



TRANSPORTNÍ MOŽNOSTI AFRICKÝCH VNITROZEMSKÝCH ŠTÁTŮ

TRANSPORT POSSIBILITIES FOR LAND-LOCKED STATES IN AFRICA

*Linda Piknerová*¹

Text Transportní možnosti afrických vnitrozemských států se věnuje problematice vnitrozemských států a jejich transportním možnostem. Zvláštní pozornost je věnována africkým vnitrozemským státům, které představují geograficky nejpočetnější skupinu vnitrozemských států a které vzhledem k míře socioekonomického rozvoje trpí absencí možnosti obchodovat po moři nejvíce. Text vychází ze vztahu mezi úrovní rozvoje, geografickou polohou a úrovní mezinárodního obchodu států, přičemž se soustředí na transportní možnosti jakožto jeden z nástrojů, jak zlepšit míru socioekonomického (afrických států) rozvoje. V textu jsou operacionalizovány pojmy jako vnitrozemský stát, tranzitní stát či geograficky znevýhodněný stát, následně je přiblížen vznik a vývoj afrických vnitrozemských států a konečně možnosti, jak mohou tyto státy překonat nevýhody plynoucí z geografické polohy.²

Klíčová slova: rozvoj, vnitrozemský stát, Afrika, UNCLOS, geograficky znevýhodněné státy, přístup k moři, tranzitní doprava

The text Transport possibilities for land-locked states in Africa focuses on the phenomenon of land-locked states and their possibilities of transportation. Attention is paid to land-locked states in Africa which, geographically speaking, represent the largest group of land-locked states, and which are affected by the absence of sea trade the most with respect to their socio-economic development. This text uses the interrelations among the level of

¹ PhDr. Linda Piknerová, Ph.D. Katedra politologie a mezinárodních vztahů. Fakulta filozofická. Západočeská univerzita v Plzni, Univerzitní 8 306 14 Plzeň, e-mail: lpiknero@kap.zcu.cz. Linda Piknerová působí na jako odborná asistentka na KAP FF ZČU v Plzni, kde vyučuje kurzy věnované rozvojové spolupráci. Geograficky se zaměřuje především na oblast jihu Afriky. Je autorkou či spoluautorkou několika odborných článků a monografií.

² Text vznikl v rámci Studentské grantové soutěže „Proměny světového regionalismu“ SGS 2016-27.

development, geographical location and the level of the international trade of states as its starting point, while concentrating on transport possibilities as an available tool to improve the extent of socio-economic development (among African states). Such terms in the text as land-locked state, transit state or geographically disadvantaged state are operationalized, subsequently, the origins and development of land-locked states in Africa are assessed, and, finally, some means of overcoming the disadvantages in the individual states stemming from their geographical locations are introduced.

Key words: development, land-locked state, Africa, UNCLOS, geographically disadvantaged state, access to sea, traffic in transit

JEL: O15, O19

1 ÚVOD

Socioekonomický rozvoj a jeho nastartování v málo rozvinutých zemích světa (least developed countries/LDC's) představuje stěžejní téma na poli rozvojových studií již od 50. let 20. století, kdy mezinárodní společenství vstoupilo do „éry rozvoje“. Skupina LDC's byla poprvé zmíněna v 60. letech 20. století na půdě Konference OSN o obchodu a rozvoji (United Nations Trade and Development Conference/UNCTAD) a v rezoluci 2768 Valného shromáždění OSN z roku 1971 byla skupina LDC's poprvé jasně identifikována (UNITAR 1971, s. 52). Dnes jsou do LDC's zařazovány země na základě tří kritérií, a sice hrubého národního příjmu (per capita), indexu lidských prostředků (human assets index) a indexu ekonomické zranitelnosti (economic vulnerability index) (UN 2017a).³ Podle Vysokého úřadu OSN pro málo rozvinuté země světa (UN Office of the High Representative for the Least Developed Countries/UN-OHRLLS) spadalo v roce 2016 do této skupiny 34 afrických zemí, z nichž 13 bylo vnitrozemských (Burkina Faso, Burundi, Čad, Etiopie, Jižní Súdán, Lesotho, Malawi, Mali, Niger, Rwanda, Středoafrická republika, Uganda a Zambie). Z celkového počtu 16 vnitrozemských afrických států stály mimo pouze Botswana, Svazijsko a Zimbabwe.

Lze tedy konstatovat, že drtivá většina afrických vnitrozemských států spadá do kategorie málo rozvinutých zemí, přičemž tento argument je možné zobecnit do takové míry, že vnitrozemské státy představují zároveň celosvětově výraznou část LDC's (z celkového počtu 48 LDC's je jich je 17 vnitrozemských). Podobně také index lidského rozvoje (human development index/HDI) vypracovaný na půdě OSN počátkem 90. let kategorizuje země podle míry jejich rozvinutosti, přičemž vytváří celkem čtyři skupiny zemí, a to země s velmi vysokým HDI (very high), vysokým HDI (high), středním HDI (middle) a nízkým HDI (low). Z tabulky 1 je patrné, že pouze

³ Vzhledem k tomu, že „rozvoj“ je dnes chápán jako komplexní stav zahrnující hospodářský i sociální blahobyt a index HDI, který je v textu využíván, hovoří o třech dimenzích rozvoje, používáme v textu označení socioekonomický rozvoj.

dvě africké vnitrozemské země (Botswana a Zambie) patří do skupiny zemí se střední mírou HDI, všechny ostatní pak spadají do skupiny zemí s nízkou úrovní HDI. Africké vnitrozemské státy pak mají průměrně nižší HDI, než je tomu v průměru u všech zemí v subsaharské Africe (potažmo v Africe, neboť v zemích nesaharských se žádný vnitrozemský stát nenachází). Podíváme-li se na průměrné hodnocení HDI u zemí spadajících do nejnižší kategorie (low), vidíme, že vnitrozemské africké státy jsou na tom ještě hůře, než je celoafrický průměr.

Uvedená čísla vztahující se k úrovni socioekonomického rozvoje a vnitrozemské poloze mají dokumentovat základní východisko předkládaného textu, a sice že mezi geografickou polohou a mírou socioekonomického rozvoje existuje souvislost. Hlavním argumentem textu tedy je, že chceme-li řešit socioekonomický rozvoj, musíme brát polohu státu v potaz a v případě, že se jedná o stát (případně území), který je geograficky znevýhodněný (geographically disadvantaged state/GDS) (Vasciannie 1990, s. 7), je třeba diskutovat možnosti zlepšení jeho transportních možností. Cílem předložené studie je analyzovat transportní možnosti afrických vnitrozemských států, které jsou v hodnocení míry rozvinutosti na nejnižších příčkách, což, jak tvrdíme, je částečně způsobeno právě geografickou polohou. Vzhledem k faktu, že geografickou polohu nelze změnit, je otázka zlepšování komunikačních tras jedním ze zásadních nástrojů, jak přispět k socioekonomickému rozvoje dané země. Netvrdíme, že socioekonomický rozvoj není ovlivněn jinými faktory, než je poloha (např. vztahy mezi sousedy, kvalita domácích institucí, přítomnost přírodních zdrojů a jejich využívání/srovnej Collier 2009, Chowdhury – Erdenebileg 2006), avšak domníváme se, že poloha představuje výrazný determinant rozvoje. V souladu s tímto cílem se text zaměřuje na klíčové možnosti, které africké vnitrozemské státy vzhledem k transportu mají. Jedná se o 1. přístup k moři a právo využití volného moře a 2. budování transportních systémů, a to jak pevných (silnice, železnice), tak pružných (letišť).

Tab. 1: Výše HDI u afrických vnitrozemských států v roce 2014

<i>Země/Pořadí</i>	<i>HDI v roce 2014</i>	<i>Země/Pořadí</i>	<i>HDI v roce 2014</i>
Botswana/106	0,698	Malawi/173	0,445
Zambie/139	0,586	Etiopie/174	0,442
Svazjsko/150	0,531	Mali/179	0,419
Zimbabwe/155	0,509	Burkina Faso/183	0,402
Lesotho/161	0,497	Burundi/184	0,400
Rwanda/163	0,483	Čad/185	0,392
Uganda/163	0,483	Středoafriická republika/187	0,350
Jižní Súdán/169	0,467	Niger/188	0,348
<i>Průměr HDI afrických vnitrozemských zemí</i>	0,466	<i>Průměr zemí se střední hodnotou HDI/průměr afrických vnitrozemských států se střední hodnotou HDI</i>	0,630/0,642
<i>Průměr HDI všech států subsaharské Afriky</i>	0,518	<i>Průměr zemí s nízkou hodnotou HDI/průměr afrických vnitrozemských států se střední hodnotou HDI</i>	0,505/0,441

Zdroj: vlastní

2 OPERACIONALIZACE ZÁKLADNÍCH POJMŮ

Výchozím referenčním objektem předkládaného textu je vnitrozemský stát (land-locked states/LLS's), což je stát vyznačující se absencí přístupu k moři. V případě, že stát má jakoukoliv délku přímořského pobřeží, nemůžeme jej za vnitrozemský v nejužším slova smyslu považovat, a proto země jako Irák, Bosna a Hercegovina, Jordánsko či DR Kongo, jejichž pobřeží čítá několik kilometrů, za vnitrozemské nepovažujeme (Glassner 1970, s. 2). Tyto země označujeme jako státy s omezeným přístupem k moři (případně jako tzv. semi uzavřené země/semi-land-locked), neboť ačkoliv nějaký přístup k moři mají, není dostatečně velký k tomu, aby jej mohly využívat například pro mezinárodní obchod (Upřety 2006, s. 5). Zvláštní kategorii pak představují tzv. dvojitě uzavřené státy (doubly land-locked state), což jsou země, které jsou obklopeny jinými vnitrozemskými státy a přístup k moři tudíž mají přes území dvou států (první je vnitrozemský). Jedinými dvěma zástupci této kategorie jsou Lichtenštejnsko a Uzbekistán (Vinokurov 2007, s. 13, Upřety 2006, s. 13). Za tranzitní stát (transit state) považujeme takový, který se nachází mezi vnitrozemským státem a mořem, může být jak vnitrozemský, tak přímořský a skrze jeho území proudí tranzitní doprava (traffic in transit). Za tranzitní dopravu můžeme považovat převoz osob, zboží či nákladu skrze území tranzitního státu a překračující přitom státní hranice (UNCLOS III) (Convention on Transit Trade of Land-locked States 1965, s. 5).

Míra vnitrozemskosti (landlockedness) je zpravidla určována čistě geograficky jako vzdálenost k nejbližšímu moři, přičemž její „intenzita“ se může zásadním způsobem měnit. Z tabulky 2 je zřejmé, že některé africké LLS's mají přístup k moři vzdálen relativně málo (Svazijsko cca 200 km), většina však musí k nejbližšímu přístavu překonat vzdálenost více jak 800 km. Kromě geografického vnímání vnitrozemskosti se můžeme setkat také s pojetím, které ji chápe nikoliv pouze jako vzdálenost k nejbližšímu moři, ale rovněž jako chybějící přístup k dalším formám transportních sítí (silnice, železnice, letecké spojení) a komunikačních kanálů (pošta) (Červenka 1973, s. 17).

Zásadní pro předkládaný text je fakt, že o vnitrozemskosti uvažujeme výhradně ve vztahu k státu, tedy jednotce, která je subjektem mezinárodního práva a splňuje mezinárodně platnou definici, tj. disponuje územím, obyvatelstvem a organizovanou mocí, která vykonává správu území a je sto navazovat zahraniční kontakty se zástupci jiných států (Grant 1998/1999, s. 415). Stát chápeme jako společenství lidí, které je tvořeno územím (či skupinou území) a disponuje právním řádem a je za stát uznáváno jinými státy. Vnitrozemskost nevztahujeme k takovým politickým jednotkám, které jsou součástí složeného státu a nemají přístup k moři, ale stát jako celek přístup k moři má. Do této kategorie můžeme zařadit například vnitrozemské státy USA, provincie Kanady a Jihoafrické republiky, spolkové země Německa či různé správní jednotky tvořící Ruskou federaci. Za vnitrozemské rovněž nepovažuje entity, které jednostranně deklarovaly svou nezávislost, avšak mezinárodního uznání se jim nedostalo. Sem patří nejrůznější formy kvazi států, jako jsou například Jižní Osetie či Podněstří. Specifický příklad ve vztahu k vnitrozemské poloze představuje Stát Palestina, jehož území je fragmentované a tvoří jej dvě části – Západní břeh Jordánu a pásmo Gazy, přičemž obě území nejsou propojena prostřednictvím žádné pozemní komunikace. Problematické je jak samotné uznání Palestiny jako samostatného státu, tak její poloha, neboť se jedná o území, jehož většina má vnitrozemský charakter, avšak v případě, že by došlo k jeho uznání, by se jednalo o přímořský stát.

Samostatnou kategorií vnitrozemských států představují enklávové státy (enclaved state), což jsou státy, které jsou plně obklopeny územím jiného státu. V praxi existují tři takové příklady, a sice Lesotho obklopené územím Jihoafrické republiky a Vatikán a San Marino, jež perforují území Itálie (Vinokurov 2007, s. 13). Enklávové státy jsou výrazně závislé na vztazích se svými sousedy, neboť veškeré pozemní komunikace, které využívají, jsou napojeny na jediný sousední stát. Jedinou alternativu těmto státům poskytuje budování pružné (letecké) infrastruktury.

Vnitrozemské státy představují jednu z kategorií geograficky znevýhodněných území. Ačkoliv neexistuje jednotná definice této kategorie (Vasciannie 1990, s. 7), byla v rámci diskuze odehrávající se na přelomu 70. a 80. let 20. století v souvislosti s

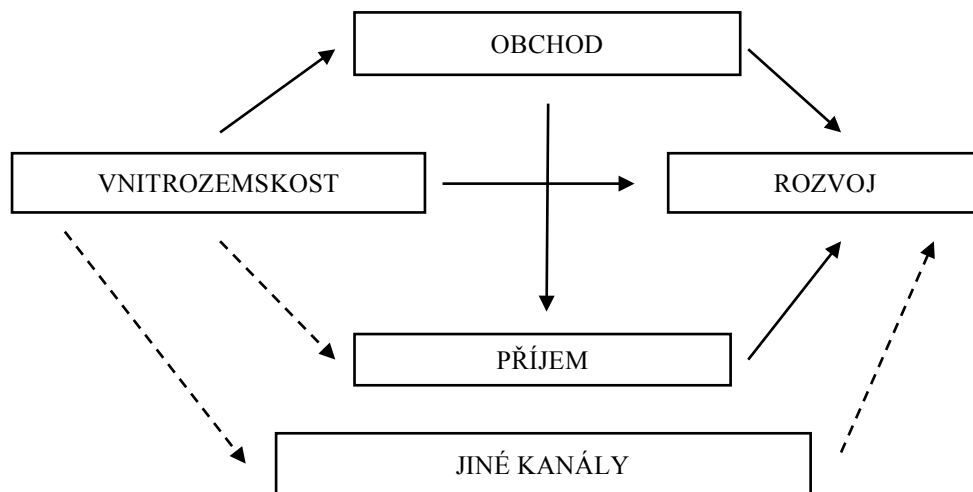
přístupem LLS's k moři akceptována obecná kritéria, na základě kterých lze GDS rozpoznat. Za GDS může být označen stát, který splňuje některou (či více) z následujících charakteristik: 1. omezená délka pobřeží, 2. omezený přístup ke kontinentálnímu šelfu, 3. omezený přístup k výlučné ekonomické zóně, 4. izolovaná poloha, 5. status LDC's, 6. vysoká závislost na zdrojích v sousedních státech, 7. poloha uzavřeného či částečně uzavřeného moře (Menefee 1992/1993, s. 10). OSN do kategorie GDS řadí vedle LLS's také malé ostrovní státy (small island states). Pro potřeby LLS's pak vznikl v rámci OSN speciální úřad zvaný Vysoký úřad OSN pro LDC's, LLS's a malé ostrovní státy (UN Office of the High Representative for the Least Developed Countries, Landlocked developing Countries and Small Island Developing Countries/UN-OHRLLS), který přijal pro potřeby LLS's Akční program z Almaty a akční program z Vídně, z nichž první jmenovaný je věnován otázkám transportních možností LLS's a otázkám podpory volného obchodu. Dokument však nemá závazný charakter a v podstatě jen opakuje nutnost spolupráce mezi tranzitními zeměmi a LLS (UN-OHRLLS 2017b).

3 VNITROZEMSKOST A JEJÍ VZTAH K ROZVOJI

První zmínka o vztahu mezi mírou rozvinutosti a geografickou polohou sahá k Adamu Smithovi, který roku 1776 poprvé upozornil, že vnitrozemské oblasti Afriky a Asie jsou méně rozvinuté, než oblasti přímořské. Tento argument vycházel z jeho empirického pozorování a rozložení světového bohatství v tehdejší mezinárodní systém, přičemž Smith tvrdil, že hlavní příčinou tohoto stavu jsou náklady na dopravu skrze velké vzdálenosti. Argument o vysokých nákladech na dopravu ještě podpořil tvrzením, že druhý faktor způsobující nižší úroveň rozvoje LLS's souvisí s jejich závislostí na tranzitních zemích a vysokými náklady spojenými s transportem zboží skrze jejich území (Faye et al. 2004, s. 31). Jak je patrné z tabulky 1, platí v případě afrických LLS's tvrzení, že míra jejich socioekonomického rozvoje je nižší, než v je tomu v případě afrického průměru, což lze chápat tak, že africké LLS's čelí větším překážkám bránícím jejich rozvoji. Vnitrozemskost tak ovlivňuje míru rozvoje, přičemž jedním zvláště patrný je dopad na obchod, neboť vnitrozemská poloha zvyšuje transakční náklady spojené s přepravou zboží. Izolace plynoucí z vnitrozemské polohy je dobře patrná z tabulky 2, kde jsou zachyceny statistiky ohledně doby importu a exportu u LLS's, z nichž plyne, že u afrických LLS's je delší, než v případě přímořských států. Můžeme proto tvrdit, že vnitrozemská poloha má přímý dopad na obchod, což se negativně podepisuje na příjmech státu a výši jeho HDP. HDP představuje jednu ze součástí HDI a má tudíž přímý dopad na míru rozvoje dané země. Vysoké náklady spojené s transportem zboží z/do země pak mají dopad na možnosti státu investovat finanční prostředky do poskytování veřejných statků. Odhady hovoří o tom, že tranzit prodražuje export/import výrobků u LLS's o zhruba 20 %, což v

důsledku znamená, že při stejném objemu exportu/importu vnitrozemské a přímořské země, se vnitrozemská ekonomika dostává na 80 % výkonnosti přímořské (Chowdhury – Erdenebileg 2006, s. 18).

Obrázek 1: Vztah mezi vnitrozemskou polohou a rozvojem



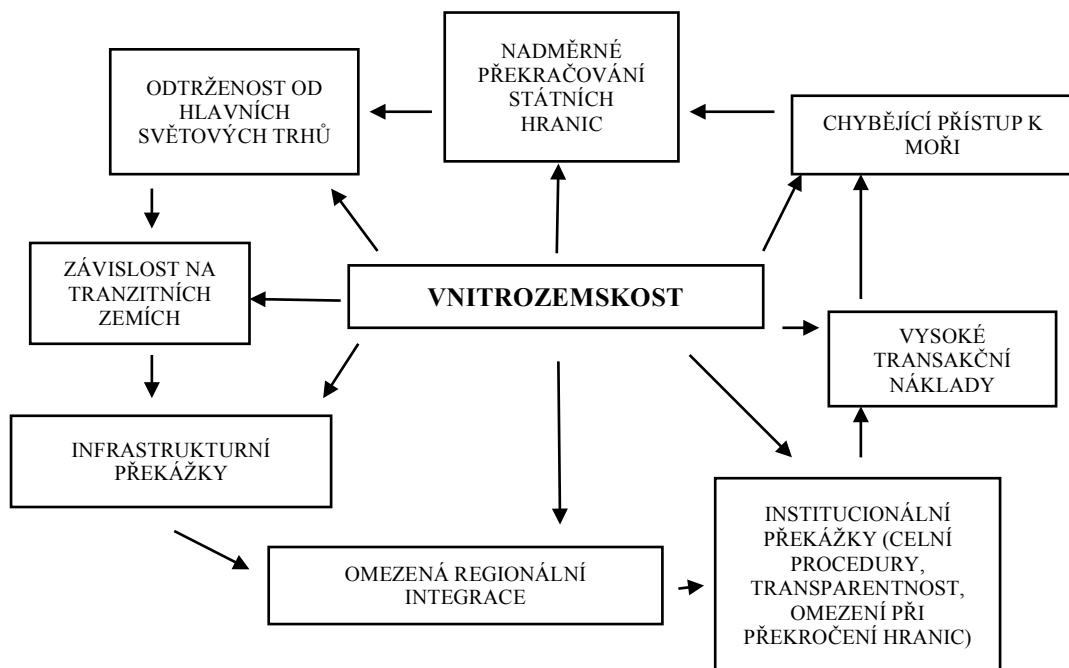
Zdroj: UN-OHRLLS 2013, p. 5

Vedle obchodu ovlivňuje vnitrozemská poloha také další kanály, které mohou mít dopad na příjem země a tudíž i míru jejího rozvoje. Které to jsou, vyplývá z obrázku 2, který shrnuje výzvy, kterým musí vnitrozemské státy čelit na základě své polohy. Jednotlivé faktory spolu vzájemně souvisejí a společně vytvářejí soubor překážek, s nimiž se vnitrozemská země musí vyrovnat. Za zásadní považujeme absenci přístupu k moři, která znesnadňuje dovoz/vývoz do/z vnitrozemské země a vede ke zvyšování nákladů spojených s přechodem státních hranic. Přestože vnitrozemské státy usilovaly o prosazení principu volného tranzitu zboží skrze tranzitní státy (viz níže), některé překážky zejména technického charakteru přetrvávají a navzdory deklarované svobodě tranzitu výrazně determinují možnosti LLS's, jak obchodovat se svým okolím. Můžeme mezi ně zařadit například rozdílnou otevírací dobu hraničních přechodů, opakování administrativních úkonů a tím prodlužování doby čekání na přechod státní hranice, rozsáhlou korupci či závislost na stavu a kvalitě komunikačních tras sousedních států. Ukázkovým příkladem může být situace, v níž se ocitá Středoafriická republika, na jejímž území se nenachází žádná komunikace (řiční ani pozemní), která by byla celoročně využitelná pro dopravu zboží. Země je proto extrémně závislá zejména na sousedním Kamerunu, skrze jehož území vyváží své

produkty. Ani Kamerun však nemůže nabídnout kvalitní infrastrukturní síť a jeho řeka směřující k pobřeží je splavná pouze část roku (Faye et al. 2004, s. 44).

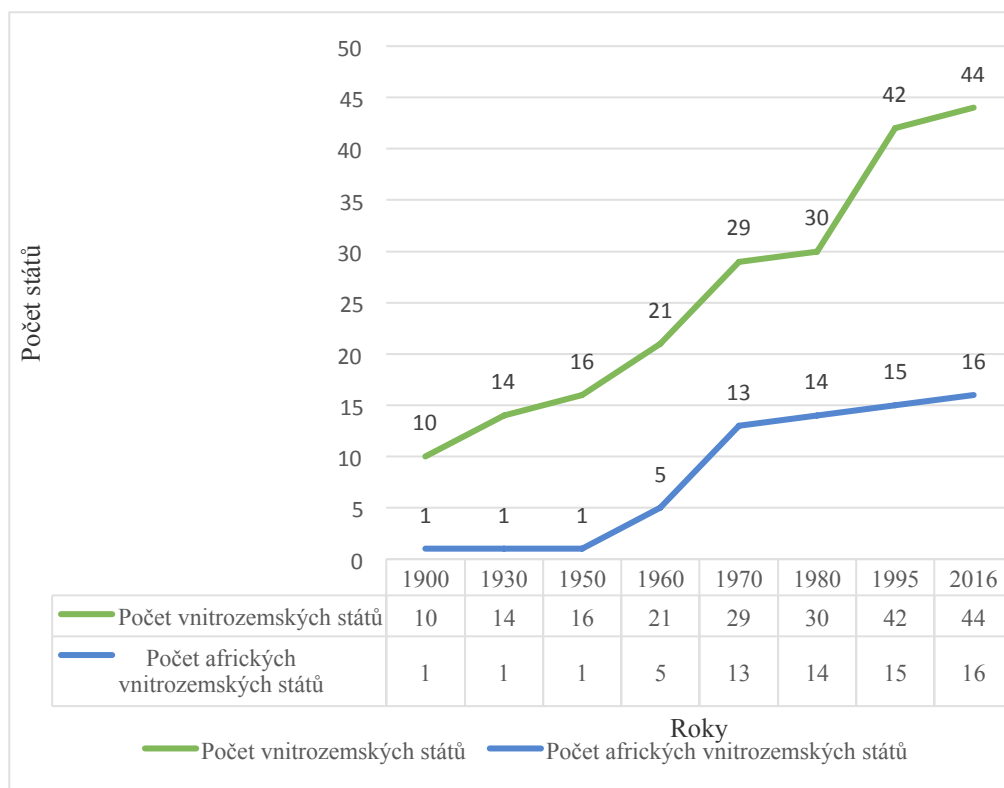
LLS's jsou závislé na transportních systémech, které nemohou v zásadě ovlivnit, což je činí zranitelnými a závislými na vnějších okolnostech. Významný determinant vnitrozemskosti představuje charakter hraničního režimu mezi oběma státy, který rozhoduje o míře propustnosti vzájemných hranic. Zásadní problém pro vnitrozemské státy představuje skutečnost, že jejich transportní možnosti jsou závislé na okolních státech, přičemž situaci v nich mohou ovlivnit pouze omezeně. To se týká jak stavu komunikací v sousedních státech, tak také politické situace, která má dopad na bezpečnostní situaci v zemi. V případě, kdy v tranzitní zemi probíhá např. občanská válka, vláda postižené země neinvestuje do obnovy infrastruktury, čímž prodlužuje délku transportu skrze své území, což se negativně podepisuje na výši obchodu LLS's. V důsledku špatného bezpečnostního stavu se LLS's mohou dostat do situace, kdy nemohou využívat nejbližších přístavů a musejí hledat alternativní dopravní spojení. Zhoršená bezpečnostní situace v tranzitní zemi také ohrožuje samotné doručení nákladu, neboť na dopravní prostředky mohou zaútočit ozbrojené skupiny, které náklad znehodnotí. V případě, že v tranzitních zemích probíhají konflikty, dostává se LLS's do „geografické pastí“, z níž má jen omezené možnosti úniku. Jednu z nich představuje budování pružných transportních sítí, kam se řadí především podpora letecké přepravy a informačních technologií (Collier 2009, s. 78-79).

Obrázek 2: Aspekty vnitrozemské polohy



Zdroj: UN-OHRLLS 2013, p. 4

Obrázek 3: Vývoj počtu (afrických) vnitrozemských států



Zdroj: vlastní

Vysvětlivka: Etiopie je počítána jako vnitrozemský stát v letech 1900-1960, poté jako přímořský a od roku 1993 opět jako vnitrozemský. Ve výčtu není zahrnuto Kosovo.

4 VZNIK VNITROZEMSKÝCH (AFRICKÝCH) STÁTŮ A JEJICH CHARAKTERISTIKY

Počátkem 20. století existoval jen minimální počet vnitrozemských nezávislých států, přičemž mimo Evropu se jednalo pouze o pětici zemí, a sice Afghánistán, Bolívii, Etiopii, Nepál a Paraguay. V Evropě byly tradičně vnitrozemské Švýcarsko, Lichtenštejnsko a Lucembursko, dále pak tzv. mikrostáty, a sice San Marino a Andorra, přičemž po první světové válce vznikly z bývalé Rakousko-uherské monarchie další představitelé této kategorie jako Československo, Maďarsko a Rakousko (ve stejné době vzniká také Vatikán). Výrazný milník ve vzniku LLS's představuje proces dekolonizace, v jejímž důsledku vznikla většina dnešních LLS's. Obecně můžeme konstatovat, že za vznikem LLS's stál proces rozpadu většího (koloniálního) impéria⁴, v jehož důsledku došlo k ustanovení množství menších

⁴ Ne vždy toto musí platit, výjimkami jsou tři nejstarší evropské vnitrozemské státy, či dále Afghánistán nebo Etiopie.

nástupnických zemí, z nichž některým byl přístup k moři odepřen (Menefee 1992/1993: 5).⁵ Druhá vlna vzniku velkého počtu vnitrozemských států proběhla v návaznosti na rozpad Sovětského svazu, po které se objevilo pět vnitrozemských států ve střední Asii, dva v oblasti Jižního Kavkazu a dva ve východní Evropě. Třetí vlna byla spojena s desintegrací Jugoslávie, v jejímž důsledku vzniklo vnitrozemské Moldavsko a roku 2006 také Srbsko. Posledním vnitrozemským státem se stal v roce 2011 Jižní Súdán.⁶

Zaměříme-li svou pozornost do Afriky, pak můžeme konstatovat, že všechny vnitrozemské státy západní Afriky byly francouzskými koloniemi, přičemž Burkina Faso, Mali a Niger byly součástí Francouzské západní Afriky, Čad a Středoafriká republika se řadily do Francouzské rovníkové Afriky. Investice Francouzů do budování infrastruktury byly velmi omezené a nejvýznamnějšími transportními sítěmi se staly železnice. První směřovala z místa Kayes umístěném na horním toku řeky Senegal směrem do města Bamako v dnešním Mali a pak po více jak 800 kilometrovém přerušení (kdy železnici nahradila splavná řeka) železnice pokračovala do centra západní Afriky Dakaru. Druhá železniční síť spojovala města Conakry a Kouroussa s pokračováním do Bamaka. V obou případech platilo, že v některých místech byla železnice nahrazena řekou, což výrazně snižovalo možnost využití obou tepen v době sezónních dešťů. Během první poloviny 20. století pak Francouzi budovali další spojení, stěžejní bylo především napojení správního centra Horní Volty (Burkina Faso), které mělo zajistit dodávky levné pracovní síly z vnitrozemí do pobřežních oblastí a poté spojení Ubangi-Šari (Středoafriká republika) z Brazzaville a dále do Pointe-Noire. Zcela mimo francouzský zájem byla oblast Nigeru a Čadu (Griffiths 1998, s. 13).

V pásu od sever na jih kontinentu převažovala britská území, z nichž vnitrozemskou polohu měla Uganda. Její spojení se sousední Keňou bylo navázáno prostřednictvím železnice vybudované z keňské Mombasy směřující až do Kampaly. Vnitrozemský charakter měla také šestice jihoafrických držav, a sice Bečuánsko (Botswana), Lesotho (Basutsko), Svazijsko, Severní Rhodesie (Zambie), Jižní Rhodesie (Zimbabwe) a Ňasko (Malawi). Každé z těchto území mělo pro Brity jiný význam a jeho poloha byla determinována jinými faktory. V případě Severní Rhodesie byla zásadní přítomnost mědi v oblasti tzv. měděného pásu při hranicích s dnešní DR Kongo, pro jejíž vývoz byl třeba přístup k přístavu. Britové využívali více jak 3000

⁵ Desintegrace velkého koloniálního celku nebyla jedinou příčinou vzniku LLS's. Některé LLS's můžeme považovat za malé enklávy, kterým se shodou historických okolností podařilo udržet svou nezávislost (Andorra, San Marino), v jiných případech se jedná o tzv. nárazníkové státy mezi mocnými sousedy (Mongolsko, Afghánistán) (Menefee 1992/1993, s. 5).

⁶ Ve střední Asii vznikly Kazachstán, Uzbekistán, Turkmenistán, Kyrgyzstán a Tádžikistán. Na Jižním Kavkazu Arménie a Ázerbájdžán a ve východní Evropě Bělorusko a Moldavsko.

kilometrů dlouhou trasu směřující do Kapského Města, což však bylo velmi neefektivní, což je nutilo hledat alternativní možnosti zajištění přepravy. Když Belgičané postavili kus železnice na území dnešní Rwandy, zajistili tím Britům přístup k přístavu Matadi na řece Kongo dále splavné do Atlantického oceánu. V roce 1931 pak Portugalci dokončili železnici Benguela, kterou Britové mohli rovněž využívat, avšak stále byla vzdálenost k nejbližšímu přístavu asi 2500 kilometrů. V případě Jižní Rhodesie se dlouho nezdálo, že by její vnitrozemská poloha mohla vadit, neboť se očekávalo, že se coby provincie připojí k sousední Jihoafrické unii (budoucí Jihoafrické republice). To se nakonec nestalo a pro další vývoj území byly stěžejní železniční spojení s Kapským Městem, Maputem a Beirou. Z Beiry pak vedla železnice také do Naska, přičemž význam tohoto dopravního spojení vzrostl poté, co byla ve stejné trase postavena zpevněná silnice (Griffiths 1998, s. 78). Území Bečuánska neposkytovalo příliš prostoru pro budování železnice z důvodu přírodních podmínek, a proto jedinou možnou trasou bylo železniční spojení vedoucí z Lobatse skrze Gaborone a Francistown na východě dále směrem do Jižní Rhodesie. Malé Basutsko a Svazijsko dlouho stály mimo zájem Britů, potažmo Jihoafričanů. Až roku 1905 byly vystavěny asi 2 kilometry železnice na území Basutska a to z důvodu potřeby převozu pracovní síly.

Ve všech případech platí, že transportní systémy byly v době kolonialismu budovány s ohledem na koloniální rozdělení kontinentu, a tudíž spojení nesměřovala ke geograficky nejbližšímu přístavu. Až během přelomu 19. a 20. století byly podepsány bilaterální smlouvy mezi některými evropskými mocnostmi, které umožňovaly vzájemné sdílení říčních toků. Příkladem může být britsko-portugalská smlouva z roku 1890, ve které portugalský král zaručil Britům přístup k portugalským přístavům na východním pobřeží Afriky prostřednictvím využití Zambezi, či britsko-belgická smlouva z roku 1921, díky které mohli Belgičané využívat britské přístavy ve východní Africe (Uprety 2006, s. 120-121), které byly výrazně blíže, než přístav Matadi na řece Kongo.

5 PŘÍSTUP K MOŘI A JEHO VYUŽÍVÁNÍ

V současném světě je prostřednictvím námořních tras přepravováno asi 90 % světového obchodu, z čehož plyne, že tento způsob dopravy představuje stěžejní transportní nástroj, jehož absence může výrazně negativně ovlivnit ekonomické postavení země. Z tabulky 2 plyne, že vnitrozemské země vždy pro transport svého zboží využívají nějakou formu pozemních komunikací (silnice, železnice), které ne vždy představují koncový způsob transportu. Zejména ty státy, které následně využívají moře, nesou vysoké transakční náklady plynoucí z využívání sousedních tranzitních zemí a následně ještě z využití přístavu. Proto mezinárodní společenství ve

20. století opakovaně řešilo otázku přístupu vnitrozemských států k moři, což by alespoň částečně snížilo jejich závislost na tranzitních zemích.

Prvními texty řešícími přístup k moři jsou spisy právníka Huga Grotia ze 17. století (spisy Svobodné moře a O právu války a míru), v nichž konstatuje, že půda, řeky a moře jsou majetkem veškerého lidstva a mají být využívány všemi, kteří k tomu mají legitimní nárok. V době, kdy byly oba texty napsány, to však příliš nic neměnilo na zavedené praxi, protože technické kapacity na to využívat moře měly pouze přímořské státy. Během 19. století se vedle moře staly významným transportním kanálem řeky, jejichž využívání bylo kodifikováno Vídeňským kongresem 1814/1815, který akcentoval princip liberalizace říční plavby.⁷ Zájem o volné využívání řek a vytváření říčních mezinárodních režimů souviselo s nárůstem mezinárodní spolupráce, která byla typickým jevem 19. století. Říční režimy se podařilo ustanovit například na Rýnu, Meusse či Dunaji (Rubin 1973, s. 49-50). Během 19. století se postupně podařilo myšlenku liberalizace říční plavby prosadit také v Americe, kde prvním příkladem byla volná plavba po Mississippi, o kterou se zasloužily USA ještě v době, kdy v severní Americe zůstávali Španělé. Ti pro kontrolu velké části amerického obchodu využívali právě řek, o něž se museli postupně začít dělit s novými státy. Myšlenku volné plavby pak evropské koloniální mocnosti uplatnily i na africké řeky Niger a Kongo, u kterých během Berlínské konference z let 1884-1885 rozhodli o tom, že je mohou pro obchod a přepravu osob využívat všechny národy světa (Vasciannie 1990, s. 184). Otázka přístupu vnitrozemských států k moři však řešena nebyla, neboť fakticky tento problém neexistoval - jejich počet byl velmi nízký a v Evropě, kde jich bylo nejvíce, byl řešen prostřednictvím volné říční plavby. Mimoevropským vnitrozemským státům nikdo pozornost nevěnoval.

Přelomovým obdobím pro kodifikaci práva vnitrozemských států využívat moře přineslo 20. století. Prvním momentem bylo přijetí 14. bodového programu Woodrowa Wilsona, který explicitně zmínil právo Polska a Srbska na přístup k moři. Zatímco se Srbsko stalo součástí nového většího státu, jenž měl přístup k moři, polský přístup k moři se stal nejznámějším příkladem mezinárodního transportního koridoru. Zájem o vnitrozemskou problematiku souvisel s nárůstem počtu těchto států a jejich schopnosti nastolit téma do mezinárodní diskuze, jejímž výsledkem bylo přijetí Barcelonské konvence a Statutu na právo volného tranzitu (Barcelona Convention and Statute on Freedom of Transit) v roce 1921, která zmiňovala tři základní způsoby zajištění přístupu k moři, a sice prostřednictvím 1. koridorů, k jejichž ustanovení mělo

⁷ Myšlenka volného využívání říčních toků měla své kořeny v rozdrobené Itálii 11. a 12. století, kdy na Apeninském poloostrově existovalo mnoho státních útvarů, z nichž řada neměla přístup k moři. Proto byla přijata zásada, která liberalizovala využívání volných toků Apeninského poloostrova a která umožňovala i vnitrozemským politickým jednotkám přístup k přístavům (Glassner 1970, s. 18).

docházet na základě ad hoc přijaté smlouvy; 2. splavných řek a vytváření mezinárodních říčních režimu a 3. podpory mezinárodního obchodu v tranzitních zemích. Významný byl především třetí bod, neboť poprvé v historii se ze strany mezinárodního společenství objevila snaha kodifikovat pravidla volného obchodu v tranzitních zemích. Na straně druhé však dokument nezajišťoval vnitrozemským státům trvalý přístup k moři a pouze jim umožňoval, aby využívaly principů volného obchodu. Samostatně byly v dokumentu zmíněny pouze jednou, což jak se později ukázalo, bylo nedostatečné (Uprety 2006, s. 161-165).

Vnitrozemské státy se výraznější kodifikace svých práv ve vztahu k využívání moře dočkaly až po druhé světové válce. To je třeba chápat především v souvislosti se snahou OSN nastavit nový a spravedlivější mezinárodní pořádek, který by uspokojoval zájmy všech (většiny) členů mezinárodního společenství, což mělo zřejmou návaznost na nárůst počtu nových států v mezinárodním systému, které se svou povahou výrazně odlišovaly od těch stávajících. Nově vzniklé státy vyhlášovaly nezávislost v hranicích navržených bývalými evropskými koloniálními státy, což způsobilo, že mimo jejich území se náhle objevily některé klíčové dopravní tepny. Za příklad můžeme uvést oblast západní Afriky, kde se řeka Niger coby zásadní říční tepna náhle objevila na území čtyř států, z nichž Mali a Niger byly vnitrozemské a tudíž pro ně představovala klíčový dopravní kanál. Africké LLS's tak ztratily kontrolu nad komunikačními kanály, na jejichž existenci byly životně závislé. V roce 1956 se otázce vnitrozemských států ve vztahu k přístupu k moři dostala první výraznější pozornost v souvislosti s činností OSN, která akcentovala specifické problémy asijských vnitrozemských států. Požadavek řešit specifika vnitrozemských států rostl úměrně s tím, jak probíhal proces dekolonizace, přičemž prvním hmatatelným výsledkem bylo svolání Konference OSN o mořském právu (United Nations Convention on the Law of the Sea I/UNCLOS I) v roce 1958. Oficiálnímu začátku jednání předcházela řada dílčích setkání, z nichž nejvýznamnější se uskutečnilo těsně před začátkem konference a jehož výstupem bylo přijetí návrhu na kodifikaci práva LLS's k přístupu k moři. Tato tzv. Magna charta vnitrozemských států zahrnovala sedm bodů, které se později staly základem pro UNCLOS I. Jejich podstatou bylo zaručení práva na volný přístup k mořím a využívání přístavů, práva lodí plout pod vlajkou vnitrozemského státu či zaručení volného tranzitu LLS's směrem k přístavu (Pěchota 1973, s. 37-38). Dokument UNCLOS I pak tyto závěry stvrdil, nicméně požadavky LLS's fakticky uspokojeny nebyly a jednání UNCLOS I tak bylo spíše předzvěstí větších změn a spíše než by situaci vyřešilo, tak stálo na začátku procesu diskuze o přístupu vnitrozemských států k moři. V roce 1965 proběhla na půdě UNCTAD diskuze o vnitrozemských státech, přičemž jejím výsledkem bylo přijetí Newyorské konvence o tranzitním obchodu vnitrozemských států (New York Convention on the Transit trade of Land-locked States), která se netěšila velké pozornosti ze strany USA. Kvůli tomu nebyly

její výstupy nikterak závratné a pro řadu nově vzniklých vnitrozemských států byla spíše zklamáním. Pozitivem však bylo, že zmiňovala existenci tranzitních zemí a význam tranzitu pro vnitrozemské státy. Hlavním posunem bylo, že vnitrozemským státům byl zaručen přístup k volnému moři, a to prostřednictvím bilaterálních smluv uzavřených mezi vnitrozemským a přímořským státem. Vzhledem k faktu, že kromě Lichtenštejnska měly všechny tehdejší vnitrozemské státy za souseda přímořský stát, mělo se za to, že problematika byla dostatečně ošetřena (Glassner 1970, s. 35-38).

Zásadní přelom v kodifikaci práva LLS's v přístupu k moři přinesla UNCLOS III probíhající několik let a ukončená slavnostně roku 1982. Její zahájení bylo motivováno tlakem rozvojových (nikoliv výhradně vnitrozemských) zemí zlepšit své postavení v mezinárodním systému a zajistit si lepší přístup k využívání světového moře. Některá ustanovení UNCLOS III byla převzata z UNCLOS I a potvrzovala právo LLS's právo volné plavby či plavby pod vlajkou státu. Vitálním zájmem LLS's bylo zlepšit jejich přístup k moři a omezit závislost na transportních zemích. První významný posun zakotvený v UNCLOS III se týkal práva LLS na volný tranzit skrze území tranzitních států, které mělo vycházet nikoliv z jejich morálního práva, ale právního závazku vycházejícího z mezinárodního práva. Výraznou změnu přinesla UNCLOS III v rozdělení světového moře do několika segmentů na základě jejich vzdálenosti od pobřeží. Všem státům včetně LLS's zaručovala UNCLOS III právo mírumilovného proplutí skrze teritoriální vody pobřežního státu vzdálené maximálně 12 námořních mil od čáry pobřeží. Na teritoriální vody navázala nově definovaná výlučná ekonomická zóna vzdálená 200 námořních mil od čáry pobřeží, ve které má pobřežní stát právo využívat mořské zdroje pro svou potřebu, přičemž LLS's bylo zaručeno právo na využívání *živých zdrojů* v EEZ pobřežních států, avšak konkrétní podobu spolupráce musí zajišťovat vždy oboustranná dohoda (UN 2017b). To fakticky bylo pro LLS's zklamáním, neboť pobřežním státům bylo umožněno, aby o charakteru spolupráce v EEZ přistupovaly vždy ad hoc. Navíc na *neživé zdroje* se ujednání nevztahovalo a jejich využívání se mělo řídit právem pobřežních států ke kontinentálnímu šelfu (Vasciannie 2005, s. 61-62). Na EEZ pak navazuje volné moře, na jehož využívání se mohou podílet všechny státy včetně LLS's. Povzbuzením pro LLS's měl být také článek 129 explicitně hovořící o spolupráci mezi tranzitními státy a LLS's v budování transportních systémů umožňujících LLS's přístup k moři. Ve svém důsledku však přijetí UNCLOS III nepřineslo LLS's kromě zakotvení jejich práva na využívání moře nic přelomového a jejich možnosti zůstávají dodnes omezené. V praxi vidíme, že pro přístup k moři LLS's je zásadní charakter vztahů mezi nimi a pobřežními státy a LLS's mohou mořských zdrojů využívat pouze v omezené míře. Druhým problémem zůstává, že vzhledem k nižší míře socioekonomické rozvinutosti, nemají LLS's dostatečné prostředky na to investovat do aktivit spojených s využíváním moře.

6 BUDOVÁNÍ TRANSPORTNÍCH KORIDORŮ

Zajištění pozemního přístupu prostřednictvím pozemních koridorů můžeme považovat za stěžejní způsob zlepšení transportních možností LLS's, neboť jejich prostřednictvím získávají přímé spojení s mořem, aniž by musely spoléhat na jakýkoliv tranzitní stát. Pozemní koridory můžeme rozdělit podle doby jejich vzniku na koloniální a nezávislé (Griffiths 1998, s. 67). Nejviditelnějším příkladem koridoru k moři vytvořeného během koloniálního období je koridor dnešní DR Kongo, který kopíroval řeku Kongo a měl zajistit propojení vnitrozemského Konga s pobřežím Atlantického oceánu. K jeho vytvoření došlo na Berlínské konferenci, a ačkoliv od původního návrhu se výrazně zúžil, udržel si svou existenci až do současnosti a díky němu představuje DR Kongo příklad semi uzavřeného státu (Thomson-Barrow 2006, s. 70-71). Pozůstatkem kolonialismem vytvořeného koridoru je také Capriviho pruh vybíhající z území dnešní Namibie směrem do vnitrozemí, jenž byl vytvořen Němci ve snaze překazit Britům snahu propojit jejich africké državy od severu po jih Afriky. K historickým příkladům budování pozemních koridorů patří také dva dnes již neexistující koridory existující v letech 1911-1919 v oblasti Kamerunu.

K druhé vlně budování pozemních koridorů došlo po dekolonizaci, kdy se aktivity ujali samotné LLS's. Ukázkovým příkladem země opakovaně získávající a ztrácející přístup k moři je Etiopie, která již v roce 1929 podepsala dvoustrannou dohodu s Itálií o vybudování silnice mezi městy Dessie a přístavem Assab v Eritrei. Smlouva Etiopii zaručovalo právo využívání přístavu a vybudování překladiště. Po roce 1993, kdy Eritrea obnovila svou nezávislost, měl být assabský koridor znovu otevřen, avšak vzhledem ke stále trvajícím napětí mezi oběma státy není prakticky využíván. Alternativu představuje železnice spojující Etiopii s Džibutskem vybudovaná počátkem 20. století a představující dnes klíčovou transportní tepnu Etiopie s přímořským Džibutskem (Muluneh 1998, s. 65-66). Etiopský přístup k moři je tak ukázkovým příkladem vlivu politické situace na transportní možnosti vnitrozemského státu. O vybudování pozemního přístupu k moři se pokusila i nezávislá Uganda pod vedením Idiho Amina, který měl v plánu rozšířit své území na úkor Tanzanie a na pobřeží Indického oceánu vybudovat vlastní přístav. Za zmínku stojí také pozemní koridor Svazijska, který měl vzniknout na základě tajné dohody mezi Svazijskem a Jihoafrickou republikou. JAR přislíbila vnitrozemskému Svazijsku rozšíření území směrem k Indickému oceánu výměnou za svazijskou podporu proti boji s opozičními silami v JAR. Zhodnotíme-li výsledky budování pozemních koridorů, můžeme konstatovat, že historicky úspěšnější byly ty, jež byly navrženy ještě

v době kolonialismu. Naopak ty, o jejichž vytvoření se pokusily nově nezávislé státy, nebyly příliš životaschopné (Griffiths 1998, s. 79).⁸

Pod vlivem působení OSN dochází v posledních letech k výrazné podpoře budování pozemních komunikací, které sice, na rozdíl od pozemních koridorů, nerozšiřují území státu, ale umožňují jeho efektivnější napojení na tranzitní státy. V tomto ohledu jsou zásadní renovace a budování pozemních komunikací zahrnující výstavbu zpevněných silnic a železničních spojení, které vytvářejí tzv. koridory, což jsou hlavní dopravní trasy spojující hlavní obchodní tepny. Zpravidla vidíme, že budování koridoru zahrnuje výstavbu (či renovaci) silnice, železnice a stále častěji také výstavbu produktovodů (ropovody, plynovody). V oblasti východní Afriky zahrnující vnitrozemské Rwandu, Burundi a Ugandu jsou zásadní Severní (Northern) (v délce 2 000 km vedoucí do Mombasy) a Centrální (Central) (v délce 1 500 km a vedoucí do Dar es Saleemu) koridor. Pro východní Afriku je zásadní napojení přístavy v Tanzanii a Keni, které především pro Rwandu a Burundi představují možnost, jak částečně „uniknout“ blízkosti DR Kongo. Na oba koridory navazuje Jižní koridor (Southern) budovaný z oblasti jihu Afriky směrem na sever, který propojuje obě části Afriky (Chowdhury – Erdenebileg 2006, s. 50-51). Oblast jihu Afriky má historicky nejrozvinutější infrastrukturu síť, z níž mohou vnitrozemské státy čerpat, přičemž země mohou využívat spojení s JAR i pobřežním Mosambikem a Tanzanií. V Rohu Afriky dosud neexistuje koncept dopravního koridoru spojujícího vnitrozemské státy s pobřežím, což je dáno tím, že do roku 2011 se v regionu nacházela pouze vnitrozemská Etiopie, jež řešila transportní možnosti bilaterálně s Eritreou a Džibutskem. V návaznosti na vznik Jižního Súdánu lze očekávat, že i zde vznikne snaha o komplexnější řešení, nicméně pravděpodobně zůstane hlavní dopravní uzel Jižního Súdánu směřovat i nadále na sever směrem k pobřeží Rudého moře. V nejproblematičtější situaci je oblast západní a střední Afriky, kde již v době kolonialismu byla dopravní síť relativně omezená, přičemž situace se lepší jen pomalu. V regionu se nacházejí tři železniční spojení, jejichž udržování je poměrně náročné a typickým znakem jsou dlouhé transportní doby.

Intenzivně podporovaným nástrojem majícím zlepšit transportní možnosti afrických LLS's je budování rozvojových koridorů (development corridors). Jedná o projekty s kořeny v oblasti jižní Afriky, kde byl v 90. letech 20. století poprvé představen model Maputského rozvojového koridoru, jehož smysl spočíval ve vybudování a zrekonstruování silnice spojující jihoafrické vnitrozemí s pobřežním přístavem Maputo v Mosambiku. Smysl tohoto projektu spočíval v přesvědčení, že

⁸ Hlavním důvodem neúspěšnosti budování pozemních koridorů bylo důsledné uplatňování zásady *uti possidetis juris*, která tvrdí, že nově vyhlášený stát vzniká v hranicích svého předchůdce. Důsledné uplatňování této zásady vedlo k faktickému zakonzervování afrických hranic.

prostřednictvím zlepšení infrastrukturního spojení dojde v oblasti realizace projektu k nastartování ekonomického růstu a využití skrytého ekonomického potenciálu. V návaznosti na zřízení projektu Maputo začaly vznikat další podobné projekty, jejichž posláním bylo spojit místa s vysokým ekonomickým potenciálem a napojit vnitrozemské oblasti na pobřeží. Mezi ukázkové příklady můžeme zařadit koridor Beira, Nacala, Lobito či Mtwara (Griggs – Bradley – Schofield 2000, s. 19).

Letecká doprava představuje v posledních desetiletích dynamicky se rozvíjející sektor, který částečně snižuje závislosti LLS's na pozemních komunikacích. Zásadní otázkou však zůstává kvalita a dostupnost této formy přepravy, které jsou u většiny afrických LLS's problematické, což je ovlivněno 1. existencí malého trhu, kvůli kterému nemohou jednotlivé africké LLS's udržovat vlastní letecké společnosti a současně o provozování nemají zájem nízkonákladové společnosti, neboť se jim provozování linek nevyplatí a 2. špatnou kvalitou vybavení, a to jak v případě letištních ploch, tak samotných letadel, jejichž provozovatelé mají často zakázáno létat na letiště Evropské unie.

Význam letecké přepravy však není ničím novým a v souvislosti s africkými vnitrozemskými územími byl zmiňován již v první polovině 20. století. V době nastupující dekolonizace operovala v prostoru západní Afriky Západoafrická letecká korporace (West African Airways Corporation), která se však rozpadla s vyhlášením nezávislosti jednotlivých států, které se rozhodly po vybudování vlastních leteckých společností. Podobně také Francouzi podporovali existenci přímého leteckého spojení mezi Paříží a jednotlivými územími, které poté, co vyhlásily nezávislost, podpořily myšlenku pokračování spolupráce a v roce 1961 nechali vzniknout nové letecké společnosti Air Afrique (Amisah 1973, s. 66). Ta se stala symbolem afrického letectví a mnohými byla považována za příklad úspěšného afrického projektu. To platilo ale pouze do roku 2001, kdy společnost zkrachovala a nuceně ukončila svou činnost (Gwilliam 2011, s. 156).

6 ZÁVĚR

Předložený text usiloval o představení transportních možností, které africké LLS's mají vzhledem ke své specifické geografické poloze. Vzhledem k významu námořní dopravy musíme za stěžejní považovat snahu zajistit si přístup k moři a využívání práva na volné moře, přičemž však vidíme, že možnosti LLS's zůstávají navzdory deklarované snaze OSN omezené. Vzhledem k nízké míře socioekonomického rozvoje je pro africké LLS's ekonomiky náročné investovat prostředky do rozvoje kapacit, jejichž prostřednictvím by participovaly na využívání volného moře. Současně se předpokládá, že využívání mořských zdrojů ležících v oblasti EEZ bude probíhat po vzájemné dohodě mezi LLS's a pobřežním státem, což předpokládá, že mezi oběma stranami převládne zájem spolupracovat.

Symptomatickým rysem afrických zemí je však politická nestabilita, která znesnadňuje vzájemnou spolupráci a omezuje možnosti afrických LLS's získat přístup k mořským zdrojům. Zajištění přístupu k přístavu je výrazně ovlivněno vztahy, které panují mezi LLS's a tranzitním státem, dále pak charakterem hraničního režimu, množstvím byrokratických omezení, povahou vzájemných vztahů a v neposlední řadě geografickými okolnostmi. Můžeme proto konstatovat, že navzdory snaze mezinárodního společenství podpořit přístup LLS's k mořským zdrojům a cestám, zůstává tato věc spíše otázkou bilaterálních vztahů mezi konkrétními státy, nežli výsledkem přístupu mezinárodního společenství jako celku.

Tab. 2: Transportní statistiky afrických vnitrozemských států

Země	Vzdálenost od nejbližšího přístavu (2005-2014)/hlavní způsob dopravy zboží na světový trh	Transportní přístav/transportní země	Počet km silnic/z toho % zpevněných	Počet km železnice (2005-2014)	Počet pasažérů přepravených po železnici (v mil. pasažérů v letech 2005-2014)	Objem přepraveného zboží po železnici (v mil. tun v letech 2005-2014)	Počet pasažérů přepravených letecky (v tisících v roce 2015)	Objem přepraveného zboží letecky (v mil. tun v roce 2015)	LPI rank (stav 2016)	Počet dnů vývozu/dovozu zboží (stav v roce 2014)
Botswana	905	Durban/JAR	25 798 (2005)/33	888	94	674	194	0	3,05 (57)	27/35
Burkina Faso	1154/silnice	Abidjan/Pobřeží slonoviny	15 304 (2011)/21	622	0	1	123	0	2,73 (81)	41/49
Burundi	1254/silnice, voda	Matadi/DR Kongo	12 322 (2004)/10	0	0	0	0	0	2,51 (107)	32/43
Čad	1669/silnice, železnice	Douala/Kamerun	40 000 (2010)/nežjištěno	0	0	0	0	0	2,16 (145)	70/90
Etiopie	781/silnice	Djibuti/Djibuti Assab/Eritrea	44 359 (2007)/14	0	0	0	7075	1229	2,38 (126)	44/44
Jižní Súdán	1900	Port Sudan/Súdán	Nedostupné	0	0	0	0	0	nedostupné	55/130
Lesotho	575/železnice	Durban/JAR	5 940	0	0	0	0	0	2,03 (154)	31/33
Malawi	803/železnice	Nacala/Mosambik	(2001)/nežjištěno (2003)	797	44	33	6	0	nedostupné	34/39
Mali	1225/silnice, železnice	Abidjan/Pobřeží slonoviny Conakry/Guinea Dakar/Senegal	22 474 (2009)/25	0	0	0	0	0	2,5 (109)	26/34
Niger	1057/silnice, železnice	Colonou/Benin	19 267 (2010)/21	0	0	0	15	0	2,56 (100)	56/61
Rwanda	1867/silnice, železnice, voda	Dar es Salaam/Tanzanie Mombasa/Keňa	14 008 (2004)/19	0	0	0	646	21	2,99 (62)	26/27
Svazjsko	193	Durban/JAR	3 594	300	0	862	0	0	nedostupné	17/23
Sředoafrická republika	1518/silnice, voda	Douala/Kamerun Matadi-Pointe Noire/DR Kongo	(2002)/nežjištěno (2010)	0	0	0	0	0	nedostupné	46/68
Uganda	1187/silnice, železnice	Mombasa/Keňa Tanga/Tanzanie	70 746 (2003)/23	0	0	0	42	0	3,04 (58)	28/31
Zambie	1975/silnice, železnice, voda	Dar es Salaam/Tanzanie	66 781	0	0	0	12	79	2,43 (114)	51/53
Zimbabwe	464	Betrai/Mosambik Durban/JAR	97 267 (nežjištěno)	2 583	0	1 580	370	1	2,08 (151)	53/71

Zdroj: The World Bank 2017a, Faye et al. 2004, AFDB 2017, Upřety 2006, pp. 8-10, UN-OHRLLS 2017a, The World Bank 2017b

POUŽITÁ LITERATURA:

1. AFDB (2017): *Transport Infrastructure and Services*. [Citováno 15. 3. 2017.] Available online: <http://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Generic-Documents/South%20Sudan%20Infrastructure%20Action%20Plan%20-%20%20A%20Program%20for%20Sustained%20Strong%20Economic%20Growth%20-%20Chapter%207%20-%20Transport%20Infrastructure%20and%20Services.pdf>
2. AMISSAH, A. N. E. (1973): Air Transport in Africa and its Importance for African Land-locked Countries. In: *Land-Locked Countries of Africa*. Nordiska Afrikaninstitutet, Uppsala, 1973, s. 63-78, ISBN 91-7106-065-0
3. COLLIER, P. (2009): *Miliarda nejchudších. Proč se některým zemím nedaří a co s tím*. Kosmas, Praha, s. 224, ISBN 978-80-7429-010-7
4. CONVENTION ON TRANSIT TRADE OF LAND-LOCKED STATES (1965): [Citováno 15. 3. 2017.] Available online: <https://cil.nus.edu.sg/rp/il/pdf/1965%20Convention%20on%20Transit%20Trade%20of%20Land-locked%20States-pdf.pdf>
5. ČERVENKA, Z. (1973): The Limitation Imposed on African Land-Locked Countries. In: *Land-Locked Countries of Africa*. Nordiska Afrikaninstitutet, Uppsala, 1973, s. 17-33, ISBN 91-7106-065-0
6. FAYE, M. et al. (2004): The Challenges Facing Landlocked Developing Countries. In: *Journal of Human Development*, Vol. 5, No. 1, s. 31-68.
7. GLASSNER, M. I. (1970): *Access to the Sea for Developing Land-Locked States*. Martinus Nijhoff, Hague, 1970, ISBN 978-90-247-5022-1
8. GRANT, T. (1998/1999): Defining Statehood: The Montevideo Convention and its Discontents. In: *Columbia Journal of Transnational Law*, No. 37, s. 403-457.
9. GRIFFITHS, H. (1998): African Land and Access Corridors. In: *Land-locked States of Africa and Asia*. Frank Cass, London, 1998, s. 69-81, ISBN 0714-64371-8
10. GRIFFITHS, H. (1998): The Experience of Land-lockedness in Africa. In: *Land-locked States of Africa and Asia*. Frank Cass, London, 1998, s. 12-24, ISBN 0714-64371-8
11. GRIGGS, R. – BRADLEY, R. – SCHOEFIELD, C. (2000): *Boundaries, Borders and Peace-Building in Southern Africa: The Spatical Implications of the „African Renaissance“*. International Boundaries Unit, Vol. 3, No. 2, Durham University: London, 1998, s. 28.

12. GWILLIAM, K. (2011): *Africa's Transport Infrastructure. Mainstreaming, Maintenance and Management*. The World Bank, Washington D. C. 2011, s. 536, ISBN 978-0-8213-8456-5
13. CHOWDHURY, A. K. – ERDENEBILEG, S. (2006): *Geography against Development: A Case for Landlocked Developing Countries*. UN-OHRLS, New York, 2006 s. 187, ISBN 92-1-104540-1
14. MENEFE, S. P. (1992/1993): "The OAR of Odysseus": Landlocked and „geographically disadvantaged“ states in historical perspective. In: *California Western International Law Journal*, Vol. 23, No. 1, s. 1-66.
15. MULUNEH, W. (1998): Land-lockedness and Dependency on Coastal Countries: The Case of Ethiopia. In: *Land-locked States of Africa and Asia*. Frank Cass, London, 1998, s. 56-68, ISBN 0714-64371-8
16. PĚCHOTA, V. (1973): The Right of Access to the Sea. In: *Land-Locked Countries of Africa*. Nordiska Africainstitutet, Uppsala, 1973, s. 37-43, ISBN 0714-64371-8
17. RUBIN, A. P. (1973): Land-locked African Countries and Rights of Access to the Sea. In: *Land-Locked Countries of Africa*. Nordiska Africainstitutet, Uppsala, 1973, s. 44-62, ISBN 91-7106-065-0
18. THE WORLD BANK (2017a): World Development Indicators: Transport services. [Citováno 15. 3. 2017.] Available online: <http://wdi.worldbank.org/table/5.10#>
19. THE WORLD BANK (2017b): Global Rankings 2016. [Citováno 15. 3. 2017.] Available online: <http://lpi.worldbank.org/international/global?sort=desc&order=LPI%20Score#datatable>
20. THOMPSON-BARROW, Ch. (2006): A Corridor for Land-Locked States. In: *Commonwealth Law Bulletin*, Vol. 32, No. 1, s. 67-71.
21. UN (2017a): Identifying least developed countries (LDCs). [Citováno 15. 3. 2017.] Available online: http://www.un.org/en/development/desa/policy/cdp/ldc/ldc_criteria_id.shtml
22. UN (2017b): *Exclusive Economic Zone*. [Citováno 15. 3. 2017.] Available online: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/part5.htm
23. UNITAR (1971): *General Assembly – Twenty-sixth Session*. [Citováno 15. 3. 2017.] Available online: <http://www.unitar.org/resource/sites/unitar.org.resource/files/document-pdf/GA-2767-XXVI.pdf>

24. UN-OHRLLS (2013): *The Development Economics of Landlockedness: Understanding the development costs of being landlocked*. UN-OHRLLS, New York, 2013, s., ISBN
25. UN-OHRLLS (2017a): *Statistical tables*. [Citováno 15. 3. 2017.] Available online: <http://unohrlls.org/custom-content/uploads/2013/09/2015-USG-Report-Annex.pdf>
26. UN-OHRLLS (2016a): *Almaty Programme of Action: Addressing the Special Needs of Landlocked Developing Countries within a New Global Framework for Transit Transport Cooperation for Landlocked and Transit Developing Countries*. [Citováno 15. 3. 2017.] Available online: http://unohrlls.org/UserFiles/File/LLDC%20Documents/almaty_programme.pdf
27. UPRETY, K. (2006): *The Transit Regime for Landlocked States*. The World Bank, Washington D. C. 2006, s., ISBN
28. VASCIANNIE, S. C. (1990): *Land-Locked and Geographically Disadvantaged States in the International Law of the Sea*. Clarendon Press, Oxford, 1990, s., ISBN 0-8213-6299-2
29. VASCIANNIE, S. C. (2005): *Land-locked and Geographically Disadvantaged States*. In: *Commonwealth Law Bulletin*, Vol. 31, No. 1, s. 57-68.
30. VINOKUROV, E. (2007): *A Theory of Enclaves*. MPRA Paper No. 20936. [Citováno 15. 3. 2017.] Available online: <http://mpa.ub.uni-muenchen.de/20936/>