

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI
Přírodovědecká fakulta
Katedra rozvojových a environmentálních studií

Bc. Kateřina HLAVIČKOVÁ

**PROBLEMATIKA AFRICKÝCH VNITROZEMSKÝCH
ROZVOJOVÝCH STÁTŮ A JEJICH PŘÍSTUPU NA
MEZINÁRODNÍ TRHY**

Diplomová práce

Vedoucí práce: doc. Ing. Mgr. Jaromír HARMÁČEK, Ph.D.

Olomouc 2023

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci vypracovala samostatně a veškeré použité zdroje jsem uvedla v příloženém seznamu literatury.

V Olomouci dne 11. 4. 2023

.....

podpis studenta

Zde bych ráda z celého srdce moc poděkovala vedoucímu práce, panu doc. Ing. Mgr. Jaromíru Harmáčkovi, Ph.D. za cenné rady, skvělé postřehy a veškerý čas, který práci věnoval. Dále bych ráda poděkovala své rodině a přátelům za podporu v průběhu psaní práce.

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLMOUCI

Přirodovědecká fakulta

Akademický rok: 2020/2021

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: Bc. Kateřina HLAVIČKOVÁ
Osobní číslo: R200084
Studijní program: N0588A330002 Mezinárodní rozvojová a environmentální studia
Téma práce: Problematika afrických vnitrozemských rozvojových států a jejich přístupu na mezinárodní trhy
Zadávající katedra: Katedra rozvojových a environmentálních studií

Zásady pro vypracování

Skupina vnitrozemských rozvojových států je specifickou skupinou, do které se řadí 32 zemí. Nejvýznamnější překážkou pro rozvoj vnitrozemských rozvojových zemí představuje geografická vzdálenost od mořského pobřeží, tyto země jsou tedy závislé na transportních strukturách sousedních států. Nejvíce zemí spadajících do této kategorie nalezneme právě v Africe. Cílem této práce bude obecně popsat problematiku afrických vnitrozemských rozvojových států a následně provést analýzu a komparaci přepravních nákladů, propojenosti infrastruktury a zároveň uvést případné výhody či nevýhody regionálních uskupení.

Rozsah pracovní zprávy:
Rozsah grafických prací:
Forma zpracování diplomové práce: tištěná

Seznam doporučené literatury:

- ARVIS, Jean-François, Gael RABALLAND, a Jean-François MARTEAU, 2007. *The cost of being landlocked: Logistics Costs and Supply Chain Reliability*. Washington DC.: World Bank.
- COLLIER, Paul, 2009. *Miliarda nejhudších: proč se některým zemím nedaří a co s tím*. Praha: Vyšehrad. Moderní dějiny (Vyšehrad). ISBN 978-80-7429-010-7.
- COORAY, Arusha a Ramesh C. PAUDEL, 2018. Export performance of developing countries: Does landlockedness matter? *Review of Development Economics* [online]. 1-27 [cit. 2021-01-26].
- DUBA, Nomsa, LOUŽEK, Marek, ed., 2009. *Rozvojové země: potřebují pomoc, nebo volné trhy? : sborník textů*. Praha: CEP – Centrum pro ekonomiku a politiku. Ekonomika, právo, politika. ISBN 978-80-86547-74-9.
- ERDENEBILEG, Sandagdorj a Anwarul CHOWDHURY, 2006. *Geography Against Development: A Case for Landlocked Developing Countries*. United Nations.
- FAYE, Michael L., Jeffrey D. SACHS a John W. MCARTHUR, 2007. The Challenges Facing Landlocked Developing Countries. *Journal of Human Development* [online]. [cit. 2021-01-26]. Dostupné z: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/14649880310001660201>
- IDAN, Avinoam a Brenda SHAFFER, 2011. The Foreign Policies of Post-Soviet Landlocked States. *Post-Soviet Affairs* [online]. [cit. 2021-01-26]. Dostupné z: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.2747/1060-586X.27.3.241?src=recsys>
- JENÍČEK, Vladimír a Jaroslav FOLTÝN, 2010. *Globální problémy světa: v ekonomických souvislostech*. V Praze: C.H. Beck. Beckovy ekonomické učebnice. ISBN 978-80-7400-326-4.
- SNOW, Thomas, Michael FAYE, John MCARTHUR a Jeffrey D. SACHS, 2003. *Country case studies on the challenges facing landlocked developing countries* [online]. Human Development Report Office [cit. 2021-01-26]. Dostupné z: <https://core.ac.uk/download/pdf/6248662.pdf>

Vedoucí diplomové práce: doc. Ing. Mgr. Jaromír Harmáček, Ph.D.
Katedra rozvojových a environmentálních studií

Datum zadání diplomové práce: 8. června 2021
Termin odevzdání diplomové práce: 10. prosince 2022

L.S.

doc. RNDr. Martin Kubala, Ph.D.
děkan

doc. RNDr. Pavel Nováček, CSc.
vedoucí katedry

V Olomouci dne 14. prosince 2021

Abstrakt

Hospodářská nerovnost je předmětem diskusí již od 18. století. Jelikož se ekonomické rozdíly mezi státy postupem času umocňovaly, disparity daly vzniknout rozdělení na rozvinuté, rozvojové a od roku 1971 také nejméně rozvinuté státy. Důvodů rozdílného ekonomického rozvoje v různých částech světa je více. Tato práce se věnuje geograficky znevýhodněným státům (*geographically disadvantaged states*), které nemají přímý přístup k moři. Problematika vnitrozemských rozvojových států je poměrně novým a relativně opomíjeným tématem. Nejvíce zemí spadající do této skupiny nalezneme na africkém kontinentu. Jelikož v globalizovaném světě hraje zásadní roli mezinárodní obchod, země s efektivním a přímým přístupem k mořskému pobřeží mají nad těmi vnitrozemskými značnou ekonomickou i strategickou výhodu. Země bez přístupu k moři musí po trase k nejbližšímu mořskému přístavu překonávat mnoho překážek v podobě překračování hranic tranzitních států, zvýšených transakčních nákladů či zpoždění z důvodu složitých administrativních postupů. V africkém kontextu celou situaci navíc ztěžuje nekvalitní infrastruktura a nedostatečná konektivita dopravních koridorů. Součástí práce je i analýza efektu vnitrozemskosti na ekonomický rozvoj v podobě regresní analýzy. Hlavním cílem je vymezit hlavní překážky a výzvy plynoucí z vnitrozemské polohy v afrických státech a nabídnout možná řešení, která umožní vnitrozemským rozvojovým zemím lepší přístup na světové trhy. Zvláštní pozornost je zaměřena na regionální uskupení Východoafrického společenství.

Klíčová slova: vnitrozemský rozvojový stát, Afrika, dopravní konektivita, globalizace, regresní analýza, geografická hypotéza

Abstract

Economic inequality has been a topic of debate since the 18th century. As the economic disparities between states have intensified over time, it was established groups of countries as developed, developing and, since 1971, least developed countries (LDCs). There are multiple reasons for different economic development in various parts of the world. This work is dedicated to geographically disadvantaged states that do not have direct access to the seacoast. The issue of landlocked developing states is a quite new and relatively omitted topic. The most countries in this group are found on the African continent. As international trade plays a vital role in a globalised world, countries with effective and direct access to the seafront have considerable economic and strategic advantages over those which are landlocked. Countries without access to the sea must overcome many obstacles along the route to the nearest seaport, in the form of transit state border crossings, increased transaction costs or delays due to administrative procedures. Moreover, in the African context, the whole situation is more difficult due to poor quality infrastructure and the lack of connectivity of transport corridors. Part of the work includes analysis of the effect of landlockness on economic development in the form of regression analysis. The main objective is to identify the main obstacles and challenges arising from the landlocked location of African nations and to offer possible solutions to enable landlocked developing countries to have better access to international markets. Particular attention is focused on East African Community.

Key words: landlocked developing state, Africa, transport connectivity, globalisation, regression analysis, geographical hypothesis

Obsah

Abstrakt.....	6
Seznam použitých zkratk.....	9
Seznam obrázků	11
Seznam tabulek	11
Úvod.....	12
Cíle a metody	15
1. Přehled literatury	18
2. Vnitrozemskost a její vztah k rozvoji.....	24
2.1. Operacionalizace hlavních pojmů	24
2.2. Charakteristika vnitrozemských rozvojových států	25
2.3. Ekonomická výkonnost vnitrozemských rozvojových států	29
2.4. Hlavní výzvy pro vnitrozemské rozvojové státy	34
3. Africké státy bez přístupu k moři.....	39
3.1. Geografická charakteristika a společné znaky afrických vnitrozemských států	39
3.2. Vnitrozemskost jako problém pro africký rozvoj	41
3.3. Hlavní způsoby přepravy a transportní koridory.....	44
3.4. Regionální integrační uskupení.....	50
4. Region východní Afriky, případová studie Východoafrického společenství.....	53
4.1. Východoafrické společenství	53
4.2. Dopravní konektivita.....	54
4.3. Index logistické výkonnosti se zaměřením na Rwandu	60
4.4. Čínské investice ve východoafrickém regionu.....	64
5. Analýza vztahu vnitrozemskosti a ekonomického rozvoje	69
2.1. Korelační analýza.....	71
5.1. Regresní analýza	75
6. Závěrečná diskuse výsledků a možná východiska pro africké vnitrozemské státy.....	81
6.1. Regionální integrace.....	83
6.2. Diverzifikovaný export	84
6.3. Kvalitní instituce	86
6.4. Role soukromého sektoru.....	87
7. Závěr	88
8. Zdroje.....	93

Seznam použitých zkratek

AfCFTA – Africká kontinentální zóna volného obchodu (*African Continental Free Trade Area*)

AfDB – Africká rozvojová banka (*African Development Bank*)

AMU – Svaz arabského Maghrebu (*Arab Maghreb Union*)

BRI – Nová Hedvábná stezka (*Belt and Road Initiative*)

CEN-SAD – Společenství sahelských a saharských států (*Community of Sahel-Saharan States*)

COMESA – Společný trh pro východní a jižní Afriku (*Common Market for Eastern and Southern Africa*)

EAC – Východoafrické společenství (*East African Community*)

ECCAS – Hospodářské společenství středoafriických států (*Economic Community of Central African States*)

ECOWAS – Hospodářské společenství západoafriických států (*Economic Community of Central African States*)

GIS – Geografický informační systém (*Geographic Information System*)

HDI – Index lidského rozvoje (*Human Development Index*)

HDP – Hrubý domácí produkt

KPA – Kenya Ports Authority

LDCs – Nejméně rozvinuté země (*Least Developed Countries*)

LLDCs – Vnitrozemské rozvojové státy (*Landlocked developing countries*)

LPI – Index logistické výkonnosti (*Logistics Performance Index*)

MDI – Index námořní závislosti (*Maritime Dependency Index*)

OAU – Organizace africké jednoty (*Organisation of African Unity*)

OECD – Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj (*Organization for Economic Co-operation and Development*)

OSBP – *One-Stop-Boarder-Posts*

OSN – Organizace spojených národů (*United Nations*)

PIDA – Africký program pro infrastrukturní rozvoj (*Programme for Infrastructure Development in Africa*)

REC – Regionální ekonomická společenství (*Regional Economic Communities*)

SADC – Jihoafrické rozvojové společenství (*Southern African Development Community*)

SSATP – *The Africa Transport Policy Program*

TFA – Dohoda o usnadnění obchodu (*Trade Facilitation Agreement*)

TPA – *Tanzania Ports Authority*

UNCTAD – Konference OSN o obchodu a rozvoji (*United Nations Conference on Trade and Development*)

UNECA – Hospodářská komise pro Afriku (*United Nations Economic Commission for Africa*)

UN-OHRLLS – Úřad vysokého představitele OSN pro nejméně rozvinuté země, vnitrozemské rozvojové země a malé ostrovní rozvojové státy (*United Nations Office of the High Representative for the Least Developed Countries, Landlocked Developing Countries and Small Island Developing States*)

WB – Světová banka (*World bank*)

WTO – Světová obchodní organizace (*World Trade Organization*)

Seznam obrázků

Obr. 1 Přehled hlavních výzev pro vnitrozemské země.....	28
Obr. 2 Mapa vnitrozemských států	29
Obr. 3 Vývoj HDP/osoba ve specifických skupinách států v letech 2000–2020	30
Obr. 4 Struktura exportu ve vybraných letech	32
Obr. 5 Index koncentrace exportu	33
Obr. 6 Podíl na světovém exportu zboží specifických skupin států v letech 2000–2019	34
Obr. 7 Africké exporty a importy (2001–2020)	41
Obr. 8 Přeshraniční obchod pro vybrané regiony: trvání exportu (2019)	48
Obr. 9 Přeshraniční obchod pro vybrané regiony: cena exportu (2019)	48
Obr. 11 Mapa severního a centrálního koridoru ve východní Africe.....	57
Obr. 12 Porovnání jednotlivých komponent LPI mezi zeměmi EAC (2018)	61
Obr. 10 Vztah mezi HDP/osoba (2020) a zeměpisnou šířkou u afrických států.....	74
Obr. 13 Hlavní exportní komodity afrických zemí	85

Seznam tabulek

Tab. 1 Seznam LLDCs a tranzitních států	26
Tab. 2 Míra růstu vybraných makroekonomických ukazatelů v LLDCs	30
Tab. 3 Podíl celkových světových přímých zahraničních investic ve vybraných letech	31
Tab. 4 Vybrané ukazatele porovnávající skupiny států v Africe	41
Tab. 5 Informace o tranzitu mezi hlavními přístavy a sousedními zeměmi.....	55
Tab. 6 Ukazatele popisující cenu a trvání logistických služeb ve státech EAC (2019)	60
Tab. 7 Výsledky v jednotlivých komponentech LPI indexu pro stát Rwanda (2007, 2018)	64
Tab. 8 Projekty podpořené čínskými investicemi ve východní Africe	66
Tab. 9 Seznam proměnných.....	70
Tab. 10 Popisná statistika.....	71
Tab. 11 Korelační koeficienty vybraných proměnných pro africké státy	72
Tab. 12 Korelační koeficienty vybraných proměnných pro státy celého světa.....	72
Tab. 13 Výstup regresní analýzy.....	76

Úvod

Proč se některým státům daří více a některým zase méně? A kterým faktorům můžeme přiřadit největší vliv? To jsou otázky, které si ekonomové a zájemci o rozvojovou problematiku kladou už řadu let. I přestože má nerovnost mezi jednotlivými státy již dlouhodobý klesající charakter, ekonomické rozdíly mezi nejchudšími a nebohatšími státy jsou stále obrovské. Nutnost vysvětlení nerovnoměrného rozdělení světového bohatství se stále řadí mezi priority globální snahy o snížení nerovností a vymýcení chudoby. Možných vysvětlení je více. Mezi ty nejznámější teorie patří hypotéza kvalitních institucí, se kterou úzce souvisí koncept dobrého vládnutí, a která je široce podporována řadou autorů. Předpokladem této hypotézy je, že kvalitní instituce mohou přímo pozitivně ovlivnit jiné oblasti ekonomiky, jako jsou například přímé zahraniční investice, produktivita výroby či otevřenost obchodu. Tato teorie však popisuje pouze endogenní, tedy vnitřní faktory rozvoje. Další kategorií jsou exogenní (vnější) faktory, v tomto případě ty geografické (tj. jsou dány zvenku a jednostranně ovlivňují ekonomický růst, přičemž samy jsou růstem ovlivněny jen velmi málo nebo spíše vůbec). Právě těmito exogenními faktory rozvoje se zabývala má bakalářská práce. Konkrétně tedy geografickou polohu, klimatickými podmínkami, přístupem k vodním zdrojům, nerostným surovinám či vzdáleností od mořského pobřeží. Všechny tyto faktory mohou mít nějakým způsobem negativní vliv na ekonomickou vyspělost země. Ať už kvůli tropickým nemocem, kterými jsou sužovány země v tropickém pásmu, nedostatku nebo naopak velkému množství nerostných surovin, který může způsobit holandskou nemoc, konfliktu v případě nejasného vymezení hranic vodních zdrojů, či problematickému přístupu k moři v případě vnitrozemské polohy země. Jako téma diplomové práce jsem se rozhodla podrobně zanalyzovat problematiku vnitrozemských rozvojových států a svým způsobem tak rozšířit mou bakalářskou práci. Jedním z hlavních motivů výběru tohoto tématu byla zároveň značná mezera ve výzkumu v této oblasti, minimálně v prostředí českých rozvojových studií.

Vnitrozemské země se staly předmětem zájmu teprve relativně nedávno, a to hlavně z toho důvodu, že počet vnitrozemských států se razantně zvýšil až v druhé polovině 20. století. Tento nárůst lze primárně přičíst rozpadu větších geografických celků na menší, kdy hlavní roli hrála dekolonizace Afriky během 50. a 60 let, a rozpad Sovětského svazu a bývalé Jugoslávie na počátku let devadesátých. Hlavně kvůli těmto

událostem se počet vnitrozemských států navýšil. Dnes je na světě 44 vnitrozemských států, z čehož 32 se řadí do skupiny vnitrozemských rozvojových států.

Ze všech kontinentů se nejvyšší počet zemí, které nemají přístup k mořskému pobřeží nachází v Africe. Právě proto byly africké rozvojové vnitrozemské země zvoleny k podrobnější analýze. Afrika, jako nejméně rozvinutý region, poutá už dlouhou dobu nejvíce pozornosti, protože v mnoha socio-ekonomických statistikách vykazuje zdaleka nejhorší výsledky, v porovnání s jinými rozvojovými regiony. Afrika je rovněž region, který byl historicky z velké části ovlivněn a utvářen jeho polohou a izolovaností.

Hlavním předpokladem je, vnitrozemská poloha, která sužuje 16 afrických států, míru nedostatečného ekonomického rozvoje ještě umocňuje, protože vytváří sérii překážek, se kterými se státy musí potýkat. Hypotéza, že vnitrozemskost snižuje ekonomickou výkonost zemí bude ověřena pomocí regresní analýzy, kdy bude sledován vztah mezi HDP na osobu a vybranými proměnnými jako je právě již zmíněná vnitrozemskost, kvalita institucí, otevřenost ekonomiky měřená mírou exportu a importu, zásoby nerostných surovin a demografickými ukazateli, jako je očekávaná délka života, a to jak v africkém, tak i celosvětovém kontextu.

Míra znevýhodnění závisí na poloze daného státu, na sousedních státech a na úrovni obchodní a infrastrukturní propojenosti v daném regionu. Mezi hlavní překážky patří vysoké transakční náklady, jelikož na cestě k nejbližšímu přístavu musí země převážet svoje exportní komodity přes minimálně jednu zemi, transport se poté stává nákladnějším a časově náročnějším. Ceny za dopravu jsou v Africe ve srovnání s jinými regiony vysoké, ve většině afrických vnitrozemských zemí se ceny transakční náklady pohybují od 15 do 20 procent dovozních nákladů, což je třikrát až čtyřikrát více než ve většině rozvinutých zemí. V africkém kontextu celou situaci ještě zhoršuje špatná vybavenost dopravní infrastruktury. Pokusím se tedy komplexně vystihnout a obsáhnout hlavní nevýhody plynoucí z vnitrozemské polohy a rozdělením afrických států do dvou skupin: vnitrozemské a přímořské země, dokázat, že vnitrozemské země vykazují v socio-ekonomických statistikách horší výsledky.

Z literatury vyplývá několik možných řešení, které nevýhody vnitrozemské polohy zmírňují. Jedním z hlavních jsou regionální uskupení. Regionálních hospodářských společenství, které jsou uznány Africkou unií, je v Africe osm. Mnohé z nich se však překrývají jak v otázce členů, tak v otázce agendy a hlavních vizí. Jako

vhodná případová studie k širšímu rozpracování se nabízí region východní Afriky, konkrétně Východoafrické společenství (EAC), které má 7 členských zemí, z toho jsou čtyři vnitrozemské: Uganda, Rwanda, Jižní Súdán a Burundi. Jak je zmíněno v hlavních vizích EAC, hlavním potenciálem tohoto regionálního společenství je transformace a propojení všech členských ekonomik a vytvoření tak jedné obrovské přímořské regionální ekonomiky, která minimalizuje nevýhody plynoucí z vnitrozemské polohy. Konkrétněji je věnována pozornost dopravní konektivitě v regionu s důrazem na silniční propojenost s dvěma hlavními přístavy, jimiž jsou Dar es Salaam v Tanzanii a přístav Mombasa v Keni. Dále je podrobněji zanalyzována logistická výkonnost jednotlivých zemí společenství, pomocí umístění a jednotlivých komponent Indexu logistické výkonnosti (LPI). Předpokladem je, že efektivní a vyspělá logistika, spolu s úspěšnými reformami s cílem liberalizace obchodu jsou nezbytnou podmínkou úspěšné integrace vnitrozemských zemí do mezinárodních trhů.

Hlavní kapitolou práce bude empirické měření, v rámci něhož se budu snažit statisticky prokázat, že je vnitrozemskost výrazným negativním determinantem ekonomického rozvoje, a to jak ve světovém, tak hlavně v africkém měřítku. Pomocí regresní analýzy bude určen směr a síla vztahu mezi jednotlivými proměnnými.

V úplném závěru práce bych chtěla nastínit možná východiska, která mohou potencionálně nevýhody plynoucí z vnitrozemské polohy snížit. Konkrétně regionální integrace, kvalitní instituce, diverzifikaci exportu a v neposlední řadě roli soukromého sektoru.

Cíle a metody

Cílem mé práce je analýza vztahu mezi ekonomickým rozvojem zemí a tím, jestli má země přímý přístup k moři či nikoliv. Celkově budou v práci podrobně analyzovány jednotlivé překážky, kterým musí vnitrozemské země čelit. Hlavní pozornost bude věnována africkým vnitrozemským rozvojovým státům, z důvodu největšího množství vnitrozemských států na africkém kontinentu. Práce se bude snažit odpovědět na následující otázky:

- 1) *Jaké hlavní překážky vnitrozemskost pro rozvojové země vytváří?*
- 2) *Je vnitrozemskost výrazným negativním determinantem ekonomického růstu, a to jak ve světovém, tak především v africkém kontextu?*
- 3) *Může regionální uskupení snížit dopady vnitrozemské polohy?*

Jelikož jsou předmětem výzkumu primárně vnitrozemské rozvojové státy, vnitrozemské státy, které se řadí do kategorie s vysokým příjmem (*high-income countries*) budou součástí práce pouze v praktické části, v ostatních částech nikoliv.

Metodika práce spočívá hlavně ve snaze nejprve teoreticky obsáhnout pojem vnitrozemské rozvojové státy a vytyčit jejich hlavní společné rysy a překážky. Poté už bude pozornost regionálně zaměřena pouze na africké vnitrozemské státy, hlavně na prokázání jejich horších socio – ekonomických výsledků v porovnání s přímořskými sousedy. Jedním z cílů je také zdůraznit potencionální roli regionálních uskupení, k detailnější analýze bylo vybráno Východoafrické společenství (EAC). Stěžejní částí práce je následně analýza vztahu vnitrozemskosti a ekonomického rozvoje v podobě empirického měření. Pomocí regresní analýzy bude sledován vztah mezi ekonomickým rozvojem vyjádřeným HDP na obyvatele, vnitrozemskostí a dalšími proměnnými jako je kvalita institucí či otevřenost ekonomiky. Detailní metodika je popsána v příslušné kapitole. Na praktickou část volně naváže diskuse výsledků a následné nastínění možných řešení, které mohou nevýhody plynoucí z vnitrozemské polohy zmírnit. Celá práce je navržena tak, aby postupovala od obecných charakteristik problému ke konkrétním příkladům a možným řešením.

V následující části je detailněji popsána struktura práce.

V úplném úvodu práce bude provedena rešerše děl hlavních autorů, kteří se touto problematikou zabývají. Mimo knižních zdrojů, kterých je spíše nedostatek, budou

používány převážně internetové zdroje, a to hlavně publikace a data z multilaterálních organizací jako je Světová banka, OSN, Světová obchodní organizace, Africká rozvojová banka a jiné.

Následující část se věnuje obecnému úvodu do problematiky vnitrozemských rozvojových států, operacionalizuje hlavní pojmy jako je vnitrozemský a tranzitní stát, součástí je také mapa a tabulka všech vnitrozemských rozvojových států a jejich transportních sousedů. Následuje obecná charakteristika skupiny LLDCs doplněná o grafy a tabulky popisující ekonomickou výkonnost skupiny vnitrozemských rozvojových států se zaměřením vyzdvihnoutí rozdílu mezi rozvojovými přímořskými a vnitrozemskými zeměmi. Porovnává se primárně ekonomický rozvoj vyjádřený HDP na osobu, ale také míra přílivu přímých zahraničních investic, struktura exportu, či celkový podíl vnitrozemských rozvojových zemí na světovém exportu.

Další část práce je již regionálně zaměřena na africké vnitrozemské státy. Úvod je věnován geografické charakteristice afrických vnitrozemských států a společným výzvám, které vzdálenost od mořského pobřeží vytváří, a to hlavně neúměrně vysoké transakční náklady na přepravu, časová zdržení, která jsou v Africe nejvyšší ze všech kontinentů, dále také nekvalitní infrastruktura, která je v subsaharské Africe obecně velmi zásadním problémem, nejen v kontextu vnitrozemských států. Následuje více názorná část, kde jsou africké země rozděleny na vnitrozemské a přímořské a následně porovnávány z pohledu jak ekonomického, tak i pomocí Indexu lidského rozvoje dalších ukazatelů demonstrujících úroveň rozvoje. Hlavním cílem této analýzy je předpoklad, že skupina 16 vnitrozemských zemí bude vykazovat horší výsledky ve většině, ne-li ve všech oblastech. Dále následuje stručný přehled hlavních způsobů přepravy, z čehož zdaleka nejpoužívanějším druhem je v Africe přeprava silniční. Železniční přeprava je stále nedostatečně rozvinutá. Poslední část této kapitoly bude sloužit jako přehled regionálních ekonomických uskupení.

Čtvrtá kapitola volně navazuje na přehled regionálních hospodářských uskupení. Jako konkrétní příklad k podrobnější analýze bylo vybráno Východoafrické společenství, mezi jehož členy nalezneme 4 vnitrozemské země. Po obecnějším úvodu následuje přehled dopravní struktury v regionu, konkrétně tedy propojení hlavních ekonomických zón s nejbližšími přístavy, což jsou tanzanský Dar es Salaam a keňský přístav Mombasa. Dále bude provedena analýza Indexu logistické výkonnosti u všech zemí společenství za

účelem zjištění, jestli je umístění zemí podle žebříčku koresponduje s předpokladem horšího umístění vnitrozemských zemí. Jelikož se v posledních letech zvyšuje vliv Číny v africkém regionu, poslední část této kapitoly je věnována čínským infrastrukturním projektům ve východní Africe a jejich následkům pro celý region, ať už pozitivním, tak těm negativním.

Pátá kapitola představuje nejzásadnější část celé práce. Hlavním cílem bude pomocí regresní analýzy dokázat, že vnitrozemská poloha představuje zásadní překážku v ekonomickém rozvoji zemí. Podkladem pro regresní analýzu budou dva datasety, jeden obsahující data států celého světa a druhý obsahující pouze data afrických států. Hlavním výsledkem budou dva regresní modely analyzující vztah mezi HDP na osobu (vysvětlovaná proměnná) a již zmíněnou vnitrozemskostí, kvalitou institucí, otevřeností ekonomiky a dalšími vybranými proměnnými. Mimo sledování vztahu mezi HDP na osobu a vnitrozemskostí bude pozornost věnována i ostatním proměnným za účelem zjištění, který z uvedených proměnných má s ekonomickým rozvojem vyjádřeným HDP na osobu nejsilnější pozitivní či negativní vztah. Mimo hlavní regresi budou provedeny i doprovodné korelace mezi vybranými proměnnými.

Poslední kapitola bude věnována hlubší diskusi výsledků jak teoretické, tak hlavně praktické části. Následně budou zmíněna možná východiska a doporučení pro vnitrozemské rozvojové země. A to konkrétně řešení v podobě členství v regionálním uskupení, diverzifikace exportu, kvalitních institucí a v neposlední řadě také vyzdvihnout roli soukromého sektoru.

1. Přehled literatury

Mezi hlavními autory zabývající se otázkou nerovnoměrného rozdělení světového bohatství a jejich příčin nalezneme hlavně ekonomy, či politické geografy. Samozřejmě existuje větší množství teorií, některé jsou podporovány více, některé méně. Někteří autoři zastávají názor, že „klíčem k úspěchu“ ekonomického rozvoje jsou kvalitní instituce, a to například Daron Acemoglu ve své knize Proč státy selhávají (2012). Jiní se přiklánějí k teorii, že hlavním determinantem úspěšného socio-ekonomického rozvoje je dobré vládnutí (*good governance*), specializace práce či investice do lidských zdrojů. Tzv. kulturním determinismem se zabýval například Lawrence E. Harrison¹. V roce 1985 publikoval přelomovou knihu Zaostalost je stavem mysli – příklad Latinské Ameriky, kde říká, že je to zejména kultura, chápána jako soubor místních hodnot a norem sdílených určitým společenstvím, která ovlivňuje míru prosperity tohoto společenství. Jako další možnou teorii lze uvést teorii „koloniálního dědictví“, která nese myšlenky Jana Klímy popsané v jeho knize Afrika ve vichru svobody (2021). Jako jednu z hlavních přelomových událostí 20. století považuje dekolonizaci Afriky, po které vstoupily desítky nových afrických států do bipolárního světa ne vždy úspěšně. Tyto státy se již od počátku svého vzniku musely potýkat s nedostatkem národní identity, hlavně kvůli uměle vytvořeným hranicím, které nerespektovaly původní etnické složení. Země tak vstoupily na mezinárodní scénu jako „slabší aktéři“ a mnohé z nich si následky koloniální éry nesou dodnes.

Tento přehled teorií popisuje pouze endogenní, tedy vnitřní faktory rozvoje. Další kategorií jsou exogenní (hloubkové) faktory, v tomto případě ty geografické (tj. jsou dány zvenku a jednostranně ovlivňují ekonomický růst, přičemž samy jsou růstem ovlivněny jen velmi málo nebo spíše vůbec). Mezi tyto faktory můžeme zařadit například geografickou polohu, klimatické podmínky, přístup k vodním zdrojům, nerostným surovinám či vzdálenost od mořského pobřeží. Autorů věnujících se různým geografickým aspektům rozvoje je velmi mnoho. Tato oblast byla poměrně velmi dobře popsána a zanalyzována. Na druhou stranu autorů věnujících se přímo vnitrozemským rozvojovým státům není již takové množství, pro mou práci je jich však dostatek.

¹ Harrison formuloval čtyři hlavní faktory, které umožní společnosti dosáhnout hospodářské výkonnosti a prosperity. Jsou to míra sociální důvěry, náročnost etického systému, výkon autority (dnes bychom asi použili termín „dobré vládnutí“) a zaměření na soustavnou práci, inovace, úspory a zisk (Nováček, 2015).

V naprosté většině se jedná o autory zahraniční. Nutno podotknout, že česká kniha, která by se věnovala pouze problematice vnitrozemských rozvojových států, neexistuje.

Průkopníkem v této oblasti se stal Jeffrey Sachs, americký ekonom, který se zaměřuje na hospodářský růst, oddlužení rozvojových zemí či redukci chudoby. Je znám jako poradce vlád po celém světě v ekonomických otázkách. Je ředitelem Earth Institute Kolumbijské Univerzity a speciálním poradcem generálního tajemníka OSN Antónia Guterrese. Jedním z hlavních témat jeho odborných článků je vliv geografických faktorů na rozvoj. Pozornost věnuje hlavně zemím v tropickém pásmu a jejich znevýhodnění plynoucí z dané zeměpisné polohy. Ve svém článku *Tropical Underdevelopment* (2001) pomocí systému GIS mapoval přímé vlivy tropického klimatu na zdraví obyvatel, rozvoj zemědělství, či rychlost demografické tranzice. S tropickým klimatem je úzce spojen výskyt nemocí. Konkrétně malárii se Sachs věnuje v článku *The economic burden of malaria* (2001), kde poukazuje na geografickou spojitost mezi tropickou oblastí, malárií a výskytem chudoby. Výsledky regresních analýz z let 1965–1990 potvrzují, že výskyt malárie má negativní dopad na hospodářský vývoj země. S přihlédnutím k počáteční chudobě, hospodářské politice, tropické poloze a průměrné délce života rostly země s intenzivním výskytem malárie o 1,3 % HDP na osobu pomaleji. Z ekonomických dopadů zmiňuje menší příliv přímých zahraničních investic či vliv na turismus z důvodu velkého rozšíření malárie. Problematiku vnitrozemských rozvojových zemí zmiňuje například ve svém článku *Institutions Don't Rule: Direct Effects of Geography on Per Capita Income* (2003). Pro mou práci bude však nejrelevantnější publikace *Geography and economic development* z roku 1999, kde se budu inspirovat výběrem proměnných pro regresní analýzu.

V rámci studia vnitrozemských států hrají velkou roli tranzitní státy, se kterými vnitrozemské země sousedí. Vztahy mezi danými státy zkoumají např. Faye (2003), kde v článku *The Challenges Facing Landlocked Developing Countries* tvrdí, že nestabilita a výkyvy v ekonomice či v politice tranzitního státu mají dopad na vnitrozemskou zemi. Zmiňuje zejména nutnost vytvoření pevné smluvní základny pro bilaterální vztahy těchto států. V případě napjatých vztahů s pobřežními sousedy může hospodářství vnitrozemského státu značně utrpět. Konkrétně rozvíjejí následující okruhy: závislost na infrastruktuře sousedních států, na přeshraničních politických vztazích, na stabilitě v sousední zemi a v neposlední řadě na administrativní náročnosti exportního procesu. Konfliktům v sousedních státech a jejich dopadům na danou ekonomiku se konkrétněji

věnuje Fabrizio Carmignani ve svém článku *Your war, my problem: How conflict in a neighbour country hurts domestic development* (2018). Vzhledem ke složitosti vztahů a vazeb mezi všemi faktory není možné v zemi konfliktu stanovit přesný kvantitativní údaj o nákladech občanského konfliktu v sousedních zemích, avšak z jeho provedené simulační studie vyplývá, že negativní spillover efekt je významný i při relativně neškodném scénáři konfliktu. Náklady na jednorázový sousedský konflikt se pohybují mezi 506 až 1640 dolary na obyvatele za období 15 let.

Dalším významným autorem je rozvojový ekonom Paul Collier, který ve své knize *Miliarda nejchudších* (2007) popisuje 4 pasti chudoby: Past konfliktu, Past přírodních zdrojů, Bez přístupu k moři a se špatnými sousedy a Špatná vláda v malé zemi. V kapitole o zemích bez přístupu k moři Collier zdůrazňuje, že pokud je země obklopena souší, má špatné dopravní spojení s pobřežím a zároveň nad tímto spojením nemá kontrolu, je pro ni nesmírně obtížné zapojit se do světového obchodu s výrobky náročnými na přepravu. Dalším důležitým bodem jeho knihy je, že sousední země jsou důležité i v jiném ohledu, a to takovém, že mohou přímo sloužit pro danou zemi jako trh samotný. Ne všechny sousední země jsou jako trhy příhodné. Faktorům, které stojí za pomalým ekonomickým rozvojem Afriky, se podrobněji věnuje v článku *Why Has Africa Grown Slowly?* (1999). Faktory zde rozděluje do tří skupin, a to: domácí (*domestic*), externí (*external*) a endogenní (*endogenous*). Mezi exogenní činitele řadí populaci žijící do 100 km od mořského pobřeží a příliš vysokou cenovou volatilitu u exportních komodit. Většina Afričanů žije mnohem dále od pobřeží nebo splavných řek než v jiných rozvojových regionech, a tak čelí přirozeně vyšším dopravním nákladům na vývoz. Do 100 km od mořského pobřeží podle tehdejších dat žilo pouze 21 % populace. V jiných regionech LLDCs to bylo průměrně přes 50 %. Dalším aspektem je, že se africký export soustředí na úzké spektrum komodit s volatilními cenami, které mají od 60. let 20. století klesající charakter. Zhoršení směnných relací u těchto komodit nepochybně přispělo ke zpomalení růstu celého kontinentu. Ostatní exportní aktivity byly znevýhodněny buď přímo prostřednictvím nadhodnocených směnných kurzů nebo nepřímo prostřednictvím vysokých transakčních nákladů na přepravu.

Paul Collier mimo jiné vypracoval se Stevenem O'Connellem rozsáhlý výzkum *Opportunities and Choices* (2008), regionálně zaměřený na Afriku, kde analyzují hlavní determinanty rozvoje v letech 1960–2000, zmíněnými faktory jsou například poloha,

vnitrozemskost, klimatické podmínky nebo to, jestli je země bohatá na přírodní zdroje či nikoliv.

Dalším autorem, který se zabývá hlavně prostorovou nerovností, rozvojem a ekonomickou geografii, je britský ekonom Anthony Venables. Ve své knize *Globalization in History – A Geographical Perspective* (2003) zmiňuje v otázce nerovnoměrného rozložení výrobních center hlavní úlohu právě geografie². Mimo jiné se věnuje také ekonomické výkonnosti zemí v otázce exportu, kde zmiňuje jako jeden z hlavních faktorů právě vzdálenost populace od nejbližšího přístavu či splavných řek. Další knihou zabývající se prostorovou nerovností je *Spatial inequality and development* (2005), kde se mimo jiné zabývá spojitostí mezi příjmy a danou zeměpisnou šířkou. Ve své analýze *Explaining Cross-Country Export Performance: International Linkages and Internal Geography* z roku 2002 vysvětluje, že jak už příhodné vývozní příležitosti, tak naopak překážky spojené například s polohou daného státu jsou geograficky koncentrované, což se projeví v regionálních rozdílech. Podmínky pro rozvoj exportu rozděluje na dvě části. Jedna vychází z umístění dané země vzhledem k centru poptávek, tedy k mezinárodnímu trhu. Druhým determinantem je situace uvnitř dané země, jakou má země tzv. kapacitu nabídky.

Dalším příhodným dílem je článek pro The World Bank Economic Review z roku 2001 s názvem *Infrastructure, Geographical Disadvantage, Transport Costs, and Trade*. Tento článek se zabývá dopravními náklady na přepravu a kvalitou infrastruktury ve vnitrozemských a tranzitních zemích. První část se věnuje všem vnitrozemským zemím a jejich tranzitním sousedům, další část je zaměřena pouze na subsaharskou Afriku. Z jejich analýz vyplývá, že mnohé z afrických ekonomik mají extrémně vysoké náklady na dopravu, reprezentativní vnitrozemská ekonomika měla ve zkoumaném roce náklady na dopravu o 50 procent vyšší a objem obchodu o 60 procent nižší než reprezentativní pobřežní ekonomika. Tyto výsledky lze vysvětlit velmi špatnou infrastrukturní propojeností a postihem dálkového (typicky mezikontinentálního) obchodu v Africe.

Autorem zaměřujícím se na oblast jižní Asie je nepálský ekonom Ramesh Chandra Paudel. Mezi oblast jeho zájmu patří hlavně exportní výkonnost vnitrozemských

² Slovo „geografie“ budeme v tomto textu používat v souladu s běžnou praxí v prostředí rozvojových studií nejen ve významu vědní disciplína, ale i ve významu geografická poloha či geografické podmínky. Anthony Venables ve své knize rozděluje geografii na „first-nature geography“ – což jsou přírodní podmínky (hory, oceány, řeky či přírodní bohatství země) a na „second-nature geography“ – kterou lze vysvětlit jako prostorovou interakci mezi různými subjekty.

států, otevřenost obchodu a liberalizace politik. Vztahem mezi obchodem a rozvojem se zabývá v článku *Trade-Growth Nexus in Landlocked Developing Countries: A Quantile Regression Framework (2019)*, kde přichází se s několika následujícími závěry: otevřenost obchodních politik má ve vnitrozemských státech velmi pozitivní efekt na rozvoj, nicméně v případě států, které se řadí do kategorie s nízkými příjmy, sehrávají v otázce ekonomického rozvoje největší roli jejich sousední země, hlavně tedy jejich samotný hospodářský růst. Z výsledků regresní analýzy vyplývá, že vnitrozemské státy mohou překonat bariéru vysokých transakčních nákladů nastavením vhodných obchodních politik.

Rozsáhlejší regresní analýza byla taktéž publikována v článku *Economic Growth in Developing Countries: Is Landlockedness Destiny?* z roku 2014. Zde do regrese přidává mimo proměnné otevřenost obchodu, vnitrozemskost či tvorbu kapitálu, také doplňující proměnné, které řadí mezi hlavní determinanty ekonomického růstu, a to vzdělání, zásobení přírodními zdroji či kvalitu vládnutí. Mezi hlavní výstupy patří, že řádná správa věcí veřejných (tzv. good governance) a otevřenost obchodu pomáhají LLDCs rychleji růst navzdory negativním dopadům vnitrozemskosti. Ekonomický rozvoj sousedních zemí je považován za jeden z hlavních determinantů ekonomického růstu v LLDC.

Ekonomické dopady vnitrozemské polohy zkoumal také F. Carmignani. V jeho článku *The Curse of Being Landlocked: Institutions Rather than Trade (2015)* jasně dokazuje, že vnitrozemská izolace má negativní a významný vliv na úroveň HDP na obyvatele. Transmisním mechanismem tohoto efektu není zapojení do mezinárodního obchodu (měřeno poměrem obchodu k HDP), ale spíše kvalita institucí (uzavřenost snižuje kvalitu institucí v zemi a horší instituce tudíž snižují úroveň HDP). Zároveň hovoří o tzv. „kulturní“ izolaci, která brání šíření technologických a institucionálních inovací a v konečném důsledku brzdí dlouhodobý hospodářský rozvoj.

Mimo jednotlivé autory jsou velkým zdrojem informací také mezinárodní organizace OSN či Světová banka. V roce 2011 zřídilo OSN Úřad vysokého představitele OSN pro nejméně rozvinuté země, vnitrozemské rozvojové země a malé ostrovní rozvojové státy (dále jen UN-OHRLLS). Do těchto tří skupin států momentálně spadá 91 členských států OSN. UN-OHRLLS (2013) uvádí, že vnitrozemské země jsou znevýhodněny v přístupu na mezinárodní trhy, a to hlavně kvůli odlehlosti od trhů, mimořádným hraničním

přechodům, daleko vyšším nákladům na dopravu, nedostatečné fyzické infrastruktury, či logistickým a institucionálním překážkám. Hlavním dokumentem pro skupinu vnitrozemských rozvojových států je tzv. Vienna programme of Action, který je v platnosti od 2014–2024 a který má za cíl kooperaci rozvojových vnitrozemských států, tranzitních států, rozvojových donorů a mezinárodních organizací v otázce efektivnějšího exportu. Nejaktuálnější publikací je *Effective Transit Transport Development and Management: Report on Best Practises* (2020), či rozsáhlá publikace *Achieving the SDGs in Landlocked Developing Countries through Connectivity and Trade Facilitation* (2018). Dále bych zmínila také knihu *Connecting landlocked developing countries to markets: Trade corridors in 21st century*, která byla vydána v roce 2011 pod záštitou Světové banky.

2. Vnitrozemskost a její vztah k rozvoji

2.1. Operacionalizace hlavních pojmů

Pro tuto práci je zásadní pojem vnitrozemský stát (*landlocked state*), neboli stát bez 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 Demokratická republika Kongo (dále jen DR Kongo), jejichž pobřeží čítá jen několik kilometrů, za vnitrozemské nepovažujeme. (Glassner, 1970) Tyto země se označují jako země s omezeným přístupem k moři (*semi-landlocked state*), jedná se o státy, které mají pouze malý pás pobřeží, jenž není pro zahraniční obchod nijak významný. Zvláštní kategorii tvoří tzv. dvojité uzavřené státy (*double-landlocked state*), které jsou obklopeny jinými vnitrozemskými státy. Jedinými dvěma zástupci této kategorie jsou Lichtenštejnsko a Uzbekistán. (Upreti, 2006) V rámci studia vnitrozemských států hrají velkou roli i státy tranzitní (*transit state*). Za tranzitní stát považujeme takový, který se nachází mezi vnitrozemským státem a mořem, může být jak vnitrozemský, tak přímořský a skrze jeho území proudí tranzitní doprava. Za tranzitní dopravu můžeme považovat převoz osob, zboží či nákladu skrze území tranzitního státu a překračující přitom státní hranice (Piknerová, 2017).

Právní základ tranzitního obchodu vnitrozemských států tvoří Úmluva o tranzitním obchodu vnitrozemských zemí, kterou zřídilo Valné shromáždění OSN v roce 1965. Úmluva popisuje mezinárodní pravidla umožňující vnitrozemským zemím přepravovat zboží do a z námořních přístavů. Úmluva ukládá povinnosti jak vnitrozemským státům, tak pobřežním státům, které smlouvu ratifikují. Pobřežní státy, které úmluvu ratifikují (známé jako tranzitní státy), se dohodly na uzavření dohod s vnitrozemskými státy, které jsou smluvními stranami smlouvy a které si přejí přepravovat zboží přes území tranzitního státu do, nebo z pobřežního přístavu v tranzitním státě. Tranzitní státy souhlasí, že nebudou diskriminovat na základě místa původu nebo určení přepravovaného zboží. Vnitrozemské státy souhlasí s tím, že budou odpovědné za veškeré výdaje, které tranzitním státům vzniknou při dohledu nebo ochraně tranzitu zboží vnitrozemského státu. Úmluva byla označena jako první mezinárodní dohoda o uznání zvláštního znevýhodněného postavení vnitrozemských států. Od června 2014 byla smlouva ratifikována 43 státy, které byly přibližně rovnoměrného rozdělení vnitrozemských a pobřežních států. Úmluvu v zásadě nahradila Úmluva Organizace spojených národů o

mořském právu, která obsahuje obdobná ustanovení pro tranzitní ujednání mezi pobřežními a vnitrozemskými státy.

Samostatnou kategorií vnitrozemských států představují enklávové státy (*enclaved state*), což jsou státy, které jsou plně obklopeny územím jiného státu. Existují tři takové příklady, a sice Lesotho obklopené územím Jihoafrické republiky, Vatikán a San Marino, které jsou na území Itálie. 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 (Uprety, 2006).

Dalšími pojmy, kterými se tato práce bude zabývat, souvisí se zahraničním obchodem. Zahraničním obchod je historicky nejstarší a nejrozšířenější formou vnějších hospodářských vztahů. Jde o část sféry oběhu zboží, která představuje směnu se zahraničím, tj. překračuje hranice jednotlivého státu. Zahraniční obchod má dvě stránky, dovoz a vývoz. Export (vývoz) v ekonomice státu je makroekonomický pojem pro celkový objem produktů a služeb nakupovaný zahraničními subjekty ve finančním vyjádření. Naopak část produkce nakupovaná domácími subjekty v zahraničí se označuje jako import (dovoz). Zahraniční obchod spojuje vnitřní hospodářství země se světovou ekonomikou a plní důležité funkce v procesu rozvoje výrobních sil a mezinárodní dělby práce. (Fojtíková, 2009) Zahraniční obchod se zbožím vypovídá o vývozní a dovozní výkonnosti dané ekonomiky. Sleduje skutečný obchod se zbožím realizovaný danou zemí a zahraničními subjekty, tj. změnu vlastnictví mezi rezidenty a nerezidenty. (ČSÚ, 2022)

2.2.Charakteristika vnitrozemských rozvojových států

Vnitrozemský stát definujeme jako stát bez přístupu k mořskému pobřeží. Efektivní přístup k moři závisí ve velké míře na sousedních státech, jejich infrastruktuře a vybavenosti přístavy. V širším slova smyslu není problém vnitrozemskosti pouze otázkou přístupu k moři, ale také otázkou přístupu k široké komunikační a dopravní síti s vnějším světem, jehož je moře pouze součástí, byť tou nejdůležitější. Absence přímého přístupu k moři s sebou nese dodatečné výdaje kvůli nákladům na přepravu zboží přes tranzitní stát, což má za následek složitější, delší a nákladnější cestu na mezinárodní trhy lodní přepravy. Tyto země mohou mít ve srovnání s přímořskými zeměmi nižší úroveň lidského rozvoje i zahraničního obchodu. Méně konkurenceschopný mezinárodní obchod způsobený absencí mořského pobřeží tak může spolu s ostatními okolnostmi vést k pomalejšímu hospodářskému růstu (Faye, 2003; Uprety, 2006).

Z celkového počtu 193 států³ je 44 států vnitrozemských. Užší skupinou vnitrozemských států je skupina vnitrozemských rozvojových států (*Landlocked developing countries* – dále jen LLDCs). Do této specifické skupiny spadá 32 zemí (viz Tab. 1.), které se nacházejí na čtyřech kontinentech: 2 v Evropě, 2 v Jižní Americe, 12 v Asii a 16 v Africe. Celkem v těchto zemích žije 563 milionů lidí (UN-OHRLLS, 2022)

Tab. 1 Seznam LLDCs a tranzitních států

Vnitrozemské rozvojové státy	Hlavní tranzitní státy
Afrika (16)	
Botswana, Svazijsko, Lesotho, Zambie, Zimbabwe	Angola, Mosambik, Namibie, Jižní Afrika
Burkina Faso, Mali, Niger	Benin, Pobřeží slonoviny, Ghana, Guinea, Nigerie, Senegal, Togo
Burundi, Etiopie, Malawi, Rwanda, Jižní Súdán, Uganda	Džibuti, Eritrea, Keňa, Somálsko, Tanzanie
Sředoafriická republika, Čad	Kamerun, Demokratická republika Kongo
Asie (12)	
Afghánistán, Bhútán, Nepal	Bangladéš, India, Irán, Pákistán
Mongolsko	Čína
Laos	Kambodža, Myanmar, Thajsko, Vietnam
Arménie, Ázerbájdžán, Kazachstán, Kyrgyzstán, Tádžikistán, Turkmenistán, Uzbekistán	Bělorusko, Rusko, Ukrajina
Evropa (2)	
Severní Makedonie	Albánie, Bulharsko, Řecko, Rumunsko
Moldavsko	Ukrajina, Rumunsko
Jižní Amerika (2)	
Bolívie, Paraguay	Argentina, Brazílie, Chile, Peru, Uruguay

Zdroj: WTO (2021)

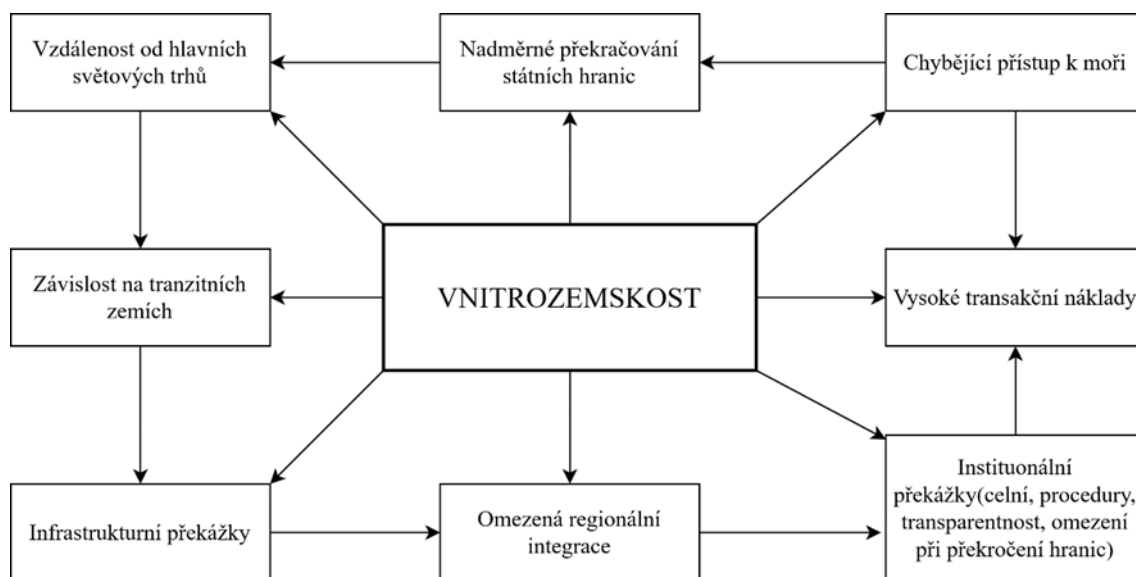
Počátkem 20. století existoval jen minimální počet vnitrozemských nezávislých států, přičemž mimo Evropu se jednalo pouze o pětici zemí, a sice Afghánistán, Bolívii, Etiopii, Nepál a Paraguay. V minulosti se vnitrozemským státům velká váha nepřikládala, až v posledních desítkách let začalo být téma vnitrozemských států více diskutováno politickými geografiy, neboť počet takových států strmě rostl. Tento nárůst lze primárně přičíst rozpadu větších geografických celků na menší, kdy hlavní roli hrála dekolonizace

³ Členské státy OSN

Afriky během 50. a 60 let, rozpad Sovětského svazu a bývalé Jugoslávie na počátku let devadesátých. Rozpadem Sovětského svazu vzniklo 9 nových vnitrozemských států, rozpadem Jugoslávie další čtyři. Nejmladší vnitrozemskou zemí je Jižní Súdán, který vznikl po rozdělení Súdánu v roce 2011. Dnes je na světě 44 vnitrozemských států.

Jejich společným rysem je izolovanost od globálních trhů. Hlavní konsenzus vyplývající z dostupné literatury je, že vnitrozemskost snižuje hospodářský růst kvůli exogenním nákladům spojeným s obchodem. Vysoké obchodní náklady tedy narušují konkurenční výhodu LLDCs, zároveň někdy nejsou schopni plně využít výhod, které mezinárodní obchod nabízí, například investice, dostupnost nových technologií a služeb, které vedou k dalšímu zlepšení výrobní kapacity v zemědělství či průmyslu, které jsou potřebné pro strukturální transformaci hospodářství. V následku toho je úroveň rozvoje v LLDCs v průměru o 20 % nižší, než jaká by byla, kdyby země nebyly vnitrozemské. (UN-OHRLLS, 2019) Faktem je, že ani jedna z vnitrozemských zemí mimo Evropskou Unii se zatím neřadí do kategorie rozvinuté země. Objem mezinárodního obchodu LLDCs se pohybuje kolem 1 %. Kvůli vysokým obchodním nákladům nejsou tyto země dobře integrovány se zbytkem světa, tudíž nemohou „těžit“ obchodní výhody, které globalizace poskytuje. (Paudel, 2018)

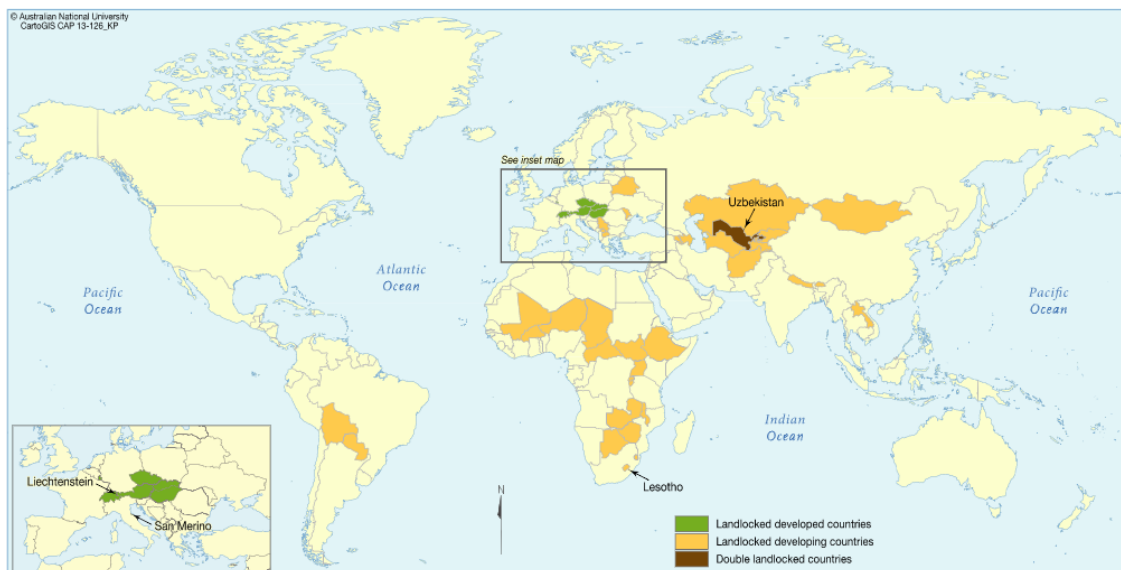
Vnitrozemské země jsou závislé na hospodářských, obchodních a transportních strukturách sousedních států. V mnoha případech jsou tranzitními sousedy země, které jsou rovněž rozvojové, tudíž čelí podobným ekonomickým problémům, jako je slabá dopravní infrastruktura, a proto mnohdy nemohou nabídnout efektivní dopravní systém sousední zemi, která nemá přístup k moři. To je případ zejména subsaharské Afriky, částečně také Střední Asie či Jižní Asie. Průměrná vzdálenost od nejbližšího mořského přístavu je 1370 km. (UN-OHRLLS, 2022) Nejdelší vzdálenost od moře (3 750 km) má Kazachstán, následovaný Afghánistánem, Čadem, Nigerem, Zambií a Zimbabwe se vzdálenostmi od nejbližšího mořského pobřeží přesahujícími 2 000 km. (UN-OHRLLS, 2019) Následující diagram poskytuje obecný přehled hlavních výzev a překážek, které vnitrozemskost vytváří.



Obr. 1 Přehled hlavních výzev pro vnitrozemské země

Zdroj: Převzato z UN-OHRLLS (2013)

Výše uvedené problémy, které se k vnitrozemskosti vážou, však nejsou relevantní pro všechny země, které nemají přístup k moři. Na rozdíl od zemí v Asii, Africe a Latinské Americe mají evropské vnitrozemské země geograficky daleko nižší vzdálenost k nejbližšímu přístavu. Státy s nejsnazším přístupem k moři jsou většinou v Evropě, kde je vzdálenost od hlavních měst do přístavů v rozmezí do 500 kilometrů. Tato relativní blízkost usnadnila rozvoj jejich komunikačních sítí. Navíc je většina evropských vnitrozemských států s mořem spojena splavnými řekami. Neméně důležitým bodem je skutečnost, že evropští pobřežní sousedé ve většině případů disponují silnými ekonomikami, politickou stabilitou a kvalitní infrastrukturou (Uprety, 2006).



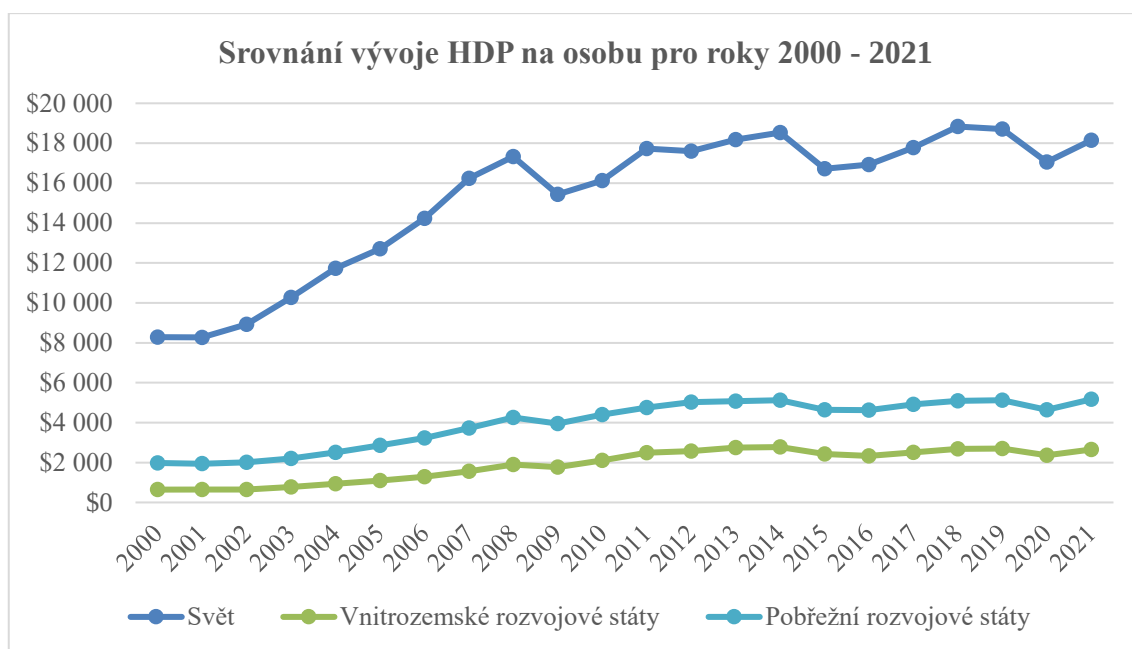
Obr. 2 Mapa vnitrozemských států

Zdroj: CartoGIS (2013)

Pro řešení problémů specifických skupin rozvojových zemí byl v roce 2001 zřízen Úřad vysokého představitele OSN pro nejméně rozvinuté země, vnitrozemské rozvojové země a malé ostrovní státy (UN-OHRLLS). Ve vztahu k LLDCs má tento úřad za cíl podporovat plnění závazků mezinárodního společenství k této specifické skupině rozvojových zemí, přičemž současně vytváří platformu pro vzájemné konzultace a výměnu zkušeností mezi jednotlivými vnitrozemskými státy.

2.3. Ekonomická výkonnost vnitrozemských rozvojových států

Průměrné roční tempo reálného růstu hrubého domácího produktu (dále jen HDP) u LLDCs vykazoval nárůst z -1,3 % v roce 2020 na 4,23 % v roce 2021. (UN-OHRLLS, 2022) Průměrný HDP na obyvatele v rámci LLDC se v roce 2021 pohyboval nad hranicí 2600 dolarů, oproti celosvětovým 18 150 dolarům. Ve dvanácti LLDC je HDP na obyvatele v roce 2021 stále pod hranicí 1000 dolarů. Z čtyřiceti LLDCs navíc sedmnáct spadá do kategorie nejméně rozvinuté státy světa (*least developed countries*, LDCs). Obr. 3 ukazuje srovnání vývoje HDP/osoba skupiny LLDCs, pobřežních rozvojových států a rovněž světový průměr na osobu.



Obr. 3 Vývoj HDP/osoba ve specifických skupinách států v letech 2000–2021

Zdroj: Vlastní zpracování na základě dat ze Světové banky

Průměrný ekonomický růst pro zmíněné skupiny států se v průběhu let měnil (viz Tab. 2). Podle statistik Konference OSN o obchodu a rozvoji pobřežní rozvojové státy⁴ rostly v období 2015–2021 o 6,28 %, rozvojové státy bez přístupu k moři rostly o pouhých 0,73 %. V nejvyššímu průměrnému růstu docházelo mezi lety 2005–2010, kdy skupina LLDCs rostla o 5,16 %. To jasně ukazuje, že vnitrozemskost je významnou překážkou hospodářského růstu pro rozvojové země. Průměrný reálný HDP na obyvatele ve vnitrozemských zemích je nižší než v zemích, které disponují přístupem k moři.

Tab. 2 Míra růstu vybraných makroekonomických ukazatelů v LLDCs

Míra růstu (%)	2000–2005	2005–2010	2010–2015	2015–2021
HDP/osoba	4,42	5,16	2,73	0,73
Celkový průměrný růst obchodu (export)	18,99	14	-0,38	4,26

Zdroj: UNCTADstat (2022)

Globální obchod se sice zotavil na úroveň před pandemií covid-19, ale je zde zřejmá regionální divergence. Obchod se zbožím v Africe zůstal utlumený. Výrazný růst světového obchodu se zbožím v roce 2021 vyplynul ze silného oživení spotřebitelské poptávky a rostoucích cen komodit. I následující rok 2022 zaznamenal objem světového

⁴ Státy s přístupem k moři, které řadí Světová banka mezi rozvojové země a které mají zároveň HND na osobu menší než 12 695 dolarů (Světová banka, 2022)

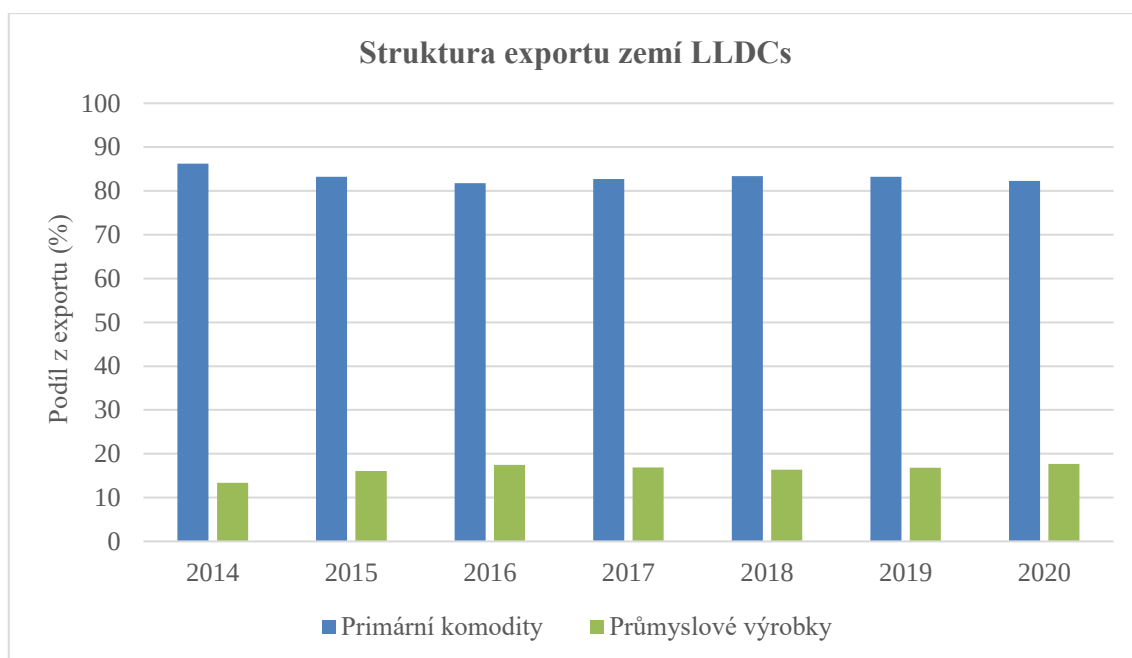
obchodu 3% růst. Odhaduje se, že v roce 2023 se však objem zpomalí na 1 %, což je prudký pokles z dříve odhadovaných 3,4 %. (UNCTAD, 2022) Pandemie covid-19 ovlivnila vývoz LLDCs v mnoha směrech. V roce 2020 10 z 32 zemí zvýšilo svůj podíl vývozu. Tádžikistán vedl se zvýšením o 57 procent z důvodu silného růstu vývozu zlata, následovala Burkina Faso s 39 procenty (hlavně vývoz zlata) a Etiopie s 25 procenty (nárůst exportu luštěnin a dalších zemědělských produktů). Nejvyšší pokles byl zaznamenán u vývozců ropy: Jižního Súdánu, Čadu a Ázerbájdžánu s poklesem o 43 %, 33 % a 30 %, v uvedeném pořadí. Co se týče exportních destinací, v roce 2020 směřovalo 81 % vývozu zboží mezi deset největších partnerů. Více než polovina celkového vývozu směřovala do čtyř největších partnerů: Evropské unie (36 %), Číny (33 %), Spojených arabských emirátů a Ruska (po deseti procentech). Největším importérem do LLDCs je Čína (36 %). (WTO, 2021)

Tab. 3 Podíl celkových světových přímých zahraničních investic ve vybraných letech

	2000	2005	2010	2015	2021
PZI plynoucí do LLDCs (%)	0,30	0,72	1,98	1,22	1,17
PZI plynoucí do všech rozvojových zemí (%)	13,41	26,26	37,02	29,33	41,43

Zdroj: UNCTADstat (2022)

Přímé zahraniční investice do vnitrozemských rozvojových zemí zaznamenaly nárůst o 31 %, a to ze 14 miliard dolarů v roce 2020, na 18,5 miliardy dolarů v roce 2021. Hodnota se však stále nedostala na úroveň před pandemií v roce 2019. Více než 70 % všech přímých zahraničních investic proudí do pětice států LLDCs, a to Etiopie, Kazachstánu, Mongolska, Turkmenistánu a Uzbekistánu.



Obr. 4 *Struktura exportu ve vybraných letech*

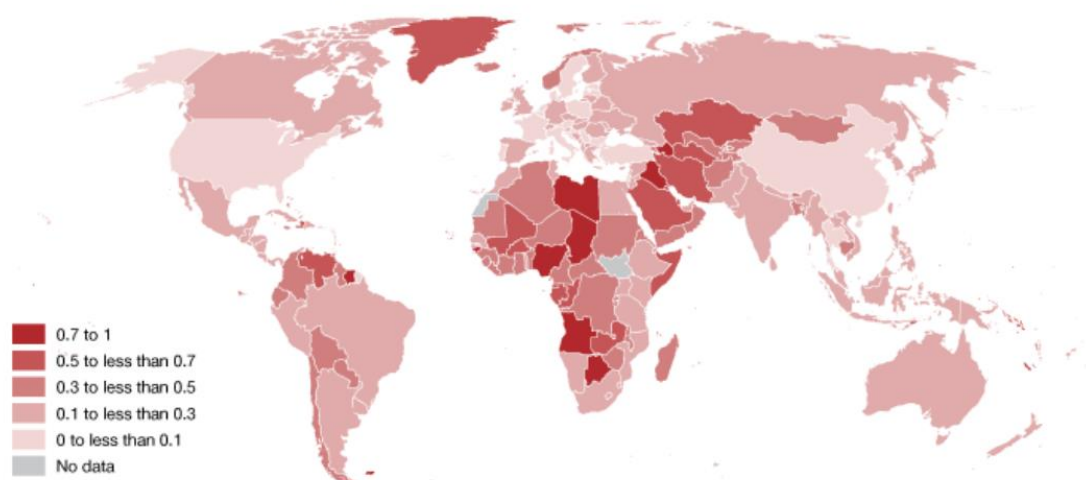
Zdroj: Statistical Annex on Selected Indicators to Monitor the Vienna Programme of Action (2021)

Exportním strukturám většiny LLDCs dominují primární komodity (včetně drahých kamenů). V průměru představovaly primární komodity 82 % vývozu zboží z LLDCs v roce 2020 a více než 60 % vývozu zboží u 24 z 32 vnitrozemských rozvojových států. Samotný vývoz komodit není pro LLDCs hlavní překážkou hospodářského rozvoje, protože i ostatní rozvojové země primárně vyvázejí komodity. Vývoz LLDCs však není kvůli vyšším nákladům na dopravu tak konkurenceschopný. Země bohaté na přírodní zdroje, u kterých většinu exportu tvoří vývoz primárních komodit, jsou zranitelné vůči potencionálním negativním cenovým šokům. Tyto země by měly upřednostnit úspory z příjmu z nerostných surovin a následné domácí investice.

Mezi nejčastější vývozní artikly patří ropa, zemní plyn, zlato, měď či diamanty. Mezi největší exportéry ropy, počítáno jako podíl na celkovém exportu, patří Čad (92 %), Ázerbájdžán (85 %), Kazachstán (50 %). Za ním následuje Bělorusko, rovněž vývozce ropy (s 29 % vývozu zboží). Dalšími příklady zemí s velmi málo diverzifikovaným exportem může být Botswana, kde 85 % vývozu tvoří diamanty, Kyrgyzstán s 68 % vývozu zlata a Středoafrická republika, u které dřevo tvoří hlavní vývozní komoditu z 61 %. (WTO, 2021) Vývoz průmyslových výrobků dominuje v následujících zemích: Bhútán, Svazijsko, Lesotho, Nepál, Severní Makedonie a Moldavsko. U těchto zemí tvoří vývoz průmyslových výrobků více než 50 % exportu. (Cooray, 2018)

Co se týče zaměstnanosti, nejvíce pracovních míst ve vnitrozemských rozvojových zemích stále poskytuje zemědělství, kde tvoří průměrně 45 procent pracovních míst. Příspěvek zemědělského sektoru k přidané hodnotě se zvýšil ze 17,2 % HDP v roce 2019 na 18,5 % v roce 2020. Hodnota zemědělského vývozu se mezi lety 2019 a 2020 nepatrně zvýšila, a to z 24,1 miliardy dolarů na 24,3 miliardy dolarů. Přesto je vývoz zpracovaných zemědělských komodit stále nízký, což zdůrazňuje, že je třeba, aby vnitrozemské rozvojové země modernizovaly zemědělství a posílily integraci do regionálních a globálních agro hodnotových řetězců.

Product concentration index of exports, 2017

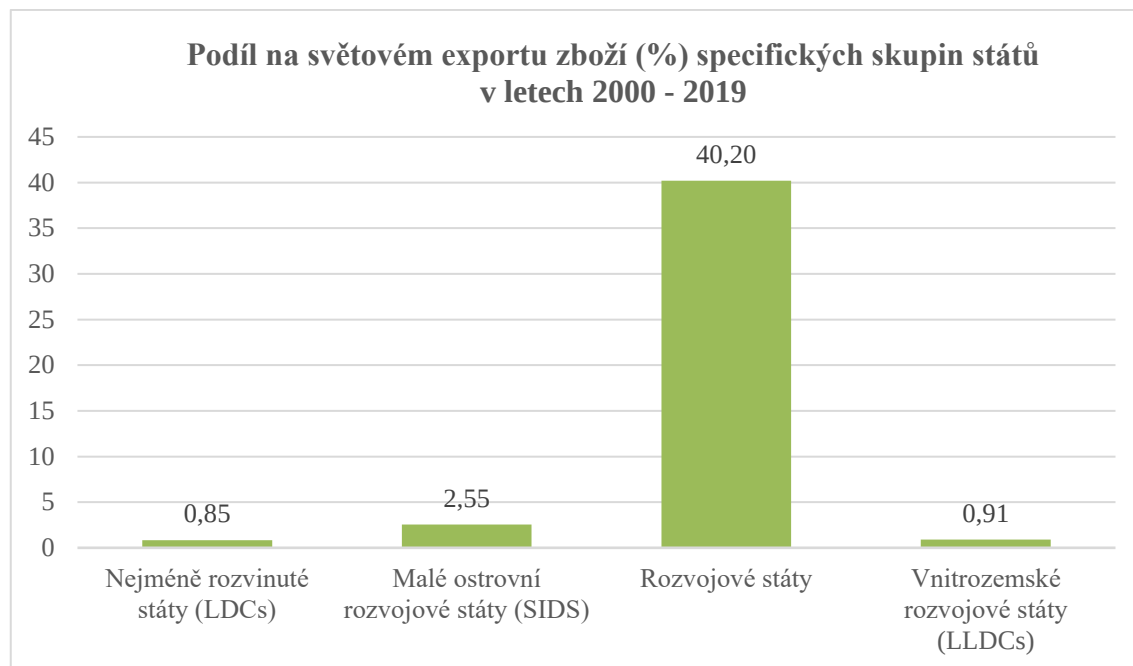


Obr. 5 Index koncentrace exportu

Zdroj: UNCTADstat (2017)

Obr. 5 vyjadřuje tzv. *Export product concentration index*, který měří stupeň koncentrace vyváženého zboží (nezahrnuje služby). Ukazuje, zda velkou část vývozu určité země tvoří malý počet komodit, nebo naopak. Lze použít jako varovný signál nízké diverzifikace vývozu s následnými ekonomickými slabiny. Z obrázku je patrné, že nejmenší diverzifikace exportu je právě ve vnitrozemských afrických a středoasijských státech. Více koncentrovaný exportní koš se často týká ekonomik, které vyvázejí nerostné suroviny. Například ropný boom na konci 90. let v Kazachstánu a Ázerbájdžánu výrazně zvýšil podíl ropy ve svých exportních strukturách. (UNCTADstat, 2019) Pro všechny LLDCs je hodnota tohoto indexu 0.653. Pokud vezmeme v potaz pouze africký kontinent, v žebříčku 10 zemí s nejvyšší hodnotou tohoto indexu (tedy s nejmenší diverzifikací exportu) je 7 zemí afrických. Na předních příčkách je Botswana, DR Kongo, Mali,

Mauritánie, Angola, Guinea či Zambie, tedy země známé právě vývozem nerostných surovin.



Obr. 6 Podíl na světovém exportu zboží specifických skupin států v letech 2000–2019

Zdroj: Vlastní zpracování na základě dat z SDG Trade Monitor (2020)

Pokud jde o účast na celosvětovém obchodu, graf uvádí průměrnou hodnotu z let 2000–2019, nejnovější data OSN uvádí, že podíl LLDC na celosvětovém vývozu zboží se zvýšil z 0,95 % v roce 2020 na 0,98 % v roce 2021. Hodnota pro tranzitní země je pro porovnání 27,54 %, z čehož však 15 % tvoří exporty Číny. (UN-OHRLLS, 2022)

2.4.Hlavní výzvy pro vnitrozemské rozvojové státy

Vnitrozemské rozvojové země jsou znevýhodněny v mnoha ohledech. Zásadní problém 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 (Piknerová, 2017).

Absence námořních přístavů

Námořní obchod je stále nejzásadnějším prvkem globální ekonomiky. Důležitost přístupu ke splavným řekám a zejména ke světovému oceánu pro ekonomickou prosperitu země zkoumali Lane a Pretes (2020), kdy se ve svém článku zabývají tzv. *maritime dependency*. Výsledkem této studie je, že počet hlubokých přístavů (*deep-water ports*),

podíly obchodu se zbožím a lodní liniová konektivita mají významný dopad na HDP na obyvatele v zemích po celém světě. Z pěti proměnných: počet přístavů, obchod se zbožím jako procento z HDP, poměr pobřeží/rozloha země, délka pobřeží a propojení liniové dopravy, sestavili tzv. *Maritime Dependency Index (MDI)*⁵. MDI je pokusem poskytnout statistické důkazy o tom, že existuje významný vztah mezi globálními rozvojovými vzorci a schopností země podílet se na námořním obchodu. Ze všech proměnných byl prokázán statisticky nejvýznamnější vztah HDP na obyvatele s počtem námořních přístavů. Pokud by měla každá země efektivní přímý přístup k přístavům a námořnímu obchodu, náklady na přepravu materiálu by značně klesly. Pokud se náklady na dopravu sníží, pak zisky vzrostou a ceny zboží následně klesnou. Na vrcholu tohoto indexu se umístili Spojené státy americké, Hongkong, Singapur, Velká Británie a Čína. Na posledních deseti příčkách se v osmi z deseti případů jednalo o africké země. Vzhledem k tomu, že až 75 % mezinárodního obchodu stále probíhá mezinárodními vodními cestami, vzdálenost od přístavu a dopravní konektivita je pro země klíčovým prvkem ve vztahu k ekonomické prosperitě. Tato studie ukázala, že jak se zvyšuje schopnost země podílet se na námořním obchodu, HDP na obyvatele roste. Další studie zabývající se konkrétně Čínou (Shan, 2014), zjistila, že zvýšení obrátu nákladní dopravy v přístavu o 1 % by mohlo zvýšit růst HDP na obyvatele až o 7,6 % a že kapacita přístavu v zemi má pozitivní vliv také na ekonomiky sousedních zemí.

Závislost na infrastruktuře sousedních států

Vnitrozemské země jsou v otázce přístupu na mezinárodní trhy zcela závislé na infrastruktuře svých tranzitních sousedů. Co se týče úrovně infrastruktury, je zřejmé, že tento problém bude daleko urgentnější v Africe než v Evropě či Jižní Americe. V Africe se jedná hlavně o region střední a západní Afriky. Příhodným příkladem je Středoafrická republika, vnitrozemský stát sousedící s Čadem, Kamerunem, Konžskou republikou, DR Kongo, Súdánem a Jižním Súdánem. Pouze dvě ze sousedních zemí slouží jako tranzitní státy pro námořní dopravu, a to Kamerun a Demokratická republika Kongo. Nejbližší přístavy od hlavního města Bangui jsou Douala v Kamerunu (vzdálený 1600 km) a Pointe-Noire v Konžské republice (vzdálený 1800 km). Až 90 % veškerého nákladu proudí přes kamerunskou hranici. Velké vzdálenosti od přístavu naznačují, že náklady na

⁵ Index námořní závislosti (Maritime Dependency Index, MDI) je složený index měřící přístup a otevřenost k námořnímu obchodu pomocí průměrných srovnání vybraných faktorů – počtu hlubinných přístavů, poměru obchodu se zbožím, konektivity liniové dopravy a hrubého domácího produktu na obyvatele pomocí výpočtů parity kupní síly

přepravu zboží z místa výroby do námořního přístavu budou velmi vysoké. Celou situaci komplikují i klimatické podmínky. Tranzitní koridor přes Kamerun je v období dešťů (červenec–říjen) kvůli špatnému stavu kamerunských silnic často neprůjezdný. Zatímco během období sucha brání pokles hladiny vody řeky Oubangui v Kongu převozu zboží do přístavu Ponte-Noire. Dva z největších středoafriických vývozních artiklů, káva a bavlna, se sklízají v období sucha, v období, kdy je koridor do Point-Noire uzavřen, což činí možnosti exportu extrémně omezené. Země zároveň nemá železnice, které by mohly navazovat na železnice sousedních států, jediným možným způsobem, jak přepravovat zboží přes hranice je pozemní doprava (Faye, 2003).

Poplatky a administrativní zátěž

Pokud vnitrozemská země exportuje přes tranzitní zemi, podléhá tak mnoha administrativním krokům, které často zvyšují náklady na přepravu. Tyto celní poplatky jsou obecně nejvyšší právě v Africe. Mezi poplatky za tranzit a clo patří licence na tranzitní zboží, hraniční poplatky, dočasné silniční licence, mýtné, zahraniční obchodní licence či náklady na celní kontrolu kontejnerů. Výše těchto poplatků se liší podle celních režimů. Velkou roli zde hrají i úplatky. Podle dopravního programu pro subsaharskou Afriku (SSATP) je přibližně 40 % konečné ceny zboží v Africe způsobeno vysokými náklady na dopravu, oproti 10 % v ostatních regionech. (AfDB, 2022) Co se týče průměru pro všechny LLDCs, podle odhadů UN-OHRLLS platí, že LLDCs platí v přepravních nákladech více než dvojnásobek toho, co tranzitní země (země, přes které vývoz proudí), navíc odesílání a přijímání zboží ze zámořských trhů trvá déle. Světová banka v roce 2014 odhadla, že LLDCs utratily přibližně 3 204 dolarů za vývoz kontejneru s nákladem, zatímco pro tranzitní země se jednalo o 1 268 dolarů. V případě dovozu poté 3 884 dolarů za kontejner oproti 1 434 dolarům za kontejner pro tranzitní země. Další otázkou je již zmíněná bezpečnost a korupční chování. Co se týče příkladu Středoafriické republiky, na trase z hlavního města Bangui do kamerunského města Douala vytváří velký problém kontrolní stanoviště vládních bezpečnostních agentů. Kromě výsledného prodlužování času transportu, který dopravcům vznikl, se tyto kontrolní checkpointy staly prostředkem korupce a úplatků. Hlavním problémem navíc zůstává otázka bezpečnosti, kdy se podél cest vyskytují časté loupeže nákladů.

Politické a diplomatické konflikty

Ve svých nejextrémnějších případech, kdy mohou být země kvůli bloádě zcela izolovány, mají politické výzvy mnohem závažnější dopad na lidský rozvoj než

nedostatečná infrastruktura. Je užitečné rozlišovat mezi dvěma různými typy politických výzev, neboť ilustrují škálu problémů, s nimiž se vnitrozemské státy potýkají. Prvním je problém nedostatku vyjednávací síly, s níž se při vyjednávání o přístupových právech se svými tranzitními sousedy vnitrozemské země potýkají. Tato nedostatečná přístupová práva mohou být nejextrémnější během vojenského konfliktu s tranzitním sousedem. Druhým politickým problémem je občanský konflikt uvnitř vnitrozemské země. I když vnitrozemská země může mít dobré vztahy se svým tranzitním sousedem, obchod může být omezen uzavřením hranic kvůli právě probíhajícímu občanskému konfliktu.

Příkladem zde mohou být problematické vztahy Etiopie s Eritreou. Eritrea se od Etiopie osamostatnila v roce 1993, ztráta eritrejského území učinila Etiopii druhým největším vnitrozemským státem Afriky. Pro zemi, jako je Etiopie, které chybí dobře rozvinutá dopravní síť nebo silní sousední obchodní partneři, je negativní dopad vnitrozemského přístupu na obchod a hospodářský rozvoj země velmi výrazný. Především kvůli zajištění přístupu k přístavům se Etiopie původně snažila Eritreu udržet. Po zisku nezávislosti Eritrea garantovala Etiopii volné využívání přístavu Assab, což je nejbližší přístav od etiopského hlavního města Addis Abeba (vzdálený 624 km)⁶. Postupem času byl však exkluzivní přístup Etiopii omezen. Zhoršení vzájemných vztahů kvůli hospodářským otázkám a tranzitu zboží z eritrejských přístavů do Etiopie se na konci roku 1997 projevilo na zvyšování stavů vojenských jednotek u společných hranic. Záminkou k vypuknutí konfliktu se stalo nejasné vymezení některých pohraničních oblastí. Obě země vydaly oficiální mapy zobrazující odlišný průběh hranic. Etiopie zakázala vývoz některých zemědělských produktů a Eritrea zvýšila Etiopii poplatky za využívání Assabu. Mezi základní konstanty determinující konflikt obou zemí ve všech fázích jeho průběhu patří etiopská „touha“ po moři. Ohrožení přístupu k moři bylo nejspíše jedním z hlavních faktorů k vypuknutí eritrejsko-etioopské války v letech 1998–2000 (Dyčka, 2008).

Jako další příklad lze uvést vnitrozemskou Bolívii. Bolívie po zisku nezávislosti zdědila hranice tak, jak byly nakresleny ještě v roce 1810, když byla součástí španělského místokrálovství. To znamenalo, že měla tichomořské pobřeží na západě země. Značně důležitou komoditou pro Evropany bylo guáno (dusíkaté hnojivo), jenž se dalo těžit nedaleko bolivijského pobřeží. Avšak na tyto zásoby (společně se zásobami ledku) si začali dělat nároky i Chilané díky nejasnému stanovení hranic. Spor byl nakonec

⁶ Dalšími nejbližšími přístavy je přístav v Džibuti (910 km), Berbera v Somalilandu (943 km) a Mogadišu (1520 km)

zažehnán smlouvou z roku 1866, která deklarovala, že sporné území bude rozděleno na polovinu pro oba státy. To však pro Bolívii znamenalo, že přišla o část svého území, které mohlo být ekonomicky využito. I přes to, že se podařilo konflikt mezi Bolívií a Chile na nějaký čas urovnat, mezi lety 1879–1884 vypukla mezi oběma státy válka. V počáteční fázi války se více dařilo Chile, kteří obsadili ledkové doly a díky tomu získali i tehdy bolivijské pobřeží. Bolivijci ve výsledku přišli o přístup k mořskému pobřeží a ztratili doly, což jim způsobilo značné ekonomické ztráty. Chile alespoň v roce 1904 skrze smlouvu míru a přátelství (*Treaty of Peace and Friendship*) souhlasilo s výstavbou železniční tratě z La Pazu do přístavu Arica a garantovalo Bolívii trvalý stav, kdy má Bolívie neomezené a nejrozsáhlejší právo na obchodní tranzit přes chilské území a chilské přístavy (Upreti, 2006).

3. Africké státy bez přístupu k moři

3.1. Geografická charakteristika a společné znaky afrických vnitrozemských států

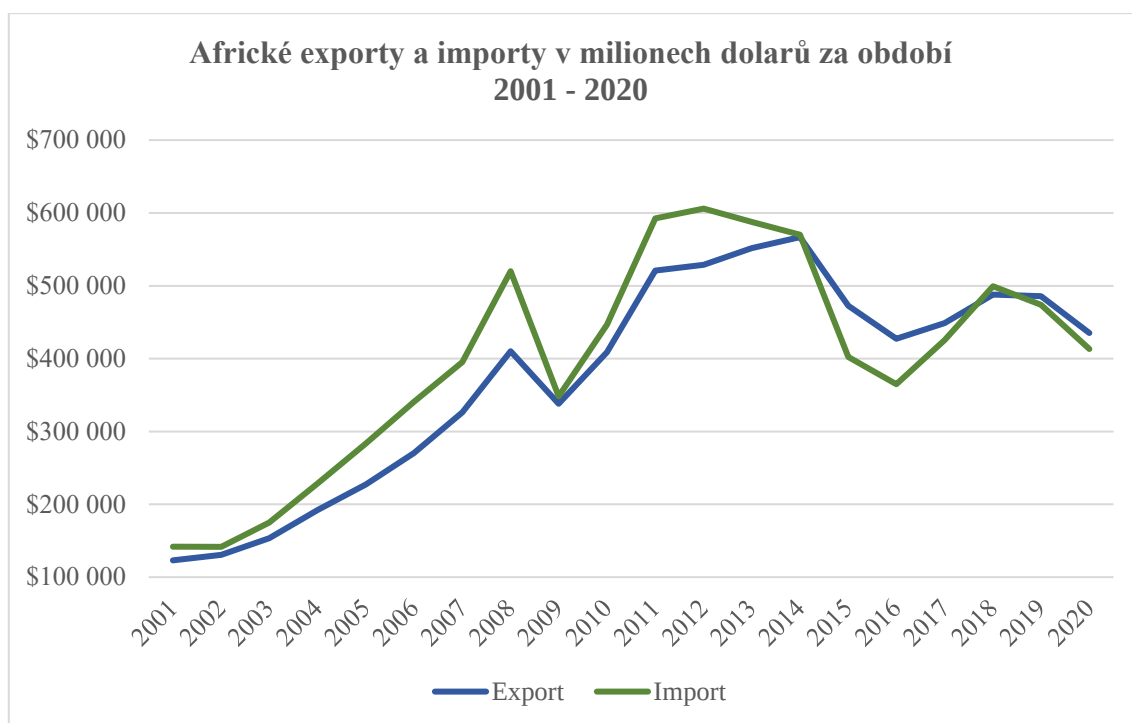
Afrika je kontinentem o rozloze 30 365 000 km². Na jeho plochu by se vešlo celé území Spojených států amerických, Evropy, Číny, Indie i Japonska. Po dekolonizaci Afriky začalo vznikat velké množství nezávislých států. V průběhu let se jejich počet vyšplhal až na 54. Je zřejmé, že pokud se rozdělí takhle obrovské území, ne všechny státy dosáhnou přístupu k moři. V Africe dnes tudíž nalezneme 16 vnitrozemských států, což je nejvíce ze všech kontinentů. Jedná se o Botswanu, Burundi, Středoafriickou republiku, Čad, Lesotho, Malawi, Mali, Niger, Zimbabwe, Rwandu, Svazijsko, Uganda, Burkinu Faso, Zambii, Etiopii a Jižní Súdán. Jejich vzdálenost k moři se pohybuje od 220 km v případě Svazijska, do 1 735 km v případě Čadu. (AfDB, 2021)

Pro vyjmenované africké země vzdálenost od moře vytváří zásadní problém, který je výrazně znevýhodňuje v přístupu na mezinárodní trhy. Vnitrozemskost nemusí nutně vést k pomalému hospodářskému růstu nebo chudobě, v ekonomickém kontextu však snižuje konektivitu a zvyšuje náklady na přepravu. Vysoké náklady a časová náročnost pozemního transportu v subsaharské Africe byli již několikrát předmětem výzkumu různých autorů. Např. Arvis (2007) obecně shrnuje, že ceny za dopravu jsou v Africe ve srovnání s jinými regiony vysoké, ceny za dopravu ve většině afrických vnitrozemských zemí pohybují od 15 do 20 procent dovozních nákladů, což je třikrát až čtyřikrát více než ve většině rozvinutých zemí. Kromě vysokých nákladů na pozemní dopravu je doba spojená s dopravou ve státech subsaharské Afriky také mimořádně dlouhá, zejména pro státy vnitrozemské. Může za to několik faktorů, hlavně špatná kvalita infrastruktury, ale také administrativní překážky na hraničních přechodech.

V Africe hraje roli ale daleko více geografických faktorů, které zvyšují náklady na výstavbu a údržbu pozemní dopravní infrastruktury. Příkladem mohou být kopcovité země (Rwanda či Uganda) nebo erozí náchylná pobřeží v Togu a Beninu. Problémem je také počasí, silné deště zaplavují hlavní silnice a dlouhá období sucha činí řeky nesplavnými. Například Středoafriická republika má dva primární tranzitní koridory: jeden, přes Kamerun, je v období dešťů často neprůjezdný a druhý, zahrnující průjezd řekou Oubangui, je v období sucha nesplavný. Také Mosambik je vystaven vysokému riziku povodní způsobeného prudkými bouřemi. Silniční síť není tak kvalitní, což má za následek poruchy, které mohou lidi z odlehlějších částí země zcela izolovat.

Vnitrozemskost znevýhodňuje všechny vnitrozemské africké země, v některých případech však nevýhody plynoucí ze zeměpisné polohy nemusí být tak výrazné, například pokud je země bohatá na nerostné suroviny. Collier (2006) uvádí, že jsou-li nerostné zdroje dostatečně cenné, není absence přístupu k moři nevýhodou pro jejich těžbu. Empiricky ani na globální úrovni neexistuje významný rozdíl mezi růstovou výkonností zemí bohatých na zdroje, ať už jde o země vnitrozemské nebo pobřežní. Nejhorší situace tedy nastává v případě, kdy je země vnitrozemská a zároveň nedisponuje výraznými zásobami nerostných surovin. V takovém případě je potřeba kvalitní infrastruktury a propojenosti se svými sousedními zeměmi. Jako příklad zde může sloužit Etiopie či Jižní Súdán.

Obchod je považován za motor udržitelného růstu a snižování chudoby v rozvojových zemích. Africký kontinent zaujímá přibližně 3 % celosvětového vývozu a dovozu. Z toho jednu třetinu tvoří obchodní aktivity severní Afriky, přestože tento region zahrnuje pouze pět zemí. Africké země více obchodují se zámořskými zeměmi jako je Čína, Indie, Spojené státy americké, či státy Evropské unie, než mezi sebou. Úroveň vnitroafrického obchodu je ve srovnání s ostatními regiony daleko nižší. Interkontinentální obchod tvoří asi 15 % veškerého afrického vývozu. Mezi přední aktéry regionu patří Alžírsko, Angola, Egypt, Libye, Maroko, Nigérie a Jižní Afrika. Dohromady představovaly tyto země v roce 2019 přes 60 procent celkového obchodu regionu a 85 procent vývozu pohonných hmot. Africký obchod je úzce spjat s externími makroekonomickými událostmi, například finanční krizí v letech 2008–2009, či poklesem cen ropy a nerostných surovin v letech 2012–2016. Tyto ekonomické propady lze sledovat na Obr. 7.



Obr. 7 Africké exporty a importy (2001–2020)

Zdroj: IMF

3.2. Vnitrozemskost jako problém pro africký rozvoj

Cílem následující části je porovnat socio-ekonomické indikátory⁷ vnitrozemských států Afriky se zeměmi přímořskými.

Tab. 4 Vybrané ukazatele porovnávající skupiny států v Africe

	Vnitrozemské země	Přímorské země	Všechny africké země
HDP/osoba (2021)	1384,08	2791,20	2502,88
Růst HDP (2021)	4,66	5,03	4,64
HDI (2021)	0,49	0,58	0,55
Populace pod hranicí chudoby 2,15 dolaru/den (%)	43,59	22,94	29,42
Export zboží a služeb (% z HDP)	26,98	29,68	29,19
Přímé zahraniční investice	1,47	5,13	4,06
Městská populace (%)	29,97	49,81	47,26
Přístup k elektřině (%)	36,58	60,04	55,63

Zdroj: Vlastní zpracování na základě dat ze Světové banky a HDI dat

⁷ Pokud není uvedeno jinak, data jsou pro rok 2020 (poslední dostupná data), v případě indikátoru *populace pod hranicí chudoby* se rok liší v závislosti na dostupnosti dat (rozmezí 2011–2019).

Tab. 4 výše porovnává data všech 54 afrických států, z čehož je 16 vnitrozemských. Tyto státy jsou rozděleny do dvou podmnožin, a to na pobřežní a vnitrozemské země. Již na první pohled je zřejmé, země bez přístupu k moři vykazují horší výsledky než země s přístupem k moři. Průměrné HDP na osobu z roku 2021 je ve vnitrozemské zemi o více než polovinu nižší. Nejvyšší HDP na osobu má Botswana (6805 dolarů), ve které je však státní rozpočet postaven na příjmech z těžby a exportu nerostných surovin, především diamantů. Dvanáct ze šestnácti vnitrozemských zemí má hodnotu HDP/osoba pod 1000 dolarů.

Co se týče hospodářského růstu, podle zprávy Africké rozvojové banky se odhadovaný průměrný růst reálného HDP v Africe v roce 2022 zpomalil na 3,8 % z 4,64 % v roce 2021 v důsledku významných výzev po pandemii covid-19, zvýšené inflaci kvůli ruské invazi na Ukrajinu, zpříšňování globálních finančních podmínek a rostoucího rizika dluhových potíží. Navzdory hospodářskému zpomalení však 53 z 54 afrických zemí zaznamenalo pozitivní růst. Predikce na rok 2023 odhadují růst okolo 4 %. V subsaharské Africe se hospodářský růst zpomalil ze 4,1 % v roce 2021 na 3,3 % v roce 2022.

HDI je zkratkou pro *Human Development Index* neboli Index lidského rozvoje. HDI zahrnuje tři samostatné dimenze hodnotící odlišné stránky lidského rozvoje – zdraví, vzdělání a životní úroveň. Každá z těchto dimenzí je vyjádřena prostřednictvím jednoho či dvou ukazatelů⁸. Průměrné HDI afrických vnitrozemských zemí je 0,49, oproti 0,58 u zemí přímořských. Ve skupině LLDCs je zemí s nejlepším skóre opět Botswana s hodnotou indexu 0.69. Jelikož země s hodnotami od 0,7 se již řadí mezi země s vysokým lidským rozvojem, Botswana si v tomhle ohledu vede pravdu velmi dobře. Země s nejnižším indexem je Jižní Súdán s hodnotou 0.38.

Podíl lidí pod hranicí chudoby je vyjádřen pomocí *poverty headcount ratio*, které uvádí procento populace, které žije pod hranicí chudoby, která byla v roce 2022 stanovena na 2,15 dolaru na den. Data jsou vždy z posledního roku, pro který byla data pro danou zemi dostupná (rozmezí 2011-2019). Průměrná hodnota u přímořských zemí je 22,4 %, u vnitrozemských zemí 43,6 %, tudíž téměř dvojnásobek. Zeměmi s nejvyšším

⁸ Zdraví se posuzuje podle průměrné délky života při narození, vzdělání se měří průměrnými roky školní docházky u dospělých ve věku 25 a více let a očekávanými roky školní docházky u dětí nastupujících do školy. Životní úroveň se měří hrubým národním důchodem na obyvatele. Skóre u tří dimenzí HDI se pak agreguje do složeného indexu s využitím geometrického průměru.

podílem lidí pod hranici chudoby jsou vnitrozemské Malawi (70 %), Jižní Súdán (67 %) a Burundi (65 %).

Export zboží a služeb, jako podíl z HDP, se u obou skupin zemí příliš neliší. Celoafriický průměr je 29 %, z čehož subsaharská Afrika tvoří 23 %. Výrazně se však liší hodnota přísunu přímých zahraničních investic (PZI). Hodnota PZI je znázorněna v procentech, jako podíl z HDP. Pro vnitrozemské země je tato hodnota třetinová, konkrétně 1,48 %. Pozitivem však je, že celkově se v Africe toky do skupiny LLDCs zvýšily o 53 procent na 7,8 miliardy dolarů, což představuje 42 procent celkových přímých zahraničních investic v LLDC. Největším příjemcem se stala Etiopie. Toky do Mali vzrostly o 23 procent na 660 milionů dolarů. Uganda zaznamenala nárůst přímých zahraničních investic o 31 procent, na 1,1 miliardy dolarů. Největším investorem do LLDCs je Čína, Thajsko, Nizozemsko, Kanada a Francie, z afrických zemí poté Jižní Afrika. (World Investment Report, 2022)

Úroveň rozvoje je možno pozorovat i na socio-demografických ukazatelích, jako je podíl městské populace či přístup k elektřině. V obou případech si vnitrozemské země vedou hůře. Urbanizace je jedna z hlavních transformací, kterou africký region ve 21. století prochází. Od roku 1990 se počet měst v Africe zdvojnásobil – z 3 300 na 7 600. Navzdory tomuto rychlému posunu zůstává Afrika celosvětově nejméně urbanizovaným regionem. (Záhořík, 2022)

Pokud jde o vnitřní migraci, směřuje převážně z venkovských do městských oblastí. Podle dat Světové banky žilo v roce 2021 47 % obyvatel ve městech, oproti 27 % v roce 1980. Pro vnitrozemské země podíl obyvatelstva ve městech dosahuje necelých 30 %. Města jsou atraktivní díky pracovním příležitostem, které poskytují. Podle reportu Africké rozvojové banky (2022) jsou hodinové mzdy ve velkých městech více než dvakrát vyšší než ve venkovských oblastech. Zatímco podíl nezaměstnaných je ve městě nižší. Příležitosti ke vzdělání jsou ve městech obdobně lepší. V závislosti na velikosti města se studentům měst dostává v průměru o 2,5 až 4 roky vyššího vzdělání, než v rurální oblasti. Což je velmi důležitý aspekt pro africký rozvoj, protože zvýšení úrovně vzdělání v důsledku urbanizace vytváří základnu kvalifikované pracovní síly a rozšiřuje tak lidský kapitál. Již dnes je podíl kvalifikovaných pracovních míst ve městech přibližně 2,5krát vyšší. Obecněji řečeno, města poskytují rozvinutější infrastrukturu i nabídku veřejných a soukromých služeb. Z domácností ve velkých městech je 80 % napojeno na

elektrickou sítí, zatímco na venkově je to pouze 20 % domácností. Při srovnání mimoafrických LLDCs: evropské LLDCs již dosáhly 100% pokrytí elektřinou. Vnitrozemské státy v Asii a Jižní Americe v roce 2018 dosáhly téměř stejné úrovně, neboť pouze malé procento obyvatelstva, především ve venkovských oblastech, nemá přístup k elektřině. Navzdory dobrému pokrytí, kterého tyto tři regiony dosáhly, je kvůli nízkému pokrytí africkými LLDCs průměrné pokrytí elektřinou stále nižší, než je světový průměr. Průměrný podíl obyvatel s přístupem k elektřině ve vnitrozemských rozvojových zemích se zvýšil z 58 procent v roce 2019 na 59,5 procenta v roce 2020. Přetrvává velký nepoměr mezi městskými (87 procent) a venkovskými oblastmi (47 procent). (UN-OHRLLS, 2022) Průměrné pokrytí elektřinou je v afrických pobřežních zemích téměř dvojnásobné.

Na druhou stranu, africké LLDCs mají v porovnání s ostatními regiony nejvyšší podíl na trhu s obnovitelnou energií. Důvodem je to, že většina zdrojů energie pochází z udržitelných zdrojů, zejména z vodní energie (UN-OHRLLS, 2019) Co se týče světových LLDCs, kapacita obnovitelných zdrojů energie se zvýšila z 37 procent celkové konečné spotřeby energie v roce 2000 na 44 procent v roce 2020. Nárůst je způsoben především rozvojem vodní energie v zemích s hojnými zdroji vodní energie (např. Bhútán, Etiopie, Kazachstán, Paraguay, Tádžikistán a Zambie). (UN-OHRLLS, 2022)

Výše uvedené výpočty dokazují, že africká vnitrozemská skupina států vykazuje ve všech provedených socio-ekonomických analýzách horší výsledky než země s přístupem k moři.

3.3.Hlavní způsoby přepravy a transportní koridory

V sektoru dopravy v Africe dochází k výraznému pokroku, infrastrukturní projekty se staly jedním z hlavních priorit většiny národních i regionálních rozvojových plánů. Ke splnění cíle a vize Africké unie „*Cílem jsou dobře integrované sítě dopravní infrastruktury, které kontinentu umožní plně realizovat jeho ekonomický potenciál a fyzickou konektivitu*“, však zbývá ještě dlouhá a nákladná cesta. Světová banka odhaduje, že oblast subsaharské Afriky potřebuje každoročně investovat přibližně 7,1 procenta HDP do infrastruktury, má-li splnit své Cíle udržitelného rozvoje. Investice se však v současnosti pohybují kolem 3,5 procenta HDP.

Nedostatečná infrastruktura v námořních přístavech v Africe ohrožuje konkurenceschopnost tržních center vzhledem ke skutečnosti, že přibližně 80 %

světového obchodu usnadňují námořní přístavy napojené na silniční a železniční infrastrukturu. Navzdory velkému objemu zboží, většina afrických zemí upřednostňuje investice do silniční infrastruktury před investicemi do železniční dopravy kvůli enormním kapitálovým investicím potřebným pro železniční infrastrukturu a kolejová vozidla.

Vývoj africké infrastruktury sahá do koloniálních let. Efektivní doprava se v rukou koloniální vlády v Africe ukázala jako významný nástroj, který umožňoval učinit z kolonií ekonomiky založené na exportu. Evropské mocnosti předpokládaly, že jejich kolonie budou hrát dvojí úlohu: zdroj zemědělských surovin a nerostných zdrojů pro svůj průmysl v Evropě a také zajištěný trh pro výrobce z průmyslových odvětví. Zajištění moderní dopravní infrastruktury tak bylo pro dosažení tohoto ekonomického motivu naprosto nezbytné. Jelikož byla Afrika rozparcelována mezi několik mocností, rozvoj infrastruktury se regionálně lišil. Zatímco mnoho oblastí zůstalo zcela nevyužitých, jiné regiony byly „protkány“ hustou dopravní sítí, mnohdy až nad rámec místní potřeby, příkladem může být železniční systém ve francouzské západní Africe. (Adeyemo, 2019) Od koloniálních dob v oblasti infrastruktury samozřejmě došlo k mnoha změnám. Dnes mezi hlavní zprostředkovatele a koordinátory výstavby nových infrastrukturních projektů patří Africký program pro infrastrukturní rozvoj (*Programme for Infrastructure Development in Africa*, dále jen PIDA), The Africa Transport Policy Program (SSATP) či Fond Africké rozvojové banky. Následující přehled typů dopravy vychází z reportu UN-OHRLLS (2022).

Silniční doprava

Silniční doprava je hlavním druhem dopravy v Africe, přepraví 90 % cestujících a 80 % zboží (OECD, 2018). Průměrná hustota zpevněných silnic v afrických LLDC je však 10,59 km na 1000 km², což je téměř polovina průměru LLDCs (24,66 km). Hustota zpevněných silnic ve většině afrických LLDCs je nižší než průměr v ostatních LLDCs. Klíčovou kostrou africké pozemní dopravy je Transafrická dálnice, která vytváří síť celkem deseti tras o celkové délce cca 54 120 km. Hlavním cílem je zajištění přímého spojení mezi hlavními městy a propojení námořních přístavů s vnitrozemskými zeměmi. Síť dálnic je financována Ekonomickou komisí pro Afriku (UNECA) a Africkou rozvojovou bankou. Dosud však byla plně dokončena pouze jedna: Trans-Sahelian highway, která vede 4500 kilometrů mezi Dakarem v Senegalu a N'Djamenu v Čadu.

(PIDA, 2020) Ostatní jsou v různých stádiích dokončení. Africká rozvojová banka, jeden z finančních podporovatelů projektu, uvádí jako hlavní důvody pomalého pokroku konflikty a klimatické podmínky, zejména v zemích jako Angola a Demokratická republika Kongo. V důsledku toho jsou poškozeny některé dálniční úseky, které byly již postaveny.

Železniční doprava

Mnoho světových LLDCs je napojeno na moře po železnici, to se však zdaleka nedá říct o těch afrických. Železniční doprava má potenciální výhody oproti silniční dopravě v podobě nižších tarifů a kratší a spolehlivější tranzitní doby. Zároveň menší počet zastávek na cestě nezpůsobuje taková zpoždění. Nejnižší hustota dopravní sítě je jak na africkém, tak na latinskoamerickém kontinentu. Obecně je rozvoj železniční infrastruktury v Africe velmi nízký. Nejvyšší hustotu železnic má jihoafrické Svazijsko, celková africká železniční síť má délku cca 74 775 km, většina se však nachází v severní a jižní Africe. Pět afrických vnitrozemských zemí (Burundi, Středoafrická republika, Čad, Lesotho a Niger) nemá železnice vůbec. Neexistence kvalitních železničních tratí snižuje konkurenční tlak k inovaci a zvyšování kvality v odvětví nákladní dopravy. Tato situace vytváří ještě větší tlak na používání silnic, zvyšuje provoz a opotřebení. Navzdory velkému objemu zboží, které je určeno k exportu, upřednostňuje většina afrických zemí investice do silniční infrastruktury před investicemi do železniční dopravy kvůli enormním kapitálovým investicím potřebným pro železniční infrastrukturu a kolejová vozidla. (USITC, 2009)

Suché přístavy

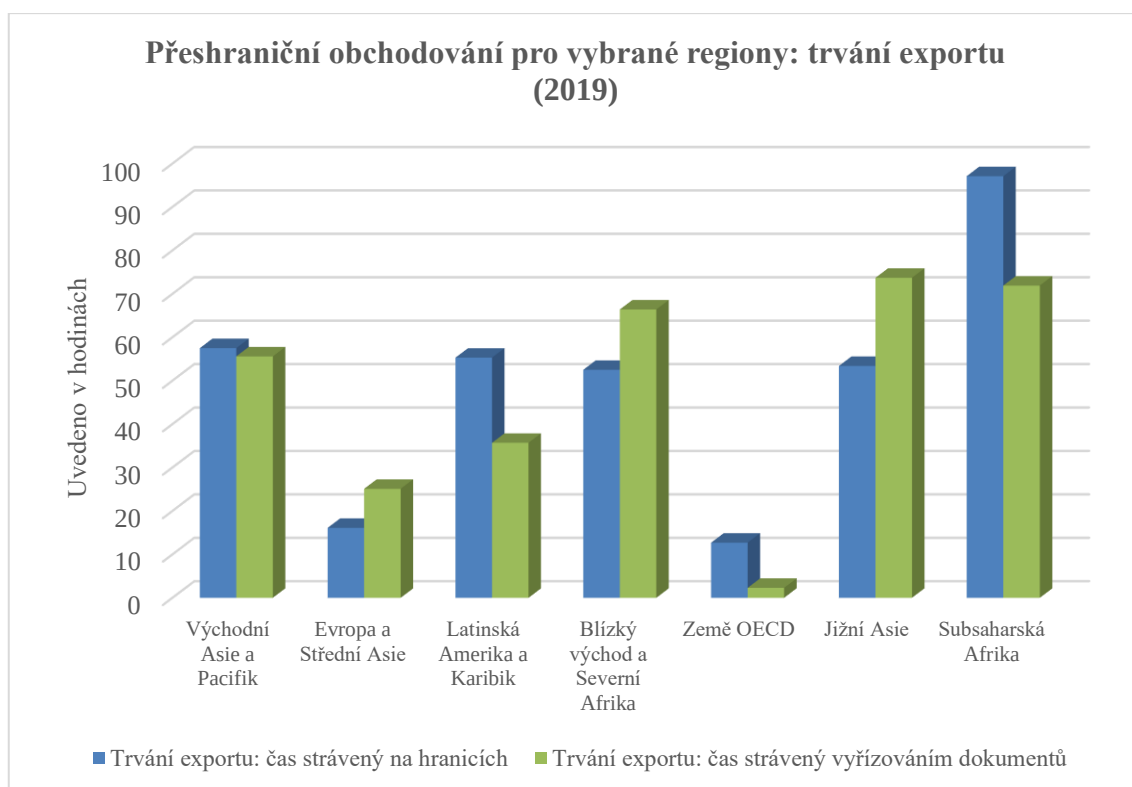
Suchý přístav mezinárodního významu označuje vnitrozemní lokalitu jako logistické centrum spojené s jedním nebo více druhy dopravy. Slouží pro manipulaci, skladování, regulační inspekce zboží a provádění příslušných celních kontrol a formalit (ESCAP, 2020). Suché přístavy jsou také často označovány jako vnitrozemské přístavy nebo vnitrozemské kontejnerové sklady. V Africe má suché přístavy Etiopie, Svazijsko, Uganda, Zambie a Zimbabwe. Jako příklad může sloužit například přístav Modjo a Semera v Etiopii. Přístav Modjo v současné době odbavuje 80 procent dovozního a vývozního trhu země podél obchodního koridoru Etiopie – Džibutsko.

Námořní přístavy

V Africe pokračuje společné úsilí o výstavbu nových námořních přístavů a rehabilitaci/modernizaci těch stávajících. Jako příklad stojí za zmínku přístav Mombasa v Keni, který byl v roce 2018 modernizován o nový kontejnerový terminál, Beira Port a Maputo Port v Mosambiku, oba tyto přístavy byly v roce 2019 zmodernizovány, s jejich projektovou kapacitou 50 milionů tun ročně obsluhují Botswanu, Zambii, Malawi a Svazijsko. Nové kontejnerové terminály se budou budovat ve Walvis Bay (Namibie) i v Dar es Salaam (Tanzanie), kde se mimo nového kontejnerového terminálu pro větší plavidla vybuduje i nová kotviště.

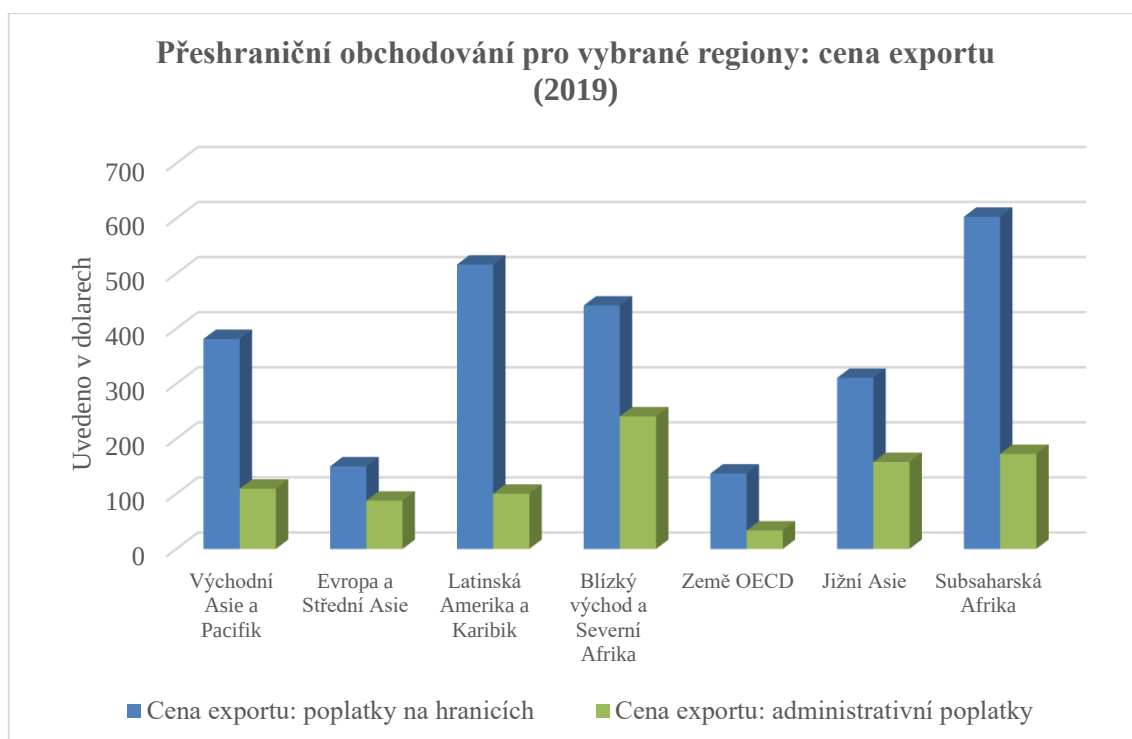
Pokud má vnitrozemská země kvalitní infrastrukturu, tedy silnice, železnice a přístavy, pak se problém spojený geografickou odlehlostí může výrazně snížit. Na druhé straně to však vyžaduje úzkou spolupráci a dobrou konektivitu se sousední tranzitní zemí. Nejdůležitější řešením v této oblasti je zjednodušení obchodních a celních postupů, rozvoj infrastruktury v hraničních oblastech a koordinace a realizace společných regionálních přístupů. Rozvoj infrastruktury znamená nejen výstavbu nových silnic či železničních tratí, ale také pravidelnou práci na jejich údržbě, zlepšení kvality poskytování dopravních služeb, větší zapojení informačních technologií v přístavech nebo na železnici a nahrazování starého zastaralého zařízení za nové (Sharapiyeva, 2019).

I přestože v posledních letech dochází k nebývalému rozvoji v oblasti dopravní propojenosti a infrastruktury, Afrika stále čelí mnohým naléhavým dopravním výzvám jako jsou nízká míra urbanizace, vysoké náklady na přepravu i nejvyšší časová zpoždění na trase. Nejhorší je situace u vnitrozemských zemí, kde ceny dopravy přispívají k dovozním nákladům 15 až 20 procenty – což je třikrát až čtyřikrát více než v rozvinutých zemích. (SSATP, 2015) Následující grafy porovnávají situaci v různých regionech z pohledu ceny a trvání exportu za hranice.



Obr. 8 Přeshraniční obchod pro vybrané regiony: trvání exportu (2019)

Zdroj: Vlastní zpracování na základě dat ze Světové banky



Obr. 9 Přeshraniční obchod pro vybrané regiony: cena exportu (2019)

Zdroj: Vlastní zpracování na základě dat ze Světové banky

Kvůli zvyšujícím se mzdám, výrobním nákladům a rostoucímu povědomí o ochraně životního prostředí mnoho podniků stále častěji přesouvá svá výrobní místa nebo rozšiřuje své sítě dodavatelského řetězce do vnitrozemských rozvojových zemí, kde mohou získat levnější pracovní sílu a větší zásoby lokálních zdrojů. Vnitrozemské země, zvláště ty africké jsou však charakteristické špatnou logistickou vybaveností, nedostatkem přístavů, zastaralou dopravní infrastrukturou, tranzitními a celními zpožděními, nadměrnými logistickými náklady a nákladnými byrokratickými postupy. Náklady na logistiku ve vnitrozemských zemích jsou někdy až o 35 % až 40 % vyšší než v sousedních námořních zemích a dodatečné náklady mohou tvořit až 50 % nákladů na dopravu.

Na Obr. 8 a 9 jsou vyobrazeny a regionálně porovnány hodnoty cen a trvání exportu⁹. Na mnoha hraničních přechodech dochází k velkým časovým zpožděním hlavně kvůli zbytečně náročné administrativě. Tento neefektivní systém a byrokracie zvyšují čas i náklady exportu. Tuto již tak komplikovanou situaci ještě zhoršila pandemie covid-19, omezení přeshraniční a tranzitní nákladní dopravy související s pandemií mělo za následek velká obchodní omezení, které vyvolaly vysoké náklady, narušení dodavatelského řetězce a prodloužení doby přepravy.

Vztah mezi správními kontrolami a objemy obchodu upoutal pozornost multilaterálních obchodních sítí teprve relativně nedávno. V roce 2013 například členové Světové obchodní organizace (WTO) uzavřeli *Trade Facilitation Agreement* (TFA), jejímž cílem je zefektivnit obchodní postupy. TFA vstoupila v platnost 22. února 2017 poté, co dohodu přijaly dvě třetiny členů WTO. OECD odhaduje, že dohoda WTO o usnadnění obchodu by mohla snížit obchodní náklady nízkopříjmových ekonomik až o 16,5 %, v ekonomikách s nižšími středními příjmy o 17,4 % a v ekonomikách s vyššími středními příjmy o 14,6 %.

Možná řešení lze tedy hledat v příznivých regionálních obchodních dohodách. Zásadní je tudíž ekonomická integrace na regionální úrovni, které se bude podrobněji věnovat následující část.

⁹Vyřizování dokumentů: Získávání, příprava a předkládání dokladů během přepravy, odbavení v zemi původu, získávání, příprava a předkládání dokladů požadovaných v cílové a tranzitní zemi

Proces na hranicích: Celní odbavení a kontroly, inspekce prováděné jinými subjekty, manipulace a kontroly, které se konají v přístavu nebo na hranicích

3.4. Regionální integrační uskupení

Současný vývoj světové ekonomiky charakterizují dva významné a z historického pohledu relativně nové procesy: globalizace a regionalizace. V tomhle případě se budu podrobněji věnovat regionalizaci, která je jednou z hlavních možných řešení geografického znevýhodnění vnitrozemských zemí. Regionalismus lze být chápán jako obchodní a hospodářská politika státu směřující k liberalizaci vztahů mezi dvěma či více zeměmi a přispívající k jejich těsnějším vazbám a vzájemné integraci. (Cihelková, 2007) Na přelomu 50. a 60. let i na africký kontinent dorazila první vlna poválečného regionalismu, charakteristická vznikem multifunkčních kontinentálních organizací. Katalyzátorem v boji za emancipaci afrických zemí byl tzv. panafricanismus.

Panafricanismus je jednou z teoretických i praktických koncepcí, kterými se Afričané pokouší sjednotit a prosadit boj za spravedlnost a sebeurčení. Panafricanismus vychází ze skupinové zkušenosti a poznatků o rasové diskriminaci a koloniální nadvládě. (Záhořík, 2022) Jednotná definice tohoto termínu je však velmi obtížná, protože je chápán různými způsoby. Z myšlenek panafricanismu vznikla Organizace africké jednoty (OAU), založená v květnu 1963 v Addis Abebě. V roce 2002 však byla nahrazena Africkou unií (AU), která dnes sdružuje všechny africké státy. Mimo AU v Africe nalezneme celou řadu různých integračních uskupení. Následuje stručný přehled:

- Svaz arabského Maghrebu (AMU)
- Společenství sahelských a saharských států (CEN-SAD)
- Společný trh pro východní a jižní Afriku (COMESA)
- Východoafrické společenství (EAC)
- Jihoafrické rozvojové společenství (SADC)
- Hospodářské společenství středoafriických států (ECCAS)
- Hospodářské společenství západoafriických států (ECOWAS)

Vnitroafrický obchod je nejnižší ze všech globálních regionů s přibližně 15 %, oproti 54 % v Severoamerické zóně volného obchodu, 70 % v rámci Evropské unie a 60 % v Asii. (AfDB, 2018) I kvůli této skutečnosti vznikla v roce 2018 Africká kontinentální zóna volného obchodu (AfCFTA). AfCFTA je dnes se všemi 54 africkými státy největší regionální zónou volného obchodu na světě. Hlavní vizí je vytvoření

jednotného kontinentálního trhu s populací 1,3 miliardy obyvatel, zároveň se jedná o jeden ze stěžejních projektů Agendy 2063, což je dlouhodobá rozvojová strategie Africké unie. Projekce naznačují, že AfCFTA může vést ke zvýšení přírůstků příjmů o 7 % do roku 2035. Zásadním prvkem pro dosažení těchto zisků bude zlepšení propojení na celém kontinentu prostřednictvím investic do energetiky a regionální přeshraniční dopravy včetně silnic, letectví, přístavů a železnic, jakožto i měkké infrastruktury, jako je logistika a usnadnění obchodu, tj. opatření na snížení byrokracie a zjednodušení celních postupů. Jedním z cílů AfCFTA je mimo jiné i zvýšení podílu afrického exportu o 5, 1 % do roku 2045. Co se týče zlepšení dopravní situace, očekává se také, že dohoda povede do roku 2030 k 28% nárůstu poptávky po nákladní dopravě. Podíl železniční dopravy by se měl zvýšit z 0,3 procenta na 7 procent. (UN-OHRLLS, 2022)

Africká integrace je však v mnoha ohledech problematická. Prvním bodem je podle Piknerové (2012) překrývající se členství afrických států ve více uskupeních. Drtivá většina afrických států participuje na více než jednom regionálním projektu. Za největší nedostatky kritici označují především vysoké transakční a administrativní náklady plynoucí ze členství, které neúměrně zvyšují finanční zátěž, s níž je účast v každé regionální obchodní dohodě spojena, což má významné dopady na jejich fungování a naplňování vytýčených cílů. Současně platí, že regionální integrace vyžaduje přímé politické zapojení potenciálních členů, resp. jejich vlád, a proto slabé či zhroucené státy nepovažující regionální integraci za významnou, brzdí celý integrační proces a komplikují prosazení některých opatření v praxi.

Dalším problémem je výrazná vnitřní fragmentace kontinentu, projevující se například výskytem značného množství vnitrozemských států či států s rozdílnou velikostí, lidnatostí a ekonomickou úrovní jednotlivých zemí. Na druhém místě je třeba zmínit nedostatečně rozvinutou infrastrukturu, a to jak uvnitř státu, tak mezi nimi. Významnou okolností je v tomto směru právě existence velkého množství vnitrozemských států, které často nejsou napojeny na klíčové dopravní uzly ležící na pobřeží. Africkou infrastrukturní síť lze obecně definovat jako „nepružnou.“

Za integrační problém můžeme rovněž označit nedostatečně diverzifikovaná hospodářství, která jsou často orientována na produkci nezpracovaných zemědělských surovin. To snižuje možnost rozvoje intraregionálního obchodu, neboť řada především

sousedních států fakticky obchoduje se stejnými komoditami (západoafrické státy s kakaem, východoafrické státy s kávou apod.).

4. Region východní Afriky, případová studie Východoafrického společenství

Východní Afrika je jedním z nejrychleji rostoucích regionů subsaharské Afriky. (AfDB, 2021) Geografické vymezení není zcela jednoznačné. Podle většiny zdrojů do východní Afriky spadají Burundi, Džibuti, Etiopie, Eritrea, Keňa, Rwanda, Somálsko, Jižní Súdán, Tanzanie, Uganda a ostrovní státy Komory a Seychely. Region je rozdělen do čtyř překrývajících se regionálních ekonomických společenství (*regional economic communities*, REC) uznaných Africkou unií. Jedná se o Společný trh pro východní a jižní Afriku (COMESA), Východoafrické společenství (EAC), Mezivládní úřad pro rozvoj (IGAD) a Jihoafrické společenství pro rozvoj (SADC). Tato kapitola se bude podrobněji zabývat Východoafrickým společenstvím (*East African Community*, dále jen EAC).

4.1. Východoafrické společenství

Východoafrické společenství je mezivládní organizace v oblasti afrických Velkých jezer, mezi jejíž členy patří Keňa, Tanzanie, Uganda, Burundi, Rwanda, Jižní Súdán a od roku 2022 i Demokratická republika Kongo. Společenství vzniklo v roce 1967, což z něj činí jedno z nejstarších uskupení v Africe. EAC sdružuje cca 186 milionů lidí. (EAC, 2020) S výjimkou regionálního hegemonu Keni se všechny ostatní země řadí mezi nejméně rozvinuté státy světa.

Mezi sedmičkou států Východoafrického společenství, jsou 4 státy vnitrozemské: Uganda, Rwanda, Burundi a Jižní Súdán, i proto byl tento region zvolen k širšímu rozpracování. V těchto zemích je rozvoj dopravní infrastruktury velmi důležitým faktorem pro budoucí ekonomický rozvoj. Nejenže jsou tyto země menší, pokud jde o jejich rozlohu a ekonomiku, ale navíc jsou od přístavu vzdáleny více než 1000 km. (Brenton, 2016) Jedním z hlavních potenciálů regionálního společenství je transformace a propojení všech členských ekonomik a vytvoření tak jedné obrovské přímořské regionální ekonomiky, která minimalizuje nevýhody plynoucí z vnitrozemské polohy. (EAC, 2020) Východní Afrika je sice daleko od hlavních světových trhů, hlavním problémem je však v tomto případě vzdálenost ekonomická. Podle reportu Světové banky (2012) Uganda, Rwanda a Burundi se zhruba 40 procenty obyvatel EAC a zhruba 30 procenty ekonomické aktivity mají k těmto hlavním trhům mnohem větší ekonomickou vzdálenost než pobřežní sousedé, protože námořní doprava je mnohem levnější než pozemní či letecká.

V roce 2005 pět zemí EAC – Keňa, Tanzanie, Uganda, Rwanda a Burundi podepsali smlouvu o vytvoření Celní unie EAC¹⁰. Ta má podpořit regionální integraci a umožnit volný obchod se zbožím a službami mezi sebou. Nejen vytvoření celní unie, ale také ambice pro zintenzivnění obchodních vztahů mezi jednotlivými členy společenství, vytváří větší poptávku po širších a kvalitnějších dopravních koridorech kvůli většímu tlaku na stávající silniční síť. V rámci regionálních reforem bylo naopak zvýšeno clo u dovozové konfekce v rozmezí 30 až 35 procent. Tento krok je součástí regionálních ekonomických reforem, v rámci nichž bude obdobným clem zatížen import železa a oceli, zemědělských komodit, dřeva či výrobků ze dřeva dovážených do regionu. V zájmu ochrany před levnými dováženými výrobky a podpory místních investic EAC rovněž zvýšilo dovozní clo na dovážené elektrické součásti a příslušenství z 25 % na 35 %. (Businessinfo, 2020) V rámci EAC došlo taktéž k zavedení jednotných turistických víz či zvýšení mobility pracovních sil, jednou z mnoha dalších úspěšných výstupů v rámci EAC je volný přeshraniční pohyb osob pouze s občanskými průkazy. (Brenton, 2016)

4.2.Dopravní konektivita

Hlavními překážkami integrace východní Afriky jsou zejména nízká úroveň infrastruktury a nízký stupeň harmonizace legálního, regulatorního a institucionálního rámce. Nedostatečná síť železnic, špatný stav silnic, chybějící spojení mezi velkými městy, nedostatečný přístup k elektřině a k telekomunikační síti jsou překážky, které brání a zpomalují rozvoj regionu v dalších oblastech jako je podnikání nebo vzdělávání. Pro eliminaci těchto překážek je nutno vynaložit velké množství financí, nicméně regiony nemají takové zdroje, aby výdaje pokryly z vlastních zdrojů. Proto je nutné rozvíjet kreativní partnerství mezi soukromým a veřejným sektorem podpořené klíčovými institucemi jako je Světová banka nebo další multilaterální instituce (Kessides, 2012).

Hlavními přístavy ve východní Africe jsou keňská Mombasa a tanzanský Dar es Salaam. Přístav Mombasa byl v roce 2015 pro exporty nejvíce využíván Keňou (73,9 %), Ugandou (10 %), Jižním Súdánem a DR Kongem. (KPA, 2015) Dar es Salaam pro export nejvíce využívají Tanzanie (47 %), DR Kongo (21,1 %), Zambie (12,2 %), Rwanda a Burundi méně než jedním procentem. (TPA, 2015) Podle celosvětových měřítek jsou oba přístavy nedostatečně výkonné. Přístav Dar es Salaam se potýká zejména s vážnými kapacitními omezeními, což má za následek přesměrování kontejnerů do přístavů

¹⁰ Jedná se o celní unii, jejíž většina zboží a služeb je mezi členskými státy obchodována bezcelně a má společný vnější sazebník se třetími zeměmi. Jako společný trh se mohou osoby, zboží, služby a kapitál volně pohybovat. (Evropská komise)

Mombasa a Teveta (hranice mezi Keňou a Tanzanií) ze zemí Burundi či Rwanda, a to hlavně z důvodů častého přetížení přístavu. Kromě přístavu Mombasa rozvíjí keňská vláda prostřednictvím Keňského přístavního úřadu (KPA) také druhý přístav v Lamu, který by měl obsluhovat Jižní Súdán a Etiopii. Mezi největší problémy těchto dvou přístavů je pomalé celní odbavení a nadměrná doba přebývání lodí v přístavu. Transparentnost a efektivitu při odbavení a vykládce zboží v přístavech brzdí administrativní složitost formalit zejména v Mombase a nedostatečně proškolení zaměstnanci zejména v Dar es Salaamu.

Všechny výše uvedené skutečnosti přinášejí dlouhá zpoždění, přetížení a vysoké náklady na vyložení a odbavení nákladu (již nyní omezené kvalitou fyzické infrastruktury v těchto lokalitách) a vytvářejí značný prostor pro diskriminační a podvodné chování. Zpoždění odbavení zásilek rovněž zvyšuje riziko zhoršování kvality výrobků, zejména u produktů podléhajících rychlé zkáze (Světová banka, 2012). Následující tabulka ukazuje přibližnou dobu trvání dopravy, cenové tarify za transport kontejnerů a vzdálenost z přístavů Mombasa a Dar es Salaam do velkých měst sousedních zemí.

Tab. 5 Informace o tranzitu mezi hlavními přístavy a sousedními zeměmi

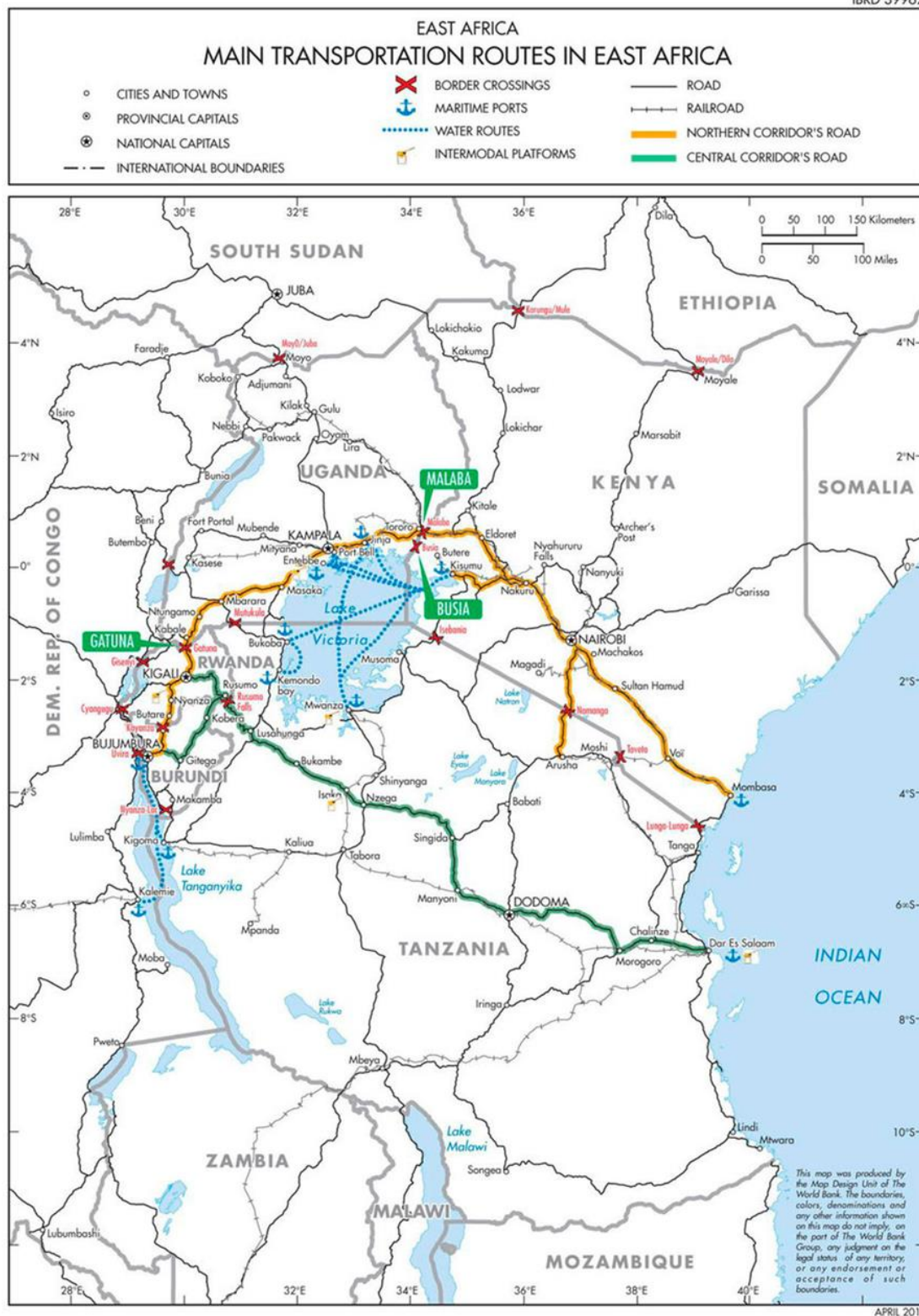
Z/do	Kampala (Uganda)	Kigali (Rwanda)	Goma (DR Kongo)	Juba (Jižní Súdán)	Bujumbura (Burundi)	Bukavu (DR Kongo)
Přístav Mombasa						
Trvání tranzitu (hodiny)	138	184	229	250		
Cena za převoz kontejneru (km, vyjádřeno v dolarech)	1,88	2,08	2,99	2,41	3,07	
Vzdálenost (km)	1169	1682	1840	1662	1957	
Přístav Dar es Salaam						
Trvání tranzitu (hodiny)	103	90	111		100	115
Cena za převoz kontejneru (km, vyjádřeno v dolarech)	1,83	1,94	2,57		1,89	2,77
Vzdálenost (km)	1,780	1,495	1,635		1,640	1,769

Zdroj: Northern Corridor Quarterly Report (2020)

I přestože jsou velká města východoafrických zemí od přístavu vzdáleny více než 1000 km, světové prvenství, co se týče vzdáleností od nejbližších přístavů, mají země Střední Asie, pro porovnání těchto dvou regionů může sloužit příklad délky tras z pákistánského přístavu Karáčí do hlavních středoasijských měst, kde se vzdálenosti pohybují od cca 2000 km (Dušanbe – Karáčí, při ceně 0,71 dolaru za km), až po 3350 km (Almaty – Karáčí, při ceně 0,76 dolaru za kilometr).

Vzhledem k dlouhému a nákladnému tranzitu africké země implementovali tzv. *one-stop border posts* (OSBPs). Hlavním důvodem pro zřízení OSBPs podél dopravních koridorů je urychlení pohybu zboží a osob a snížení nákladů na dopravu přes státní hranice. Principem je, že veškeré hraniční formality pro opuštění jednoho státu a vstupu druhého a zároveň zpracování dokumentace ke zboží a cestujícím se provádí v jediné odbavovací hale. V roce 2009 bylo otevřeno hraniční stanoviště Chirundu mezi Zambií a Zimbabwe jako pilotní OSBP. Výsledkem bylo zkrácení přejezdu hranic ze 4–5 dní na rozmezí z několika hodin do maximální délky 3 dnů. Poté se tyto check-pointy začaly šířit po celé východní Africe a dnes jich na celém kontinentu nalezneme 76. Součástí těchto hraničních stanovišť jsou administrativní budovy, parkoviště, sklady, kontrolní prostory a odbavovací haly pro cestující. Spolu s dalšími inovacemi jako jsou vyspělé elektronické celní systémy, elektronický systém sledování nákladu, který monitoruje cestu kamionu od začátku do konce či odstranění zbytečných netarifních překážek OSBPs, výrazně zkracují dobu pro překračování hranic a náklady na dopravu, čímž dělají celý dopravní systém efektivnějším (PIDA, 2023).

EAC se hlavně v posledních letech přiklání k rozvoji regionální infrastruktury a konceptu ekonomických koridorů, tato činnost je výrazně podporována hlavně Světovou bankou, Africkou rozvojovou bankou či Program pro infrastrukturu a rozvoj v Africe (PIDA). Co se týče dopravních a obchodních cest, region je rozdělen na severní a centrální koridor (viz Obr. 11).



Obr. 10 Mapa severního a centrálního koridoru ve východní Africe

Zdroj: Journal of Eastern African Studies (2020)

Severní koridor je multimodální obchodní trasa spojující vnitrozemské země oblasti Velkých jezer s keňským námořním přístavem Mombasa (celkem 1700–2000

km). Dohoda o tranzitu a dopravě v severním koridoru (NCTA) je smlouva spojená s jedenácti protokoly podepsanými v roce 1985 a revidovanými v roce 2007 o regionální spolupráci s cílem usnadnit mezistátní a tranzitní obchod mezi členskými státy Burundi, DR Kongo, Keni, Rwandy a Ugandy. Jižní Súdán k dohodě přistoupil v roce 2012. (NCTTCA, 2020) Podle reportu Africké rozvojové banky (2021) jsou v současné době necelní překážky jednou z hlavních výzev severního koridoru.

Centrální koridor je integrovaná multimodální dopravní a logistická síť, která spojuje Burundi, Konžskou demokratickou republiku, Rwandu, Ugandu a Tanzanii s tanzanským přístavem Dar es Salaam (1300–1600 km). Země EAC ve spolupráci s rozvojovými finančními institucemi, jako je Africká rozvojová banka a soukromým sektorem, reagovaly na vysokou poptávku po lepších silnicích spuštěním postupného programu modernizace, rekonstrukce a modernizace řady silnic a mostů. Hlavním cílem je propojení právě dvou zmíněných koridorů. (Oirere, 2021)

Dalším důležitým dopravním hubem v regionu je Viktoriino jezero, druhé největší sladkovodní jezero na světě, které se rozkládá na území Keni, Tanzanie a Ugandy. Zásadním přístavem a také velmi strategickým dopravním uzlem na Viktoriině jezeře je přístav Kisumu. Přístav Kisumu byl postaven v roce 1901 jako součást integrovaného východoafrického železničního/vodního dopravního systému umožňujícího přepravu nákladu a cestujících mezi zeměmi obklopujícími povodí jezera. Přístav nedávno rehabilitovala keňská vláda stavebními pracemi, které zahrnovaly práce zaměřené na zlepšení proplouvání velkých lodí a rozšíření přístavní kapacity pro obsluhu až 4000 kontejnerů. Přestože objem tranzitního nákladu v posledních desetiletích prudce poklesl v důsledku zhoršení železničního spojení z Mombasy do Kisumu, odhaduje se, že poptávka po místním nákladu v prvních letech po obnově přístavu výrazně poroste (The EastAfrican, 2022). Přístav je tak významnou spojnici mezi Keňou a jejími sousedy. Má usnadnit přepravu ropných produktů do Ugandy, Rwandy, částí Demokratické republiky Kongo, Burundi a Jižního Súdánu. Vnitrozemská lodní doprava na Viktoriině jezeře představuje důležitý uzel intermodálního dodavatelského řetězce podél severního a centrálního koridoru, dvou multimodálních koridorů spojujících přístavy Mombasa a Dar es Salaam s dalšími východoafrickými a středoafričskými destinacemi.

Co se týče sítě železnic, v Africe je obecně velmi řídká a málo využívaná. Železniční sítě jednotlivých států jsou na sobě nezávislé a nepropojené. Výjimkou je

železniční koridor Tazara, který je napojen na železniční síť jižní Afriky a je jediným funkčním železničním koridorem ve východní Africe. (Kojanová, 2014)

Výkonnost regionu východní Afriky v oblasti mezinárodního obchodu zůstává navzdory zvýšeným infrastrukturním projektům v regionu nedostatečná. Například pouze šest procent celkového dovozu pro partnerské státy EAC pochází z regionu, zatímco vývoz do regionu tvoří pouze dvacet procent z celkového objemu (WTO, 2019). Špatná výkonnost obchodu ve východní Africe je částečně připisována technickým překážkám obchodu, nedostatečné diverzifikaci produktů a absenci společné měny. Cílem probíhajících reformních snah zemí EAC je vytvoření společné měnové unie a regionální centrální banky do roku 2024.

EAC dováží převážně z asijských zemí (téměř 50 % v roce 2017 oproti 40,5 % v roce 2011), zejména z Číny a Indie. Dalšími významnými dodavateli jsou Evropská unie a Spojené arabské emiráty. Evropská unie zůstává hlavním vývozním trhem EAC, ale její podíl se snížil ve prospěch zemí, jako je Indie nebo Čína. Navíc, i přes klesající trend jejich podílu na vývozu z EAC, zůstávají důležitými destinacemi COMESA a země SADC, které v roce 2017 představovaly asi 21 % z celkového objemu vývozu. Jak již bylo zmíněno, společnou charakteristikou východoafrických států je vývoz hlavně primárních komodit (káva, čaj, kakao), drahé kovy či jiné přírodní zdroje. Importu dominují průmyslové výrobky, včetně paliv, chemikálií (např. léky, hnojiva), strojů a dopravních zařízení. Následující tabulka obsahuje informace ohledně trvání a cen exportu všech států Východoafrického společenství. Keňa, Tanzanie a DR Kongo jsou země přímořské. Ačkoliv se DR Kongo definicí řadí mezi přímořské země, přístup k moři má prostřednictvím pouze krátkého úseku pobřeží (37 kilometrů) v západním výběžku svého území. V tomto úzkém pásu pobřeží se nachází největší konžský přístav Matadi, i přes jeho existenci jsou náklady na transport v Demokratické republice Kongo nejvyšší ze všech států EAC, totéž platí o trvání exportu.

Tab. 6 Ukazatele popisující cenu a trvání logistických služeb ve státech EAC (2019)

Země EAC	Trvání exportu: čas strávený na hranicích¹¹ (hodiny)	Trvání exportu: čas strávený vyřizováním dokumentů¹² (hodiny)	Cena exportu: hraniční poplatky (dolary)	Cena exportu: administrativní poplatky (dolary)	Pořadí <i>Logistics Performance Index</i> (2018)
Keňa	16	19	143	191	68
Tanzanie	96	96	1175	275	61
DR Kongo	296	192	2223	500	120
Burundi	59	120	109	150	158
Rwanda	83	30	183	110	57
Jižní Súdán	146	192	763	194	-
Uganda	59	24	209	102	102
Průměr pro EAC	107	96	686	217	-
Průměr pro SSA	97	72	603	173	-

Zdroj: Doing Business, Světová banka (2019)

4.3. Index logistické výkonnosti se zaměřením na Rwandu

V poslední době velmi sledovaným indexem, který detailně analyzuje logistickou výkonnost zemí, je Index logistické výkonnosti (*Logistics Performance Index*, dále jen LPI). LPI je srovnávací nástroj vytvořený Světovou bankou v roce 2007, který vznikl za účelem identifikace výzev a příležitostí v oblasti obchodní logistiky. LPI vychází každé dva roky v rámci reportu *Connecting to Compete*. Posledním a nejaktuálnějším vydáním je 6. vydání z roku 2018. Index se skládá z 6 následujících komponent: Celní odbavení (*Customs*), Kvalita infrastruktury (*Infrastructure*), Mezinárodní zásilky (*International Shipments*), Kvalita logistických služeb (*Logistics competence*), Schopnost sledování nákladu (*Tracking & Tracing*) a Čas doručení nákladu (*Timeliness*). Údaje LPI jsou shromažďovány prostřednictvím celosvětového průzkumu mezi odborníky v oblasti logistiky. Sběr dat probíhá pomocí standardizovaného dotazníku se dvěma částmi,

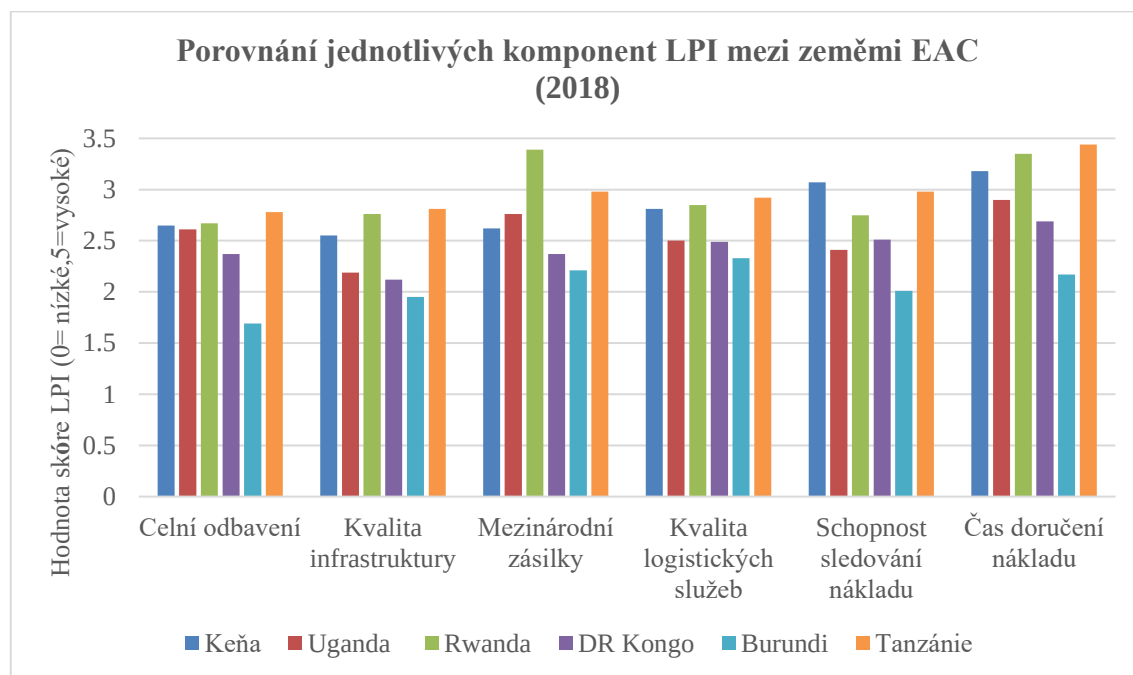
¹¹ Trvání/cena exportu: čas a poplatky na hranicích – čas a náklady spojené s celním odbavením (včetně manipulace s nákladem) na hraničním přechodu

¹² Trvání/cena exportu: vyřizování dokumentů – čas a náklady spojené s vyřizováním všech dokumentů vládních agentur země, ze které se zboží vyváží, cílového hospodářství a případných tranzitních ekonomik

mezinárodní a domácí. V mezinárodním dotazníku respondenti hodnotí šest ukazatelů výkonnosti logistiky u svých hlavních zámořských partnerských zemí (6–8 zemí). V domácím dotazníku se od respondentů požaduje, aby poskytli kvalitativní a kvantitativní údaje popisující logistické prostředí v zemi, kde pracují. V roce 2018 provedli odborníci v oblasti logistiky téměř 6000 hodnocení jednotlivých zemí. Toto vydání pokrývá 160 zemí v mezinárodním LPI a 100 zemí v domácím LPI (Connecting to Compete, 2018).

Index nabývá hodnot 0–5, přičemž 5 je nejlepší skóre. V porovnání s ostatními rozvojovými regiony má subsaharská Afrika nejnížší průměrnou hodnotu LPI indexu: 2,45. Následuje ji region Jižní Asie a region Blízkého Východu a Severní Afriky (oba regiony 2,51). Mezi africkými zeměmi se na prvních čtyřech místech v roce 2018 umístily Jižní Afrika, Pobřeží slonoviny, Botswana a Rwanda, v uvedeném pořadí.

Pokud použijeme státy EAC jako příklad, je zřejmé, že kvalita a výkonnost logistických služeb se v těchto zemích výrazně liší (viz následující tabulka)¹³. Tyto rozdíly mezi jednotlivými zeměmi vyplývají z mnoha rozdílů v kvalitě a nákladech na infrastrukturu, správě věcí veřejných či míře korupčního jednání.



Obr. 11 Porovnání jednotlivých komponent LPI mezi zeměmi EAC (2018)

Zdroj: LPI data, 2019

¹³ Poslední dostupná data Tanzánie jsou z roku 2016, data Jižního Súdánu nejsou k dispozici.

Při porovnání výsledků vnitrozemských zemí oproti přímořským, nejhorší výsledky ve všech kategoriích vykazuje vnitrozemské Burundi, a to hlavně v efektivitě celního odbavení, v oblasti infrastruktury a schopnosti sledování nákladu. Na druhou stranu, nejlepší výsledky v LPI má mezi ostatními zeměmi Východoafrického společenství vnitrozemská Rwanda.

U Rwandy je možné pozorovat obrovské zlepšení, v roce 2007 se podle LPI pořadí nacházela na 148 místě, v roce 2018 (poslední dostupná data) se Rwanda posunula na 57. místo. Jako vhodná země k porovnání se nabízí Uganda, která se Rwandou sousedí, obě země jsou vnitrozemské a nacházejí se v podobném ekonomickém, sociálním, politickém kontextu. V roce 2007 se Uganda nacházela na 83. místě, Rwanda na místě 148. Za 11 let se Uganda propadla na 102. místo, zatímco Rwanda se „vyšplhala“ na 57. místo, což odpovídá pořadí mnohých přímořských jihoamerických zemí jako je Kolumbie, Brazílie či Argentina. Hlavní otázkou je, které faktory byly rozhodující v tak obrovském zlepšení, zejména když Rwanda v 90. letech minulého století prošla politickou a etnickou nestabilitou.

Eyob (2019) za hlavní „motory“ považuje řádnou správu věcí veřejných, razantně nižší míru korupce, zvýšený objem investic proudících do země a mimo jiné taky zjednodušení byrokratických postupů spojených s vývozem a dovozem. Za vůbec největší katalyzátor tzv. „rwandského ekonomického zázraku“ je považována liberalizace trhu s kávou. Podle Wicks (2014) liberalizací trhu dokázala Rwanda omezit konflikty a zvýšit hospodářský rozvoj prostřednictvím intenzivnějších obchodních vztahů. Rwandská vláda pomocí liberalizace dokázala vytvořit nová pracovní místa a zvýšit příjmy zemědělců, kteří předtím neměli k trhu tak dobrý přístup. Zemědělci v rurálních oblastech měli možnost přejít ze samozásobitelského zemědělství k produktivnímu zemědělskému systému, což bylo také jedním z hlavních cílů rozvojového plánu Rwandské vlády VIZE 2020. Hlavním aspektem liberalizace byla role vlády při podpoře vzniku družstev, která vznikla kolem tzv. mycích stanic na kávu (*coffee washing stations*).

Tyto stanice na kávu jsou prostory, kam si zemědělci mohou přinést svoje vyprodukovaná kávová zrnka, a kde následně probíhá proces třízení, vážení a balení. Káva, která prošla tímto procesem, má na mezinárodním trhu daleko vyšší přidanou hodnotu. (International Growth Centre, 2015) Po celé zemi je dnes asi 300 stanic. Káva, která se nezpracovává u mycí stanice, se zpracovává doma a na místním trhu se poté

prodává jako méně kvalitní káva. Vytvořením družstva mohou zemědělci společně spolupracovat na zlepšení svých ekonomických příležitostí. Sbíráni kávy a její následná přeprava do stanice je velmi pracná a časově náročná. Množství peněz, které družstvo vydělá, do značné míry závisí na tom, kolik družstvo jako celek vyprodukuje. Způsob, jakým družstvo funguje, zase motivuje každého člena, aby pomáhal ostatním členům bez ohledu na jejich etnickou příslušnost. Trh s kávou zažívá od počátku liberalizace velké ekonomické zisky, které poskytly podněty pro vnitrostátní i mezistátní mír. Vytvoření vnitrostátního míru je velice důležitým determinantem pro zahraniční investory a posiluje tak objemy mezinárodního obchodu.

Celkový příliv přímých zahraničních investic vzrostl ze 119 milionů USD (2,2 % HDP) v roce 2009 na 420 milionů USD (4,1 % HDP) v roce 2019. Příliv v poměru HDP překročil úroveň ve rwandských strukturálních srovnávacích a byl vyšší než průměr v subsaharské Africe. (Světová banka, 2021) Mimo výše uvedené reformy v oblasti liberalizace obchodu země intenzivně investuje do infrastruktury. Rwanda měla v posledních několika letech vysokou míru veřejných investic, která se v roce 2019 rovnala 13 % HDP. Podíl země na kapitálových výdajích veřejného sektoru na HDP byl v letech 2015 až 2018 ve Rwandě vyšší než ve většině východoafrických zemí. (Světová banka, 2021) Téměř desetina ročního rwandského rozpočtu je vyčleněna na dopravní a další infrastrukturu, konkrétně do rozvoje infrastruktury silnic, železnic a vodní dopravy se záměrem dramaticky snížit náklady na dopravu pro podniky i jednotlivce. (Rwanda Development Board, 2023)

Rwanda se tak během několika let přeměnila ve vzkvétající ekonomiku, což z ní činí přirozenou volbu pro investice a podnikání a stává se tak jednou z hlavních možností pro firmy, které chtějí v Africe investovat. Což také dokazuje umístění Rwandy na druhém místě (v subsaharském regionu) v Doing Business žebříčku Světové banky

z roku 2019. Následující tabulka vyčísluje výsledky v jednotlivých dimenzích LPI na příkladě Rwandy v letech 2007 a 2018.

Tab. 7 *Výsledky v jednotlivých komponentech LPI indexu pro stát Rwanda (2007, 2018)*

	2007	2018
Celní odbavení	1,80	2,67
Kvalita infrastruktury	1,53	2,76
Mezinárodní zásilky	1,67	3,39
Kvalita logistických služeb	1,67	2,85
Schopnost sledování nákladu	1,60	2,75
Čas doručení nákladu	2,38	3,35
LPI celkové skóre	1,77	2,97
LPI celkové pořadí	148	57

Zdroj: LPI data, 2019

Všechny komponenty LPI indexu se ve Rwandě v rozmezí 11 let výrazně zlepšily, největší pokrok je však v oblasti mezinárodních zásilek, tudíž v optimalizaci procesu přípravy a odesílání zásilek. Rwanda je důkazem, že i přes vnitrozemskou polohu může země vykazovat lepší výsledky v oblasti logistické výkonnosti než země přímořské, jako jsou Keňa a Tanzanie. Co se týče průměru pro všechny vnitrozemské země, hodnota se z roku 2007 zvýšila 2,23 na 2,43 v roce 2018. (Eyob, 2019)

4.4.Čínské investice ve východoafrickém regionu

Afrika je bohužel známá svým výrazným deficitem v oblasti infrastruktury. Hlavními tradičními investory do africké infrastruktury jsou Světová banka, Africká rozvojová banka, evropské instituce, či africké vlády samotné. V posledních letech však nelze přehlédnout rychle rostoucí vliv Číny, který je každým rokem výraznější. Podle OECD (2012) Čína předběhla Světovou banku, jakožto vůdčího sponzora africké infrastruktury, v roce 2005. Mezi hlavní sektory patří IT, energetický sektor a infrastruktura. Ve východní Africe Čína hrála významnou roli v rozvoji infrastruktury už delší dobu, aktivita v regionu však nabrala ještě větší dynamiku díky zapojení východní Afriky do iniciativy tzv. Nové Hedvábné stezky (*Belt and Road Initiative*, dále jen BRI).

BRI je masivním čínským geopolitickým projektem jehož cílem je postavit Čínu do centra globální sítě pozemní, námořní a digitální konektivity. Peking se tímto způsobem snaží ovlivnit strategické globální dodavatelské řetězce a přesměrovat tok mezinárodního obchodu přes kritické námořní cesty a námořní přístavy. Právě východní Afrika se stala pro Čínu strategickým vstupním bodem na africký kontinent. Region se nachází vedle

oblasti Indického oceánu a leží v přímé blízkosti námořní trasy, která je součástí tzv. *Maritime Silk Road Initiative* (námořní části BRI) a která je velmi strategická pro mezinárodní obchod.

Roku 2011 byla podepsána rámcová dohoda mezi EAC a Pekingem která se má mimo jiné zaměřit podporu spolupráce při investicích a rozvoji infrastruktury v regionu. Významnou úlohu Číny v rozvoji infrastruktury dokládá fakt, že v roce 2018 bylo východoafrickými vládami financováno pouze 12,9 procenta projektů v regionu, zato čínské infrastrukturní finance činily 25,9 procenta. Peking se tak stal dominantním aktérem v oblasti rozvoje konektivity v EAC. Klasické západní donory jako je Evropská Unie nebo USA tak z velké části vystřídala Čína.¹⁴ (Mboya, 2023) Největším sektorem, do kterého čínské investice proudí, je sektor dopravy.

V rámci nejnovější rozvojové strategie EAC patří k nejdůležitějším oblastem rozšiřování silničních a železničních sítí a námořních a jezerních přístavů. Vzhledem k tomu, že přímý přístup k moři mají pouze dva partnerské státy EAC (Tanzanie a Keňa), je rozvoj železničních sítí nejlepší variantou, jak posílit obchodní propojení s vnitrozemskými partnerskými státy. Cílem je zrenovovat a sjednotit železniční průmysl v celém regionu pomocí tzv. Standard Gauge Railway (SGR). V květnu 2017 se otevřela 472 kilometrů dlouhá SGR spojující Mombasu s Nairobi. Čínské investice tvořily více než 80 procent nákladů na rozvoj železnice. Železniční trať Mombasa–Nairobi zkrátila cestovní dobu přesně o půl z původních devíti hodin na čtyři a půl hodiny. (Ngwenya, rok neuveden) Další oblastí, kde se Čína angažuje, je rozvoj přístavů. Například výstavbou zvláštní ekonomické zóny a přístavu Lamu prostřednictvím společnosti China Merchants Port Group Company Limited (CMPort) se Keňa snaží prosadit jako regionální centrum globálních standardních přístavů. Tanzanie se naopak potýká s obrovskými nezdary v souvislosti s navrhovaným přístavem Bagamoyo a zvláštní ekonomickou zónou, jejichž výše se odhaduje na 10 miliard dolarů, a které v uplynulých sedmi letech uvízly na „mrtvém bodě“ kvůli problémům s dosažením vzájemně prospěšných podmínek na straně

¹⁴ Kromě infrastruktury se dnes Čína stala největším externím poskytovatelem spotřebního zboží, kapitálu a financí do regionu. Čína je největším poskytovatelem bilaterálních úvěrů ve východní Africe, hned za Světovou bankou. Hlavním finančníkem je Exim Bank, která poskytuje 87,3 % celkových závazků z Číny pro východní Afriku. V letech 2015 až 2020 vyčlenily instituce EU (nezahrnuly bilaterální závazky členských států EU) do východní Afriky 256,7 milionu dolarů, což představuje pouze 4 % dvoustranných úvěrů Číny východní Africe ve stejném období (Owino, 2022)

Tanzanie a Číny. Přístav Bagamoyo by byl napojen na velké průmyslové město a železnici Tazara, což by umožnilo přepravu zboží do a ze střední Afriky.

Keňa je zemí, do které proudí 50 % všech projektů spadajících pod BRI. Kromě projektů v Keni spadá velká část projektů pod projekt koridoru Lamu Port South Sudan-Ethiopia Transport Project (LAPSSET), což je významná iniciativa regionálního rozvoje určená k propojení Keni, Etiopie, Jižního Súdánu a širšího regionu východní Afriky (Mboya,2023). Souhrn největších čínských projektů ve východní Africe je obsahem následující tabulky.

Tab. 8 Projekty podpořené čínskými investicemi ve východní Africe

Země	Projekt	Náklady (miliardy dolarů)	Status
Keňa	Mombasa-Nairobi SGR	2,7	Dokončeno
	Nairobi-Naivasha SGR	1,2	Dokončeno
	Naivasha-Malaba SGR	3,5	Plánováno
	Přístav Lamu	3,0	Dokončeno
	Ropovod Lamu-Lokichar	3,0	Plánováno
	Ropný terminál Kipevu	0,35	Dokončeno
	Silnice Nairobi Express Way	0,75	Dokončeno
	Mosty Likoni and Makupa	0,06	Dokončeno
Tanzanie	Přístav Bagamoyo	11	Plánováno
	Mwanza-Isaka SGR	1,32	Plánováno
Rwanda	Expressway Mezinárodního letiště Bugesera	0,05	Dokončeno
DR Kongo	Hydroelektrárna Busanga	0,66	V procesu
Burundi	Hydroelektrárna Ruzibazi	0,08	Dokončeno
Jižní Súdán	Mezinárodní letiště Juba	0,16	Dokončeno
	Most přes řeku Jur	0,01	V procesu

Zdroj: Mboya (2023)

K obrovským čínským investicím v celém africkém regionu patří i mnoho kontroverzí, které jsou demonstrovány na následujících příkladech infrastrukturních projektů. V březnu 2013 tanzanský prezident Jakaya Kikwete a čínský prezident Si Ťin-pching podepsali dohodu o přístavu Bagamoyo v hodnotě 10 miliard dolarů, který má ročně odbavit 20 milionů kontejnerů. Společnost China Merchants Holding uzavřela smlouvu na výstavbu přístavu s Čínskou exportní bankou, která zajišťuje převážnou část financování. Následující prezident John Magufuli však s nástupem svého mandátu již rozjednaný kontrakt zrušil z důvodů „vykořisťovatelských“ tendencí Číny. Mezi pět

klíčových podmínek společnosti China Merchants Holding International, spadal například čínský pronájem přístavu na 99 let, tzv. daňové prázdniny¹⁵, nižší než tržní sazby na vodu a elektřinu, uvolnění regulace a omezení schopnosti Tanzanie stavět konkurenční přístavy. Nově dosazený prezident Samia Suluhu Hassan v červnu 2021 jednání s Čínou ohledně projektu přístavu Bagamoyo opět obnovil.

Dalším problematickým aspektem čínsko – afrických vztahů je zadlužení afrických zemí. Keňa, která byla v letech 2015–2020 celkově čtvrtým nejvyšším příjemcem čínských půjček v Africe a nejvyšším příjemcem ve východní Africe, je s výjimkou roku 2020 jedinou východoafrickou zemí, která během posledních sedmi let soustavně dostávala půjčky. (Owino, 2022) Konkrétním příkladem zde může být ambiciózní plán výstavby Standard Gauge Railway v Keni. Železnice byla navržena tak, aby urychlila tok a zvýšila kapacitu zboží, které se přesouvá do a z keňského přístavu Mombasa. Keňa uzavřela smlouvu s China Road and Bridge Corporation (CRBC) na výstavbu SGR ve třech hlavních etapách. Plán také předpokládal čtvrtou etapu, která se uskutečnila ve spolupráci s vládou Ugandy, s linií vedoucí do ugandského hlavního města Kampaly a posléze do vnitrozemí východní Afriky. Převážnou část financování první etapy, od Mombasy po Nairobi, poskytla Čínská exportní banka ve výši 3,24 miliardy dolarů. Úvěr pro první fázi s sebou nesl vysokou úrokovou sazbu a rychlou dobu splácení.

Podmínky dohody byly celkově daleko výhodnější pro Čínu. Keňa musela jako záruku zřídit zvláštní rezervní účet a vzdát se svrchované suverenity nad přístavem Mombasa, což dělalo přístav zranitelným vůči zabavení čínskými věřiteli v případě platební neschopnosti Keni. Celá konstrukce byla roku 2017 dokončena. Výnosy z počátečního roku provozu dosáhly méně než poloviny odhadů a pokryly pouze polovinu provozních nákladů. V roce 2020 SGR prodělávala přes devět milionů dolarů měsíčně, což keňskou vládu přimělo dovozce požadovat, aby přepravovali zboží spíše vlakem než nákladními vozidly. Výsledkem bylo, že Kenya Railways nedodržela platbu ve výši 350 milionů dolarů dceřiné společnosti CRBC Africa Star, která SGR provozuje (Skidmore, 2022). Celková výše půjček, která Čína již mezi lety 2014–2020 Keni poskytla je 7,5 miliard dolarů. (Global Development Policy Centre, 2022)

¹⁵ Situace, kdy je investor na určitou dobu po investici zproštěn povinnosti odvádět některou daň nebo je mu daň snížena, v angličtině je používám výraz *tax holiday*

Dalším problémem souvisejícím s poskytováním půjček je, že čínské půjčky jsou obvykle podmíněny tím, aby 50 % všech kontraktů spojených s dovozem materiálu či pracovních sil připadlo čínským firmám. Na druhou stranu, keňské zákony stanovují, že 40 % všech vstupů či pracovních sil má pro projekty vnitřních přímých zahraničních investic pocházet z Keni. Keňské Ministerstvo průmyslu, obchodu a podnikání však podotklo, že ke splnění této podmínky nedochází, jelikož keňští výrobci nemají dostatečnou kapacitu pro dodávání vstupů a součástí vyšší hodnoty na stavební projekty, tudíž se až 80 % stavebních materiálů dováží, přičemž velká část pochází z Číny (Carmody, 2022).

5. Analýza vztahu vnitrozemskosti a ekonomického rozvoje

Cílem této praktické části je provedení korelační a regresní analýzy, a následné zjištění vzájemného vztahu mezi vybranými proměnnými. Z předchozí části práce je zřejmé, že vnitrozemské rozvojové země jsou oproti pobřežním zemím znevýhodněny v mnoha ohledech, což má mimo jiné za následek nižší socio-ekonomický rozvoj. Hlavním cílem praktické části je zjistit, zda vnitrozemská poloha opravdu negativně ovlivňuje ekonomický rozvoj zemí vyjádřený pomocí HDP, popřípadě jak moc. Mimo jiné byl také sledován vztah mezi HDP a kvalitou institucí, otevřeností ekonomiky a dalšími geografickými i sociálními ukazateli. Byly vytvořeny dva datasety, jeden zahrnující data z celého světa a druhý pouze pro africké státy. Data byla sbírána převážně z datasetů OSN a Světové banky. Regrese i korelace byly prováděny ve statistickém programu STATA, verze 13. Všechny proměnné jsou detailně popsány v Tab. 9.

Tab. 9 Seznam proměnných

Proměnná	Označení proměnné	Popis	Zdroj
Vnitrozemskost	<i>Landlocked</i>	Vnitrozemská země = 1, přímořská země = 0	OSN (2022)
Vnitrozemská rozvojová země	<i>LLDC</i>	Patří do skupiny Vnitrozemských rozvojových států = 1, ostatní = 0	OSN (2022)
Index kvality institucí	<i>Inst</i>	Proměnná <i>Inst</i> je vytvořena výpočtem geometrického průměru z 6 indikátorů ¹⁶ popisujících kvalitu institucí. Data nabývají hodnot od -2,5 do 2,5 a jsou měřena pro roky 1996–2020	Worldwide Governance Indicators Světové banky (2020)
Podíl exportu na HDP (%)	<i>Export</i>	Podíl vývozu zboží a služeb na HDP	Data Světové banky (2020)
Otevřenost ekonomiky	<i>Openess</i>	Součet exportu a importu zboží a služeb, jako procento z HDP	Data Světové banky (2020)
Podíl přírodních zdrojů na HDP (%)	<i>Natrents</i>	Podíl celkových rent z přírodních zdrojů na HDP	Data Světové banky (2020)
Očekávaná délka života při narození	<i>Life</i>	Očekávaná délka života při narození (roky)	Data Světové banky (2020)
Zeměpisná šířka	<i>Latitude</i>	Absolutní hodnota zeměpisné šířky hlavního města vydělená 90 (aby byly hodnoty mezi 0 a 1)	The Quality of Government, La Porta (1999)
Tropické pásmo	<i>Tropicar</i>	% země ležící v geografických tropech	Geography and Economic Development, Sachs and Gallup (1999)
Procento populace žijící do 100 km od mořského pobřeží	<i>Pop100</i>	Pobřežní populace jsou ty, které žijí do 100 kilometrů od pobřeží, vyjádřeno v %	NOAA Office for Coastal Management (2015)

Zdroj: Vlastní zpracování

Tab. 10 obsahuje popisnou statistiku proměnných pro světový i africký dataset (tabulka neobsahuje dummy proměnné *landlocked* a *LLDCs*).

Tab. 10 Popisná statistika

	Počet pozorování	Průměr	Medián	Směrodatná odchylka	Min	Max
SVĚT						
Ln_gdppc	194	8,66	8,54	1,43	5,47	12,07
Openess	195	81,23	68,04	71,95	0	684,95
Natrents	179	4,74	1,25	8,49	0	47,86
Life	186	72,53	73,78	7,24	53,67	84,61
Ins	195	-0,06	-0,12	0,91	-2,07	1,78
Pop100	192	51,07	55,5	41,27	0	100
Tropicar	193	0,53	0,87	0,47	0	1
AFRIKA						
Ln_gdppc	54	7,29	7,21	,88	5,47	9,28
Openess	54	77,99	57,29	95,37	0	684,95
Natrents	53	10,00	6,23	8,90	0	37,39
Life	54	64,46	64,27	5,98	53,68	77,24
Ins	54	-0,71	-0,75	0,65	-2,07	0,83
Pop100	54	39,5	35	36,03	0	100
Tropicar	46	0,83	1	0,33	0	1

Zdroj: Vlastní výpočty v programu STATA

2.1. Korelační analýza

Závislost či nezávislost proměnných lze zkoumat korelační analýzou. Korelační koeficient nabývá hodnot od -1 do 1 a vyjadřuje, jak silná je závislost mezi proměnnými. Hodnoty koeficientu blíží se 1 naznačují, že veličiny jsou na sobě pozitivně závislé, korelace blízka -1 pak značí závislost negativní, hodnoty kolem 0 vypovídají o nezávislosti veličin. Korelace však odhaluje pouze lineární závislost (Mošna, 2017).

¹⁶ 6 dimenzí:

1. Kontrola korupce (*Control of corruption*)
2. Efektivita vlády (*Government effectiveness*)
3. Kvalita regulace (*Regulatory Quality*)
4. Role práva (*Rule of law*)
5. Hlas a odpovědnost (*Voice and accountability*)
6. Politická stabilita a absence násilí/terorismu (*Political Stability and Absence of Violence/Terrorism*)

Zdroj: WGI 2021, Světová banka

Hlavním cílem následné korelační analýzy je prověření existence vztahu (respektive jeho síly) mezi vybranými geografickými faktory a proměnných měřících socio-ekonomický rozvoj afrických zemí. Vzorkem pro tyto korelace bylo 54 afrických států a 195 států celého světa.

Tab. 11 Korelační koeficienty vybraných proměnných pro africké státy

	I – HDP/osoba	II – Index kvality institucí	III – Otevřenost ekonomiky
Landlocked	-0.35*** ¹⁷	-0.09	-0.13
LLDC	-0.42***	-0.17	-0.13
Latitude	0.22*	0.10	-0.08
Tropicar	-0.48***	-0.18	-0.03
Natrents	-0.25*	-0.60***	0.15
Pop100	0.43***	0.22*	0.23*

Zdroj: Vlastní výpočty v programu STATA

Tab. 12 Korelační koeficienty vybraných proměnných pro státy celého světa

	I – HDP/osoba	II – Index kvality institucí	III – Otevřenost ekonomiky
Landlocked	-0,21***	-0,14***	-0,02
LLDC	-0,42***	-0,32***	-0,11
Latitude	0,58***	0,49***	0,03
Tropicar	-0,49***	-0,35***	-0,01
Natrents	-0,14**	-0,38***	-0,03
Pop100	0,33***	0,28***	0,03

Zdroj: Vlastní výpočty v programu STATA

V Tab. 11 a 12 jsou spočítány korelační koeficienty mezi vybranými geografickými faktory a třemi hlavními proměnnými, které měří vyspělost ekonomiky, a to HDP na osobu, index kvality institucí a otevřenost ekonomiky. HDP je nejběžněji používaný makroekonomický ukazatel, v mezinárodních srovnáních se často používá také hodnota HDP na jednoho obyvatele státu, což umožňuje lepší porovnání výkonnosti zemí s různým počtem obyvatel. Druhou hlavní proměnnou je Index kvality institucí, který vyčísluje kvalitu institucí v zemi. Podle mnoha autorů jsou zrovna kvalitní instituce

¹⁷ Pro označení statistické významnosti je v této práci používán symbol * (signifikance na hladině významnosti $p < 0,05$ je značena *, na hladině významnosti $p < 0,01$ **, na hladině významnosti $p < 0,001$ ***)

motorem ekonomického rozvoje. Třetí proměnnou v korelaci je otevřenost ekonomiky, která hraje roli zásadní, jelikož přístup k mezinárodnímu obchodu tvoří podstatu této práce.

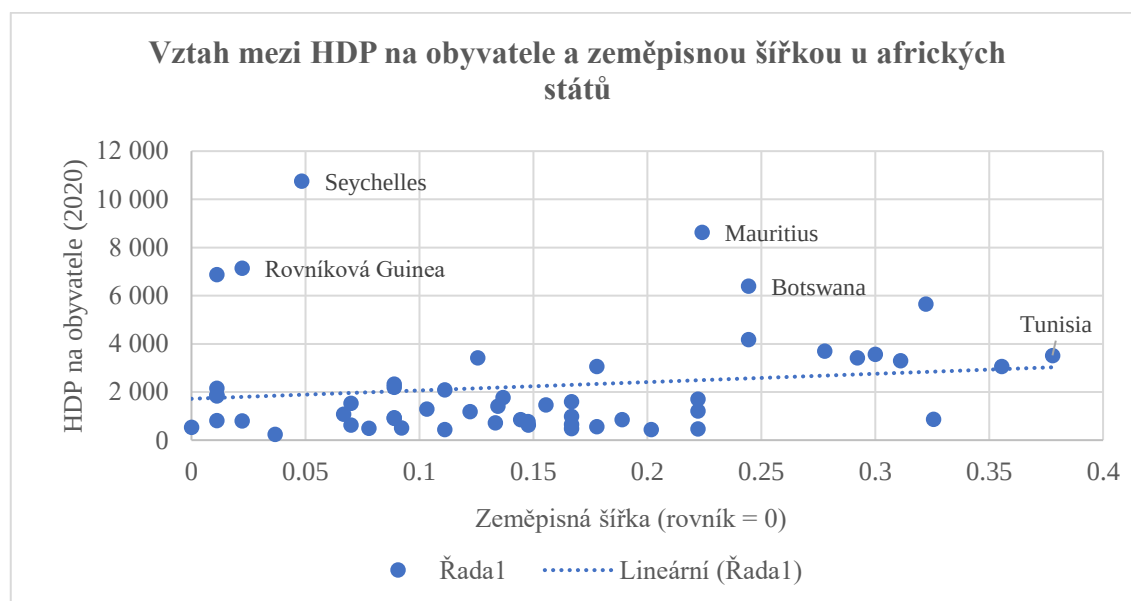
Většina zkoumaných geografických proměnných koreluje s HDP na obyvatele. Nejsilnější negativní korelaci s HDP na osobu lze pozorovat s proměnnou procento rozlohy v geografických tropech ($r^{18} = -0,48$). S rostoucím procentem rozlohy zemí v geografických tropech se snižuje HDP na osobu (a naopak). Hlavním zastáncem této myšlenky je Sachs (2001) který pracuje s termínem tropický podrozvoj (*tropical underdevelopment*). Argumentuje, že technologie výroby v tropech zaostávala za technologií mírného pásma ve dvou kritických oblastech, a to v zemědělství a zdravotnictví, to následně způsobilo značné rozdíly v příjmech mezi klimatickými zónami. Rozdíly v příjmech se zesílily také proto, že špatná úroveň zdravotnictví a slabá zemědělská technologie v tropech společně zpomalily demografický přechod od vysoké porodnosti a úmrtnosti k nízké porodnosti a úmrtnosti.

Lze také pozorovat, že země patřící do skupiny LLDCs, respektive země vnitrozemské mají nižší HDP na osobu než země, které do skupiny LLDCs nepatří, resp. které vnitrozemské nejsou. Ty, které se řadí do skupiny LLDCs mají korelační koeficient $-0,42$, nepatrně nižší negativní závislost pozorujeme u zemí, které jsou „pouze“ vnitrozemské ($r = -0,35$). Ve světovém měřítku již negativní korelace není v případě vnitrozemskosti tak výrazná ($r = -0,21$). Pokud má naopak země přístup k moři a velká část obyvatelstva žije do 100 kilometrů od mořského pobřeží, pozorujeme pozitivní korelaci ($r = 0,43$) v případě afrických států a $r = 0,33$ v případě celosvětového měřítka.

Pozitivní vztah vidíme i v případě geografické polohy země (proměnná Latitude), tudíž čím více je země geograficky vzdálena od rovníku, tím větší HDP na osobu má ($r = 0,22$). Tento korelační koeficient mezi proměnnými je u afrických států nižší, protože Afrika nezaujímá tak velký rozsah zeměpisných šířek. Pokud je stejná korelace provedena na světové úrovni, korelační koeficient se zvýší na $0,58$, což už je relativně silná pozitivní závislost. Geografická poloha se váže na mnoho dalších determinantů, jako je klima, rozložení zemědělských plodin, výskyt nemocí či extrémních výkyvů počasí. Podíváme-li se na mapu světa, většina států, která se řadí do kategorie s nejvyššími příjmy, leží v mírném klimatickém pásu. Naopak většina rozvojového světa se nachází v pásu tropickém či subtropickém. Klima je tedy zjevně dalším zásadním geografickým

¹⁸ r = korelační koeficient

faktorem ovlivňující ekonomický rozvoj zemí. Tento vztah je také vizuálně vyjádřen pomocí grafu, viz Obr. 10. Proměnná Natrents (podíl exportu na HDP vyjádřený v %) má také s HDP per capita negativní závislost, což může být vysvětleno tím, že rentiérské státy často nevybírají od obyvatelstva daně, tudíž přicházejí o značné finanční prostředky, či skutečností, že značné přírodní bohatství a s ní spojená nízká diversifikace exportu má často za výsledek ekonomiku závislou na kolísavých cenách jedné komodity.



Obr. 12 Vztah mezi HDP/osoba (2020) a zeměpisnou šířkou u afrických států

Zdroj: Vlastní výpočty na základě dat ze Světové banky a La porta (1999)

Co se týče indexu kvality institucí, vnitrozemskost s ní statisticky příliš nesouvisí, což je logický výstup, jelikož kvalita institucí není tak silně vázána na přístup k moři. Dalším zajímavým výstupem je, že kvalita institucí celosvětově koreluje s proměnnou Latitude (0,49), což znamená, že čím vzdálenější je země od rovníku, tím kvalitnější má instituce. Tento výsledek také podporuje tzv. geografickou hypotézu, která říká, že geografické ukazatele jsou významným determinantem hospodářského růstu.

Ne až tak překvapivým zjištěním je fakt, že zásoby nerostných surovin mají velmi vysokou negativní souvislost s indexem kvalitních institucí ($r = -0,60$), v celosvětovém měřítku se korelační koeficient snížil na $-0,38$. V Africe je tento jev tudíž daleko výraznější. Tato teorie byla předmětem výzkumů mnoha autorů, např. Ross (2001) tvrdí, že ropa a nerostné bohatství mají tendenci dělat státy méně demokratické, navíc v zemích se slabými institucemi jsou přírodní zdroje jedním z hlavních zdrojů občanské války či revolucí. Kvalita institucí rozhoduje o tom, zda jsou přírodní zdroje požehnáním nebo

prokletím. Kvalita institucí také vypovídá o úrovni demokracie v zemi. Demokratičtější země mají kvalitnější instituce, a proto je méně pravděpodobné, že budou „proklety“ přírodními zdroji. Podle Colliera (2006) statistické důkazy naznačují, že globálně renta z přírodních zdrojů snižuje fungování demokracie na základě kritéria hospodářského růstu. V ekonomikách, které nejsou příliš bohaté na přírodní zdroje mají demokracie tendenci růst výrazně rychleji než autokracie, v opačném případě jsou země častěji autokratické. Obecně negativní vliv vybraných geografických determinantů na kvalitu institucí země by mohl být předmětem dalšího zkoumání. Konkrétně vliv nerostných surovin na kvalitu afrických institucí je velmi zajímavým tématem, a to hlavně z toho důvodu, že primární komodity v čele s nerostnými surovinami tvoří ve většině případů hlavní exportní surovinu afrických států.

Proměnná otevřenosti ekonomiky, která se skládá se součtu podílu exportu a importu na HDP, nemá s žádnou z veličin výraznou ať už zápornou či kladnou souvislost, nejvyšší pozitivní závislost tvoří počet obyvatel žijících do 100 m od mořského pobřeží, což pravděpodobně značí fakt, že přímořské státy soustředící svůj průmysl v zónách poblíž moře s přístavy, mohou následně více a snadněji exportovat a importovat zboží.

5.1. Regresní analýza

Pro určení vztahu mezi rozvojovými a geografickými proměnnými při kontrole ostatních vlivů byl sestaven lineární regresní model. V regresním modelu jsou zahrnuta data ze 195 zemí světa. Počet reálně použitých pozorování byl však nižší, důvodem redukce vzorku byla nedostupnost potřebných dat u v některých zemích. Cílem regresní analýzy je zjištění kauzality mezi proměnnými.

5.1.1. Rovnice modelu

Vysvětlovanou proměnnou je zlogaritmovaný hrubý domácí produkt na obyvatele, data jsou pro rok 2020. Seznam vysvětlujících proměnných je obsahem Tab. 9 výše.

Obecnou podobu finálního odhadu modelu (I) vyjadřuje následující rovnice:

$$\text{Ln_gdppc2020} = \alpha + \beta_1 * \text{Landlocked} + \beta_2 * \text{Inst} + \beta_3 * \text{Export}$$

Obecnou podobu finálního odhadu modelu (II) vyjadřuje následující rovnice:

$$\text{Ln_gdppc2020} = \alpha + \beta_1 * \text{Landlocked} + \beta_2 * \text{Inst} + \beta_3 * \text{Export} + \beta_4 * \text{Latitude} + \beta_5 * \text{Natrents} + \beta_6 * \text{Life}$$

Vypočítané koeficienty zachycuje Tab. č.13. Tabulka je rozdělena do čtyř částí, konkrétně do dvou modelů (I, II) každý model byl vždy vypočítán jak pro státy celého světa, tak pouze pro státy afrického kontinentu.

5.1.2. Výstup regresní analýzy

Tab. 13 Výstup regresní analýzy

Ln_gdppc2020	AFRIKA (I)	SVĚT (I)	AFRIKA (II)	SVĚT (II)
Landlocked	-0,585*** 0,187	-0,388*** 0,141	-0,432** 0,212	-0,306 *** 0,114
Inst	0,615*** 0,167	1,193*** 0,070	0,453** 0,201	0,785 *** 0,068
Export	0,012*** 0,004	0,008*** 0,001	0,011*** 0,004	0,006*** 0,001
Latitude			1,042 0,795	1,076*** 0,231
Natrents			0,004 0,013	0,029*** 0,005
Life			0,043** 0,018	0,074*** 0,009
Konstanta	7,561*** 0,185	8,461*** 0,086	4,444*** 1,220	2,627 *** 0,709
Počet pozorování	53	183	53	167
R²	0,425	0,724	0,513	0,870

Zdroj: Vlastní výpočty v programu STATA

5.1.3. Interpretace modelů

Vysvětlovanou proměnnou je zlogaritmovaný hrubý domácí produkt na obyvatele pro rok 2020. Hlavní pozornost je věnována proměnné *Landlocked*, protože cílem této regrese je zjistit vliv vnitrozemskosti na ekonomickou úroveň zemí vyjádřenou pomocí HDP na obyvatele. O tom, že jsou všechny modely statisticky významný svědčí p – hodnota F – testu = 0.000. Proměnné jsou tedy kolektivně statisticky významné.

V prvním (I) modelu pracujícím pouze s africkými zeměmi bylo vysvětleno 42 % variability závislé proměnné. Jelikož se vysvětlovaná proměnná transformovala (došlo ke zlogaritmování) a proměnná *Landlocked* je tzv. dummy proměnnou (nabývá hodnoty 1, pokud je země vnitrozemská a naopak), interpretace výsledků modelu bude následující:

$$\% \Delta y = 100 * (e^{\beta_1} - 1)$$

$$\% \Delta y = 100 * (2,7183^{-0.584} - 1) = -44,23 \%$$

Hlavním výsledkem regresní analýzy je, že africké vnitrozemské země mají přibližně o 44,23 % nižší HDP na osobu než země s přístupem k moři, za jinak stejných okolností.

V prvním (I) modelu pracujícím se 183 zeměmi světa bylo vysvětleno 72 % variability závislé proměnné, interpretace výsledků modelu bude následující:

$$\% \Delta y = 100 * (e^{\beta_1} - 1)$$

$$\% \Delta y = 100 * (2,7183^{-0.388} - 1) = -32,16 \%$$

Země bez přístupu k moři mají ve světovém měřítku přibližně o 32,16 % nižší HDP na osobu než země s přístupem k moři, za jinak stejných okolností¹⁹. To také poukazuje na fakt, že pro africké země, je vnitrozemskost negativnějším determinantem ekonomického růstu než pro ostatní státy.

Dále z regrese vyplývá, že největší pozitivní vliv na ekonomický rozvoj země mají kvalitní instituce. Na hladině významnosti 1 % lze říci, že při zvýšení indexu kvality institucí o jednu jednotku, HDP na obyvatele se zvýší o 61 % v případě Afriky, a o 119,3 % v případě celého světa. Index kvality institucí se měří na hodnotové škále od -2,5 – 2,5, což v tomhle případě znamená, že posun o jednotku znamená enormní posun ve kvalitě institucí, z tohoto důvodu z regrese vyplývá tak vysoké potencionální zvýšení v HDP per capita. Teorii, že kvalitní instituce hrají v dnešním světě větší roli než „geografie“ podporuje řada autorů, např. Rodrik (2004) či Acemoglu (2005), který říká že fungující ekonomické instituce, jako jsou konkurenční trhy, bankovní systém či struktura vlastnických práv, jsou pro hospodářský pokrok obzvláště důležité, protože zásadně ovlivňují to, jak společnost investuje do lidského kapitálu, fyzického kapitálu a technologií a jak je organizována výroba. Rodrik (2004) zase poukazuje na fakt, že instituce mají příčinnou souvislost s ekonomickou prosperitou v tom smyslu, že pokud chudá země zlepší kvalitu svých institucí směrem k silnější ochraně vlastnických práv, tento krok bude mít za následek vyšší ekonomickou prosperitu země.

¹⁹ Tato podmínka se vztahuje na všechny interpretace regresní analýzy a již nebude opakována

Jedná-li se o roli exportu v ekonomice, vztah je následující: na hladině významnosti 1 % lze říci, že při zvýšení podílu exportu o jednu jednotku, se HDP na obyvatele se zvýší o 1,1, % v případě Afriky a o 0,8 % v případě celého světa.

Role exportu v rozvojových ekonomikách je předmětem široké škály empirických a teoretických studií. Vývoz zboží a služeb představuje jeden z nejdůležitějších zdrojů devizových příjmů, které zmírňují tlak na platební bilanci a vytvářejí pracovní příležitosti. Cílem exportně orientované růstové strategie je poskytnout výrobcům pobídky k vývozu jejich zboží prostřednictvím různých hospodářských a vládních politik. Jeho cílem je také zvýšit schopnost vyrábět zboží a služby, které jsou schopny konkurovat na světovém trhu, využívat vyspělé technologie a poskytovat devizy potřebné pro dovoz kapitálových statků. Vývoz zvyšuje propojenost světového hospodářství a snižuje dopad vnějších šoků na domácí ekonomiku. Zkušenosti asijských a latinskoamerických ekonomik slouží jako příklady dobré praxe významu exportního sektoru pro hospodářský růst a rozvoj.

Dalším příkladem může být studie Africké rozvojové banky (2005), která provedla analýzu hypotézy tzv. exportem taženého růstu (*export-led growth*) na případu Egypta v letech 1977 až 2003. Analýza zahrnuje data z několika let před a po transformaci Egypta, která vznikla v souvislosti se strukturálním korekčním a reformním programem, který Egypt podepsal s Mezinárodním měnovým fondem v roce 1991. Komplexní program hospodářských reforem kladl důraz na strategii exportem taženého růstu, omezení vládních intervencí do ekonomiky, politiky, které podněcují soukromé domácí i zahraniční investice, a další politiky, jejichž cílem je zvýšit efektivitu a lepší alokaci zdrojů. V důsledku různých reforem se egyptský vývoz zvýšil z 1,5 miliardy dolarů v roce 1992 na 2,9 miliardy dolarů v roce 2002. Jeho podíl na celkovém vývozu do HDP se tak ve stejném období zvýšil z 37 % na 43 %. To je mnohem více, než činil průměr ostatních rozvojových zemí (cca 25 %). Výsledkem celé studie je potvrzení pozitivního vztahu mezi růstem HDP a podílem exportu na celkovém HDP.

Ve druhém (II) modelu pracujícím opět pouze s africkými zeměmi bylo vysvětleno 51 % variability. Ve (II) modelu pracujícím se 167 státy světa bylo vysvětleno 87 % variability. Do druhého modelu byly přidány 3 proměnné, a to Latitude, Natrents a Life. Vlivy vnitrozemskosti, kvality institucí a podílu exportu na HDP na osobu se snížily na úkor nově přidávaných proměnných (viz Tab. 13). Za použití stejného vzorce jako u modelu I, je interpretace výsledků následující:

$$\% \Delta y = 100 * (2,7183^{-0,431} - 1) = - 35 \%$$

$$\% \Delta y = 100 * (2,7183^{-0,306} - 1) = - 26 \%$$

Hlavním výsledkem regresní analýzy druhého modelu je, že africké vnitrozemské země mají přibližně o 35 % nižší HDP na osobu než státy přímořské v případě Afriky a o 26 % nižší HDP na osobu, v případě celého světa, za jinak stejných okolností.

Z rozvinutého modelu taktéž vyplývá, že země, které jsou vzdálenější od rovníku mají tendenci mít vyšší HDP na osobu v případě celosvětového měřítka, což lze graficky vidět i na Obr. 10.

Proměnná Natrents vyjadřuje podíl celkových rent z přírodních zdrojů na HDP, z modelu vyplývá, že pokud se podíl zvýší o jednotku, HDP na osobu se zvýší o 0,4 procent v případě afrických zemí a o 2,9 % v případě celého světa. Na hladině významnosti 1 % lze toto tvrzení potvrdit jenom v případě modelu Svět (II).

Poslední proměnnou regrese je Life, tudíž očekávaná délka života při narození. Na hladině významnosti 5 % lze říct, že pokud se očekávaná délka života zvýší o jednu jednotku, HDP na osobu se zvýší o 4,2 % v případě afrických států. V případě celosvětového modelu platí: na hladině významnosti 1 % lze říct, že pokud se očekávaná délka života zvýší o jednu jednotku, HDP na osobu se zvýší o 7,4 %. Průměrná očekávaná délka dožití v Africe je 61 let pro muže a 64 let pro ženy. Výsledkem výzkumu Cervellatiho a Sunde (2009) je, že při zkoumání vztahu mezi očekávanou délkou dožití a ekonomickým rozvojem hraje roli fáze demografického přechodu²⁰, ve které se daná země nachází. Z výzkumu vyplynulo že prodlužování průměrné délky života zvyšuje počet obyvatel až do začátku demografického přechodu, který má tendenci snižovat příjem na hlavu. Po přechodu, kdy střední délka života vede ke zvýšení příjmu na hlavu, je efekt opačný. V důsledku toho se v různých fázích hospodářského a demografického vývoje bude pravděpodobně systematicky lišit kauzální vliv průměrné délky života na příjem na obyvatele. Tato teze však odporuje výsledkům regrese, kdy při zvýšení očekávané délky života, vzrostl i HDP na hlavu, a to i přesto, že se většina afrických států nachází v počáteční fázi demografického přechodu. Téměř všechny rozvinuté země svůj demografický přechod již dokončily. V případě Afriky nelze jednoznačně říct, v jaké fázi

²⁰ Demografický přechod označuje vývoj populace od situace demografické rovnováhy s vysokou porodností a vysokou úmrtností k rovnováze s nízkou porodností a úmrtností, včetně fází mezi nimi (celkem 4 fáze)

demografického přechodu se africké země kolektivně nacházejí, každá země bude představovat v demografickém přechodu jinou pozici. Záhořík (2022) však uvádí, že mnoho afrických zemí ještě nedokončilo druhou fázi.

V praktické části bylo empiricky dokázáno, že vnitrozemskost opravdu vytváří silný negativní vztah s HDP na osobu, a to jak u vnitrozemských států po celém světě, tak primárně v afrických státech.

6. Závěrečná diskuse výsledků a možná východiska pro africké vnitrozemské státy

Existuje mnoho důvodů, proč vnitrozemskost vytváří geografickou bariéru v přístupu na mezinárodní trhy. Mezi hlavní patří vysoké transakční náklady na přepravu, které jsou způsobeny jak geografickou vzdáleností od přístavů, tak nutností překonávat jeden či více hraničních přechodů přes sousední země. Dalším důvodem je hlavně v africkém kontextu nízká úroveň infrastruktury a nedostatečná propojenost dopravních koridorů, která způsobuje zpoždění na trase. Méně častým, ale možným problémem jsou konfliktní vztahy se sousedními zeměmi, v takovém případě může být přejezd přes hranice zcela nemožný. V práci byly všechny tyto překážky podrobněji analyzovány, zároveň byly uvedeny konkrétní příklady. Zároveň bylo prokázáno, že africké vnitrozemské země ve všech vybraných socio-ekonomických charakteristikách vykazují horší výsledky než jejich sousedé s přímým přístupem k moři.

V praktické kapitole 5 bylo provedeno empirické měření. Cílem bylo odpovědět na výzkumnou otázku: *Je vnitrozemskost výrazným negativním determinantem ekonomického růstu, a to jak ve světovém, tak především v africkém kontextu?* Vzorkem pro regresní analýzu byly dva datasety. Jeden obsahoval 195 zemí z celého světa, druhý 54 zemí Afriky. I přestože je práce primárně zaměřena na africký region, světový dataset byl vytvořen z důvodu možnosti komparace výsledků. Některé determinanty, které byly do analýzy vybrány, mohou v jiné míře pozitivně či negativně ovlivňovat vysvětlovanou proměnnou v africkém kontextu, a v jiné míře ve světovém kontextu. Jako příklad mohou sloužit výsledky korelační analýzy (viz Tab. 11. a 12.). Korelace slouží k prokázání síly (pozitivního či negativního) vztahu mezi proměnnými. Ačkoliv bude hlavní pozornost věnována výsledkům regrese, i z výsledků korelace plynou zajímavá zjištění. Jedním z očekávaných výsledků korelace je, že vnitrozemskost má silnější negativní vztah s HDP na osobu pro africké státy ($r^{21} = 0,35$) než pro státy celého světa ($r = -0,21$), totéž platí o vývozu nerostných surovin, respektive čím více procent z HDP tvoří export nerostných surovin, tím větší to má následně negativní vliv na ekonomickou výkonnost, vyjádřenou v HDP/osoba.

Očekávaným předpokladem také bylo, že poloha země (vyjádřena zeměpisnou šířkou, proměnná *latitude*) bude pozitivně korelovat s HDP na osobu. V tomto případě

²¹ r = korelační koeficient

více ve světovém měřítku ($r = 0,58$), a to z důvodu, že Africký kontinent nepokrývá takový rozptýl zeměpisných šířek ($r = 0,22$). Tento výsledek lze interpretovat tak, že čím vzdálenější je země od rovníku, tím vyšší HDP na osobu bude mít. Toto tvrzení úzce souvisí s následující geografickou proměnou.

Další geografickou proměnou, která byla součástí korelační analýzy, je procento z rozlohy země ležící v geografických tropech (*tropicar*). Z výsledků vyplývá, že jak ve světovém měřítku ($r = -0,49$), tak v africkém ($r = -0,48$) vykazují země ležící v tropickém pásmu nižší HDP na osobu, než země v ostatních (mírnějších) klimatických pásmech. Jedná se tedy o relativně silnou negativní korelaci. Tyto hypotézy jsou podporovány řadou autorů, proto výsledky korespondují s očekáváními. Podíváme-li se na mapu světa, většina států, která se řadí do kategorie s nejvyššími příjmy, leží v mírném klimatickém pásmu. Naopak většina rozvojového světa leží v pásmu tropickém či subtropickém. Klima je tedy dalším zásadním geografickým faktorem ovlivňující ekonomický rozvoj zemí. Existují samozřejmě i výjimky jako Singapur, Hongkong či jiné státy.

Korelační analýza poodhalila první souvislosti mezi proměnnými. Následná regresní analýza však byla zásadní pro určení přímých důsledků vnitrozemskosti na ekonomickou výkonnost země. Po všech výpočtech je možné potvrdit negativní vliv vnitrozemské polohy na HDP na obyvatele, silnější je tento vztah u afrických zemí. **Hlavním výsledkem prvního modelu je, že africké vnitrozemské země mají přibližně o 44,23 % nižší HDP na osobu než země s přístupem k moři, za jinak stejných okolností. Ve světovém měřítku přibližně mají země bez přístupu k moři o 32,16 % nižší HDP na osobu.** Tento výsledek je překvapivý ne z hlediska negativního vlivu, který byl předpokládán, ale spíše z hlediska míry, čímž je myšleno, že se neočekávalo, že vnitrozemskost bude představovat tak velký potenciaální rozdíl v příjmech na osobu. Vliv ostatních proměnných je detailně popsán v interpretaci výsledků v kapitole 5.

V praktické části bylo potvrzeno, že vnitrozemskost opravdu vytváří silný negativní vztah s HDP na osobu, a to jak u afrických států, tak i u vnitrozemských států po celém světě. Přístup k moři je tedy i dnes, ve 21. století, velmi významnou výhodou, která nemůže být opomíjena. Svět již před dlouhou dobou ovládl proces globalizace, který je charakterizován efektivnější, rychlejší, a i levnější propojeností světových center, ať už v otázce přenosu informací, know-how či zboží a služeb. Stále jsou však země, ne-li celé regiony, které nejsou do tohoto procesu plně zapojeny. Jedná se o země, které jsou

svojí polohou izolovány od hlavních světových trhů, což dělá jejich cestu na mezinárodní trh delší, komplikovanější a výrazně nákladnější. Jak tato práce dokazuje, jedním ze zástupců těchto zemí, jsou práce vnitrozemské rozvojové země.

Tyto druhy problémů, se kterými se setkávají vnitrozemské země, však mají do jisté míry praktická řešení, mezi hlavní patří integrované přístupy k vytváření tranzitních koridorů, rozvoj regionální integrace, regulační reformy, mechanismy zvláštní mezinárodní ochrany, jakož i hloubková analýza struktury zahraničního obchodu každé vnitrozemské země. Z přehledu literatury vyplývá, že stěžejním „receptem“ na částečné odstranění překážek plynoucích z vnitrozemské polohy, je regionální integrace, diverzifikace exportu, kvalitní instituce a soukromé investice.

6.1. Regionální integrace

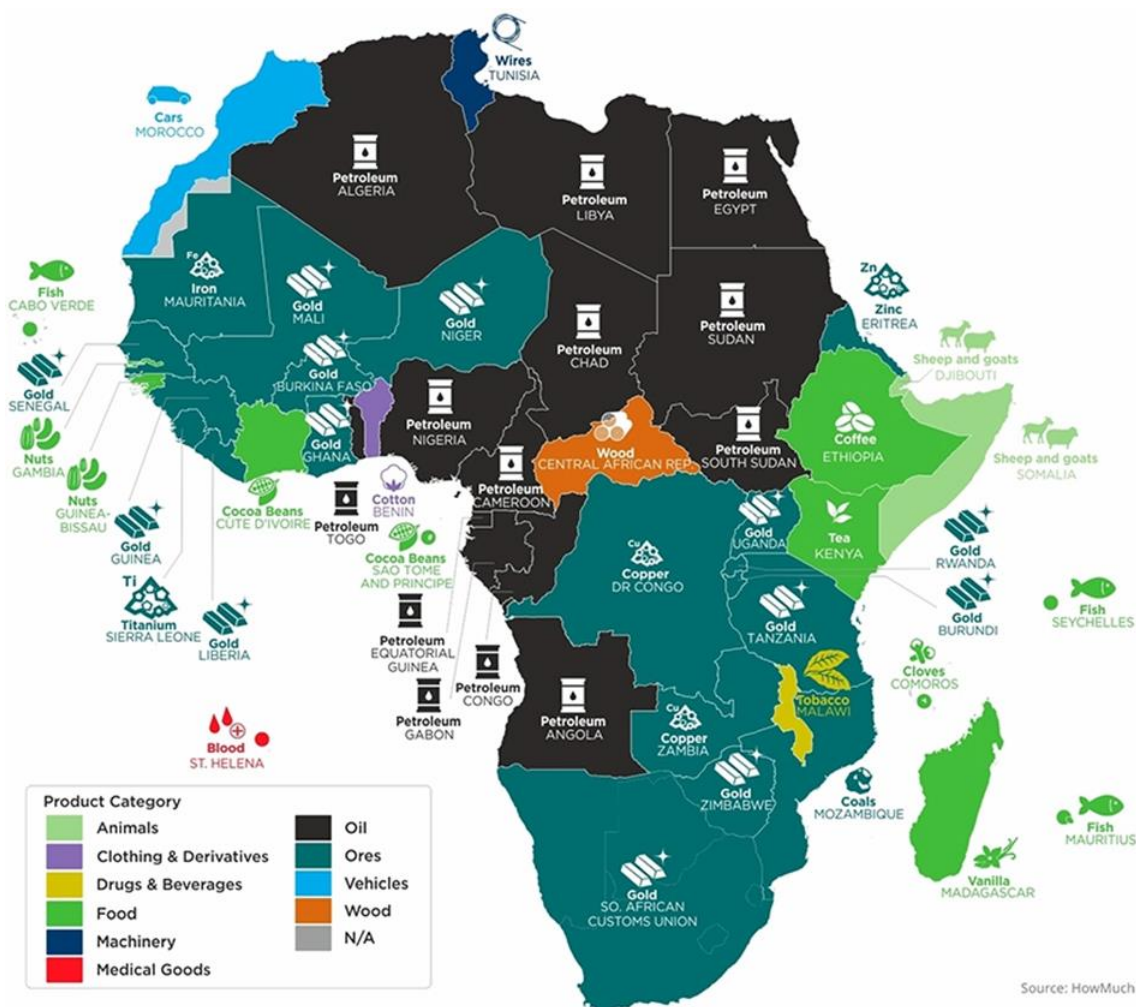
Zvýšení zájmu o regionalismus a regionální integraci je spojováno zejména s proměnou mezinárodního systému po skončení studené války, obavami o stabilitu mezinárodní ekonomiky a nárůstem demokratizačních procesů. V rámci rostoucího zájmu o regionální integraci lze stanovit charakteristické rysy, proč tomu tak bylo. Za zmínku stojí především ukončení bipolární konfrontace, kladnější přístup k mezinárodní spolupráci a multilateralismu či ekonomická globalizace (Kratochvíl, 2009). Spolupráce pouze na státní úrovni již není hlavním akcelerátorem integrace a nové druhy spolupráce ve formě integračních uskupení mohou být minimálně stejně efektivní. (Kojanová, 2014) Od získání nezávislosti v 60. letech je regionální integrace nedílnou součástí rozvojových strategií Afriky, ostatně regionální integrace byla v uplynulých šesti desetiletích nejdůležitějším cílem afrického kontinentu.

Na druhou stranu, podle Zprávy o africké integraci z roku 2020 je úroveň integrace stále celkově nízká. Vzhledem k tomu, že vnitroafrický obchod je nejnižší ze všech globálních regionů s přibližně 15 % (oproti 54 % v Severoamerické zóně volného obchodu, 70 % v rámci Evropské unie a 60 % v Asii), integrace má pro Afriku značný potenciál nejen z hlediska podpory hospodářského růstu, ale také pro hlubší liberalizace obchodu a posílení intra-regionálních obchodních vazeb. Příhodným modelem, který zde může sloužit jako vzor, je východní Asie, protože její rychlý byl významnou měrou zapříčiněn obchodem mezi členskými státy Sdružení národů jihovýchodní Asie. Růst obchodu uvnitř regionu vysvětluje, proč mnohé zdejší ekonomiky prožívaly dlouhá období růstu rychlejšího než 6 %. (Sharma, 2016) Vysoké ambice v programu regionální integrace má Africká unie, jejíž stěžejním projektem je Africká kontinentální zóna

volného obchodu (AfCFTA), v současnosti největší zóna volného obchodu na světě, která spojuje 54 států a 8 regionálních ekonomických společenství a která spadá pod Agendu 2063. Za cíl si klade 7% růst regionálního HDP do roku 2035. Mezi hlavní výzvy africké integrace nyní patří otázka volného pohybu zboží, služeb, kapitálu a osob, která by v případě jejího zavedení africkou integraci kolektivně posílila.

6.2.Diverzifikovaný export

Dalším uváděným způsobem zmírnění důsledků vnitrozemskosti je diverzifikace exportu. Do skupiny vnitrozemských rozvojových zemí se v současnosti řadí 32 zemí, navzdory jejich rozdílným geografickým i historickým kontextům, lze u této skupiny zemí najít určité socio-ekonomické podobnosti. Jedním z takových definičních rysů je nízká diversifikace exportu, konkrétně závislost na vývozu přírodních zdrojů či jiných primárních komodit. V roce 2016 pocházela více než polovina veškerých příjmů z vývozu ve 22 LLDC pouze ze tří produktů. (UNCTAD, 2020) Afrika je po Oceánii druhým nejméně diverzifikovaným regionem, primární komodity představují více než 60 % celkového vývozu zboží ve 45 z 54 afrických zemí. (UNCTAD, 2022) Jak již bylo zmíněno, intraregionální obchod je v Africe jedním z nejnižších na světě, jedním z důvodů může být skutečnost, že jednotlivé africké subregiony vyvážejí stejné produkty, a to hlavně nerostné suroviny (konkrétně ropa a produkty z ropy, zlato, měď či zemědělské produkty jako je káva nebo čaj), tudíž jsou objemy obchodu mezi jednotlivými zeměmi nižší (viz Obr. 13) Hlavními cílovými trhy primárních surovin jsou ve většině případů rozvinuté země.



Obr. 13 Hlavní exportní komodity afrických zemí

Zdroj: Visual Capitalist (2021)

Kromě závislosti na několika komoditách je řada z těchto zemí také závislá na několika velkých trzích, jako jsou Čína, Evropská unie, Indie, Ruská federace či Spojené státy americké. Pokud si vezmeme za příklad nerostné suroviny, jako nejvýznamnější problém se ukázalo hospodaření s příjmy z jejich exportu. Příjmy ze zdrojů jsou velmi kolísavé, náchylné na externí cenové šoky, což ztěžuje dlouhodobé plánování. Země by tudíž měly velkou část svých příjmů spořit, když jsou ceny a tržby vysoké, například do stabilizačního fondu, a tím tak efektivně hospodařit s běžným účtem a fiskálními přebytky. Naopak, když se ceny ocitnou pod dlouhodobou úrovní, mohou země legitimně hospodařit se schodky fiskálního a běžného účtu. V praxi však není vždy snadné určit, kdy jsou ceny nad nebo pod rovnovážnou úrovní a zda jsou změny cen trvalé nebo dočasné.

Mezi další problémy patří holandská nemoc– situace, kdy dochází ke zhodnocování domácí měny, což může mít negativní důsledky na ostatní sektory v ekonomice. Vysoké renty za zdroje (tj. příjmy přesahující náklady) mohou navíc způsobit pokušení podílet se na nehospodárném utrácení a korupci (Světová banka, 2015). Jak už bylo zmíněno, řešením je nastavení správné výdajové politiky. Vytvoření stabilizačních fondů řízených výdajovými pravidly může být tím správným krokem, ale pouze pokud budou tyto fondy provozovány transparentně a efektivně. Kromě úspor před neočekávanými poklesy jsou vhodnou investicí výdaje do infrastruktury, školství a dalších projektů, které podporují dlouhodobý rozvoj.

Jako další řešení se nabízí obohacení exportních struktur o zpracované průmyslové, či zemědělské výrobky. Zpracovatelský průmysl a zemědělství více přispívají k technologickému pokroku, jsou propojeny s jinými odvětvími a vedou k vytváření pracovních míst. Příklad asijských tygrů byl založen právě na exportem taženém růstu výroby s vysokým podílem lidského kapitálu.

6.3.Kvalitní instituce

Následujícím „motorem“ ekonomického růstu je kvalita institucí. V kapitole Empirické měření bylo regresní analýzou dokázáno, že největší pozitivní vliv na ekonomický rozvoj země mají právě kvalitní instituce. Institucionální hypotézu podporuje řada autorů. Jak zdůrazňují Acemoglu a Robinson (2012), inkluzivní instituce podporují udržitelný růst a zlepšování životní úrovně. Jones a Romer (2010) tvrdí, že existují čtyři pilíře endogenních proměnných hospodářského růstu: myšlenky, instituce, obyvatelstvo a lidský kapitál.

Problematickým aspektem je, že kvalitní instituce jsou samy o sobě velmi abstraktní pojem. Institucionální kvalitu je těžké měřit a zároveň se o ní intenzivně diskutuje jako o hnací síle hospodářského pokroku. Neexistuje jednotný popis či definice kvalitních institucí. V literatuře jsou uvedeny různé pojmy, které se k institucím vztahují. Mezi ty hlavní, na kterých se autoři více méně shodují patří: právní stát, práva soukromého vlastnictví, liberalizace obchodu, svoboda politiky, kontrola korupce, občanská práva a politická stabilita.

Chinzara (2023) provedl regresní analýzu pracující s 36 subsaharskými zeměmi v období 2008–2019, hlavním cílem bylo vyhodnotit, jaké jsou hlavní determinanty soukromých investic do infrastruktury (*Private Participation in Infrastructure, PPI*).

Studie zjistila, že kvalita institucí je nejdůležitější hnací silou PPI, přičemž významnými určujícími faktory jsou rovněž náklady na poskytování úvěrů, velikost ekonomiky, makroekonomická stabilita a otevřenost obchodu. Studie navíc konstatuje, že čtyři roky zlepšování reforem souvisejících s regulačním rámcem by přinesly dodatečných 0,8 procenta HDP nad základní úroveň bez reforem. Studie také zdůrazňuje, že institucionální reformy mají v průměru vyšší výnosy pro nízkopříjmové země než pro země se středními příjmy. Zajímavým zjištěním je také fakt, že země bohaté na zdroje dostávají v průměru více PPI než země, které nedisponují většími zásobami nerostných surovin.

6.4. Role soukromého sektoru

Neodmyslitelnou roli při financování nejen infrastrukturních projektů mají již zmíněné investice soukromého sektoru. Podle reportu Infrastrukturních finančních trendů za roky 2019–2020 (AfDB, 2022) se investice soukromého sektoru do infrastruktury v roce 2020 téměř zdvojnásobily, v porovnání s rokem 2019, nejvíce investic proudilo do informačních a komunikačních technologií (ICT), energetického sektoru a sektoru dopravy, v uvedeném pořadí. Regionálně však nejsou tyto investice vyvážené, soukromé investice do infrastruktury byly největší v severní Africe s průměrem 30 % celkového financování na období 2019–2020, následované západní Afrikou s průměrem 28 %. Největší koncentrace vnitrozemských zemí je však ve střední a jihovýchodní části Afriky. I přestože se financování ze soukromého sektoru se začíná stávat významným podílem na financování infrastruktury v Africe a má tak velký potenciál zaplnit mezeru ve financování infrastruktury, jeho podíl je stále v porovnání s jinými zdroji financování velmi nízký. V letech (2015–2018) nesly vlády subsaharské Afriky na svých bedrech převážnou část financování infrastruktury z vlastních zdrojů (38 procent) nebo externích půjček (53 procent) ze zvýhodněných či komerčních zdrojů, přičemž pouhých 10 procent zůstalo soukromému sektoru. (IFC, 2023) Povaha soukromých financí se liší od veřejných zdrojů. Potenciálně mocným způsobem zapojení soukromého sektoru do financování a provozu infrastrukturních projektů je prostřednictvím partnerství veřejného a soukromého sektoru (*public-private partnership*, PPP). Na africkém kontinentu bylo v roce 2022 uzavřeno 27 PPP za celkové náklady 12,5 miliardy dolarů.

7. Závěr

Podle rozdělení Světové banky se státy dělí podle příjmu do čtyř kategorií. Země s nízkým, nižším – středním, vyšším – středním a vysokým příjmem. Jen země s vysokým příjmem se řadí do skupiny rozvinutých zemí, ostatní jsou považovány za země rozvojové. Ze všech 193 států²² do kategorie rozvinuté spadá pouze 81 zemí. Otázkou je, proč je světové bohatství rozděleno tak nerovnoměrně. Teoretických vysvětlení je více. Jedno z možných vysvětlení je tzv. geografická hypotéza. Ta říká, že některé státy jsou geograficky znevýhodněné více než druhé, což jim poté brání či je minimálně zpomaluje v ekonomickém rozvoji. Z mého pohledu je tato hypotéza nejzajímavější a v prostředí rozvojových studií často nejvíce opomíjenou. Nejzajímavější proto, že každý stát má odlišné geografické dispozice a pro historický rozvoj států byly geografické podmínky někde významné více a někde zase jen nepatrně. Geografickými podmínkami je myšleno: poloha, rozloha, reliéf, klimatické pásmo, zásoby nerostných surovin, kvalita půd, vzdálenost od mořského pobřeží a další. Všechny vyjmenované geografické charakteristiky můžeme zařadit do tzv. externích (vnějších) faktorů rozvoje. Za účelem navázání na bakalářskou práci jsem si pro téma diplomové práce k širšímu rozpracování vybrala znevýhodnění v podobě absence přístupu k moři. Konkrétně tedy problematiku skupiny vnitrozemských rozvojových zemí.

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. Hlavně v druhé polovině 20. století se však na politické mapě objevilo velké množství nových států, z nichž velké množství tvořily právě státy vnitrozemské. Tento nárůst lze primárně přičíst dekolonizaci Afriky během 50. a 60 let, rozpad Sovětského svazu a bývalé Jugoslávie na počátku let devadesátých. Rozpadem Sovětského svazu vzniklo devět nových vnitrozemských států, rozpadem Jugoslávie čtyři a dekolonizace Afriky dala vzniknout dokonce 15 vnitrozemským zemím. Dnes je na světě 44 vnitrozemských států. Zvláštní podskupinou jsou vnitrozemské rozvojové státy (*landlocked developing countries*, dále jen LLDCs), která od roku 2001 spadá pod Úřad vysokého představitele OSN pro nejméně rozvinuté země, vnitrozemské rozvojové země a malé ostrovní státy (UN-OHRLLS). V této skupině je 32 států.

²² Členské státy OSN

V úplném úvodu práce byla provedena rešerše literatury, která napomohla zmapovat hlavní překážky, se kterými se skupina vnitrozemských rozvojových zemí musí potýkat. Hlavním společným rysem je izolovanost od globálních trhů. Vzdálenost od mořského pobřeží se pohybuje od desítek kilometrů až po nejdelší vzdálenost 3750 km v případě Kazachstánu. Průměrná vzdálenost od nejbližšího mořského přístavu pro všechny celou skupinu LLDCs je 1370 km. Země musí po trase k nejbližšímu přístavu překonat minimálně jednu další zemi, což způsobuje větší časovou i finanční náročnost. Podle odhadů UN-OHRLLS (2019) platí, že LLDCs platí v přepravních nákladech více než dvojnásobek toho, co tranzitní země (země, přes které vývoz proudí), navíc odesílání a přijímání zboží ze zámořských trhů trvá déle. Dalším problémem je značná závislost na infrastruktuře tranzitní země. Pokud sousední země nemá kvalitní a dobře propojenou infrastrukturu, celý transport se tím ještě více prodlužuje. Tento problém je nejvýraznější hlavně v Africe.

Co se týče ekonomické výkonnosti, průměrný HDP na obyvatele v rámci LLDCs se v roce 2020 pohyboval nad hranicí 2600 dolarů, oproti celosvětovým 18 150 dolarům. Z 32 LLDCs je 17 navíc klasifikováno jako nejméně rozvinuté (*least developed countries*). Výrazně horší výsledky LLDCs vykazují i u dalších statistik, jako je přísun přímých zahraničních investic, průměrný ekonomický růst či podíl na světovém exportu zboží.

Největší koncentraci vnitrozemských rozvojových zemí nalezneme v Africe, proto je tato práce primárně zaměřena na africké vnitrozemské státy. Z rozvojového světa přitahuje africký kontinent největší pozornost, a to bohužel hlavně proto, že téměř ve všech oblastech, ať už ekonomických či sociálních, vykazuje v porovnání s ostatními rozvojovými regiony, nejhorší výsledky. Hlavním předpokladem bylo, že vnitrozemská poloha, která sužuje 16 afrických států, tuto skutečnost ještě umocňuje, což se také provedenou analýzou porovnávající přímořské a vnitrozemské africké státy podařilo potvrdit. Ve všech zkoumaných charakteristikách si skupina vnitrozemských zemí vedla hůře.

Afrika je bohužel známá svým velmi špatným stavem infrastruktury. Investice do infrastruktury se v současnosti pohybují kolem 3,5 procenta HDP, podle Světové banky by však pro splnění Cílů udržitelného rozvoje měly být investice minimálně dvojnásobné. Hlavním druhem dopravy v Africe je doprava silniční, přepraví 90 % cestujících a 80 %

zboží. Průměrná hustota zpevněných silnic v afrických LLDC je však 10,59 km na 1000 km², což je téměř polovina průměru LLDCs (24,66 km). Železniční síť je vyvinutá nedostatečně, v některých státech není vůbec. Tato situace vytváří ještě větší tlak na používání silnic, zvyšuje provoz a opotřebení. Zároveň bylo zjištěno, že nejvyšší náklady na přepravu a největší časová zpoždění jsou ze všech kontinentů nejvyšší právě v subsaharské Africe.

Další z hlavních výzkumných otázek se zaměřuje na roli integračních uskupení, které mají značný potenciál nevýhody z vnitrozemské polohy snížit. Velkým projektem Africké unie bylo vytvoření Africké kontinentální zóny volného obchodu (AfCFTA). Jelikož africký vnitro-regionální obchod představuje pouze 15 % celkového obchodu, jedním z cílů je mimo jiné i zvýšení podílu afrického exportu o 5, 1 % do roku 2045. Zásadním prvkem pro dosažení těchto zisků bude zlepšení propojení na celém kontinentu prostřednictvím investic do energetiky a regionální přeshraniční dopravy včetně silnic, letectví, přístavů a železnic, jakož i měkké infrastruktury, jako je logistika a usnadnění obchodu, tj. opatření na snížení byrokracie a zjednodušení celních postupů.

V Africe nalezneme osm regionálních ekonomických uskupení, zvláštní pozornost byla věnována Východoafrickému společenství (EAC), a to hlavně z toho důvodu, že čtyři členské státy jsou vnitrozemské. Pokud srovnáme HDP na obyvatele jednotlivých zemí, na první pohled je zřejmé, že regionálním hegemonem je Keňa, následovaná Tanzanií. Již tato skutečnost naznačuje, že přímořské ekonomiky v tomto regionu si vedou lépe. V Keni a Tanzanii jsou také hlavní dva přístavy: Mombasa a Dar es Salaam. Státy EAC musí do těchto přístavů transportovat své zboží po trase delší než 1000 km, navíc i v tomto regionu jsou velkým problémem časová zpoždění, průměrný čas strávený na hraničních přejezdech je 107 hodin, což je více než subsaharský průměr 97 hodin.

Dalším krokem bylo porovnání kvality logistických služeb jednotlivých zemí EAC pomocí Indexu logistické výkonnosti Světové banky. Předpoklad, že v tomto indexu budou mít lepší umístění země přímořské, však nebylo možné tak jednoznačně potvrdit. Nejlepší umístění obsadila vnitrozemská Rwanda, následovaná Keňou a Tanzanií. Rwanda je tedy úspěšným příkladem země, které se díky nastavení vhodných politik, liberalizace obchodu, razantnímu snížení míry korupce a mimo jiné zjednodušení

byrokratických postupů spojených s vývozem a dovozem podařilo „předběhnout“ sousední přímořské ekonomiky.

V případě Východoafrického společenství je nutné rozvíjet požadovanou kvalitní infrastrukturní síť, která je pro fungující regionální hospodářskou integraci klíčová. V posledních letech se v této otázce výrazně angažuje Čína. Výhodní Afrika je totiž součástí námořní části Nové Hedvábné stezky (*Belt and Road Initiative*). S potřebnými investicemi do kvalitní a bezpečné vnitrostátní i přeshraniční fyzické infrastruktury, bude východní Afrika schopna účinně konkurovat ostatním regionům, napojit se na regionální trhy a „těžit“ tak z globalizace prostřednictvím investic a obchodu. Slovy odborníka na globální ekonomiku Ruchira Sharmi (2016) „žádná země není příliš daleko, aby se na globální obchodní trasy nemohla napojit pomocí kvalitní infrastruktury.“

Snad nejzásadnější kapitolou celé práce je praktická kapitola č. 5. Doposud se práce snažila analyzovat výzkumnou otázku: *Je vnitrozemskost výrazným negativním determinantem ekonomického růstu, a to jak ve světovém, tak především v africkém kontextu?* spíše teoreticky, praktická část měla za cíl tuto hypotézu potvrdit i empiricky. Byly sestaveny dva datasety, jeden zahrnující státy celého světa a druhý pouze pro africký kontinent, následně byla ve statistickém programu STATA provedena korelační a regresní analýza. Hlavním výsledkem regresní analýzy je, že vnitrozemskost výrazně negativně ovlivňuje ekonomickou výkonnost zemí, a to více v africkém než ve světovém kontextu. Byly vytvořeny čtyři základní modely, z nichž hlavní výstup prvního modelu pro africké státy je, že africké vnitrozemské země mají přibližně o 44,23 % nižší HDP na osobu než země s přístupem k moři, za jinak stejných okolností. Ostatní výstupy jsou detailně interpretovány v příslušné kapitole a v závěrečné diskusi.

Poslední kapitola byla věnována závěrečné diskuzi výsledků celé práce, primárně ale výsledkům praktické části. Úplným závěrem byla navržena možná východiska, která mají potenciál nevýhody plynoucí z vnitrozemské polohy zmírnit. Konkrétně již zmíněná regionální integrace, kvalitní instituce, které jsou považovány za hnací sílu hospodářského pokroku, diverzifikace exportu, která je nutná hlavně v mnohých afrických státech a v neposlední řadě role soukromého sektoru, který bude mít do budoucna stále důležitější roli a který může potencionálně zaplnit mezeru potřebných financí na nejen infrastrukturní projekty.

Závěrem, vnitrozemské rozvojové země tvoří skupinu zemí, kterou spojují společné překážky a výzvy. Tou hlavní je naprostá závislost na tranzitních zemích. Historické události daly vzniknout největšímu počtu vnitrozemských zemí na africkém kontinentu, který je už sám o sobě kontinentem vzdáleným od hlavních obchodních center. V této práci se podařilo dokázat, že africké vnitrozemské rozvojové státy jsou v mnoha ohledech oproti přímořským sousedům znevýhodněny a vykazují horší výsledky jak v ekonomické, tak v sociální oblasti. Proces globalizace zdůraznil význam efektivní dopravy a logistiky a jelikož je společnou charakteristikou vnitrozemských států absence námořních přístavů, kvalitní vnitrostátní i přeshraniční pozemní infrastruktura se stala nezbytnou podmínkou úspěšné integrace vnitrozemských zemí do mezinárodního systému obchodu a služeb. Vnitrozemskost tedy vytváří geografickou bariéru, která je často opomíjena jako jeden z možných negativních determinantů ekonomického rozvoje. Při porovnávání jednotlivých zemí či regionů, by měla být pozornost věnována jak historickému, tak i neméně důležitému geografickému kontextu, ve kterých se země nacházejí.

8. Zdroje

KNIŽNÍ:

ACEMOGLU, Daron a James A. ROBINSON, 2015. *Proč státy selhávají: kořeny moci, prosperity a chudoby*. Praha: Argo. ISBN 978-80-257-1305-1.

ARVIS, Jean-Francois, 2011. *Connecting landlocked developing countries to markets: Trade corridors in the 21st century*. World bank. ISBN 978-0-8213-8416-9.

ARVIS, Jean-François, Gael RABALLAND, Jean-François MARTEAU, 2007. *The cost of being landlocked: Logistics Costs and Supply Chain Reliability*. Washington DC.: World Bank.

CIHELKOVÁ, Eva, 2007. *Nový regionalismus: teorie a případová studie (Evropská unie)*. V Praze: C.H. Beck. Beckova edice ekonomie. ISBN 978-80-7179-808-8.

COLLIER, Paul, 2009. *Miliarda nejchudších: proč se některým zemím nedaří a co s tím*. Praha: Vyšehrad. Moderní dějiny (Vyšehrad). ISBN 978-80-7429-010-7.

COORAY, Arusha a Ramesh C. PAUDEL, 2018. Export performance of developing countries: Does landlockedness matter? *Review of Development Economics*

FOJTÍKOVÁ, Lenka, 2009. *Zahraničně obchodní politika ČR: historie a současnost (1945-2008)*. Praha: C.H. Beck. Beckova edice ekonomie. ISBN 978-80-7400-128-4.

GLASSNER, Martin, 1970. *Access to the Sea for Developing Land-Locked States*. Springer, Dordrecht.

HARRISON, Lawrence E., 2000. *Underdevelopment Is a State of Mind: The Latin American Case*. Madison Books.

KLÍMA, Jan, 2021. *Afrika ve vichru svobody: dekolonizace a její důsledky*. Praha: NLN. ISBN 978-80-7422-796-7.

MOŠNA, František, 2017. *Základní statistické metody*. V Praze: Univerzita Karlova v Praze – Pedagogická fakulta. ISBN 978-80-7290-972-8.

SHARMA, Ruchir, 2017. *Co dělá národy úspěšnými: síly změny v postkrizovém světě*. Buková u Příbramě: Tomáš Krsek. ISBN 978-80-906242-3-8.

UPRETY, Kishor, 2006. *The Transit Regime for Landlocked States: International Law and Development Perspectives*. Washington, DC: Světová banka.

ZÁHOŘÍK, Jan, Valéria BANKÓOVÁ, Marek HRUBEC, Albert KASANDA LUMEMBU, Martin MWONGELA KAVUA, Veronika SOBOTKOVÁ a Jan ŠÍŠKA, 2022. *Africké století*. V Praze: Vyšehrad. Česko - Evropa - svět příštích 50 let. ISBN 978-80-7601-641-5.

INTERNETOVÉ:

ACEMOGLU, Daron, Simon JOHNSON a James ROBINSON, 2004. Institutions as the Fundamental Cause of Long-Run Growth. *NBER* [online]. Dostupné z: <https://www.nber.org/papers/w10481>

ADEYEMO, Babatunde, 2019. Colonial Transport System in Africa: Motives, Challenges and Impact. *African Journal of History and Archaeology* [online]. Dostupné z: <https://www.iiardjournals.org/get/AJHA/VOL.%204%20NO.%201%202019/AJHA.pdf>

AFCFTA, 2023. *About The AfCFTA* [online]. Dostupné z: <https://au-afcfta.org/about/>

AFDB, 2005. *Are Exports the Engine of Economic Growth? An Application of Cointegration and Causality Analysis for Egypt, 1977-2003* [online]. Dostupné z: <https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/00363566-EN-ERWP-76.PDF>

AFDB, 2018. *Importance of regional and continental integration for Africa's development* [online]. Dostupné z: <https://www.afdb.org/en/news-and-events/importance-of-regional-and-continental-integration-for-africas-development-18773>

AFDB, 2019. *Eastern Africa Regional Integration Strategy Paper 2018–2022* [online]. Dostupné z: <https://www.afdb.org/en/documents/document/eastern-africa-regional-integration-strategy-paper-2018-2022-106393>

AFDB, 2022. *Africa's Urbanisation Dynamics 2022 - The economic power of Africa's cities* [online]. Dostupné z: <https://www.afdb.org/en/documents/africas-urbanisation-dynamics-2022-economic-power-africas-cities>

AFDB, 2022. *Infrastructure Financing Trends in Africa 2019-2020* [online]. Dostupné z: <https://www.afdb.org/en/documents/infrastructure-financing-trends-africa-2019-2020>

AFDB, 2022. *Sustainable Market Access for African Road Transport* [online]. Dostupné z: <https://www.afdb.org/en/documents/sustainable-market-access-african-road-transport-smart-final-report>

BRENTON, Paul a Barak HOFFMAN, 2016. *Political Economy of Regional Integration in Sub-Saharan Africa* [online]. [cit. 2023-04-09]. Dostupné z: <https://openknowledge.worldbank.org/server/api/core/bitstreams/3f80572b-42a7-5d7e-8a52-78f762535a8a/content>

BUSINESSINFO, 2020. *Členské státy Východoafrického společenství zavádějí nový společný celní sazebník* [online]. Dostupné z: <https://www.businessinfo.cz/clanky/clenske-staty-vychodoafrickeho-spolecenstvi-zavadeji-novy-spolecny-celni-sazebnik/>

CARMIGNANI, Fabrizio, 2015. The Curse of Being Landlocked: Institutions Rather than Trade. *The World Economy* [online]. Dostupné z: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/twec.12248>

CARMIGNANI, Fabrizio, 2018. Your war, my problem: How conflict in a neighbour country hurts domestic development. *Economic Modelling* [online]. [cit. 2023-04-10]. Dostupné z: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0264999317312452>

CARMODY, Pádraig R. a Murphy JAMES T., 2022. Chinese neoglobalization in East Africa: logics, couplings and impacts. *Space and Polity* [online]. Dostupné z: <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/13562576.2022.2104631>

CERVELLATI, Matteo a Uwe SUNDE, 2011. Life expectancy and economic growth: the role of the demographic transition. *Journal of Economic Growth* [online]. Dostupné z: <https://link.springer.com/article/10.1007/s10887-011-9065-2>

COLLIER, Paul a Jan Willem GUNNING, 1999. Why Has Africa Grown Slowly?. *Journal of Economic Perspectives* [online]. Dostupné z: <https://www.aeaweb.org/articles?id=10.1257/jep.13.3.3>

COLLIER, Paul a Stephen A. O'CONNELL, 2008. Opportunities And Choices. *Cambridge University Press* [online]. Dostupné z: <https://works.swarthmore.edu/fac-economics/489/>

COLLIER, Paul, 2006. Africa: Geography and Growth. *Centre for the Study of African Economies, Department of Economics, Oxford University* [online]. Dostupné z: https://ora.ox.ac.uk/objects/uuid:14cda71c-6c1d-4e89-9f3b-3020758ccdd3/download_file?file_format=application%2Fpdf&safe_filename=uuid778cadb9-27d4-4482-97cb-38751f74db07-ATTACHMENT01.pdf&type_of_work=Journal+article

CONNECTING TO COMPETE, 2018. *Trade Logistics in the Global Economy: The Logistics Performance Index and Its Indicators* [online]. Dostupné z: <https://openknowledge.worldbank.org/server/api/core/bitstreams/628a4f9d-7faa-54bf-97b0-f6080c6d46cd/content>

DYČKA, Lukáš. Konflikt Etiopie s Eritreou [online]. Brno, 2008. Bakalářská práce. Masarykova univerzita, Fakulta sociálních studií. Vedoucí práce Mgr. Vladimír Vaňura, Ph.D.

ESCAP. *Strengthening Subregional Connectivity in East and North-East Asia through Effective Economic Corridor Management* [online]. 2020. Dostupné z:

<https://www.unescap.org/sites/default/files/Presentation%20-%20Dry%20Ports%201-1%20revised.pdf>

EVROPSKÁ KOMISE. *Dohoda o hospodářském partnerství – Východoafrické společenství* [online]. Dostupné z: <https://trade.ec.europa.eu/access-to-markets/cs/content/dohoda-o-hospodarskem-partnerstvi-vychodoafricke-spolecenstvi>

EYOB, Ephrem a Mulugeta S. KAHSAI, 2019. Relationships of Selected Key Logistics Factors and Logistics Performance Index of Sub-Saharan African Countries. *Journal of Applied Business and Economics* [online]. Dostupné z: <https://articlegateway.com/index.php/JABE/article/view/2401/2287>

FAYE, Michael, Thomas SNOW, John MCARTHUR a Jeffrey D. SACHS, 2003. *Country case studies on the challenges facing landlocked developing countries* [online]. Human Development Report Office. Dostupné z: <https://core.ac.uk/download/pdf/6248662.pdf>

GALLUP, John a Jeffrey D. SACHS, 1999. *Geography and Economic Development* [online]. Dostupné z: https://www.researchgate.net/publication/4730189_Geography_and_Economic_Development

GLOBAL DEVELOPMENT POLICY CENTRE, 2022. Chinese Loans to Africa Database. *Global Development Policy Centre* [online]. Dostupné z: <https://www.bu.edu/gdp/chinese-loans-to-africa-database/>

CHINZARA, Zivanemoyo a Stephan DREYHAUPT, 2023. *Infrastructure in Africa: How Institutional Reforms Can Attract More Private Investment* [online]. Dostupné z: https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/c46de6b7-6205-4a35-a6aeb5f2615755a/Infrastructure%20Bin%20Africa_WEB_2-15-23.pdf?MOD=AJPERES&CVID=oplC8NI

INTERNATIONAL TRADE CENTRE, 2020. *SDG Trade monitor* [online]. Dostupné z: <https://sdgtrade.org/en>

KOJANOVÁ, Pavla. Africký mikroregionalismus: nový impuls pro rozvoj a integraci Afriky? Případová studie východní Afriky. Plzeň, 2014. diplomová práce (Mgr.). ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI. Fakulta filozofická

LA PORTA, Rafael, 1999. The quality of government. *The Journal of Law, Economics, and Organization* [online]. Dostupné z: <https://academic.oup.com/jleo/article-abstract/15/1/222/827397>

LANE, Jesse a Michael PRETES, 2019. *Maritime dependency and economic prosperity: Why access to oceanic trade matters* [online]. Dostupné z: https://unctadstat.unctad.org/en/IndicatorsExplained/statie2019d1_en.pdf

MBOYA, Cliff, 2023. *China's Belt and Road Initiative in the East African Community: Shaping a China-Centric Regional Order* [online]. Dostupné z: https://www.swp-berlin.org/assets/afrika/publications/policybrief/MTA_PB12_Mboya_Chinas_Belt_and_Road_Initiative_in_the_East_African_Community_Shaping_a_China_final.pdf

NUGENT, Paul a Isabella SOI, 2020. One-stop border posts in East Africa: state encounters of the fourth kind. *Journal of Eastern African Studies* [online]. Dostupné z: https://www.researchgate.net/publication/341667205_One-stop_border_posts_in_East_Africa_state_encounters_of_the_fourth_kind

OIRERE, Shem, 2021. East Africa's dream of a 'Silk Road' in sight. *World Highways* [online]. Dostupné z: <https://www.worldhighways.com/feature/east-africas-dream-silk-road-sight>

OSN, 2020. *World Economic and Situation Prospects* [online]. Dostupné z: https://www.un.org/development/desa/dpad/wp-content/uploads/sites/45/WESP2020_Annex.pdf

OWINO, Eastone, 2022. Chinese lending to East Africa: What the numbers tell us. *Development initiatives* [online]. Dostupné z: <https://devinit.org/resources/chinese-lending-to-east-africa-what-the-numbers-tell-us/>

PAUDEL, Ramesh C., 2015. Economic Growth in Developing Countries: Is Landlockedness Destiny?. *Economic Papers* [online]. [cit. 2023-04-10]. Dostupné z: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/1759-3441.12096>

PIDA, 2023. *One-Stop-Boarder-Posts (OSBP)* [online]. Dostupné z: <https://www.aupida.org/one-stop-boarder-posts-osbp/>

PIKNEROVÁ, Linda, 2012. *Jihoafričský mikroregionalismus – analýza příkladů na pozadí teorie nového regionalismu* [online]. Plzeň. Disertační práce. Západočeská Univerzita v Plzni.

PIKNEROVÁ, Linda, 2017. Transportní možnosti afrických vnitrozemských států. *Medzinárodné Vzťahy* [online]. Dostupné z: https://fmv.euba.sk/www_write/files/dokumenty/veda-vyskum/medzinarodne-vztahy/archiv/2017/3/MV_2017_3_273-295_Piknerova.pdf

RODRIK, Dani, 2004. Institutions and economic performance-getting institutions right. *CESifo DICE Report* [online]. Dostupné z: <https://www.ifo.de/en/publications/2004/article-journal/institutions-and-economic-performance-getting-institutions-right>

- ROSS, Michael L., 2001. *Does oil hinder democracy?* [online]. Dostupné z: <https://www.sscnet.ucla.edu/polisci/faculty/ross/papers/articles/doesoil.pdf>
- SACHS, Jeffrey D., 2001. *Tropical Underdevelopment* [online]. Dostupné z: <https://www.nber.org/papers/w8119>
- SACHS, Jeffrey D., 2003. *Institutions Don't Rule: Direct Effects of Geography on Per Capita Income* [online]. Dostupné z: <https://www.nber.org/papers/w9490>
- SHAN, Jun, 2014. An empirical investigation of the seaport's economic impact: Evidence from major ports in China. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review* [online]. Dostupné z: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1366554514000799>
- SHARAPIYEVA, Madina, Alfonz ANTONI a Raikul YESSENZHIGITOVA, 2019. The Impact of Port Transport-logistics Infrastructure and LPI for Economic Growth: on the Example of Landlocked Countries. *Scientific Journal of Maritime Research* [online]. (33). Dostupné z: <https://hrcak.srce.hr/file/323219>
- SKIDMORE, David, 2022. How China's Ambitious Belt and Road Plans for East Africa Came Apart. *The Diplomat* [online]. Dostupné z: <https://thediplomat.com/2022/03/how-chinas-ambitious-belt-and-road-plans-for-east-africa-came-apart/>
- SVĚTOVÁ BANKA, 2004. *Worldwide Governance Indicators* [online]. Dostupné z: <https://info.worldbank.org/governance/wgi/Home/Documents>
- SVĚTOVÁ BANKA, 2012. *East African Community* [online]. Dostupné z: <https://openknowledge.worldbank.org/server/api/core/bitstreams/7f18efb5-9464-5790-83ed-a3a91e31b440/content>
- SVĚTOVÁ BANKA, 2012. *Publication: Regionalizing Infrastructure for Deepening Market Integration: The Case of East Africa* [online]. Dostupné z: <https://openknowledge.worldbank.org/entities/publication/003c9aa2-6daa-57f0-af1a-cd204236ac9c>
- SVĚTOVÁ BANKA, 2014. *Improving Trade and Transport for Landlocked Developing Countries* [online]. Dostupné z: https://www.worldbank.org/content/dam/Worldbank/document/Trade/Landlocked_Countries.pdf
- SVĚTOVÁ BANKA, 2016. *Why regional integration is so important for resource-driven diversification in Africa* [online]. Dostupné z: <https://blogs.worldbank.org/trade/why-regional-integration-so-important-resource-driven-diversification-africa>

SVĚTOVÁ BANKA, 2020. *Doing Business: Region Profile Sub-Saharan Africa* [online]. Dostupné z: <https://archive.doingbusiness.org/content/dam/doingBusiness/media/Profiles/Regional/DB2020/SSA.pdf>

SVĚTOVÁ BANKA, 2021. *Infrastructure Development in Rwanda: Leveraging Private Sector to close the Gap* [online]. Dostupné z: <https://www.worldbank.org/en/country/rwanda/publication/infrastructure-development-leveraging-private-sector-to-close-the-gap>

SVĚTOVÁ BANKA, 2021. *Worldwide Governance Indicators* [online]. Dostupné z: <https://databank.worldbank.org/source/worldwide-governance-indicators>

SVĚTOVÁ BANKA, 2022. *Doing Business: Trading across Borders* [online]. Dostupné z: <https://archive.doingbusiness.org/en/data/exploretopics/trading-across-borders>

SVĚTOVÁ BANKA, 2022. *New World Bank country classifications by income level: 2022-2023* [online]. Dostupné z: <https://blogs.worldbank.org/opendata/new-world-bank-country-classifications-income-level-2022-2023>

THE NORTHERN CORRIDOR TRANSIT AND TRANSPORT COORDINATION AUTHORITY. *Background* [online]. Dostupné z: <http://www.ttcanc.org/page.php?id=11>

UNCTAD, 2022. *Global Trade Update* [online]. Dostupné z: https://unctad.org/system/files/official-document/ditcinf2022d4_en.pdf

UNCTAD, 2022. *Economic Development in Africa Report 2022* [online]. Dostupné z: <https://unctad.org/edar2022>

UNCTAD. *UNCTADstat* [online]. [cit. 2023-04-10]. Dostupné z: <https://unctadstat.unctad.org/EN/>

UNCTADstat, 2019. *Export product concentration index* [online]. Dostupné z: https://unctadstat.unctad.org/en/IndicatorsExplained/statie2019d1_en.pdf

UN-OHRLLS, 2019. *Improving Transport Connectivity for LLDCs and the Status of Implementation of the Vienna Programme of Action in the Africa Region* [online]. Dostupné z: https://www.un.org/ohrlls/sites/www.un.org.ohrlls/files/improving_transport_connectivity_for_llcs_and_the_status_of_implementation_of_the_vpoa_in_the_africa_region.pdf

UN-OHRLLS, 2021. *Statistical Annex on Selected Indicators to Monitor the Vienna Programme of Action* [online]. Dostupné z:

https://www.un.org/ohrlls/sites/www.un.org.ohrlls/files/statistical_annex_vpoa_2021_clean_edits_7sept_0.pdf

UN-OHRLLS, 2022. *Improving Transport Connectivity for LLDCs* [online]. Dostupné z: <https://www.un.org/ohrlls/sites/www.un.org.ohrlls/files/improving-transport-connectivity-lldc-2022.pdf>

UN-OHRLLS, 2022. *Landlocked Developing Countries Fact Sheet 2022* [online]. Dostupné z: https://www.un.org/ohrlls/sites/www.un.org.ohrlls/files/landlocked_developing_countries_factsheet_2022.pdf

USITC, 2009. *Land Transport for Exports: The Effects of Cost, Time, and Uncertainty in Sub-Saharan Africa* [online]. Dostupné z: <https://www.usitc.gov/publications/332/EC200910A.pdf>

USITC, 2009. *Sub-Saharan Africa: Effects of Infrastructure Conditions on Export Competitiveness, Third Annual Report* [online]. Dostupné z: <https://www.usitc.gov/publications/332/pub4071.pdf>

WICKS, Laura, 2014. *Rwanda's Miracle: From Genocide and Poverty to Peace and Economic Prosperity* [online]. Dostupné z: https://www.academia.edu/72337782/Rwandas_Miracle_From_Genocide_and_Poverty_to_Peace_and_Economic_Prosp erity

WORLD INVESTMENT REPORT, 2022. *Regional Trends Landlocked developing countries* [online]. Dostupné z: https://unctad.org/system/files/non-official-document/WIR2022-Regional_trends_LLDCs_en.pdf

WTO, 2019. *Trade Policy Review of the East African Community (EAC)* [online]. Dostupné z: https://www.wto.org/english/tratop_e/tpr_e/s384_e.pdf

WTO, 2021. *Easing Trade Bottlenecks in Landlocked Developing Countries* [online]. Dostupné z: https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/00_landlocked2021_e.pdf

Zahraniční obchod [online], 2022. Český statistický úřad. Dostupné také z: https://www.czso.cz/csu/czso/zo_se_zbozím_podle_zmeny_vlastnictví_narodní_pojetí