle něhož měli afričtí farmáři dostat miliardu eur z nevyužitého fondu Společné zemědělské politiky, je pozastaven. Důvodem jsou námitky některých členských států unie. Cílem mimořádné pomoci bylo zmírnit důsledky rostoucích cen potravin v Africe. Globální finanční krize nicméně tlačí i na Evropu, a ta proto hledá jiné zdroje financování rozvojové pomoci. Je však už téměř jisté, že částka pro farmáře bude nižší, než původně navrhovaná miliarda eur.

» Vaginální gel proti HIV

Švýcarští vědci objevili látku, která dokáže ženy ochránit před nákazou virem HIV. Látka v podobě vaginálního gelu je velmi účinná, snadno se vyrábí i používá. Gel ženám poskytuje ochranu před infekcí HIV nezávisle na tom, jestli muž bude souhlasit s použitím kondomu. Zatím se ale nenašla firma, která by provedla potřebné klinické testy. Švýcarští vědci se proto obrátili na soukromé nadace i vládu s prosbou o zafinancování testů na lidech. Loni se ve světě virem HIV nakazilo 2,5 milionu lidí. Celkový počet nakažených je více než 33 milionů.

» Ugandský kmen zakázal ženskou obřízku

Ženy v ugandském kmenu Sabiny se už nemusejí bát ženské obřízky. Rada starších totiž bolestivý zákrok s doživotními následky zakázala. „Není potřebná, ženám nic nepřináší, tak jsme ji zavrhlí,“ řekl náčelník kmene Nelson Chelimo, který se chce s žádostí o zákaz ženské obřízky obrátit i na ugandský parlament. Sabinyové ještě nedávno trvali na tom, že zákrok musí absolvovat dospívající dívky i dospělé ženy. V roce 2003 bylo tímto způsobem zmrzačeno sedm stovek žen, z toho dvě třetiny již v manželství. V Africe podle OSN hrozí obřízka asi třem milionům dívek. Vlivem osvěty však je tento tradiční zvyk, vykládaný jako prevence proti nemocem, na pozvolném ústupu.

text
Kaleidoskop
JANA
MACHÁLKOVÁ,
MICHALA
HOZÁKOVÁ
Člověk v tísni

foto titulní strana
JAN MRKVIČKA

foto Kaleidoskop
archiv Evropské
komise

OSN povolilo obchod se slonovinou



Zákaz prodeje slonoviny, který mezinárodní společenství vyhlásilo v roce 1989, byl jednorázově přerušeno. Postaralo se o to OSN, které povolilo čtyřem africkým zemím vydražit staré zásoby této přírodního. Jihoafrická republika, Botswana, Namibie a Zimbabwe mohly své zásoby slonoviny prodávat na přís-

ně hlídané aukci. Přístup na ni měli pouze ověřeni dražitelé z Japonska a Číny. Na průběh transakcí dohlížela mezinárodní organizace CITES.

Více než polovina obchodované slonoviny pocházela z uhynulých zvířat, zbytek byl ze starých zásob. Podle odhadů CITES mají uvedené země skladem až 260 tun slonoviny. Dražitelské země přislíbily, že utržené peníze obratem použijí na ochranu slonů.

Bezprostředně po výjimečné aukci byl znovu vyhlášen zákaz obchodu se slonovinou. Podle rozhodnutí OSN bude platit nejméně dalších devět let. I přes ochranná opatření se ale stále nedaří vymýtiti pytláctví. Kvůli slonovině ročně zahyne dvacet tisíc slonů.

Zdroj: <http://aktualne.cz>

Indie zavedla zákaz kouření

Zatímco čeští politici se zavedením plošného zákazu kouření stále otálejí, v ostatních částech světa jdou opačnou cestou. A nejde přitom jen o vyspělé státy Evropy nebo USA. Dosud poslední zemí, která vyhlásila radikální zákaz kouření, je Indie. Lidé si nesmí zapálit skoro nikde, opatření platí na nádražích a autobusových zastávkách, na úřadech, v restauracích, na tržištích, v kavárnách, na letištích, ve školách a v nemocnicích. Za porušení pravidel indickým kuřákům hrozí pokuta 200 rupií

(asi 60 korun). Pro mnohé to představuje denní výplatu. V Indii podle odhadů pravidelně kouří 250 milionů lidí. Stoupá však obliba tabáku mezi ženami a mladými lidmi do třiceti let, uvedlo znepokojené ministerstvo zdravotnictví.

Indická vláda zákaz zdůvodnila rostoucími náklady na léčbu nemocí z kouření. Bude však nejspíš trvat, než se opatření ujme. Úřady už dříve zakázaly močení a plivání na veřejných místech, výraznější výsledky se však zatím nedostavily.

Zdroj: <http://novinky.cz>

Publikace je financována z fondů Evropské Unie. Za obsah publikace nese plnou odpovědnost společnost Člověk v tísni, názory v ní obsažené nelze interpretovat jako stanovisko donora.



ROZVOJOVKA 3 / 2008

Publikace vznikla v rámci mezinárodního projektu To Act You Have to Know realizovaného společností Člověk v tísni.

Vydavatel Člověk v tísni, o.p.s., Sokolská 18, 120 00, Praha 2
Telefon +420 226 200 443, fax +420 226 200 401

E-mail rozvojovka@clovekvstisni.cz

Na přípravě publikace se podílely Michala Hozáková, Jana Machálková a Blanka Medková

Design Pavel Lukšan, elemnts ds (www.elementsgroup.cz)

Sazba Zoran Bonuš



zaregistrujte si novinky na www.rozvojovka.cz

Rozvojová pomoc je Disneyland

Aktivity dárců jsou zbytečně rozdrobené a mladí Evropané vůbec netuší, co jejich země směrem k chudým státům podnikají, říká **Koos Richelle**, šéf agentury EuropeAid.

Během své práce jste procestoval celý svět a setkal se s lidmi velmi chudými nebo nemocnými, kteří potřebují pomoc. Který takový osud vás nejvíce zasáhl?

Vždycky, když se dostanu do míst, kde je opravdová chudoba, rve mi to srdce. Mohl bych velmi dlouho vyjmenovávat všechny problémy světa. Například sirotci, to je opravdu strašné. Jsou to ti nejslabší z nejslabších, často jen pětileté děti, které se musí postarat samy o sebe, protože nikoho jiného nemají. Také velké množství mladých dívek umírá při porodu, protože se jim nedostává profesionální pomoci. To je jen několik příkladů. Těm lidem ale nepomůžete tak, že vám po tváři potečou slzy.

Co je podle vás hlavním problémem současné rozvojové spolupráce?

Zejména obrovská rozdrobenost. Dárců je příliš mnoho a každý chce všechno dělat na vlastní pěst. Já ale vždycky říkám: když máte doma nějaký problém, nedáte si přeče na dveře nápis: prosím, instalatéri, přijďte. A pak chodí jeden opravář za druhým, snaží se problém najít a každý ho řeší jinak. To se nyní děje u dárců. Donorland je Disneyland, tak to označuji já. Každou chvíli přijde někdo další s novým nápadem, vybere si chudou zemi, a tam se snaží nápad realizovat. Tak by to ale být nemělo, práce by měla být mnohem profesionálnější.

Jak rozdrobenost pomoci vyřešit?

Tento problém může být vyřešen pouze sladěním veškerých aktivit dárců a přijímajících zemí. Státy, které pomoc přijímají, by měly samy formulovat svou politiku týkající se snižování chudoby a měly by také přispívat na rozvoj země. A dárcovské země by měly navzájem spolupracovat. Znamená to určit si priority, do kterých chtějí přispívat – například infrastrukturu nebo

zemědělství. Poté by donoři měli spojit svůj kapitál a podílet se na sice menším množství projektů, ale s větším efektem.

Myslíte si, že se Evropané dostatečně zajímají o rozvojovou pomoc?

Z šetření Eurobarometru vyplývá, že lidé o rozvojovou spolupráci zájem mají, chtějí pomáhat chudým lidem. Už ale příliš nevědí, o co v rozvojové spolupráci vlastně jde a netuší, co pro chudé země dělá Evropská unie. Zjistili jsme také, že zejména mladí lidé nemají o těchto věcech vůbec žádné povědomí. Rozhodli jsme se proto zorganizovat informační kampaň zaměřenou primárně na mladé. Chceme používat jejich jazyk, způsob komunikace, internet, YouTube... Ne dělat nějaké prezentace, jako tomu bylo v minulosti. Kampaň se bude konat v šesti zemích, mimo jiné i v České republice. Chceme mladým lidem sdělit, že i když to možná nevědí, tak jejich země jsou dárci, kteří přispívají na rozvojovou pomoc.

Kvůli současné finanční krizi se objevily spekulace, že některé evropské země nebudou moci dostát svým závazkům, pokud jde o rozvojovou pomoc, protože samy mají ekonomické potíže. Myslíte si, že tento scénář může nastat?

Evropská komise již varovala před rizikem, že finanční krize může vážně narušit boj proti chudobě. Zachraňování bank u sebe doma ale není omluvou pro odstoupení od svých závazků v oblasti rozvojové pomoci. Jestliže mají být splněny Rozvojové cíle tisíciletí, je potřeba, aby mezinárodní dárci dodrželi své sliby. Evropská unie i Evropská komise využívá každé příležitosti k tomu, aby upevnila ostatní, že chce čelit všem výzvám, které před ní v 21. století leží. Ať už jde o zajištění zdravotní nezávadnosti potravin, chudobu, klimatické změny či



volný obchod. Nynější konference v Dohá ukáže, jak se dárcovské země k potírání těchto problémů postaví.

Má na rozvojovou spolupráci nějaký vliv země, která zrovna předsedá EU? Ptám se kvůli českému předsednictví, které začne příští rok v lednu...

Předsednictví by nemělo být chápáno jako nějaký koníček. Myslím v tom smyslu, že vždycky přijde nová země a přinese s sebou nové fantazírování. Tak to nefunguje. Určité projekty a programy pokračují neustále. Samozřejmě je pravdou, že předsednictví může nějaké téma zdůraznit. A co Čechy například čeká? Bude to hlavně vytvoření kontaktů s novou americkou administrativou. Budou to ti, kteří budou vládnout, až Barrack Obama nastoupí do úřadu a Evropa bude muset definovat svou pozici ke Spojeným státům.

V prvním pololetí 2009 se nebudou v oblasti rozvojové spolupráce konat nějaké zásadní akce. Uskuteční se ale například volby do Evropského parlamentu, takže už bude potřeba přemýšlet o prioritách do budoucnosti. Jak jsem řekl, předsednictví není žádný koníček, je to těžká práce. Musíte stát v čele té mašinérie a posouvat ji kupředu.

text

TEREZA ŠUPOVÁ

redaktorka

Lidových novin

foto

KRISTIAN DJURHUUS

Zanedbaná africká doprava

Bez propracovaného systému dopravy se žádný stát nemůže dobře rozvíjet. Důkazem je většina zemí afrického kontinentu. **Chybějící železnice a silnice** brzdí potřebný hospodářský růst.

Jak poznáme, že moderní stát funguje? Jedním ze základních dokladů je dostatečná a udržovaná infrastruktura. Řeč je jak o dopravní, tak o komunikační vybavenosti. Průměrný Evropan, (severo-)Ame-

ričan, Japonec či Australan může mít na základě své každodenní zkušenosti dojem, že ze všeho nejdůležitější je pohodlný přístup k rychlému internetu a co nejlepší pokrytí signálu mobilního telefonu

či digitální televize. Všude kolem nás je tolik silnic, železnic, vedení elektrické energie či dálkových potrubí, že nám jejich existence nevyhnutelně připadá samozřejmá. Případně nás dokonce obtěžuje.

text
**MICHAEL
ROMANCOV**
Politolog, vyučuje
na Metropolitní
univerzitě v Praze

foto
**MARKÉTA
KUTILOVÁ**



Zbytek světa, až na nepatrné výjimky, nabízí zcela jiný obraz. Týká se to hlavně Afriky.

Pokud v zemi neexistuje vyhovující dopravní spojení, lidé mají omezenou možnost podílet se na ekonomickém, politickém a sociálním rozvoji společnosti. Jedná se třeba o přístup k trhům, vodě, vzdělání či lékařské péči. Doprava odedávna určovala fungování společnosti. Průchozí cesty byly, jsou a pravděpodobně i budou stejně nezbytným předpokladem ekonomické aktivity, jako existence „viditelného trhu“, tedy místa, kde dochází ke směně zboží za peníze.

V moderní době, tedy přibližně v posledních třech staletích, se skrz dopravu utvářela územní dělba práce. Stranou ekonomického rozvoje zůstala jen území s nedostatečně rozvinutou dopravní sítí. Výjimkou bylo dopravní pokrytí oblastí, kde se těžily nerostné suroviny nebo intenzivně pěstovaly exportní zemědělské plodiny.

Dopravní globalizace

Moderní dopravní prostředky, které umožňují rychlou a velkoobjemovou přepravu na mezikontinentální či globální vzdálenosti, se objevují v druhé polovině 19. století. Parolodě a železnice tehdy zahájily éru dopravní globalizace.

Moře a oceány byly tímto způsobem využívány již dříve a i v tomto typu dopravy došlo v 19. století k zásadnímu kvantitativnímu i kvalitativnímu posunu. Pozornost ale nyní budeme věnovat dopravě pozemní, zejména železnicím.

Rozmístění železniční sítě je v globálním měřítku zhruba totožné s rozmístěním světového hospodářství. Z celkové délky asi 1,3 milionu kilometrů kolejí připadá téměř 60 procent na Evropu a 25 procent na severní Ameriku. O tom, jak nedobré je v tomto ohledu postavení Afriky, vypovídají nejlépe data prezentovaná ve zprávě z První Konference ministrů železnic států Africké unie. Ta se v roce 2006 uskutečnila v Brazzaville v Kongu.

Celková délka železničních tratí v Africe činila před dvěma lety 84 tisíc kilometrů. To představuje necelých sedm procent světové délky tratí. Na tisíc čtverečních kilometrů v Africe (celková rozloha pevniny je téměř 30 milionů km²), tedy připadá 2,7 kilometru tratí. V Evropě je to přitom 400 kilometrů! Asi příliš

nepřekvapí zjištění, že v důsledku špatného technického stavu kolejí nemohou africké vlaky jezdit tak vytížené a tak rychle, jako ve vyspěleém světě.

Mocnosti stavěly jen „na svém“

K neutěšenému stavu železniční sítě v Africe podstatnou měrou přispívá i historická zátěž z dob kolonialismu. Každá evropská mocnost budovala svůj vlastní dopravní systém, který ale obsluhoval pouze její územní zábor. Na druhou stranu však byla ve 20. letech minulého století vybudována rozhodující část

Jedním z největších afrických problémů je chybějící základní infrastruktura, která zachovává chudobu a podrývá schopnost kontinentu konkurovat okolnímu světu.

železnic. Bez přispění koloniálních velmocí by tak dnešní situace byla zřejmě ještě horší.

Podle výzkumů britského politologa Ieuaana Griffitha procházejí například západní Afrikou jen dvě železniční tratě, které překračují státní hranice. Jde o dráhy Senegal – Mali a Pobřeží Slonoviny – Burkina Faso. Kvůli tomu je 90 procent území západní Afriky vzdáleno více než osmdesát kilometrů od nejbližší železniční tratě. Existují však teritoria, která mají k dráze podstatně blíže, ale je jim k nim odmítnut přístup, protože železnice patří sousednímu státu.

Zmíněných osmdesát kilometrů, které v podmínkách vyspělého světa představují necelou hodinu jízdy autem, má v Africe zcela jiný význam. Podle zjištění výzkumníků společnosti National Geographic Society totiž v Africe sahá vliv člověka přibližně do vzdálenosti patnácti kilometrů od pobřeží, řek, silnic a železnic. Tedy do vzdálenosti, kterou průměrný člověk dokáže v těžkém terénu ujít za jeden den.

V již zmiňované zprávě afrických ministrů železnic se v souvislosti s historickou zátěží uvádí, že v dnešní Africe je rozhodující podíl tratí (61 procent) úzkokolejných. Znamená to, že mají takzvaný britský rozchod na 1067 milimetrů. Na druhém místě je takzvaný francouzský metrický rozchod (ten činí přesně jeden metr) a následuje standardní evropský rozchod (1435 milimetrů). Ten stojí na čtrnácti procentech tratí.

Tyto různé železniční systémy nejsou propojeny a i pokud by byly, chyběly by technické prostředky na řešení problémů s různými rozchody.

Zšeřelá Afrika

Ani v jiných oblastech dopravní infrastruktury nenabízí Afrika lepší obraz, než je tomu v případě železnic. Na kontinentě pochopitelně existuje síť silnic, ale jen zlomek z nich má pevný podklad umožňující nekomplikované celoroční používání.

V Africe se sice nacházejí produktovody, ale ty až na výjimky vedou jen od naleziště k pobřeží. Odtud je surovina – většinou ropa – odvážena do zámoří. Nejčastěji do Číny, Ameriky a Evropy.

V této souvislosti je třeba zmínit, že v Africe leží čtrnáct států bez přístupu k moři. To je více, než ve zbytku světa dohromady. Po mořích a oceánech se přitom uskutečňuje 95 procent světové obchodní výměny. Jediným významným africkým státem, jehož dopravní infrastruktura snese srovnání s vyspělým světem, je Jihoafrická republika. Zastoupeny jsou tu všechny typy dopravy, a to v provozuschopném stavu.

Lepší to v Africe není ani s dostupností energií. Vzhledem k tomu, že se v posledních letech jako nejprůkaznější způsob „měření infrastrukturní vybavenosti“ používá nočních družicových snímků, které ukazují na spotřebu energie, můžeme konstatovat, že Afrika zůstane v globálním srovnání i nadále velmi chabě osvětleným kontinentem.

Není a snad nebude tak temnou, jako komunistická KLDR, ale přestože produkce elektřiny vzrostla v Africe od roku 1995 do roku 2002 o polovinu, bude tu ještě dlouho panovat přinejmenším šero. Tento na první pohled impozantní nárůst totiž v globálním srovnání představuje pouhých tři procenta.

Chaos a zácpy: to je doprava v Indii

Doprava v indických městech i na venkově **nemá žádná pravidla**. Lidem to nezpůsobuje jen stresující chvíle, ale i problémy s dostupností zdravotní péče, škol a dalších veřejných služeb.

V Indii vládne dopravní anarchie. Do tamních ulic se každý den vyvalí obrovské množství nejrůznějších dopravních prostředků. Jejich pohyb je zcela nekoordinovaný. Občas to spíš vypadá, že jediným „úkolem“ řidičů je způsobit pořádný chaos a zablokovat silnici všude, kde je k tomu sebemenší příležitost.

všude. A tam, kde je mají, jsou skoro pořád beznadějně přeplněny.

Sexuální obtěžování

Střední a bohatší vrstva městskou dopravu raději nevyužívá. Co je důvodem takové rezervovanosti? S problémy se setkávají především ženy. Často musí čelit sexuálnímu obtěžování a vulgárním projevům ze strany některých mužů, kteří si rovnoprávnost vysvětlují po svém. Zasednou například místo vyhrazené pouze ženám a nevstanou z něj ani v případě, že přistoupí těhotná žena s malým dítětem v náručí.

Indická populace neustále roste, ale infrastruktura na demografické změny reaguje jen pomalu. „Ještě před deseti lety jsme neměli metro, ale autobusy byly prázdnější a veřejná doprava méně přečpaná. Kvůli obrovskému nárůstu obyvatel Nového Dillí už není snadné jet autobusem do práce nebo do školy,“ říká pětadvacetiletá studentka Judita.

Ještě před pár desítkami let se Indové v přepravě spoléhali hlavně na kola. Na začátku nového milénia tuto úlohu převzaly motorky, na které se často vešla celá rodina. Nyní Indové nakupují auta. Často je, podobně jako v Praze, využívají jednotlivci, což způsobuje obrovské zácpy, znečištění ovzduší a tlak na výstavbu nových silnic. S ekologickými škodami se Indie vypořádává těžko. Nezvládnutou dopravou trpí lidé i příroda. Hluk z dopravy v indických městech je za hranicí únosnosti.

Cesta domů? Devět hodin

Nejhorší situace panuje ve špičce, kdy lidé jezdí do zaměstnání a zpět. Nevyhovující městské autobusy se někteří zaměstnavatelé snaží nahrazovat vlastní dopravou, kterou svým lidem zajišťují.

Firemní mikrobusey mají velký podíl na každodenních zácpcích. Jízda

domů se kvůli neprůjezdným silnicím může z patnáctiminutové cesty proměnit v několikahodinový horor. Indové dokáží dopravu zablokovat tak, že mezi auty není schopen projít ani chodec.

Zejména v období monzumů a prudkých dešťů doprava naprosto kolabuje. „Můj nejhorší zážitek byl na začátku září, kdy jsem v minibusu při cestě z práce seděl neuvěřitelných devět hodin. Bylo to jako druhá směna,“ vypráví třicetiletý student Maanu z Nového Dillí. V indické metropoli tehdy doprava naprosto zkolabovala. Lidé se nemohli dostat do práce, na letiště ani do nemocnice. Sanitky nezvládaly přijet k potřebným. Silnice na dlouhé hodiny uvěznily miliony cestujících.

Přesto mohou být lidé ve velkých městech s tím, jak doprava v Indii funguje, celkem spokojeni. Platí to zejména pokud svou situaci porovnají s venkovem. Malé vesnice jsou stále dostupné jen po polních cestách. Dopravní obslužnost je tu minimální a lidé jsou odkázáni jen na vlastní nohy.

Jízda na motorce připomíná v období dešťů motokros. Dostupnost veřejných služeb, jako je záchranná zdravotní služba, je během monzumů takřka nulová. „Pokud ve vesnici není mobilní síť, je těžké sanitku vůbec přivolat. Lidé musí v případě nouze k nejbližšímu telefonu dojít pěšky,“ popisuje muslimská dívka Šagufta pocházející z Asámu.

Asám, hornatý indický stát, patří k nejzaostalejším regionům. „Ještě horší situace je v Kašmíru. V odlehlých částech nefunguje v zimním období prakticky žádné spojení,“ říká Navíd, který z Kašmíru pochází a nyní studuje v Novém Dillí. „Takových míst je v Indii více. Týká se to zejména oblastí postižených dlouhodobými konflikty. Ty federální vláda zanedbává,“ stěžuje si student.



text

LADISLAV
KUDLÁČEK

Spolupracovník
společnosti
Člověk v tísni

foto

archív ČVT

Veřejná doprava je v lidnatějších oblastech Indie rozvinuta poměrně dobře. Týká se to zejména meziměstských vlakových nebo autobusových spojů. Mnohem horší situace ale panuje ve větších městech, kde infrastruktura nezvládá uspokojit nároky stále početnější populace.

Obyvatelé přelidněných měst jsou většinou odkázáni na dopravu po vlastní ose. Autobusové spojení tu není na moc dobré úrovni. Metro nebo příměstské vlaky zase nejedí

Spravte nám cestu!

TÉMA
DOPRAVA
A INFRA-
STRUKTURA

T

STRANA

7

V Evropě se má za to, že chybějící dálnice brání rozvoji. V Gruzii to tak úplně neplatí. I sebelepší cesta je k ničemu, dokud se neotevřou hranice s Ruskem.

Spravte nám cestu. Přesně tak zní odpověď většiny obyvatel izolovaného regionu Kazbegi v severní Gruzii na otázku, jaká forma rozvojové pomoci by sem měla směřovat. Od obyvatel města, které je oblíbenou destinací turistů, ale ve kterém neexistuje odpadové hospodářství a chybí jakékoliv služby, by Evropan čekal trochu jinou odpověď. Realita je však taková, že pro Gruzince je automobil zásadním dopravním prostředkem, na jehož koupi a údržbu všichni vydávají nemalé peníze. Muži se o vozidlo často starají lépe, než o své rodiny a na zakoupení dobrého auta se místní lidé ochotně zadlužují na dlouhé roky. Společnost Člověk v tísní, která v regionu působí, tu však silnice opravovat nebude. Jak totiž říkají odborníci na rozvojovou pomoc: opravu cest má mít na starosti vláda a ne zahraniční nezisková organizace.

Cesta do Kazbegi je opravdu svízelná. Region je z jedné strany uzavřen neprostupným masivem Velkého Kavkazu. Kazbegi sousedí s Čečenskem, Ingušskem a Jižní Osetií, tedy oblastmi spadajícími pod vliv Ruské federace. Znamená to, že tyto hranice jsou už přes dva roky zcela uzavřeny. Jediný „únik“ tak představuje stará vojenská dálnice vedoucí přes Křížové sedlo ve výšce 2379 metrů až do Gudauri, nejnáměššího lyžařského střediska na Kavkaze.

Chaos ve Tbilisi

Dálnice se využívá už po staletí, odděluje severní a jižní část Kavkazu. První a poslední velká rekonstrukce proběhla za dob Sovětského svazu. Byly zde postaveny protilavínové tunely a tam, kde skála nedovolila, aby vedla cesta, se vybudovaly betonové panely. Ty podpírají zchátralé sloupy mnoho set metrů nad údolím.

Občas jsou v cestě díry, kudy je vidět až na dole protékající řeku. Pohodlný průjezd je možný pouze terénním automobilem, a to i přesto, že v mezinárodních mapách je tato cesta označena tlustým červeným pruhem s honosným nápisem „highway“.

Zatímco v Evropě chybějící dálnice znamená nedostatek příležitostí k rozvoji, zde by ani ta sebekvalitnější nepomohla. Dokud se totiž neotevřou hranice s Ruskem, žádní obchodníci sem jezdit nebudou. A tak místo aut silnici „využívají“ obrovská stáda ovcí, která tudy pastevci ženu vždy na jaře a na podzim.

To v metropoli Tbilisi provoz vypadá úplně jinak. Třeba dlouhá ulice Královny Tamar je stále obsazena proudy automobilů. I když jsou na asfaltu vyznačeny pruhy, jen málokdo je respektuje. Dvojitá plná čára slouží například jako neutrální prostor pro předjíždění, kterého využívají řidiči v obou směrech

Směrovky zde nahrazují klaksony, řidiči na sebe pořvávají. Provoz vypadá, jako by byl bez jakýchkoliv pravidel. Přesto tu téměř nedochází k nehodám. Řidiči jsou ostražití a nevěří nikomu. A hlavně tomu před sebou. Všechno, co sledují, je provoz před nimi. To, co se děje za nimi, už jaksí není „jejich starost“. Ikdyž tento dopravní systém vypadá hrůzostrašně, Evropan projíždějící centrem hlavního města si na zdejší způsob jízdy přivykne velmi rychle. Řízení ve městě se stane adrenalinovou zábavou, která je však bezpečná, protože jediné, co řidiči reálně ve spleti pomalu se šinoucích aut

hrozí, jsou odřené nárazníky nebo rozbitá světla.

Bushova dálnice

Během letní války s Gruzii stanovila ruská armáda takzvanou nárazníkovou zónu. Počet kilometrů mezi separatistickou Jižní Osetií a Gruzii, které měla hlídat armáda, byl ruskými generály vypočten tak, aby vojáci dosahovali až k jediné opravdové gruzínské dálnici: hlavní teprně mezi západem a východem země.

Jde o nejpodstatnější dopravní cestu v zemi, protože tudy proudí veškeré suroviny z Evropy. Když proto ruští vojáci silnici zablokovali pod záminkou „kontroly nárazníkového pásma“, černé předpovědi naznačovaly, že Gruzii hrozí ekonomický kolaps. Nic takového se však nestalo. Země měla dostatečné zásoby a dopravci našli jiné cestičky, jak do odříznutých měst a vesnic suroviny i humanitární pomoc dopravit. Rusové navíc po několika dnech odjeli a život na dálnici se vrátil do starých kolejí.

Pravou dálnicí „evropských standardů“ je však tato cesta pouze v několikakilometrovém úseku směrem z centra Tbilisi na mezinárodní letiště. Tato nejlepší gruzínská „highway“ nese název Bulvár George W. Bushe.



text
ROMAN
STANĚK
Pracovník
společnosti
Člověk v tísní

foto
ROMAN
STANĚK

Chmurné vyhlídky rozvojové pomoci

Finanční krize zřejmě navzdory slibům **povede ke škrtnům** v rozvojové pomoci. Připouští to i Spojené státy, které jsou přítom největším světovým dárce.

Ekonomiky prakticky všech vyspělých zemí světa dostaly v říjnu tak tvrdý úder, že se dosud nevzpamatovaly. Za takové situace může považovat splnění takzvaných Miléniových závazků, k nimž patří i navýšení rozvojové pomoci na 0,7 procenta HND, za reálné jenom velký optimista. Dokonce je velmi pravděpodobné, že řada zemí přikročí k velkým škrtnům ve stávajících objemech pomoci. Ve snaze zachránit své finanční sektory nalily světové centrální banky do ekonomik stovky miliard dolarů (eur, liber, jenů...). Ty budou zcela jistě někde chybět. A rozvojová pomoc, která je například ve Spojených

navýšení rozvojové pomoci. A zároveň dodal, že Evropa, Japonsko a Čína budou po krizi muset od Ameriky převzít největší část finanční odpovědnosti za pomoc zemím třetího světa. Podle Schwarzenberga totiž USA svým závazkům v této oblasti příští rok nedostojí.

Není jediný, kdo si to myslí. Oba kandidáti na amerického prezidenta – vítězný Barack Obama i John McCain – sice slíbili, že Bushem slíbených padesát miliard na zahraniční pomoc zachovají, ale například Obamův viceprezident Joe Biden připustil, že v rámci krizových úsporných opatření by se mohlo

„Krise by mohla podkopat všechny naše úspěchy, veškerý náš pokrok,“ varoval generální tajemník OSN Pan Ki-mun. Přidal se i britský premiér Gordon Brown, který apeloval na rozvinuté země, aby krize nevyužily jako záminky pro odmítnutí pomoci chudým.

Zatím podle expertů finanční těžkosti rozvinutého světa na ten rozvojový nedolehly. Na rozvojové pomoci se však patrně projeví s přibližně čtvrtletním zpožděním. Teprve poté se ukáže, jestli dárci skutečně na příslušná konta poukážou naslibované částky. I kdyby státy (a nejen ty Spojené) ale



státech v konzervativních kruzích značně nepopulární, je jednou z prvních potenciálních „obětí“, byť na ni každoročně putuje jen zlomek toho, co se ve světě vynaloží.

Na příští rok slíbila americká administrativa odcházejícího prezidenta George W. Bushe zdvojnásobení aktuálního příspěvku USA. Místo pětadvaceti miliard dolarů měl dostat rozvojový svět miliard padesát. To platilo ještě na konci srpna, kdy světové burzy rostly. O měsíc později už byly vyhlídky mnohem pochmurnější. O možnosti seškrtnání rozpočtů na rozvojovou pomoc mluvil celkem otevřeně šéf francouzské diplomacie Bernard Kouchner.

Schwanzerberg: USA slib nedodrží

Český ministr zahraničí Karel Schwarzenberg naopak prohlásil, že Česko za svého předsednictví Evropské unii bude prosazovat

škrtnat i v rozvojové pomoci. Experti očekávají i redukcii v americkém programu boje proti AIDS, jenž měl mít k dispozici 48 miliard dolarů.

A když bude škrtnat největší světový dárce, pravděpodobně se přidají další. Možná s výjimkou Číny, jejíž relativně uzavřenou ekonomikou zatím krize příliš neotřásla. A Číňané se navíc v posledních letech mimo jiné právě prostřednictvím rozvojové pomoci snaží posilovat svůj vliv ve světě.

Ani Číňané ale pravděpodobně případně americké škrty nevykompenzují. Proto humanitární organizace i OSN bijí na poplach. „Jestli bude mít krize dopad? Samozřejmě, že bude. Pravděpodobně nás čeká období nedostatku financí,“ citovala agentura Reuters představitel Světové zdravotnické organizace (WHO). WHO se například obává, že jí ubude prostředků na boj s malárií, dětskou obrnou, tuberkulózou nebo AIDS.

nakonec přece jen svým závazkům dostaly, rozvojový svět se negativním dopadem současné finanční krize nevyhne.

Obrovskou roli v rozvojové pomoci totiž hrají soukromí dárce. Jen ti američtí vynakládali podle údajů americké vládní agentury USAID až 130 miliard dolarů ročně. Tedy zhruba šestinásobek toho, co americká federální vláda. A pokud má Homi Kharas z washingtonského think-tanku Brookings Institute pravdu a „soukromé dary užce souvisejí s bohatstvím vytvořeným na akciovém trhu“, budou v příštím roce humanitárním organizacím chybět desítky miliard dolarů.

Pro rozvojový svět jsou tu kromě příškrtnení kohoutků finanční pomoci ještě dvě další pohromy – ceny jejich exportu půjdou strmě dolů a emigrantům v bohatších zemích poklesnou příjmy, takže budou domů posílat méně.

text

TOMÁŠ JENÍK

Redaktor Hospodářských novin

foto vlevo
archiv MZVfoto uprostřed
archiv ČVTfoto vpravo
MARKÉTA
KUTILOVÁ

Jak se psala Deklarace z Dohá

Reportáž z **Mezinárodní konference o financování rozvoje**, která skončila 2. prosince.

Dvacetitisícové rybářské městečko Dohá uprostřed katarské pouště se během posledních dekád proměnilo v rychle rostoucí superměsto, kde žije 1,5 milionu lidí. Zisky z prodeje ropy a zemního plynu emířům umožnily postavit luxusní hotely, konferenční centra, umělé poloostrov a nespočetné množství mrakodrapů.

Zelenému nábřeží, které v pátek večer obsadí stovky piknikujících obyvatel, vévodí hotel Sheraton. Katarský emír ho otevřel v roce 1986 a od té doby už několikrát posloužil jako centrum světového vyjednávání.

Od 29. listopadu do 2. prosince 2008 v Dohá probíhala konference OSN Financování rozvoje. Dva tisíce představitelů států, agentur OSN, mezinárodních finančních institucí, ale také odborů, náboženských skupin a nevládních organizací se sem přijelo dohodnout, jak zastavit růst chudoby a nastavit globální ekonomiku tak, aby trend ještě nezhoršovala.

Do mramorem vykládaných sálů „arabského empíru“ byl doručen také úvodní návrh deklarace, který během neformálních jednání v uplynulých měsících připravila OSN. Jednání vedli schopní a citliví diplomaté Maged Abdelaiziz z Egypta a Johan Løvald z Norska. Přestože odvedli velký kus práce, byl s výsledkem spokojen jen málokdo.

Logika smrti, logika života

Soupeři byli jasní: Spojené státy a skupina G77, tvořená rozvojovými zeměmi a podporovaná Čínou obviňující Sever z odpovědnosti za krizi. Evropská unie snažící se tento spor řešit a mezitím prosazující vlastní agendu. Skupina CANZ (Kanada, Austrálie a Nový Zéland) podle situace chvíli na straně USA a chvíli zase EU.

Nad tím vším bděl diplomatický generální tajemník OSN Pan Ki-mun a charismatický předseda valného

shromáždění, bývalý kněz a nikaragujský diplomat Miguel Brockmann. „Svět zoufale potřebuje, abychom změnil logiku ‚já a moje‘, což je logika smrti a teroru, na logiku ‚my a naše‘, což je logika solidarity, života a míru,“ uvedl Brockmann ve své úvodní řeči.

Krátce na to začalo formální jednání. To se vyznačuje tím, že se delegáti oslovují jako excelence, jsou vyvolávání podle daného pořadí, odříkávají připravený projev a na závěr si poděkují. Formální jednání sledovalo jen pár nadšenců, ostatní se věnovali vyjednávání, lobbování a přesvědčování. Velmi rychle se ukázaly základní body sváru a dolaďování textu závěrečné deklarace se zastavilo.

Problémů se vyskytlo hned několik. Otázka zdanění rizikových mezinárodních finančních transakcí a řešení úniků daní do daňových rájů bylo pro USA příliš ožehavým tématem. Na jejich stranu se přidala Kanada. Pár zemí G77 zase blokovalo genderové otázky. Řešit klimatické změny chtěla snad jen EU.

Příklad WTO

Všichni vymýšleli nové instituce nahrazující OSN a brzdil je snad jen odstrašující případ WTO (Světová obchodní organizace), které se už pět let nepodařilo hnout z místa, což se i přes veškerou byrokracii žádné agentuře OSN ještě nepovedlo.

Všichni už sice věděli, že návrh sám o sobě nic nevyřeší, ale přiznat to v deklaraci otevřeně se ukázalo jako téměř nemožné.

Během prvních dvou dnů konference se daleko nepokročilo a dokonce se začaly ozývat hlasy, že se místo deklarace přijme jen nějaké krátké stanovisko. Šéfové delegací proto svolali uzavřené jednání a začalo se nanovo.

Zdálo se, že vše míří ke zdárnému konci. Text se pročistil, USA akceptovaly roli OSN i posílení rozvojové pomoci, pokud se ale nebude zásad-

ním způsobem měnit fungování trhu, jehož působení v podobě tzv. neregulovaného kapitalismu státy G77 tolik kritizovaly.

V dalším pokračování neformálního jednání delegace začaly otevírat další témata. Skončilo se před čtvrtou ráno. Mezitím jednaly nevládky, odbory a církve a snažily se tlačit na všechny možné delegace, aby podpořily stávající text.

Příští den začala jednání až odpoledne. G77 zklidňovala hlasy proti



otázkám klimatických změn a genderu, CANZ se stáhla a USA se tvářily přívětivě. Bylo jasné, že je potřeba uzavřít otevřené kapitoly a další už neotevírat.

Dokument, podle návrhu G77 nazvaný Deklarace z Dohá, pak předsedající katarský princ prohlásil za bez námitek schválený. Deklarace představuje jistý pokrok, i když jsou formulace v ní obsažené vágní, regulační nástroje nejisté a nadmíru se spoléhá na následné kroky.

Deklarací z Dohá se členské země OSN zavázaly budovat udržitelný, nediskriminační a poctivý globální ekonomický systém. Předseda Valného shromáždění celý proces označil za povzbudivý, pokud ovšem slova budou následovat i činy. „Jen několik z nás v tomto sále se ještě domnívá, že Washingtonský konsenzus – koncept neoliberálního kapitalismu – není mrtvý,“ dodal na závěr konference.

text

TOMÁŠ
TOŽIČKAČlen koordinační
skupiny Česko
proti chudoběfoto archiv
REUTERS

Ugandský rýžový experiment

STRANA

10

V Ugandě vsadili na pěstování speciální odrůdy rýže, která se dá bez problémů pěstovat i ve vyšších polohách. **Zemědělství se začíná zvedat** a lidé přišli domácí rýží na chuť. Africký trh je přesto stále zavalen levnou rýží z Asie, dováženou často za dumpingové ceny.

Jednoho dne jsem navštívil ugandského viceprezidenta Gilberta Bukenyu v jeho domě na břehu Viktoriina jezera. Hovořili jsme spolu o budoucnosti zemědělství v Ugandě. „Důmyslnějším farmářem si Ugandané dokáží nejen víc vypěstovat, ale také si mohou vydělat více peněz,“ řekl mi Bukenya. Pracovat „důmyslněji“ není jen prázdný slogan. Jde o klíč k modernizaci afrického zemědělství. Zastánce ugandské potravinové soběstačnosti Gilbert Bukenya chce, aby obyvatelé konzumovali víc domácí rýže a tím podpořili místní rolníky a zpracovatele. Bukenya už dlouho propaguje vysazování nové odrůdy africké rýže, která roste ve vysočinách (nikoliv v obvyklých zatopených rýžových polích) a potřebuje méně vody.

Důmyslnější práce

Zavádění nové odrůdy rýže je součástí plánu na „důmyslnější práci“. Jakmile se pěstování této plodiny začalo úspěšně rozšiřovat, přistoupil Bukenya a další ugandští politici k dalšímu kroku. Na rýži dováženou ze zahraničí uvalili vysoké clo, což produkci té domácí ještě více povzbudilo. Výsledek se dostavil téměř okamžitě. Podle dat ugandského ministerstva obchodu z roku 2004 se produkce africké rýže zvedla dvaapůlkrát na 180 tisíc tun. Spotřeba rýže z dovozu přitom ve stejném roce klesla o polovinu. Ugandští dovozci v reakci na tento posun investují do nových rýžových mlýnů, čímž zvyšují zaměstnanost a zároveň mezi rolníky vytvářejí konkurenční soutěž. Vede to i ke snížení cen rýže. Nové mlýny zároveň snížily náklady na distribuci domácí rýže na trh, takže spotřebitelé dnes rýži kupují za zhruba stejnou cenu, jakou platili odjakživa.

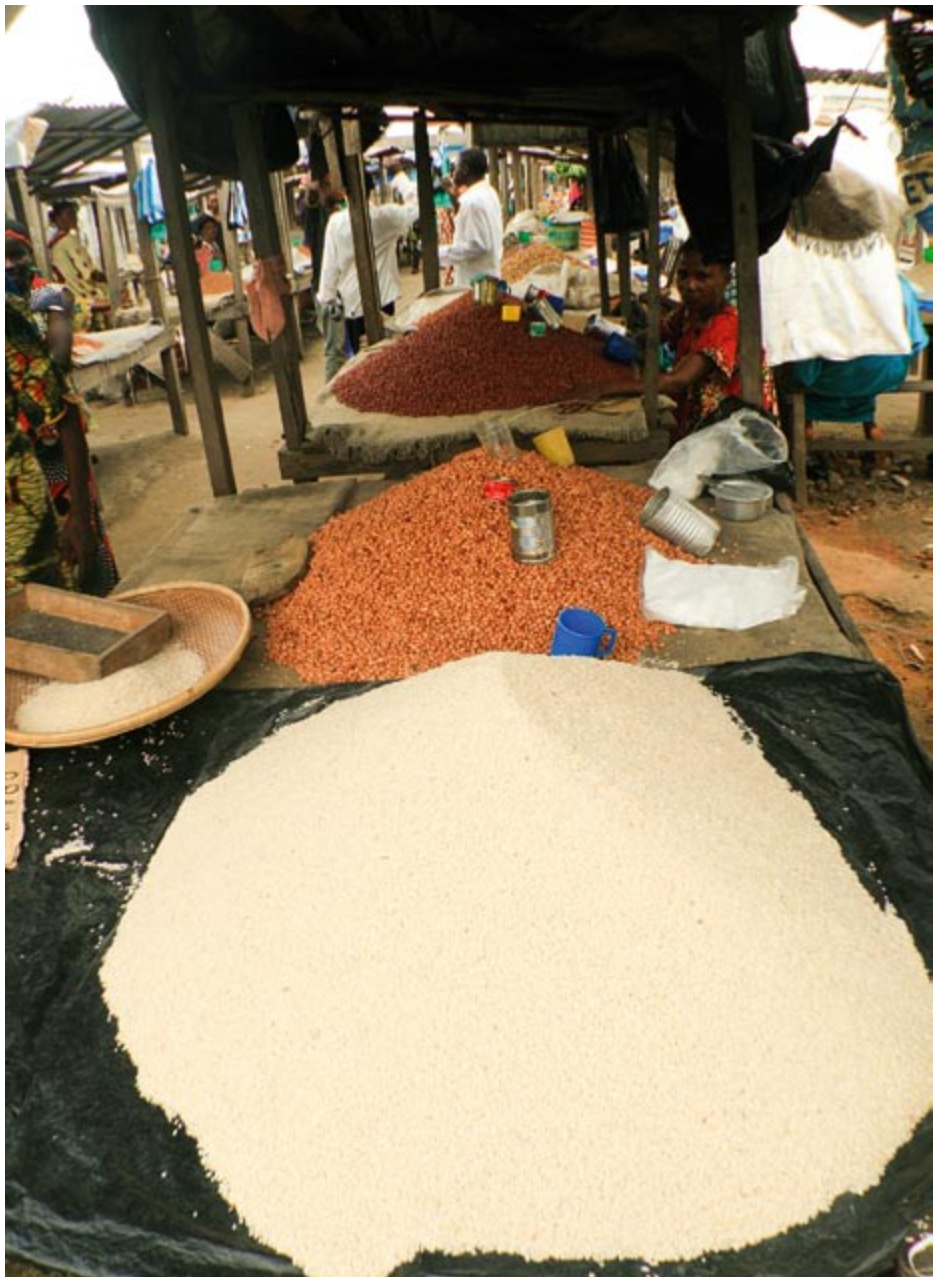
foto

MARKÉTA
KUTILOVÁ

text

G. PASCAL
ZACHARY

Autor napsal knihu The Diversity Advantage (Výhoda rozmanitosti) s podtitulem Multikulturní identita v nové světové ekonomice. Vyučuje na Stanfordově univerzitě v USA



Uganda se chystá začít rýži vyvážet do zemí ve východní Africe, ale i mimo ni. „Jedná se o velice důležitou plodinu pro zvyšování příjmů a obchodní využití v země-

dělství,“ říká ministr obchodu Nelson Gawagala Wambuzi. Úspěch Ugandy při rozšiřování produkce rýže je obzvlášť zajímavý, uvážíme-li, že obyvatelé subsahar-

ské Afriky za rýži vypěstovanou mimo kontinent ročně utratí téměř dvě miliardy dolarů. Afričané za rýži vydají tolik, že se to rovná součtu státních rozpočtů Ghana a Senegalu. Stále více Afričanů se stěhuje do měst a zvykají si na rýži, která se snadno skladuje a kterou lze rychle uvařit. Obrovské utrácení za rýži z dovozu je ale zbytečné, protože za podpory vhodných politik dokáží afričtí rolníci vypěstovat mnohem více této plodiny. Dost možná na to, aby vyloučili veškeré dovozy. Většina rýže, která se pěstuje v Pákistánu, Vietnamu a Americe je podporována subvencemi a na africké trhy se dostává za nízké ceny – občas až dumpingové. Tito dovozci, včetně USA, si zároveň zachovávají vysoká cla, čímž domácí zemědělce chrání před globální konkurencí.

Šachování se cly

Africké vlády v 90. letech prudce snížily nebo odstranily cla na dovoz rýže. Pobízela je k tomu Světová banka, Mezinárodní měnový fond i vlivní ekonomové propagující volný trh. Předpokládalo

se, že bohaté země recipročně osekají subvence svým zemědělcům. To se však nestalo. Několik afrických zemí záhy zareagovalo opětovným zvýšením cla u rýže. Cla v Ugandě a v Nigérii, kde produkce plodiny prudce stoupá a hodnota rýže z dovozu upadá, se však osvědčila a tvůrci politik jsou právem přesvědčeni, že je nezbytné poplatky zachovat. Velcí vývozci jako USA a Vietnam svým zemědělcům na rýži stále poskytují rozsáhlé státní podpory. Prakticky všechny úspěšné asijské ekonomiky byly vybudovány na výběrových obchodních bariérách. V Číně a Indii, dvou nejrychleji rostoucích ekonomikách světa, takové bariéry stále platí. Dokonce i státy jako Korea a Japonsko si udržují značná cla na dovoz rýže. Důvodem je ochrana živobytí vlastních rýžových pěstitelů.

Zpěv sirén

Uganda i další africké země musejí dbát na to, aby se toto ochranářství nestalo zástěrkou neefektivity a korupce. Samozřejmě, že

selektivní protekcionismus není pro Afriku všelékem, třebaže takové politické přístupy účinně pomáhají místním producentům. Ekonomická soběstačnost je však pro většinu afrických zemí dobrým cílem a ugandská zkušenost ukazuje potenciál přístupu, jež mezinárodní společenství dlouho očeřovalo. Africké vlády příliš dlouho naslouchaly „zpěvu sirén“ o volném obchodu. Ekonomiky pak poškodila přílišná otevřenost, nikoliv uzavřenost. Vzhledem k tomu, že USA ani Evropská unie neprojevují ochotu srazit své zemědělské subvence, ugandský rýžový experiment si zaslouží širší pozornost. Ukazuje totiž, že Afričané nejsou pouhými pasivními oběťmi mezinárodních ekonomických sil. Dokáží se bránit a přinejmenším na rýžových polích v Ugandě vítězí.

Copyright: Project Syndicate, 2008.

www.project-syndicate.org

Z angličtiny přeložil David Daduč

Aktuality z projektů

ČLOVĚK V TÍSNI POMÁHÁ VYRÁBĚT GRUZÍNSKÝ SÝR

Na odlehlem jihu Gruzie vznikl nový provoz na výrobu ekologicky čistých mléčných produktů podle tradiční gruzínské metody. Sýrárnu vybavila společnost Člověk v tísní technologií za 1,9 milionu korun, peníze šly z prostředků zahraniční rozvojové spolupráce ČR. Podnik poskytl stálou práci deseti lidem. Výkupem mléka od obyvatel z okolních vesnic navíc sýrárna zajišťuje třem stovkám rodin potřebný zdroj příjmu. Většina lidí v tomto regionu nemá stálou práci a jediný výdělek tak plyne z chovu domácích zvířat. „Lidé díky tomuto projektu získali práci, a to práci kvalifikovanou, tedy v rámci vzdělání, kterého opravdu dosáhli,“ řekla Karolína Pličková, která vede misi společnosti Člověk v tísní na Kavkaze. Mléka se v podniku denně zpracují dvě tuny. Potom se z něj ve dvou směnách vyrobí přes 200 kilogramů sýra a másla. Výrobky se pak vyváží do celé Gruzie. Pokud bude zájem o tradiční výrobky stoupat, bude se výroba rozšiřovat.

CHARITA VYBÍRÁ NA KONGO

V souvislosti s probíhající humanitární krizí v Demokratické republice Kongo vyhlásila Charita Česká republika, Arcidiecézní charita Praha a Velvyslanectví České republiky v Kongu humanitární sbírku na pomoc této africké zemi. Zhruba před měsícem se tu opět rozhořely povstalecké boje. Přispívat je možné na sbírkové konto 22770022/0800 s variabilním symbolem 167. Výtěžek sbírky poputuje na projekt, který podle aktuálních potřeb postižených oblastí identifikuje a skuteční Arcidiecézní charita ve spolupráci s konžským velvyslanectvím ČR. V Kongu trvá konflikt už asi deset let. Podle Mezinárodního výboru pro uprchlíky během něj už zemřelo pět a půl milionu lidí.

ČESKÁ FIRMA USPĚLA V ZAMBII

Zambijská energetická společnost Zesco Limited bude používat záznamové zařízení pocházející z České republiky. Firma Retia Pardubice zabývající se elektronikou totiž v Zambii získala zakázku za půl milionu korun. „Zakázka nám otevírá dveře k dalším projektům v Africe. Už teď se rýsují,“ řekl týdeníku Ekonom člen představenstva

Retie Jiří Kristek. Zesco Limited je velkou energetickou společností, elektřinu dodává kromě své domoviny i pro Angolu a Mozambik. Vlastní například vodní elektrárnu umístěnou ve Viktoriínských vodopádech.

DALŠÍ ŠKOLA V AFRICE

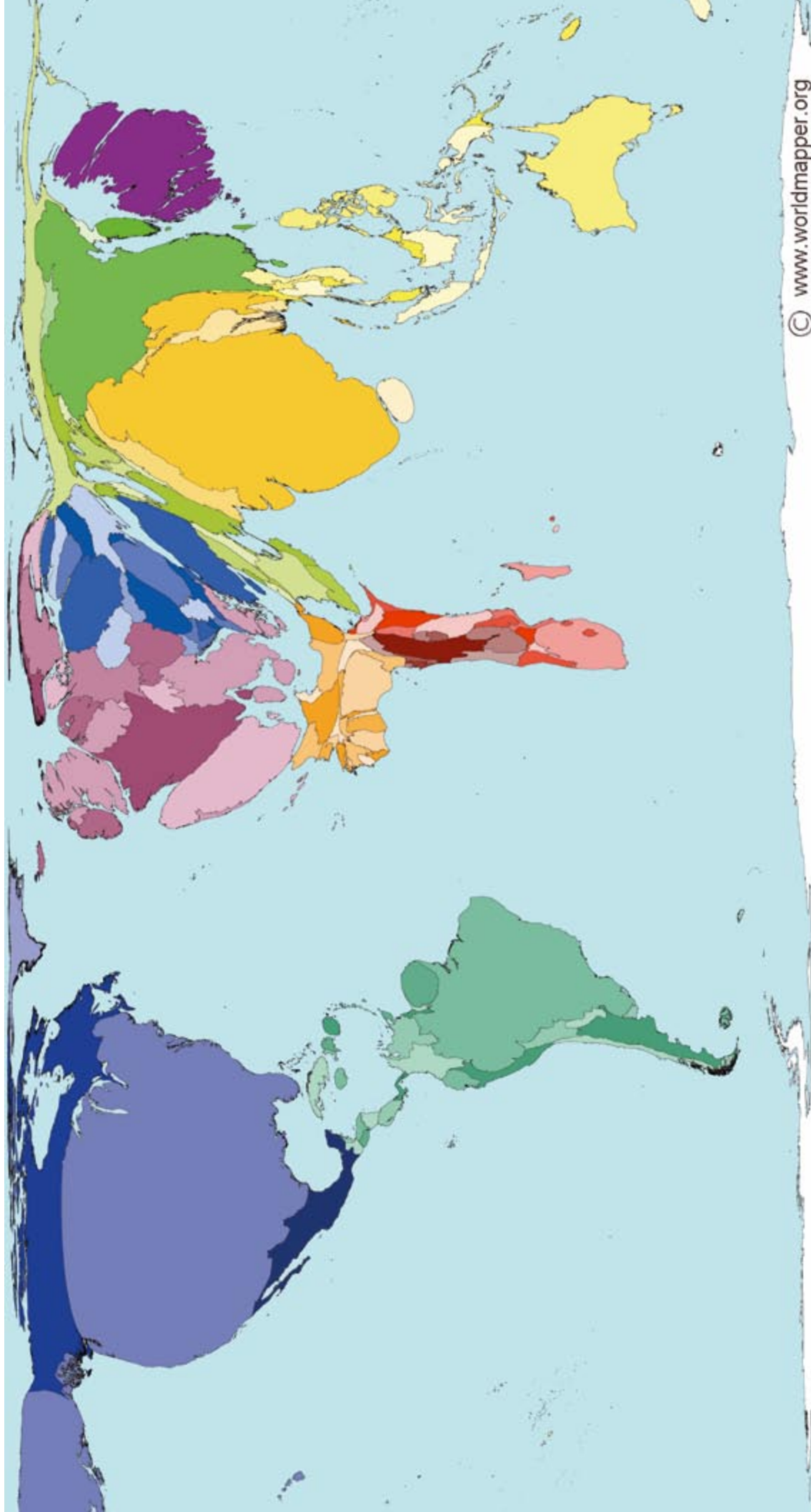
V pořadí už osmou školu otevřela v Etiopii organizace Člověk v tísní. Budova vyrostla ve vesnici Lower Lenda v okrese Alaba na jihu země. Do nové základní školy se vejdou dvě stovky žáků. I s vybavením tříd přišla stavba na 1,2 milionu korun. Prostředky věnovali čeští dárci během sbírky Postavme školu v Africe. Tu už pět let organizuje Člověk v tísní společně se skauty. Sbírková akce se uskutečnila i letos a česká veřejnost zatím přispěla téměř dvěma miliony korun. Tyto prostředky budou brzy použity na stavbu další školy pro etiopské děti. Samotný okres Alaba netrpí jen nedostatkem škol, ale i opakovanými klimatickými výkyvy. Letos oblast zasáhlo zvláště dlouhé období sucha, jehož následkem vznikl naprostý nedostatek pitné vody. Stovky dětí přestaly dočasně chodit do školy a místo musely absolvovat až dvanáctihodinovou cestu pro vodu ke kalné řece.

text Aktuality
z projektů

JANA
MACHÁLKOVÁ,
MICHALA
HOZÁKOVÁ

Silnice ve světě

V roce 2002 bylo na světě 29 miliónů kilometrů silnic a dálnic. Pokud by byly rozprostřeny rovnoměrně, každý člověk na světě by se nacházel nejdále 4,5 kilometru od nejbližší silnice. Zatímco lidé žijící ve městech žijí, pracují a spí pár metrů od silnic, v jiných oblastech světa jsou lidé tak daleko od jakékoli cesty, že nikdy v životě nespátli jedině auto. Z mapy je patrné, že nejvíce silnic na kilometr čtvereční je v Japonsku, nejméně na Středním Východu, kde se paradoxně nachází některá z nejstarších měst na světě.



Velikost států odpovídá rozprostření všech silnic a dálnic na světě.

© www.worldmapper.org

© Copyright 2006 SASI Group (University of Sheffield) and Mark Newman (University of Michigan)
Zdroj: <http://www.worldmapper.org>