

**MENDELOVA UNIVERZITA V BRNĚ**

Fakulta regionálního rozvoje a mezinárodních studií

---

**Efektivnost poskytování rozvojové pomoci státy  
OECD na rozvoj dopravní infrastruktury  
Středoafričké republiky**

Bakalářská práce

Vedoucí práce:

Ing. Zbyšek Korecki, Ph.D.

Autorka práce:

Jana Cenková

Brno 2015

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci zpracovala samostatně pod dohledem vedoucího a vycházela pouze z pramenů uvedených v seznamu použité literatury.

V Brně dne 22. května 2015

---

## **Poděkování**

Tímto bych chtěla poděkovat vedoucímu bakalářské práce Ing. Zbyšku Koreckimu, Ph.D. za jeho odborný dohled a cenné rady při zpracovávání této práce.

## **Abstrakt**

Bakalářská práce analyzuje vliv poskytování rozvojové pomoci státy OECD na dopravní infrastrukturu ve Středoafričské republice v horizontu let 2009 až 2013. Teoretická část vymezuje základní okruh pojmů týkající se oficiální rozvojové pomoci, rozvojových ekonomik, Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj a hodnocení dopravní sítě. V praktické části je charakterizován současný stav dopravní infrastruktury ve Středoafričské republice a je analyzován vliv poskytování rozvojové pomoci na rozvoj dopravní kapacity a kvality silniční sítě prostřednictvím vybraných odpovídajících ukazatelů. V závěru práce autorka předkládá doporučení pro další vývoj dopravního sektoru a zlepšení jeho současného stavu.

## **Klíčová slova**

Rozvojová pomoc, Středoafričská republika, dopravní infrastruktura, efektivnost, Organizace pro ekonomickou spolupráci a rozvoj, silniční síť

## **Abstract**

The bachelor thesis analyses the impact of providing development assistance by OECD countries on transport infrastructure in the Central African Republic from 2009 to 2013. The theoretical part consists of research which defines basic circuit concepts regarding official development assistance, developing economies, the Organisation for Economic Co-operation and Development, and evaluation of transport network. The practical part is characterized by current state of the transport infrastructure in the Central African Republic. It also analyses the influence of development aid on the development of transport capacity and quality of the road network through selected appropriate indicators. In the suggestion part the author presents recommendations for further development of the transport sector, which could lead to improvement of its status quo.

## **Keywords**

Development aid, Central African Republic, transport infrastructure, efficiency, Organization for Economic Cooperation and Development, road network

# 1. Obsah

1.	Obsah .....	5
2.	Úvod.....	7
3.	Cíl bakalářské práce .....	8
4.	Literární rešerše.....	9
4.1	Charakteristika rozvojových ekonomik .....	9
4.2	Oficiální rozvojová pomoc .....	10
4.2.1	Klasifikace rozvojové pomoci .....	12
4.2.2	Efektivnost rozvojové pomoci .....	13
4.2.2.a	Kritika rozvojové pomoci a diskutované možnosti jejího zefektivnění ....	14
4.3	Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj – OECD .....	16
4.3.1	Členská základna OECD.....	17
4.3.2	Financování činnosti OECD .....	17
4.3.3	Výbor pro rozvojovou spolupráci OECD/DAC.....	18
4.3.3.a	Orgány výboru OECD/DAC .....	18
4.4	Dopravní infrastruktura.....	19
4.4.1	Vliv silniční dopravy na rozvoj v rozvojových zemích .....	19
4.4.2	Metody hodnocení dopravy .....	20
4.4.2.a	Deviatilita.....	20
4.4.2.b	Hustota dopravní sítě .....	22
4.4.2.c	Konektivita.....	22
4.4.2.d	Akcesibilita .....	23
4.4.2.e	Metoda korelační analýzy .....	24
5.	Analytická část.....	26
5.1	Středoafriická republika.....	26
5.2	Oficiální rozvojová pomoc ve Středoafriické republice .....	28
5.3	Dopravní síť .....	32
5.3.1	Železniční doprava.....	32
5.3.2	Vodní doprava.....	33
5.3.3	Letecká doprava .....	33
5.3.4	Silniční doprava .....	33
5.3.4.a	Silniční třídy a povrchové podmínky .....	35

5.4	Hodnocení silniční sítě.....	38
5.4.1	Deviatilita.....	38
5.4.2	Akcesibilita .....	39
5.4.3	Konektivita.....	40
5.4.4	Hustota .....	41
5.4.5	Korelace rozvojové pomoci a ukazatelů hodnocení silniční sítě .....	42
6.	Návrhová část.....	44
7.	Závěr .....	48
8.	Literatura.....	49
9.	Seznam grafů .....	54
10.	Seznam tabulek .....	55
11.	Přílohy.....	56

## 2. Úvod

Téma poskytování rozvojové pomoci je velmi diskutovanou otázkou. Důsledky jejího působení jsou kontinuálně zkoumány a zdokonalovány. Spolu s jejím vývojem se mění i názory na její efektivitu a účelnost. Existuje řada jejích přívrženců i kritiků, jejichž různé názory se vzájemně pobízejí ve snaze o co nejefektivnější vynakládání prostředků v této oblasti. Už od samých počátků rozvojové pomoci, které sahají do doby konce druhé světové války, se řada odborníků pokouší zjišťovat její efektivnost a dopady na regionální rozvoj recipientských zemí.

Způsoby hodnocení rozvojové spolupráce se mění stejně jako její dopad a efektivita jejího využití. Už dávno se nehodnotí podle celkového objemu investovaných prostředků, ale využívá se mnoha různých žebříčků a indexů, porovnávajících vynaložené finance k hrubému domácímu či národnímu produktu daného státu. Jiné se zaměřují více na efektivitu pomoci, a to nejen na vložené prostředky, ale také na obchodní, bezpečnostní či technickou spolupráci.

Problematika rozvojové pomoci je rozsáhlá, proto je při jejím zkoumání vhodné se zvolit konkrétní oblast, ve kterém dovedeme obsáhnout její podstatu a přínos. Proto je v této práci problematika efektivnosti rozvojové pomoci zkoumána na sektoru dopravní infrastruktury ve Středoafričké republice, v rámci kterého je zaměřena zejména na silniční druh dopravy. Je studován vývoj a současný stav dopravní sítě Středoafričké republiky, k čemuž je využito vybraných ukazatelů – deviatility, akcesibility a konektivity. Pro srovnání vzájemné závislosti mezi zlepšením silniční sítě a objemem poskytované pomoci na tamní dopravní infrastrukturu je použit korelační koeficient.

Na základě provedených analýz a výpočtů jsou v návrhové části předkládána doporučení pro zlepšení stavu dopravní infrastruktury v zemi a jejího vlivu na regionální rozvoj.

### **3. Cíl bakalářské práce**

Cílem této bakalářské práce je analyzovat rozvoj dopravní infrastruktury ve Středoafričské republice v letech 2009 až 2013 a jeho ovlivnění objemem oficiální rozvojové pomoci poskytované státy Organizace pro ekonomickou spolupráci a rozvoj a zhodnotit dopad na regionální rozvoj ve Středoafričské republice.

V analytické části je stav silniční sítě zkoumán pomocí ukazatelů akcesibility, deviatility a konektivity. Dále je využit korelační koeficient pro demonstrování závislosti mezi poskytovanou oficiální rozvojovou pomocí na sektor dopravní infrastruktury a vybranými dopravními ukazateli, jimiž jsou délka a hustota silniční sítě.

Po využití vybraných metod pro hodnocení silniční sítě, vypracovaných analýz stavu dopravní infrastruktury a výpočtů vhodných korelací vypovídajících o efektivnosti rozvojové pomoci, jsou výsledky aplikovány na rozvoj regionů ve Středoafričské republice a jsou navržena doporučení pro zlepšení stavu a kapacit dopravní infrastruktury a rozvoj regionů.



## **4. Literární rešerše**

### **4.1 Charakteristika rozvojových ekonomik**

Tempo ekonomického vývoje pokračuje ve své rychlé, nerovnoměrné a často neočekávané evoluci. Principy rozvojové ekonomiky jsou klíčem k pochopení toho, jak jsme se dostali tam, kde jsme, a proč mnoho problémů rozvoje je tak obtížné vyřešit (Todaro, Smith, 2012).

Ekonomický rozvoj bývá často zaměňován s ekonomickým růstem. Přestože tomu tak není, indikátory ekonomického rozvoje bývají pro jednoduchost od ekonomického růstu odvozeny. Nejběžnějším ukazatelem je proto hrubý domácí produkt – HDP (respektive hrubý národní produkt – HNP). Výhodou využití HDP je relativně dobrá dostupnost a porovnatelnost dat v různých geografických rovinách. Při mezinárodním srovnání je nutné přepočíst hodnoty HDP na jednotnou měnu, nejčastěji americký dolar podle parity kupní síly. Světová banka na základě hodnoty HDP na osobu klasifikuje země do příjmových skupin (Opršál, 2014).

Rozvojová ekonomika (někdy též ekonomika rozvojových zemí) se zabývá vývojem rozvojových zemí a teritorií. Termín vznikl přibližně před čtyřiceti lety a je intenzivně používán od roku 1964, kdy se uskutečnila Konference OSN pro obchod a rozvoj (United Nations Conference on Trade and Development – UNCTAD). Na rozdíl od rozvinutých tržních ekonomik jsou rozvojové ekonomiky z celkového ekonomického pohledu méně pokročilé a je pro ně typická relativní zaostalost či menší rozvinutost – základními kategoriemi rozvojových ekonomik, které sledují proces z ekonomického hlediska, jsou ekonomická zaostalost či nerozvinutost a ekonomický rozvoj a růst (Majerová, 2008). Způsobů pro klasifikaci je však velmi mnoho, např. dle míry mezinárodní zadluženosti států, podle jejich indexu lidského rozvoje (Human Development Index – HDI) atd. (Todaro, Smith, 2012).

Todaro a Smith (2012) charakterizují důležité vlastnosti, které mají rozvojové země tendenci mít společné ve srovnání s vyspělým světem – i mezi nimi jsou ovšem

v těchto oblastech velmi podstatné rozdíly. Jedná se například o nižší úroveň života a produktivity, vyšší úroveň nerovnosti a absolutní chudoby, vyšší tempo růstu obyvatelstva, zaostalé finanční a další trhy či přetrvávající koloniální dopady (špatné instituce, vnější závislost). Kombinace a závažnost výše zmíněných problémů představuje do značné míry omezení rozvoje v rozvojových zemích (Todaro, Smith, 2012).

## 4.2 Oficiální rozvojová pomoc

Oficiální rozvojovou pomocí (Official Development Assistance – ODA) se rozumí jakýkoliv tok kapitálu či veřejných financí ve formě půjček nebo grantů do jiných zemí, která splňují dvě kritéria (Kaplan, 2008):

- 1) poskytovaný kapitál nemá z pohledu dárce komerční určení;
- 2) v případě půjček jde o kapitál poskytovaný za zvýhodněných (koncesionálních) podmínek, přičemž úroková míra a doba splatnosti pro zapůjčený kapitál by měly být výhodnější než za běžných podmínek.

Oficiální rozvojová pomoc je určena zemím, které jsou na seznamu příjemců oficiální rozvojové pomoci Výboru pro rozvojovou spolupráci (OECD/DAC) a multilaterálních rozvojových institucí (OECD, 2014). Adamcová však upozorňuje na skutečnost, že rozvojovou pomoc přijímají i státy, které na seznamu DAC nefigurují – ten slouží pouze pro statistické účely OECD, tj. aby bylo možné registrovat, jaké toky kapitálu plynou ze zemí OECD do zemí, které OECD považuje za ty, jež rozvojovou pomoc potřebují (Adamcová, 2009).

Oficiální definice zní: „Oficiální rozvojová pomoc (ODA) je definována jako soubor těch převodů do rozvojových zemí a multilaterálních institucí, které jsou poskytovány oficiálními institucemi, jako jsou vlády států či místní vlády, nebo jejich výkonnými orgány. Každý převod musí splňovat 2 kritéria:

- 1) je poskytována s cílem podpořit ekonomický rozvoj a blahobyt v rozvojových zemích a

2) je koncesionální (nemá komerční charakter) a obsahuje grantovou složku, která tvoří minimálně 25 %. (OECD, 2015).“

Většina finančních prostředků určených pro tyto účely pochází ze zemí OECD. Země OECD jsou celosvětově největším poskytovatelem bilaterální pomoci a také největším zdrojem financí pro multilaterální organizace (Adamcová, 2009).

Údaje o objemech rozvojové pomoci donorů jsou shromažďovány v databázi nazývané Creditor Reporting System (CRS) a jsou veřejně přístupné na internetových stránkách Výboru pro rozvojovou spolupráci OECD. Leckdy jsou ale údaje neúplné – nedostatky ve vykazování dat jsou předmětem kritiky ze strany nevládních organizací i samotného DAC. Omezuje se tím možnost účinně kontrolovat a hodnotit závazky donorů (Opršal, 2014).

Oficiální rozvojová pomoc se odlišuje od termínu „běžné“ rozvojové pomoci – rozvojová pomoc je na rozdíl od oficiální rozvojové pomoci spíše obecný pojem. Oficiální rozvojová pomoc tvoří konkrétní transakce, jež podléhají podmínkám a ustanovením OECD. Pomoc transformujícím se zemím označuje OECD jako oficiální pomoc. Můžeme se setkat také s pojmem oficiální toky, což jsou transakce státního sektoru nesplňující kritéria ODA/OA (Official Aid), (Zásady zahraniční rozvojové spolupráce po vstupu ČR do EU, 2004).

Vedle klasických forem, tj. grantů a půjček, lze pod pojem ODA zahrnout také tzv. technickou spolupráci, odpouštění dluhů, poskytování materiálů a surovin, znalostí apod. Započitatelné jsou také administrativní náklady, které v případě některých poskytovatelů dosahují úrovně několika procent z celkového objemu pomoci. Naopak se do ODA nezapočítávají náklady na vojenskou spolupráci nebo transfery jednotlivcům, např. remitence (Adamcová 2009).

Je zapotřebí porozumět odlišnosti mezi humanitární pomocí a rozvojovou spoluprací. Humanitární pomoc je okamžitou pomocí reagující na akutní krizi. Příkladem může být potravinová nebo materiální dodávka při přírodní katastrofě. Bývá jednorázová a vztahuje se k obtížně předpověditelným mimořádným událostem. Rozvojová spolupráce je oproti tomu koncipovaná jako dlouhodobá

a jejím cílem je zlepšení sociálních a ekonomických podmínek. Příkladem mohou být vzdělávací projekty (Djakoualno, Bláha, 2011).

Důležité je dbát i na rozdílnost pojmů rozvojová spolupráce a rozvojová pomoc. V dnešní době se preferuje označení rozvojová spolupráce, které pojmenovává udržitelnost rozvojových programů založených na spolupráci a partnerství mezi donorem a příjemcem. Rozvojová pomoc je vnímána spíše jako jednostranné poskytování finančních či materiálních prostředků do rozvojových zemí, které, jak bylo často při pozdějším zkoumání odhaleno, nedokázaly přinést změny k lepšímu ani návratnost investic v podobě udržitelného rozvoje.

### 4.2.1 Klasifikace rozvojové pomoci

Existuje mnoho způsobů jak dělit rozvojovou pomoc. Základním rozdělením je dělení na pomoc vládní a nevládní. Zatímco nevládní pomoc se spoléhá na soukromé dárce, nadace či charitativní organizace, vládní, tedy oficiální rozvojová pomoc, je financována ze státního rozpočtu (Djakoualno, Bláha, 2011).

Dále ji můžeme dělit na (Nováček, 2014):

- 1) **bilaterální**, která zahrnuje prostředky poskytované dárcovskou (obvykle ale ne výhradně hospodářsky rozvinutou) zemí státům s nižší úrovní socioekonomického rozvoje;
- 2) **multilaterální**, jež představuje pomoc realizovanou prostřednictvím multilaterálních organizací (např. agentur, fondů a programů OSN), kdy donoři přispívají do agentur OSN, Světové banky, Mezinárodního měnového fondu apod. Pokud poskytne bilaterální donor příspěvek multilaterální instituci, ale zároveň si zachová kontrolu nad jejím využitím, jedná se o takzvanou mnohostranně-dvoustrannou pomoc (multi-bi aid). V takovémto případě příspěvky neztrácejí svou identitu (což je podstatou mnohostranné pomoci), a proto DAC OECD tuto formu pomoci klasifikuje jako bilaterální;

- 3) **trojstrannou**, což je spolupráce (někdy též trojúhelníková spolupráce) označující partnerství mezi tradičním donorem (hospodářsky vyspělou zemí), tzv. novým donorem (obvykle některá hospodářsky progresivní rozvojová země) a příjemcem pomoci (hospodářsky méně vyspělá země);
- 4) **spolupráci rozvojových zemí** (tzv. South-South Cooperation), která často probíhá na regionálním základě. Sílicí intenzita spolupráce mezi rozvojovými zeměmi může podle některých názorů vést ke snížení poptávky rozvojových zemí po asistenci ze strany tradičních donorů, jejichž pomoc je často podmíněna požadavky dobrého vládnutí.

## 4.2.2 Efektivnost rozvojové pomoci

Efektivita využití prostředků na rozvojovou pomoc je jedním z horlivě diskutovaných témat. Rozvojová pomoc je stále některými považována za moderní formu nekolonialismu, zatímco jinými za nejúčelnější prostředek pro vytváření předpokladů trvale udržitelného rozvoje (Adamcová, 2009).

Je třeba se starat o to, aby prostředky byly vynaloženy co možná nejefektivněji. Výbor pro rozvojovou spolupráci (DAC) identifikoval několik cest ke zvýšení efektivnosti rozvojové pomoci (Adamcová, 2006):

- **nevázání pomoci** – dárci by se měli zdržet podmiňování realizace rozvojového projektu nákupem zboží a služeb pouze od firem ze své země;
- **sladění pomoci s národními rozvojovými strategiemi** – nejefektivnější je pomoc zapadající do potřeb partnerských zemí prezentovaných v národních rozvojových strategiích, nikoliv ta, která je vnucována zvenčí;
- **harmonizace donorských praktik** – stejnojmenná směrnice výboru OECD/DAC se stala základem pro Římskou deklaraci z roku 2003, v níž se hlavní dárci zavázali zkoordinovat a zjednodušit své postupy, aby nezatěžovaly omezené kapacity rozvojových zemí;

- **selektivita pomoci** – rozvojová pomoc by měla být přednostně poskytována zemím, které dodržují demokracii a vytváří příznivé prostředí pro efektivní uplatnění této pomoci (tzv. good governance);
- **řízení pomoci založené na výsledcích** – dárci by měli zajistit, aby úspěšnost jednotlivých rozvojových projektů byla posuzována podle měřitelných výsledků (nejlépe spjatých s Rozvojovými cíli tisíciletí – MDGs).

#### **4.2.2.a Kritika rozvojové pomoci a diskutované možnosti jejího zefektivnění**

Důležitost racionální rozvojové politiky je zdůrazněna ve Zprávě o rozvojové spolupráci z roku 2014 (Development co-operation report 2014), kde autoři zastávají názor, že finanční prostředky, které by mohly být použity pro rozvoj a redukci chudoby existují, ale vzhledem k netransparentnosti vládnutí v rozvojových zemích jsou odlévány ilegálními cestami na úkor jejich efektivního využití.

Afrika získala od počátku 60. let 20. století rozvojovou pomoc ve výši šestinásobku částky, kterou poskytly Spojené státy Evropě v rámci Marshallova plánu po 2. světové válce. Pokud by tyto prostředky měly podobu investic, mohly by se nyní africké země těšit mnohem životní úrovni vyspělých západních zemí. V konečném důsledku zapůsobila rozvojová pomoc často negativně – peníze plynuly pouze do rukou politiků a úředníků, kteří je nevyužívali efektivně. Poskytovat pomoc a nežadat přitom její transparentní rozdělování ani zásadní reformy je tedy totéž, jako dotovat diktátory a hospodářský úpadek (Škaloud, 2006).

Mnoho statistických analýz prokázalo, že rozvojová pomoc poskytovaná od 50. let vedla v řadě rozvojových zemí spíše k růstu spotřeby nežli investic (Škaloud, 2006).

Ve Zprávě o rozvojové spolupráci z roku 2014 (dále jen Zpráva) se dále uvádí, že od doby, kdy se svět zmobilizoval okolo Rozvojových cílů tisíciletí, byla chudoba snížena na polovinu a miliony životů byly zachráněny. Jakmile v roce 2015 vyprší stanovená doba pro naplnění těchto cílů, OSN se dohodne na novém souboru takzvaných Udržitelných rozvojových cílů z oblastí snižování chudoby a zlepšování

životní úrovně, vzdělanosti, zdraví či životního prostředí (Development co-operation report 2014).

Autoři Zprávy se jsou toho názoru, že je nanejvýš důležité dělat správná politická rozhodnutí. Odkazují přitom na „asijský ekonomický zázrak“ (kdy tamní nově industrializované země začaly dosahovat lepších makroekonomických výsledků než jiné státy třetího světa) jako na příklad výsledků správných politických rozvojových rozhodnutí. Státy musí nést samy odpovědnost za jejich rozvojové priority – správně použitá rozvojová pomoc může pomoci maximalizovat dostupné veřejné a soukromé zdroje příjmů i v těch nejchudších zemích. Též hovoří o tom, že zahraniční investice jsou důležité pro budování dopravní infrastruktury, ale zároveň i pro vytvoření pracovních příležitostí. Rozvojová pomoc může přispět k vyvolání zároveň soukromých i zahraničních přímých investic, které právě rozvoj infrastruktury velmi ovlivňují (Development co-operation report 2014).

Rozvojové země ztrácejí každým rokem miliardy dolarů kvůli vysoké korupci, praní špinavých peněz a daňovým únikům. Takové plýtvání může být zastaveno sdílením informací, zefektivněním regulací a zlepšením výkonnosti vyšetřování a soudních stíhání finančních trestných činů v rozvinutých i rozvojových zemích (Development co-operation report 2014).

Walter Williams, jeden z autorů, se domnívá, že nejhorší, co lze udělat, je posílat více zahraniční pomoci africkým státům – jsou to peníze od jedné vlády ve prospěch druhé vlády a umožňují netransparentním africkým režimům nakupovat zbraně, uplácat vlivné přátele a pokračovat v útlaku vlastních občanů. Politickým vůdcům napomáhá zahraniční pomoc plnit soukromé „důchodové“ účty u švýcarských bank (Duba, 2009).

Co podle něj Afrika skutečně potřebuje, zahraniční pomoc poskytnout nedokáže – tj. odstranit diktátorské a socialistické režimy, zavést politickou a ekonomickou svobodu, vládu práva a respekt k právům jednotlivce. Dokud toto nenastane, nebude Africe pomoci navzdory miliardám dolarů od donorů (Duba, 2009).

V problematice vlivu rozvojové pomoci se objevuje paradox, který souvisí se schopností tzv. good governance, neboli „dobré schopnosti vládnout“ na straně příjemce. Autor si všímá paradoxu, že čím lépe je země schopna se „řídít sama“, tím méně pomoci zvenčí potřebuje. Čím hůře je schopna se sama řídit, tím méně pomoci jí patří do rukou. Bez klíčové schopnosti země poradit si sama je jakákoli pomoc buď neúčinná, nebo – v tom horším případě – dokonce škodlivá (Hampl, 2008).

Rozvojová pomoc může ekonomikám pomoci, pokud země provozují politiku založenou na respektu k vlastnickým právům, k dodržování tržních mechanismů a stabilní rozpočtové a měnové politice (Škaloud, 2006).

### **4.3 Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj – OECD**

Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj (OECD – Organisation for Economic Co-operation and Development) je mezinárodní vládní organizace se sídlem v Paříži. Vznikla 30. září 1961 (OECD, 2014).

Posláním OECD je zlepšovat hospodářský a sociální blahobyt lidí po celém světě a svou činností přispívat k rozvoji světového hospodářství. Působí jako fórum pro vlády členských států, které na platformě OECD společně hledají řešení diskutovaných záležitostí hospodářské politiky. Spektrum oblastí, kterými se vlády pod její záštitou zabývají, je velmi široké – fiskální politika, finanční operace, mezinárodní obchod, sociální problematika a zaměstnanost, rozvojová spolupráce, vzdělání, zemědělství, průmysl, doprava, regionální rozvoj, životní prostředí, věda a výzkum aj. (OECD, 2014).

Hlavní cíle OECD:

- 1) usilovat o dosažení co nejvyššího udržitelného hospodářského růstu, zaměstnanosti a stoupající životní úrovně v členských zemích při zachování finanční stability, a přispívat tak k rozvoji světové ekonomiky;



- 2) podílet se na zdravém hospodářském růstu v členských i nečlenských zemích v procesu ekonomického rozvoje;
- 3) podporovat rozšiřování světového obchodu na mnohostranné, nediskriminační bázi v souladu s mezinárodními závazky (OECD, 2014).

OECD ustavičně sleduje události v členských zemích i ve světě, aby shromažďovala a analyzovala údaje, které jsou pak poskytovány jednotlivým orgánům, kde jsou následně diskutovány. Organizace pravidelně vydává řadu publikací s ekonomickými přehledy a statistikami, jako například OECD Economic Outlook (ekonomické perspektivy v členských i nečlenských zemích), OECD Factbook (ekonomické a politické reference), OECD Economic Surveys (analýza hodnocení jednotlivých národních ekonomik) či Going for Growth (srovnávací studie indikátorů národní výkonnosti), (Kalínská a kol., 2010).

### **4.3.1 Členská základna OECD**

Dnes je členy OECD již 34 zemí světa. Mezi dvacet zakládajících zemí patřily: Belgie, Dánsko, Francie, Irsko, Island, Itálie, Kanada, Lucembursko, Nizozemí, Norsko, Portugalsko, Rakousko, Řecko, Španělsko, USA, Velká Británie, SRN, Švédsko, Švýcarsko a Turecko. Postupně vstoupily: Japonsko (1964), Finsko (1969), Austrálie (1971), Nový Zéland (1973), Mexiko (1994), Česká republika (1995), Maďarsko (1996), Polsko (1996), Jižní Korea (1996) a Slovensko (2000). V roce 2010 se členskými zeměmi OECD stalo také Chile, Estonsko, Izrael a Slovinsko (MZV, 2012).

### **4.3.2 Financování činnosti OECD**

OECD je financována z příspěvků členských zemí. Národní příspěvky jsou určovány na základě vzorce, který zohledňuje velikost ekonomiky každého člena. Největší podíl příspěvků tvoří Spojené státy americké, jejichž objem dosahuje téměř 22 % rozpočtu, následuje Japonsko. Státy se mohou na financování podílet také dobrovolnými peněžními příspěvky (OECD, 2014).

### 4.3.3 Výbor pro rozvojovou spolupráci OECD/DAC

Pro podporu socioekonomického rozvoje v méně rozvinutých částech světa zřídila OECD Výbor pro rozvojovou spolupráci (Development Assistance Committee – DAC). Smyslem OECD v oblasti politiky rozvojové spolupráce je co nejlépe koordinovat, zefektivnit a zvýšit rozvojové úsilí zemí OECD. Výbor DAC je pro tuto koordinaci unikátním nástrojem, neboť sdružuje země, které poskytují 95 % světové rozvojové pomoci (Kaplan, 2008).

#### 4.3.3.a Orgány výboru OECD/DAC

Na podporu činnosti OECD/DAC existují orgány zaměřené na řešení otázek rozvojové pomoci, z nichž je pro zaměření této práce důležitá činnost zejména následujících orgánů (Aid Effectiveness Portal, 2009):

**Working Party on Statistics** – dohlíží na sběr, analýzu a zveřejňování statistik oficiální rozvojové pomoci a stanovuje postupy pro podávání zpráv o jejím poskytování. Své výsledky orgán zveřejňuje ve speciálních statistických sbírkách.

**Network on Development Evaluation** – podporuje vyšší účinnost rozvojových programů prostřednictvím robustních, dobře informovaných a nezávislých hodnocení. Pracovní oblast tohoto orgánu je zaměřena na hodnocení provádění postupů Pařížské deklarace, přezkoumávání hodnotících systémů v multilaterálních organizacích a hodnocení předcházení konfliktům a budování míru.

**Working Party on Aid Effectiveness and Donor Practices** – je mezinárodním partnerstvím dárců a rozvojových zemí. Každá donorská země zde má svého hlavního politického poradce a stejně tak zde má svého zástupce každá přijímající země, země v pozici dárců i příjemců zároveň, multilaterální organizace a instituce občanské společnosti. Je hlavním mezinárodním fórem, kde politici rozhodují o praktických opatřeních pro zvýšení účinnosti pomoci.

## **4.4 Dopravní infrastruktura**

Rozvoj dopravy, jež sahá do počátku průmyslové revoluce, byl spojen s rostoucími ekonomickými příležitostmi. V každé fázi společenského vývoje byla doprava rozvinuta a přizpůsobena soudobým nárokům a prioritám. Zejména během koloniální éry byly v rozvojovém světě dopravní systémy bezprostředně spojené s těžbou komodit, která byla hlavním důvodem jejich budování (Senguttuvan, 2006).

Zatímco některé regiony využívaly rozvoje dopravních systémů, pro jiné znamenal jen okrajové podmínky pro rozvoj. Doprava sama o sobě není dostačující podmínkou pro rozvoj, ale nedostatek dopravní infrastruktury může být chápán jako omezující faktor v rozvoji. Investice do dopravní infrastruktury jsou vnímány jako nástroj regionálního rozvoje, v rozvojových zemích především pro oblast silniční dopravy (Senguttuvan, 2006).

### **4.4.1 Vliv silniční dopravy na rozvoj v rozvojových zemích**

Silniční doprava je významným sektorem ekonomik, zejména v rozvojových zemích, kde hraje zásadní roli v dostupnosti zemědělských produktů a přístupu ke zdravotní péči, vzdělání a dalším důležitým službám. Doprava je nezbytnou složkou téměř veškerého zásobování lidských životních potřeb (Queiroz, Gautam, 1992).

Rozvinutý silniční systém a přeprava zboží poskytují zemím možnost konkurenční výhody v ekonomice. Naopak špatná dostupnost či špatný stav vozovky jsou překážkami pro zemědělství, průmysl i obchod, a mohou bránit celkovému rozvoji. Nicméně podíl dopravy na vnitrostátním rozvoji lze jen stěží vyčíslit v ekonomických veličinách (Queiroz, Gautam, 1992).

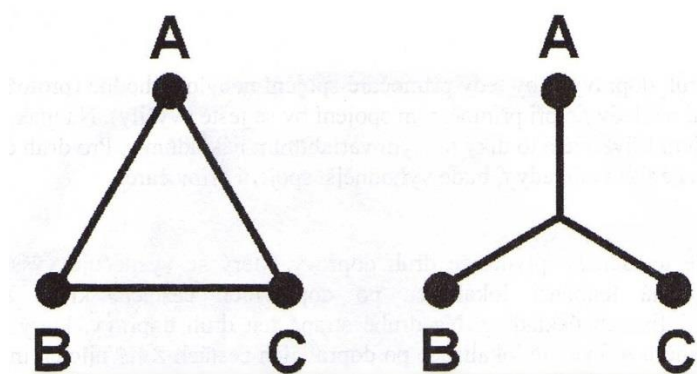
Doprava hraje mnohostrannou úlohu v uskutečňování rozvojových cílů. Její omezení snižuje efektivní mobilitu dostupných faktorů a komplikuje přenos lidských a materiálních zdrojů do míst, kde by mohly být využity nejlépe. Naopak, vývoj dopravy přispívá k dosažení efektivní distribuce obyvatelstva, průmyslu i příjmů.

Účinná silniční síť uspěšuje pokrok v zemědělství a rozvoji venkova, průmyslu a obchodu, podporuje rozvoj městských oblastí, rozšíření pracovních míst, vzdělávání a osobních příležitostí (Queiroz, Gautam, 1992).

#### 4.4.2 Metody hodnocení dopravy

Křivda (2006) uvádí, že rámci lokalizace dopravních cest, usilující o minimalizaci nákladů na její výstavbu a na provoz na ní rozlišujeme náklady fixní (pevné) na vybudování dopravních cest a náklady variabilní (pohyblivé) pro zajištění provozu. Současně rozlišujeme případ dopravního spojení dvou a tří dopravních bodů. Dopravní spojení mezi dvěma dopravními body lze uskutečnit buď přímočaře (samozřejmě myšleno relativně) nebo křivočarým spojením. Dopravní spojení tří dopravních bodů si pro zjednodušení představujeme jako spojení vrcholů pomyslného rovnostranného trojúhelníka. Při zachování podmínky minimální konektivity (viz dále) lze tyto uzly spojit dvěma způsoby (obr. 1):

- 1) deltová dopravní síť (připomínající řecké písmeno delta),
- 2) ypsilonová dopravní síť (připomínající obrácené písmeno ypsilon).



**Obr. 1:** Dopravní spojení tří dopravních bodů – vlevo deltová dopravní síť, vpravo ypsilonová dopravní síť (zdroj: Křivda, 2006)

##### 4.4.2.a Deviatilita

Deviatilitou v obecném slova smyslu rozumíme míru odchylnosti konkrétního úseku dopravní cesty od nejkratšího, přímkového, průběhu. Znamená tedy nepřímochařost

neboli klikatost dopravních cest. Dopravní cesty obvykle nemají přímkový průběh, ale odchylují se od něj. Její název je odvozen z latinského slova *deviare*, které znamená odbočit (Křivda, 2006).

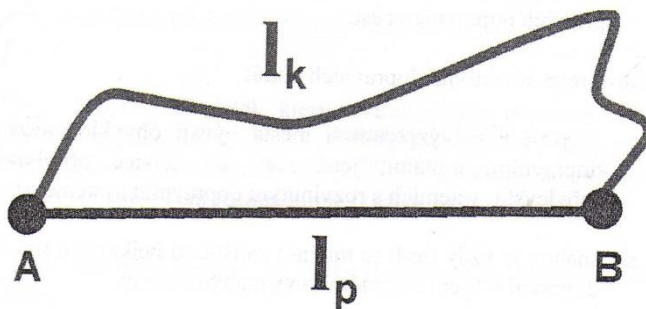
Pro jednotlivý úsek dopravní cesty se deviatilita (koeficient deviatility) vyjadřuje jako poměr vzdálenosti měřené po dopravní cestě a teoreticky nejkratší možné vzdálenosti mezi dvěma krajními body dané dopravní cesty. Deviatilita je ovšem vyjadřována i pro středisko tak, že se souhrnně vyhodnotí deviatilita dopravních cest (či dopravních cest určité kategorie) vycházejících z tohoto střediska. Příčinami značné deviatility dopravních cest bývají složitější terénní překážky i větší vodní toky, v některých případech ale i technická zanedbanost dopravních cest v určité oblasti (Maryáš, Vystoupil, 2004).

Deviatilita dopravní sítě  $d_s$  se vyjádří vztahem (obr. 2):

$$d_s = \frac{l_k}{l_p} [-] \geq 1$$

kde  $l_k$  .... délka dopravní cesty mezi dopravními body (km)

$l_p$  .... délka přímkové spojnice mezi dopravními body (km)



**Obr. 2:** Deviatilita dopravní sítě (zdroj: Křivda, 2006)

Je-li délka  $l_k$  stejná jako  $l_p$ , pak je deviatilita  $d_s$  rovna 1. Deviatilita  $d_s$  je tím větší, čím více se poměr  $d_s$  odchyluje od jedničky.

Na deviatilitu dopravní sítě má vliv mnoho faktorů – například reliéf, velikost (atraktivita) dopravních bodů a společensko-ekonomické faktory (Křivda, 2006).

#### 4.4.2.b Hustota dopravní sítě

Závisí na rozloze státu (oblasti) a jeho tvaru, struktuře osídlení, zaměření hospodářství a jeho rozmístění, stupni ekonomického rozvoje a ekonomické struktuře a na sociálně-ekonomických a historických faktorech (Křivda, 2006).

Je základním ukazatelem, který charakterizuje dopravní zatížení země, či oblasti a který ukazuje nakolik je území zabezpečeno dopravní sítí a na jaké úrovni je dopravní obsluha obyvatelstva. Rozlišuje se mezi hustotou sítě vůči území (tzn. délka sítě v kilometrech na 100 km<sup>2</sup> rozlohy) a hustotou sítě vůči obyvatelstvu (tj. délka sítě v kilometrech na 10 tisíc obyvatel) – přináší zkreslenou představu o zabezpečení dopravními cestami u států s nízkou hustotou obyvatel (Křivda, 2006).

Lze ji vyjádřit pomocí geometrického průměru obou jednoduchých ukazatelů hustoty dopravní sítě (Křivda, 2006):

$$h = \sqrt{\frac{l}{s} \cdot \frac{l}{p}} = \frac{l}{\sqrt{s \cdot p}}$$

kde  $l$  .... délka dopravní sítě (km)

$s$  .... plocha území ve stech km<sup>2</sup> (km<sup>2</sup> · 10<sup>2</sup>)

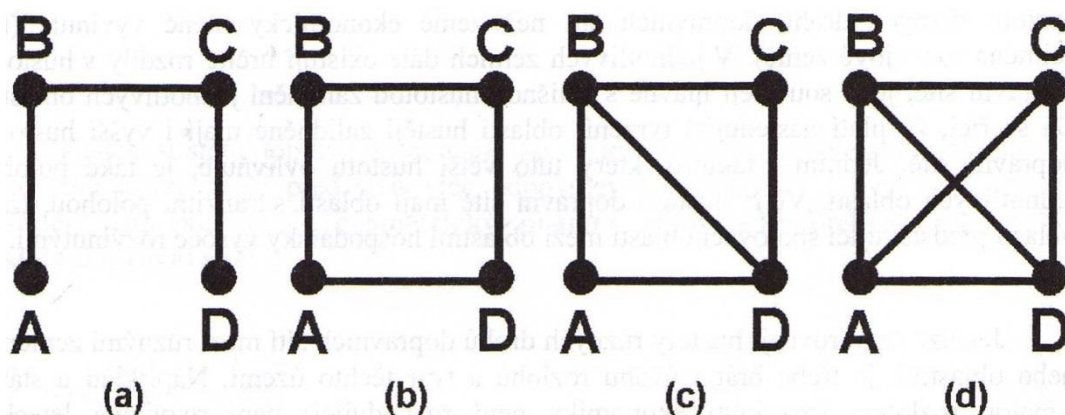
$p$  .... počet obyvatel v desetitisících (počet obyvatel · 10<sup>2</sup>)

#### 4.4.2.c Konektivita

Konektivitou rozumíme faktickou spojitost, propojenost v dopravní síti (obdobně, jako se chápe konektivita v grafu: existuje-li mezi dvěma vrcholy grafu cesta, jsou tyto vrcholy navzájem konektivní), (Maryáš, Vystoupil, 2004).

Konektivita dopravní sítě nám ukazuje stupeň propojení uzlů sítě. Obecně platí, že čím vyšší konektivita dopravní sítě, tím vyšší počet vzájemných spojení mají dopravní body dopravní sítě a doprava je tedy rychlejší a výkonnější. Rozvoj konektivity dopravní sítě je podmíněn rozvojem hospodářství, jehož nároky na počet

přímých spojení rostou. A naopak zvyšování konektivity sítě příznivě ovlivňuje ekonomický rozvoj území (Křivda, 2006).



**Obr. 3:** Konektivita dopravní sítě se čtyřmi body: (a) minimální konektivita, (b) a (c) přechod mezi minimální a maximální konektivitou, (d) maximální konektivita (zdroj: Křivda, 2006)

Konektivita dopravní sítě se vyjadřuje pomocí vztahu (Křivda, 2006):

$$K = \frac{S_d}{S_{max}[-]}$$

kde  $S_d$  .... skutečný počet spojnic mezi dopravními body [-]

$S_d$  .... maximální počet spojnic mezi dopravními body [-]

#### 4.4.2.d Akcesibilita

Akcesibilitou rozumíme těsnost dopravních vazeb, dostupnost mezi dopravními uzly. Vzdálenostní akcesibilita pro jedno ze středisek širšího souboru je vyjádřena sumou vzdáleností, které spojují právě dané středisko postupně se všemi dalšími středisky daného souboru. Časová akcesibilita představuje sumu času potřebného k cestě z daného střediska do ostatních. Frekvenční akcesibilita je sumou frekvencí spojů z daného střediska do dalších středisek. Je však zřejmé, že nejvíce je takto předem „zvýhodňováno“ to středisko, které je lokalizováno v rámci zkoumaného souboru středisek v centrální poloze. Pokud tomu tak není, je obvykle dopravní síť

v okolí střediska s nejvýhodnější hodnotou akcesibility organizována radiálně (paprskovitě) kolem tohoto střediska (Maryáš, Vystoupil, 2004).

Platí, že s rostoucím počtem dopravních spojení dopravního bodu roste i jeho dopravní dostupnost (Křivda, 2006).

Zvyšováním akcesibility dopravních bodů lze usměrňovat jejich ekonomický a sociální vývoj. Budeme-li sledovat například populační vývoj některých měst přibližně stejné velikosti v časovém průřezu, zjistíme, že dvě zhruba stejně osídlená města se v určitém období začala vyvíjet odlišně. Zatímco jedno město zaznamenalo rychlý populační a ekonomický růst, druhé stagnovalo. Příčinou bylo napojení prvního města například na železniční dopravní síť (Křivda, 2006).

#### **4.4.2.e Metoda korelační analýzy**

Korelační analýza se zabývá mírou závislosti náhodných dat. Popisuje lineární vztahy mezi veličinami. Standardním výstupem korelační analýzy je koeficient popisující míru závislosti – nejčastěji korelační koeficient sloužící jako míra vyjádření “těsnosti lineární vazby” (Milde, 2011).

Korelační koeficient  $r$  může nabývat hodnot od -1 do +1. Druhá mocnina korelačního koeficientu  $r^2$  se nazývá koeficient determinace a nabývá hodnot od 0 do +1 (Milde, 2011).

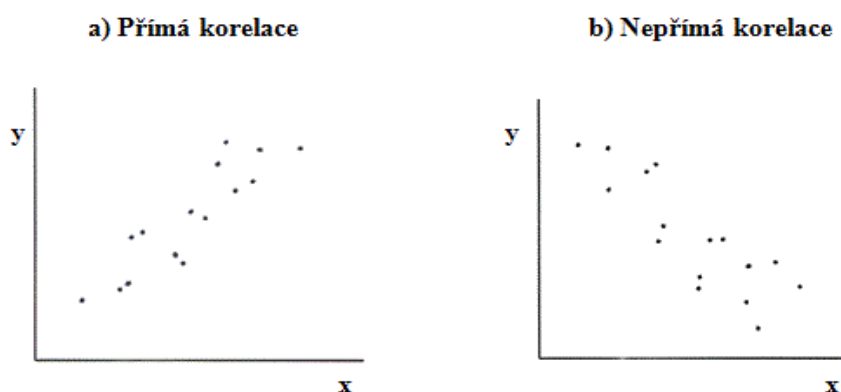
$$r = \frac{n(\sum xy) - (\sum x)(\sum y)}{\sqrt{[n \sum x^2 - (\sum x)^2][n \sum y^2 - (\sum y)^2]}}$$

Čím více se korelační koeficient blíží hodnotě -1, znamená to, že závislost je silná, ale nepřímá (negativní). Pokud se pohybuje okolo hodnoty 1, jde o silnou (pozitivní) přímou závislost. Pokud se hodnota korelačního koeficientu rovná nule, mezi hodnotami není žádná závislost.

Grafickým vyjádřením korelačního vztahu je tzv. bodový diagram nebo také dvojrozměrný bodový graf, který získáme vnesením dat obou náhodných veličin do souřadnicového systému XY (Bedáňová, 2007).

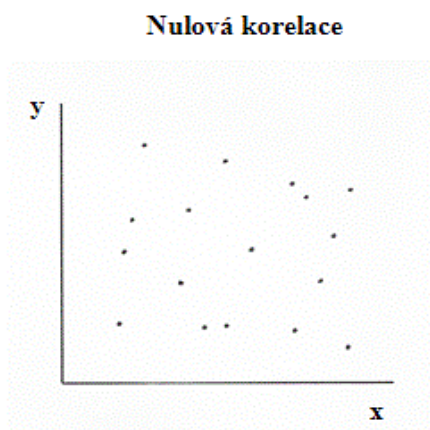


Podle charakteru rozložení bodů v bodovém diagramu můžeme odhadovat, zda je mezi proměnnými silná či spíše volnější závislost, anebo jestli jsou na sobě obě sledované veličiny evidentně nezávislé. Jsou-li body v bodovém diagramu seskupeny podél některého směru (tvoří tzv. „korelační pás“), svědčí to o přítomnosti určitého vztahu mezi sledovanými proměnnými. Korelační závislost přitom může být buď přímá („pozitivní korelace“ – obr. 4a) nebo nepřímá („negativní korelace“ – obr. 4b), (Bedáňová, 2007).



**Obr. 4:** Přímá a nepřímá korelace (zdroj: Bedáňová, 2007)

Pokud jsou body rozloženy víceméně rovnoměrně po celé ploše diagramu, znamená to, že závislost mezi oběma sledovanými proměnnými je velmi slabá, případně vůbec neexistuje – veličiny spolu nekorelují, případně mají nulovou korelaci (obr. 5), (Bedáňová, 2007).

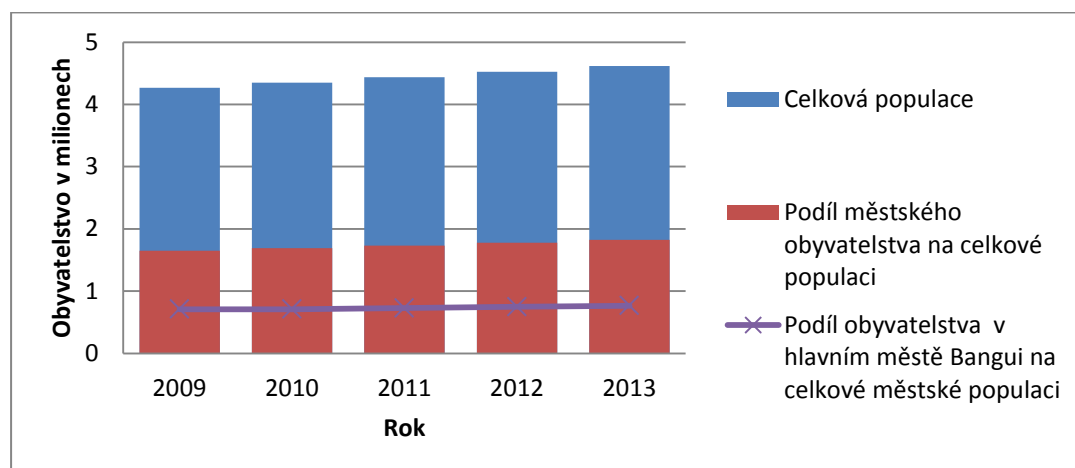


**Obr. 5:** Nulová korelace (zdroj: Bedáňová, 2007)

## 5. Analytická část

### 5.1 Středoafriická republika

Středoafriická republika (CAR) patří podle Zprávy o rozvojové spolupráci OECD 2014 mezi nejméně rozvinuté státy světa. Nachází se v centrální části Afriky a je vnitrozemským africkým státem. Rozloha Středoafriické republiky je 622 984 kilometrů čtverečních. Sousedními státy jsou Kamerun, Čad, Demokratická republika Kongo, Republika Kongo, Jižní Súdán a Súdán. Velikost populace je 5 277 959 (údaj z roku 2014). Vývoj celkové populace ve zkoumaných letech 2009 až 2013 představuje graf 1. Je v něm znároněn i podíl městského obyvatelstva na celkové populaci a podíl obyvatelstva v hlavním městě Bangui na celkové městské populaci v zemi. Lze na něm vidět, že procento obyvatel metropole vůči celkové urbanizaci v zemi ve zkoumaných letech nemění.



**Graf 1:** Podíl městského obyvatelstva na celkové populaci Středoafriické republiky v milionech (zdroj: vlastní zpracování; World Bank, 2015)

Administrativně je republika rozdělena na 14 prefektur, 2 ekonomické prefektury a jednu komunu. Politickým i ekonomickým centrem je hlavní město Bangui, které je zároveň největším městem v zemi a velikost jeho populace je 781 000 lidí (údaj z roku 2014). Další větší města jsou Bimbo (250 000 obyv.) Berbérati (105 000 obyv.). Peněžní jednotkou je středoafriický frank (CIA, 2015). Úředním jazykem je francouzština, společným jazykem je i jazyk Sangho. Lokálně se používají další

domorodé jazyky. Klima je tropické, střídají se horká období sucha a vlhká období dešťů (CIA Factbook, 2015).

Hrubý domácí produkt na osobu v roce 2014 představoval 600 USD, jehož reálný růst se v tomto roce rovnal 1 %. Hrubý domácí produkt v paritě kupní síly je 2 861 mld. dolarů. Zemědělství se na tvorbě HDP podílí 55,1 %, průmysl tvoří 12,5 % a služby představují 32,3 %. Giniho index země (představující distribuci příjmů) je 61,3 (CIA Factbook, 2015).

Hlavními pěstovanými plodinami jsou bavlna, káva, tabák, maniok, sladké brambory, proso, kukuřice a banány. Významný podíl průmyslu tvoří těžba zlata, diamantů a dřeva, pivovarnictví a rafinace cukru. Ačkoliv země má bohaté přírodní zdroje, nejsou nedostatečně využívány (CIA Factbook, 2015).

Stěžejní oblastí ekonomiky Středoafričské republiky je zemědělství, lesnictví a těžba, přičemž zemědělský sektor tvoří více než polovinu HDP. Dřevo a diamanty, následované bavlnou a kávou, představují většinu příjmů z vývozu. Hlavní exportní partneři Středoafričské republiky jsou Čína (30,3 %), Belgie (18,9 %), Demokratická republika Kongo (10,7 %), Indonésie (9,6 %), Maroko (5,2 %). Naopak většinu dovážených surovin představují potraviny, oblečení, ropné produkty, stroje, elektrická zařízení, motorová vozidla, chemikálie a farmaceutické zboží. Hlavními importéry jsou Jižní Korea (17,4 %), Nizozemsko (12,9 %), Singapur (9 %), Kamerun (8,5 %) a Francie (6,2 %), (CIA Factbook, 2015).

Důležité omezení pro hospodářský rozvoj představuje vnitrozemská poloha státu, špatný dopravní systém, převážně nekvalifikovaná pracovní síla a nesprávně směřované makroekonomické politiky. Frakční boje mezi vládou a jejími odpůrci také stále brzdí rozvoj ekonomiky. Od roku 2009 stát úzce spolupracuje s Mezinárodním měnovým fondem na zahájení reformy, které by vedly ke zlepšení transparentnosti rozpočtu, ale i dalších přetrvávajících problémů. Distribuce příjmů je mimořádně nerovná. Dotace z Francie a mezinárodních společenství jen částečně naplňují humanitární potřeby. V roce 2012 Světová banka schválila 125 mil. dolarů na financování dopravní infrastruktury a regionálního obchodu (CIA Factbook, 2015).

Ještě před začátkem politické a bezpečnostní krize, která zdevastovala ekonomiku země, byla míra chudoby ve Středoafričské republice (62 %) jednou z nejvyšších na světě. Sociální ukazatele řadí CAR mezi nejméně rozvinuté země na světě – "Zpráva o lidském rozvoji 2013" Rozvojového programu OSN (UNDP) klasifikuje zemi na základě indexu lidského rozvoje (HDI) jako 180. ze 187 zemí. V roce 2007 země připravila Strategický dokument pro snížení chudoby (PRSP-1), přesto je však očekávaná délka života (48 let) stále jednou z nejnižších na světě a kojenecká a mateřská úmrtnost se v průběhu času zhoršuje (The World Bank, 2014).

Ekonomický výhled země je nejistý vzhledem k hlubokému dopadu krize z roku 2013 na africké centrální ekonomiky. Ekonomika zůstává velmi křehká kvůli častým krizím a zdroje generované Středoafričskou republikou jsou nedostatečnými prostředky pro rozvoj. Státní daňové příjmy představují méně než 10 % HDP a stát není schopen financovat základních veřejných služeb – v důsledku toho je více než 80 % veřejných investic externě financováno (The World Bank, 2014).

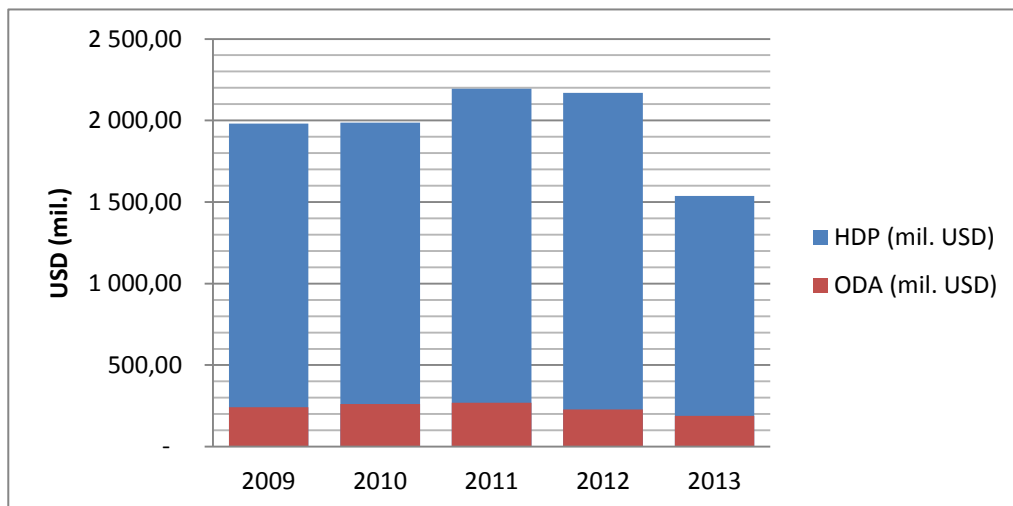
## **5.2 Oficiální rozvojová pomoc ve Středoafričské republice**

Ve sledovaném období let 2009 až 2013 poskytovaná ODA v prvních třech letech rostla spolu s růstem HDP. V prosinci 2012 však navzdory mírovým dohodám vypukly boje mezi vládou, muslimy a křesťany, které vedly k etnickým čistkám a masivnímu vysídlování obyvatelstva (Fortune of Africa, 2015). Následkem toho se v roce 2013 spolu s poklesem HDP o přibližně 35 % snížila i důvěra poskytovatelů oficiální rozvojové pomoci a s ní i objem poskytované pomoci o přibližně 17 %, avšak klesat začala už při začátku nepokojů v roce 2012, a to zhruba o 15 % (znázorněno v grafu 2).

Od roku 2013 má země kvůli občanské válce probíhající od roku 2012 nejnižší HDP na hlavu na světě.

**Tab. 1:** ODA poskytnutá Středoafrické republice v letech 2009 – 2013 v USD<sup>1</sup> a její podíl na HDP  
(zdroj: vlastní zpracování; World Bank, 2015)

	2009	2010	2011	2012	2013
<b>HDP (mil. USD)</b>	1 981,73	1 986,01	2 195,60	2 169,71	1 538,18
<b>ODA (mil. USD)</b>	242,03	261,01	268,76	227,25	189,25

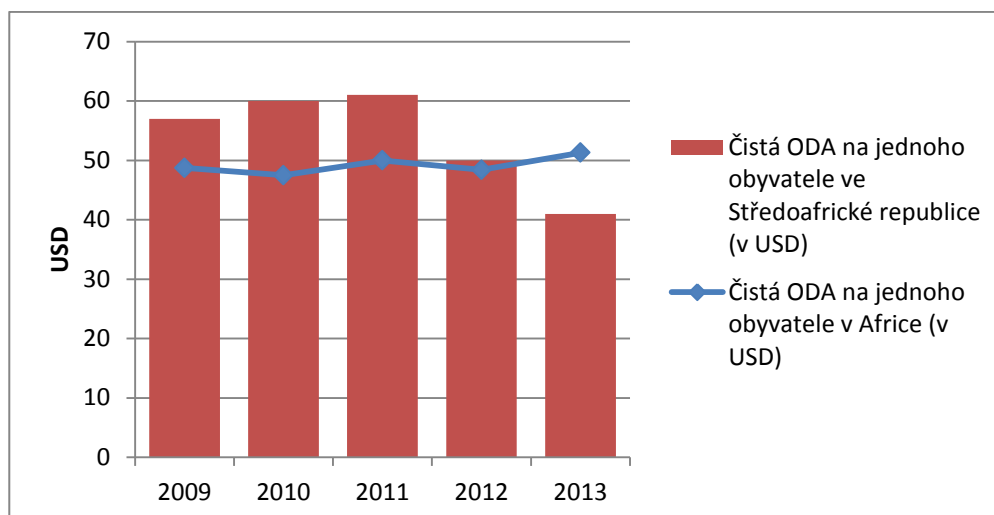


**Graf 2:** Poskytnutá ODA Středoafrické republice v letech 2009 – 2013 v USD a její podíl na HDP  
(zdroj: vlastní zpracování; World Bank, 2015)

Srovnání oficiální rozvojové pomoci s ostatními zeměmi se nejčastěji realizuje na základě přepočtu ODA na jednoho obyvatele. V grafu 3 je toto srovnání Středoafrické republiky provedeno vůči Africe.

V letech 2009 až 2012 setrvala hodnota ODA na jednoho obyvatele ve Středoafrické republice nad africkým průměrem, ale už v roce 2012 byl zaznamenán velký pokles, což je přikládáno celkově sníženému objemu pomoci v USD následkem vzniklé bezpečnostní krize – v roce 2013 se pak z tohoto důvodu objem přijaté ODA propadl ještě zhruba o pětinu.

<sup>1</sup> Měnové údaje jsou v této práci uváděny vždy v současných cenách.



**Graf 3:** Srovnání vývoje čisté ODA na jednoho obyvatele ve Středoafričské republice a Africe v letech 2009 – 2013 (v USD), (zdroj: vlastní zpracování; World Bank, 2015)

Z následující tabulky zobrazující pět největších donorů oficiální rozvojové pomoci ve Středoafričské republice je patrné, že dvěma největšími jsou Francie a Spojené státy americké. Francie, která v letech 2009 až 2013 poskytla Středoafričské republice v průměru 22,58 milionů USD, má na rozvoji země zájem zejména z důvodu bývalé kolonie a USA je tradičně absolutně největším poskytovatelem oficiální rozvojové pomoci v Africe – v letech 2009 až 2013 se Spojené státy americké na celoafrické ODA podílely průměrně více než dvojnásobně ve srovnání s Německem, jejím druhým největším africkým poskytovatelem (OECD, 2015).

**Tab. 2:** 5 největších donorů ODA zemí DAC/OECD ve Středoafričské republice (zdroj: vlastní zpracování, OECD, 2015)

Země	Objem ODA v roce 2013 v mil. USD
Francie	22,58
USA	19,5
Japonsko	14,32
Německo	4,48
Kanada	4,26

Pro tuto práci je stěžejní oblastí rozvojové pomoci dopravní infrastruktura. Údaje o sektorovém rozdělení jsou dostupné pouze pro bilaterální rozvojovou pomoc (vedle příspěvků multilaterálních organizací a dalších forem ODA), která sestává z toků přímo poskytovaných dárcovskou zemí do země přijímající pomoc. V letech

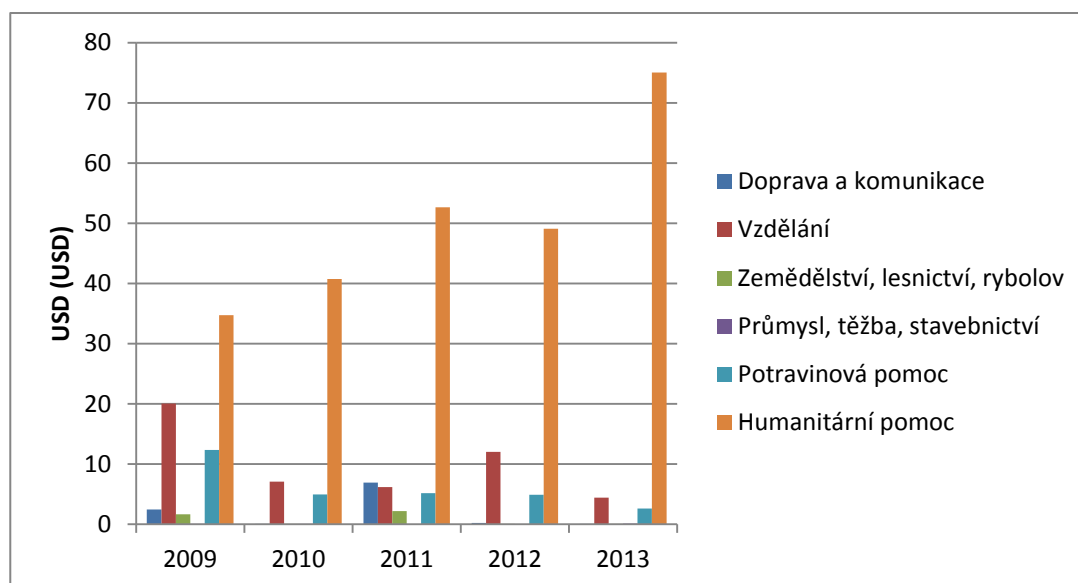
2009 až 2013 se podíl bilaterální ODA směřované do sektoru dopravní infrastruktury Středoafričké republiky pohyboval mezi 30 tisíci USD a až téměř 7 miliardami USD ročně. Přesné objemy bilaterální pomoci a její rozdělení do jednotlivých sektorů jsou vyčísleny v tabulce 3. Oblast dopravy spadá ve statistikách OECD pod ekonomickou infrastrukturu a komunikace.

**Tab. 3:** Bilaterální ODA dle sektorů v letech 2009 – 2013 (v mil. USD), (zdroj: OECD, 2015)

Sektor	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Sociální infrastruktura a služby</b>	36,34	18,46	15,12	18,94	15,36
Vzdělání	20,09	7,07	6,18	12,06	4,42
Zásoby pitné vody a sanitace	0,15	0,05	0,52	0,07	0,24
<b>Ekonomická infrastruktura a komunikace</b>	2,55	0,08	6,97	0,26	0,04
Doprava a komunikace	2,48	0,03	6,95	0,26	0,04
Energie	.	0	0,02	.	0,01
<b>Odvětví výroby</b>	2,01	0,12	2,25	0,05	0,25
Zemědělství, lesnictví, rybolov	1,68	0,09	2,21	0,05	0,09
Průmysl, těžba, stavebnictví	0,01	0,01	0	.	0,15
Obchod a turismus	0,33	0,02	0,03	.	.
<b>Více odvětvový sektor</b>	19,27	3,09	13,72	1,77	0,98
<b>Programová pomoc</b>	15,16	4,97	5,17	4,93	2,65
Potravinová pomoc	12,38	4,97	5,17	4,93	2,65
<b>Dluhová opatření</b>	4,65	43,19	4,02	0,55	0,46
<b>Humanitární pomoc</b>	34,73	40,72	52,63	49,11	75,04
<b>Další - nspecifikované</b>	1,41	1,81	1,02	1,17	1,39
<b>Celkem</b>	<b>116,13</b>	<b>112,44</b>	<b>100,91</b>	<b>76,79</b>	<b>96,16</b>

Data z předchozí tabulky jsou využita v grafu 4 pro lepší znázornění poměru poskytnuté pomoci do sektorů v ekonomice Středoafričké republiky. Je zde snadno zřetelný převažující podíl humanitární pomoci na celkové bilaterální oficiální rozvojové pomoci, který má z dlouhodobého hlediska vzrůstající tendenci. V roce 2009 byly rozdíly mezi jednotlivými sektory nejmenší – velká část přijaté oficiální rozvojové pomoci směřovala do oblasti vzdělání, významnou část poskytnuté ODA tvořily prostředky na potravinovou pomoc a dopravní sektor v tomto roce získal během uvedeného pětiletého intervalu druhý největší obnos prostředků ODA. Od roku 2010 se obecně zvyšovala propast mezi narůstající pomocí soustředěnou na humanitární účely a ostatními sektory ekonomiky. Je možné vyvodit závěr,

že s narůstající nestabilitou ve Středoafričské republice roste humanitární pomoc a přitom zároveň klesá podíl pomoci vynakládané na ostatní sektory.



**Graf 4:** Vývoj bilaterální ODA ve vybraných sektorech v letech 2009 – 2013 (v mil. USD),  
(zdroj: vlastní zpracování; World Bank, 2015)

## 5.3 Dopravní síť

Dopravní infrastruktura je jedním z klíčových faktorů pro rozvoj a vláda by proto měla dbát na zlepšování jejího stavu. Současná politicko-spoločenská situace ve Středoafričské republice je však nestabilní a velmi komplikuje již tak nesnadný rozvoj společnosti, ekonomie a infrastruktury.

### 5.3.1 Železniční doprava

Ve Středoafričské republice není vybudována žádná železnice. Existují plány na vybudování železnice z kamerunského přístavu Kribi do hlavního města Středoafričské republiky Bangui s cílem zvýšit transportní možnosti mezi jednotlivými zeměmi (self.gutenberg.org, 2005).



### **5.3.2 Vodní doprava**

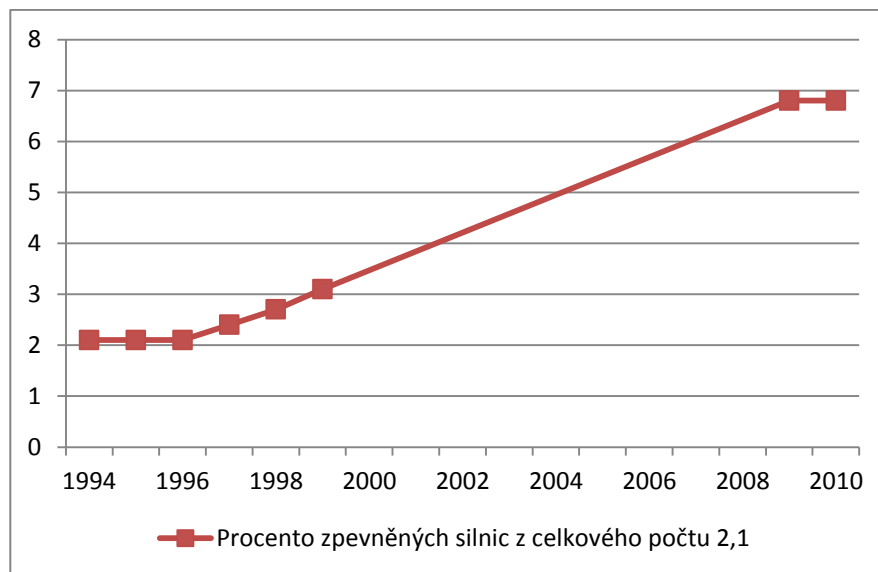
Celková délka splavných řek, kanálů a jiných vnitrozemských vodních ploch je 2800 km. Primární splavnou řekou je řeka Oubangui (CIA Library, 2011). Celková délka její části protékající Středoafričskou republikou je 900 km. Je nejdůležitější řekou pro obchod a je splavná po celý rok (self.gutenberg.org, 2005). Protože se napojuje na řeku Kongo, která je tradiční říční trasou pro export, neboť protéká městem Brazzaville, kde navazuje na železnici Kongo-Ocean vedoucí k západnímu africkému pobřeží. Vzhledem k válkám na obou stranách řeky Kongo ale dovozci a vývozci preferují cesty přes stát Kamerun (CIA Library, 2011).

### **5.3.3 Letecká doprava**

Ve Středoafričské republice je celkem 39 letišť (viz přílohy – mapa 2). Zpevněnou přistávací dráhu (asfaltem či betonem) mají však pouze dvě letiště – ve městech Bangui a Berbérati. Zbývající letiště zpevněnou přistávací plochu nemají a většina z nich nemá zařízení pro doplňování paliva, údržbu či řízení letového provozu (Index Mundi, 2013). Lety jsou často nepravidelné v závislosti na nespolehlivých dodávkách leteckého paliva (Giles-Vernick, 2014).

### **5.3.4 Silniční doprava**

Silniční doprava je nejrozvinutějším druhem dopravní infrastruktury ve Středoafričské republice, přesto je i ta velmi omezená. Státní silnice, místní komunikace a cesty jsou (jak dosvědčuje další analýza nebo např. tabulka 4 dále), v ne příliš dobrém stavu (The World Bank, 2010), s výjimkou strategických koridorů. Ze zpevněných silnic je 62 % v dobrém stavu. U nezpevněných se odhaduje se, že v dobrém stavu jsou pouze 2 % silniční sítě. Tento rozdíl v kvalitě zpevněných a nezpevněných silnic lze částečně vysvětlit tím, že 75 % prostředků silničního fondu pro běžnou údržbu vozovek je vyčleněno na primární síť (Domínguez-Torres, Forster, 2011). Celkové procento zpevněné silniční sítě se však dlouhodobě zvyšuje (viz graf 5).



**Graf 5:** Podíl zpevněných silnic na celkové silniční síti v letech 1990 – 2010 (zdroj: Index Mundi, 2013)

Přestože existuje silniční fond, silniční síť (a celková infrastruktura) ve Středoafričské republice pravidelně udržována není. Evropská unie nedávno financovala projekt pro asfaltování části silnice RN2, která umožňuje rozsáhlejší přístup ke kamerunské hranici z centrální části země (The World Bank, 2010). Zpevněné silnice jsou projektovány zejména tak, aby propojovaly hlavní město Bangui s dalšími významnými městy (viz přílohy – mapa 1).

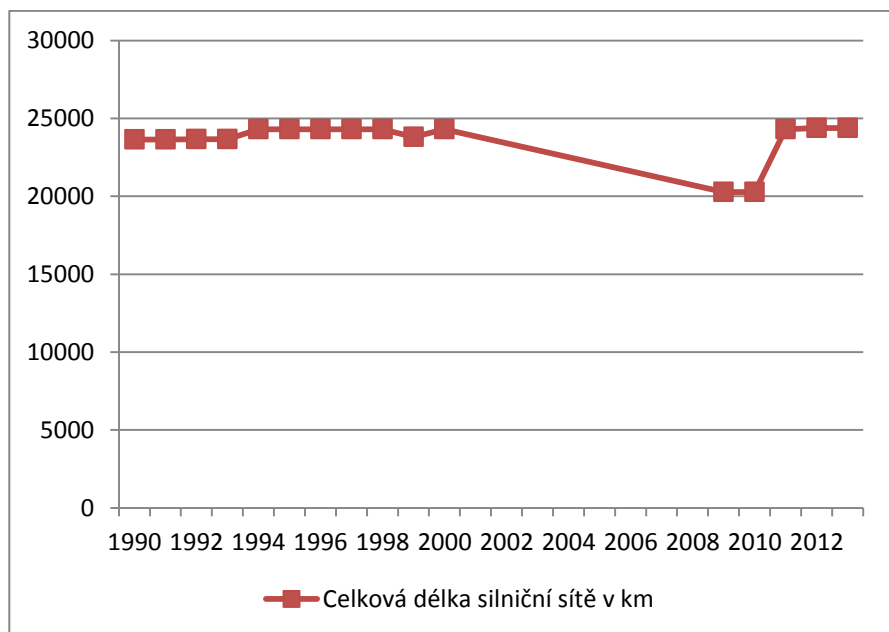
Celková silniční síť zahrnuje dálnice a hlavní či národní silnice, sekundární nebo regionální silnice a všechny ostatní silnice (Index Mundi, 2013).

V zemi je mnoho vesnic nedosažitelných a téměř či naprosto celoročně dopravně odříznutých (např. severovýchodní část země), což je hlavním omezením pro rozvoj těchto oblastí (Logistics Capacity Assessment, 2009).

Celková délka silniční sítě je 24 390 km (CIA Factbook, 2006) – pouze 700 km z celkové je zpevněných (asfaltových). Dále z nich je 4500 km státních a krajských silnic pokrývají asi 3900 km sítě. Zbývající část představují neudržované nebo polní cesty vedoucí mimoměstskými oblastmi (Logistics Capacity Assessment, 2009).

V grafu 6 je z počátku sledovaného období zřetelný nárůst délky celkové silniční sítě trvající do roku 1994, který se pak výrazněji mění až v roce 1999, kdy byla část

silnic zničena při ozbrojených konfliktech. V dalším roce byly škody opraveny. Pro rozmezí let 2001 – 2008 nejsou známa přesná data, ale údaje z let 2009 a 2010 hovoří o prudkém zhoršení stavu silnic, který se dá přisuzovat válce ve Středoafričské republice v letech 2004 – 2007 (Central African Republic Bush War). Prudký nárůst v roce 2011 je dále v práci zkoumán v souvislosti s nárůstem poskytnuté rozvojové pomoci.



**Graf 6:** Celková délka silniční sítě v kilometrech v rozmezí let 1990 – 2013 (zdroj: Index Mundi, 2013)

Podle informací z roku 2014 ve Středoafričské republice připadají na 1000 obyvatel 4 motorové automobily, což zemi v žebříčku srovnávajícím 191 zemí staví na 185. místo (Nation Master, 2014).

### 5.3.4.a Silniční třídy a povrchové podmínky

Síť silnic I. třídy ve Středoafričské republice je následující (Logistics Capacity Assessment, 2009):

- Bangui - Sibut - Bambari - Bria - Birao (Road number (RN) 2 a 5);
- Bangui - Sibut - Kaga Bandoro - Ndele (RN 2 a 8);
- Bangui - Bossangoa - Bemal - (Chad) (RN a 1);
- Bangui - Bouar - Beloko - Garoua Boulai (Kamerun) (RN 1 a 3);

- Bambari - Bangassou - Obo (RN 2);
- Baoro - Carnot - Berberati - Nola / Salo (RN 3 a 11).

Neexistují žádná zvláštní omezení provozu na pozemních komunikacích v období dešťů, jak je tomu v některých sousedních zemích. Po celé zemi jsou vystavěny dešťové bariéry, aby se zabránilo dalšímu zhoršování pohybu po prašných cestách. Těžká nákladní auta by v rámci těchto opatření měla čekat do skončení dešťů (asi šest hodin) před pokračováním v cestě (Logistics Capacity Assessment, 2009).

Rehabilitace a údržba silniční sítě v zemi je odpovědností Středoafriického silničního fondu (Fonds Routier Centrafricain), ale vzhledem k tomu, že kapacita středoafriické vlády udržovat silnice po celé zemi je omezená, některé nevládní organizace, jako například Premiere Urgence, jsou v této činnosti velmi aktivní. Právě tato organizace v roce 2008 vyjednala rehabilitaci silničních úseků na státní silnici RN8 o délce cca 32 km, včetně 10 mostů (Logistics Capacity Assessment, 2009).

Středoafriická republika je jednou z nejméně vzdálených afrických zemí od pobřeží. Hlavní město a nejbližší přístav Douala dělí 1426 km (Google Maps, 2015), což značně komplikuje zásobování. Vzdušná vzdálenost je 981,95 km. Deviatilíta těchto měst je 1,4, což znamená, že mezi přímou a skutečnou vzdáleností existuje značná odchylka.

Pro Středoafriickou republiku je tento koridor vedoucí z přístavu Douala v Kamerunu do hlavního města Středoafriické republiky Bangui jediným způsobem suchozemského zásobování. Kromě využití nákladních člunů pro přepravu pohonných hmot na řekách Oubangui a Kongo je tento koridor také nejstrategičtější cestou pro mezinárodní obchod země. Představuje 80 % mezinárodního obchodu. Je otevřen celoročně bez větších omezení. Jeho negativním faktorem je ale bezpečnost – trasa je ohrožována dálničním lupičstvím (Logistics Capacity Assessment, 2009).

Pro dopravu do přístavu Douala je využívána silnice RN3 protínající město Bouar, která je sice hodnocena jako zpevněná silnice, ale je třeba zmínit, že mnoho míst zůstává nezpevněných. Hlavní výhodou přístavu Douala je skutečnost, že Kamerun

a Středoafriická republika patří do stejné ekonomické zóny (CEMAC). Naopak značnou nevýhodou je velmi vysoká doba tranzitu do přístavu Douala – může trvat déle než 20 dnů. Pro zahraniční zásobování a export je využívána také letecká doprava (Logistics Capacity Assessment, 2014).

Pomocí indexu kvality silniční sítě jsou v tabulce 4 porovnány země subsaharské Afriky. Středoafriická republika je umístěna mezi posledními s indexem pouhé 4,4 na škále hodnot 0 až 100, kde hodnota 0 představuje nejnižší stupeň kvality silniční sítě a hodnota 100 nejvyšší. Kvalita dopravní sítě dle uvedených údajů z roku 2006 je tedy na značně nízké úrovni (Buys, Deichmann, Wheeler, 2006).

**Tab. 4:** Index kvality dopravní sítě subsaharských států (zdroj: Buys, Deichmann, Wheeler, 2006)

Země	Index kvality silniční sítě	Země	Index kvality silniční sítě
Jihoafrická republika	100,0	Kamerun	18,4
Botswana	87,5	Mauritánie	16,6
Zimbabwe	50,0	Mali	16,5
Gambie	41,6	Keňa	16,3
Súdán	40,4	Angola	15,8
Togo	37,0	Etiopie	15,1
Senegal	36,0	Pobřeží slonoviny	14,4
Nigérie	32,3	Kongo	13,6
Svazijsko	27,4	Guinea-Bissau	13,2
Ghana	27,0	Somálsko	12,4
Namibie	25,9	Rwanda	12,4
Lesotho	25,7	Niger	11,0
Zambie	25,1	Burundi	10,9
Benin	25,1	Uganda	10,7
Eritrea	25,0	Sierra Leone	9,6
Guinea	23,1	Libérie	7,1
Mosambik	23,1	Rovníková Guinea	6,5
Burkina Faso	21,2	Tanzanie	6,2
Malawi	20,4	Středoafriická republika	4,4
Gabon	19,2	Dem. republika Kongo	3,8
Džibuti	18,5	Čad	1,8

## 5.4 Hodnocení silniční sítě

### 5.4.1 Deviatilita

Klíčem k hodnocení deviatility je výběr významných měst z hlediska počtu obyvatel a důležitosti dopravních uzlů. V tabulce 5 jsou nejkratší vzdálenosti mezi těmito městy a součty vzdáleností mezi nimi.

**Tab. 5:** Nejkratší vzdálenost mezi vybranými městy Středoafričké republiky (v km), (zdroj: vlastní zpracování, Distance Calculator Globe Feed, 2015)

Město	Bangui	Berbérati	Bouar	Bozoum	Bossangoa	Bimbo	Mbaiki	Kaga-Bandoro
<b>Bangui</b>	x	458	443	379	303	11	109	338
<b>Berbérati</b>	458	x	253	283	417	449	349	685
<b>Bouar</b>	443	253	x	150	284	453	446	562
<b>Bozoum</b>	379	283	150	x	134	390	382	412
<b>Bossangoa</b>	303	417	284	134	x	313	411	279
<b>Bimbo</b>	11	449	453	390	313	x	100	348
<b>Mbaiki</b>	109	349	446	382	411	100	x	446
<b>Kaga-Bandoro</b>	338	695	562	412	279	348	446	x
<b>Součet</b>	<b>2041</b>	<b>2904</b>	<b>2591</b>	<b>2130</b>	<b>2141</b>	<b>2064</b>	<b>2243</b>	<b>3070</b>

V tabulce 6 jsou uvedeny přímé (vzdušné) vzdálenosti z jednotlivých měst do ostatních a součty přímých vzdáleností mezi městy.

**Tab. 6:** Přímá vzdálenost mezi vybranými městy Středoafričké republiky (v km), (zdroj: vlastní zpracování, Distance Calculator Globe Feed, 2015)

Město	Bangui	Berbérati	Bouar	Bozoum	Bossangoa	Bimbo	Mbaiki	Kaga-Bandoro
<b>Bangui</b>	x	310	375	327	267	8	87	300
<b>Berbérati</b>	310	x	189	238	308	303	247	483
<b>Bouar</b>	375	189	x	96	213	370	351	413
<b>Bozoum</b>	327	238	96	x	120	324	325	319
<b>Bossangoa</b>	267	308	213	120	x	267	297	200
<b>Bimbo</b>	8	303	370	324	267	x	79	306
<b>Mbaiki</b>	87	247	351	325	297	79	x	373
<b>Kaga-Bandoro</b>	300	483	413	319	200	306	373	x
<b>Součet</b>	<b>1674</b>	<b>2078</b>	<b>2007</b>	<b>1749</b>	<b>1672</b>	<b>1657</b>	<b>1759</b>	<b>2394</b>

Tabulka 7 podává informace o hodnotách deviatility. Informace jsou získány z předchozích dvou tabulek jako podíl nejkratší vzdálenosti a přímé vzdálenosti.

**Tab. 7:** Deviatilita silniční sítě vybraných měst ve Středoafrické republice (zdroj: vlastní zpracování)

Město	Deviatilita
<b>Bangui</b>	1,22
<b>Berbérati</b>	1,40
<b>Bouar</b>	1,29
<b>Bozoum</b>	1,22
<b>Bossangoa</b>	1,28
<b>Bimbo</b>	1,25
<b>Mbaiki</b>	1,28
<b>Kaga-Bandoro</b>	1,28
<b>Průměr</b>	<b>1,28</b>

Největší deviatilitu čili odchylku nejkratší silniční spojnice (skutečné nejkratší silniční vzdálenosti mezi městy) od přímé (vzdušné) vzdálenosti, vykazuje město Berbérati, ze kterého vede směrem do vnitrozemí pouze jedna zpevněná silnice. Ostatní cesty, které představují nejbližší dopravní uzly a mohly by vzdálenost do ostatních měst zkrátit, jsou v nezpevněném stavu a většina vhodných koridorů je zcela postrádána.

Nejnižší deviatilitu vykazuje hlavní město Bangui, kam je primárně soustředěna většina silnic.

## 5.4.2 Akcesibilita

Abychom mohli charakterizovat akcesibilitu (neboli přístupnost) silniční sítě Středoafrické republiky, která znázorňuje složitost propojení dopravních uzlů, potřebujeme znát nejkratší vzdálenosti mezi jednotlivými městy a součty nejkratších vzdáleností z každého jednoho města do ostatních vybraných měst. Akcesibilitu získáme zprůměrováním z těchto hodnot.

**Tab. 8:** Nejkratší vzdálenost mezi vybranými městy Středoafričké republiky a akcesibilita silniční sítě (v km), (zdroj: vlastní zpracování, Distance Calculator Globe Feed, 2015)

Město	Bangui	Berbérati	Bouar	Bozoum	Bossangoa	Bimbo	Mbaiki	Kaga-Bandoro
<b>Bangui</b>	x	458	443	379	303	11	109	338
<b>Berbérati</b>	458	x	253	283	417	449	349	685
<b>Bouar</b>	443	253	x	150	284	453	446	562
<b>Bozoum</b>	379	283	150	x	134	390	382	412
<b>Bossangoa</b>	303	417	284	134	x	313	411	279
<b>Bimbo</b>	11	449	453	390	313	x	100	348
<b>Mbaiki</b>	109	349	446	382	411	100	x	446
<b>Kaga-Bandoro</b>	338	695	562	412	279	348	446	x
<b>Součet</b>	<b>2041</b>	<b>2904</b>	<b>2591</b>	<b>2130</b>	<b>2141</b>	<b>2064</b>	<b>2243</b>	<b>3070</b>
<b>Akcesibilita</b>	<b>291,57</b>	<b>414,86</b>	<b>370,14</b>	<b>304,29</b>	<b>305,86</b>	<b>294,86</b>	<b>320,43</b>	<b>438,57</b>

Rozdíly mezi akcesibilitou vybraných měst jsou relativně velké. Minimální naměřená hodnota je pro hlavní město Bangui. Naopak vyšší hodnoty logicky vykazují odlehlejší města, než ta co jsou blíže středu rozpětí vzdálenosti měst. Například město Kaga Bandoro, Berbérati či Bouar jsou relativně odlehlejší a tedy samozřejmě méně přístupné. Žádné extrémní hodnoty ani případy, které logicky nelze odvodit z jejich vzdálenosti od ostatních měst tabulka neodhaluje.

### 5.4.3 Konektivita

Ukazatel konektivity je určen jako poměr počtu dopravních uzlů mezi městy a maximálního počtu uzlů mezi zvolenými městy. Maximální hodnota konektivity je 1 – čím více se hodnota konektivity blíží jedné, tím efektivnější je propojenost mezi městy.

Tabulka 9 prezentuje počty silničních uzlů mezi jednotlivými městy a průměrné vzdálenosti z jednoho města do ostatních vybraných měst.



**Tab. 9:** Počet silničních uzlů mezi vybranými městy Středoafričké republiky (zdroj: vlastní zpracování)

Město	Bangui	Berberati	Bouar	Bozoum	Bossangoa	Bimbo	Mbaiki	Kaga-Bandoro
<b>Bangui</b>	x	9	7	7	4	1	5	7
<b>Berberati</b>	9	x	5	6	8	10	6	10
<b>Bouar</b>	7	5	x	3	4	8	10	8
<b>Bozoum</b>	7	6	3	x	2	8	8	6
<b>Bossangoa</b>	4	8	4	2	x	5	8	4
<b>Bimbo</b>	1	10	8	8	5	x	3	8
<b>Mbaiki</b>	5	6	10	8	8	3	x	10
<b>Kaga-Bandoro</b>	7	10	8	6	4	8	10	x
<b>Součet</b>	<b>40</b>	<b>54</b>	<b>45</b>	<b>40</b>	<b>35</b>	<b>43</b>	<b>50</b>	<b>53</b>
<b>Průměr</b>	<b>5,71</b>	<b>7,71</b>	<b>6,43</b>	<b>5,71</b>	<b>5,00</b>	<b>6,14</b>	<b>7,14</b>	<b>7,57</b>

Z průměrných hodnot vypočítaných v tabulce 9 je následující v tabulce 10 vypočítán ukazatel konektivity silniční sítě vybraného města vůči ostatním vybraným městům.

**Tab. 10:** Konektivita silniční sítě vybraných měst Středoafričké republiky (zdroj: vlastní zpracování)

Město	$S_d$	$S_{max}$	Konektivita
<b>Bangui</b>	5,71	10	0,571
<b>Berberati</b>	7,71	10	0,771
<b>Bouar</b>	6,43	10	0,643
<b>Bozoum</b>	5,71	10	0,571
<b>Bossangoa</b>	5	10	0,5
<b>Bimbo</b>	6,14	10	0,614
<b>Mbaiki</b>	7,14	10	0,714
<b>Kaga-Bandoro</b>	7,57	10	0,757
<b>Průměr</b>	<b>6,42625</b>	<b>x</b>	<b>0,642625</b>

Z výpočtů ukazatele konektivity se dá říci, že propojenost mezi vybranými městy dosahuje uspokojivých hodnot, blízcích se spíše hodnotě 1 než hodnotě 0. To znamená, že propojenost je spíše efektivní, než naopak. Rozdíly v konektivitě mezi jednotlivými městy nejsou příliš velké.

#### 5.4.4 Hustota

Hustota silniční sítě pro jednotlivé roky byla spočítána na základě vzorce uvedeného v literární rešerši této práce (st. 22). Výsledky jsou prezentovány v tabulce 11.

**Tab. 11:** Zjištěná hustota dopravní sítě ve Středoafričské republice (zdroj: vlastní zpracování)

Rok	Hustota dopravní sítě (v km <sup>2</sup> )
2009	12,438
2010	12,318
2011	14,621
2012	14,526
2013	14,382

### 5.4.5 Korelace rozvojové pomoci a ukazatelů hodnocení silniční sítě

Pro určení efektivnosti rozvojové pomoci poskytované do dopravního sektoru je nutné zjistit korelaci mezi ní a zjištěnými ukazateli hodnocení silniční sítě. Korelační koeficient ( $r$ ) nabývá hodnot od -1 do +1, které mohou interpretovány jako negativní závislost (-1), nezávislost (0) a pozitivní závislost (1). Z jeho výpočtu vyplývá velmi silná pozitivní závislost mezi hodnotami poskytnuté ODA a délkou silniční sítě (viz tab. 12). V roce 2010 byl ve srovnání s předchozím rokem poskytnutý mnohem nižší objem oficiální rozvojové pomoci na dopravní sektor, což mělo velký dopad na délku silniční sítě – nebyl zaznamenán žádný nárůst. V roce 2011 naopak objem ODA v dopravním sektoru ohromně vzrostl, což se významně projevilo v množství nových kilometrů silnic.

**Tab. 12:** Zjištěná korelace mezi poskytnutou ODA na dopravní sektor a délkou silniční sítě ve Středoafričské republice (zdroj: vlastní zpracování)

Rok	ODA poskytnutá na dopravní sektor (v mil. USD)	Délka silniční sítě (v km)	Přírůstek/úbytek (v km)
2009	2,48	20278	.
2010	0,03	20278	0
2011	6,95	24307	4029
2012	0,26	24390	83
2013	0,04	24390	0
<b>Korelační koeficient</b>		<b>0,999933</b>	

Tabulka 13 prezentuje korelaci mezi poskytnutou ODA na dopravní sektor a hustotou silniční sítě Středoafričské republiky. I mezi těmito dvěma hodnotami existuje velmi silná pozitivní závislost. V roce 2010 byla oproti roku 2009 hustota

nižší důsledkem nezměněné délky silnic a zároveň zvýšenému počtu obyvatel. V roce 2011 se hustota dopravní sítě zvýšila jednak díky ODA a jednak důsledkem rostoucího počtu obyvatel. Od roku 2012 hustota silniční sítě klesá – počet obyvatel sice nadále roste, ale objem poskytované oficiální rozvojové pomoci oproti roku 2011 rapidně klesl.

**Tab. 13:** Zjištěná korelace mezi poskytnutou ODA na dopravní sektor a hustotou silniční sítě ve Středoafričské republice (zdroj: vlastní zpracování)

Rok	ODA poskytnutá na dopravní sektor (v mil. USD)	Počet obyvatel	Hustota silniční sítě (v km <sup>2</sup> )	Přírůstek/úbytek (v km <sup>2</sup> )
2009	2,48	4266,247	12,438	.
2010	0,03	4349,921	12,318	-120
2011	6,95	4436,217	14,621	2303
2012	0,26	4525,209	14,526	-95
2013	0,04	4616,417	14,382	-144
<b>Korelační koeficient</b>			<b>0,999819</b>	

Z vypočítaných korelačních koeficientů vyplývá, že silniční infrastruktura ve Středoafričské republice je velmi ovlivňována množstvím prostředků vynaložených státy OECD na rozvojovou pomoc.

## 6. Návrhová část

Dobrá úroveň dopravní infrastruktury je nezbytnou součástí úspěšného rozvoje. Pokud není efektivní, zpomaluje a brzdí rozvoj celého státu – závisí na ní průmysl, služby, zemědělství, zdravotnictví, školství, veřejná správa apod. Představuje nejen velmi důležitou funkci pro zásobování komoditami, ale i pro osobní přepravu.

Hlavní směr pro zlepšení dopravní infrastruktury Středoafričké republiky a zvýšení vlivu rozvojové pomoci na její rozvoj a rekonstrukci, socioekonomický rozvoj a občanský blahobyt, spočívá především ve zmírnění a přinejlepším ukončení vyhocených konfliktních situací, odehrávajících se v zemi. Zajištění bezpečnostních opatření je obecně klíčové pro rozvoj země, pro který je nepostradatelný zase rozvoj dopravní infrastruktury, na němž závisí celkové socioekonomické zlepšení, rovnoměrný rozvoj a prosperita.

Pozvolnému rozvoji ve Středoafričké republice přispívá fakt, že se jedná o zemi bez přístupu k moři. Bylo zjištěno, že obchod vnitrozemských států je nižší než u pobřežních států. Také se prokázal jejich celkový nižší průměrný ekonomický růst ve srovnání s pobřežními zeměmi. Podle některých odhadů snižuje vnitrozemská poloha průměrný hospodářský růst až o 1,5 % (African Development Bank, 2014).

Pro Středoafričskou republiku je klíčový především vnitřní rozvoj, neboť export v současnosti tvoří pouze okolo 11 % HDP. Import představuje dvojnásobně větší objem HDP, zhruba 22 %. I přes tato nepříliš vysoká čísla je nutné podporovat mezinárodní obchod, neboť i na něm závisí rozvoj státu. Klíčovým druhem dopravy v této oblasti jsou v současnosti silniční komunikace – silniční koridor z přístavu Douala v Kamerunu do hlavního města Středoafričké republiky Bangui představuje čtyři pětiny mezinárodního obchodu. Avšak devatilita koridoru a jeho kvalita (nezpevněné úseky) jsou zde velkou nevýhodou. Jeho údržba a zdokonalování je pro zahraniční zásobování regionů a rozvoj obchodu stěžejní – mimo jiné je třeba věnovat pozornost zpevnění chybějícího úseku silnice R6 z Bangui do Berbérati, případně navrhnout silnici novou, která bude co nejvíce korelovat s vzdušnou

(přímou) vzdáleností mezi těmito dvěma městy. Tím by mohla být dopravní vzdálenost do přístavu zkrácena až zhruba o 20 % – pokud by došlo ke zkvalitnění povrchu vozovky, pak z časového hlediska i o 25 % (5 hodin).

Regionální rozvoj ve Středoafričské republice dosáhl ve zkoumaných letech země významného pokroku v oblasti dopravy, zásob vody a elektrické energie a sektoru informačních a komunikačních technologií. Ve všech odvětvích infrastruktury jsou však stále závažným problémem vysoké ceny pohonných hmot (ceny z roku 2012: 1,69 USD/ litr nafty, 1,71/ litr benzínu (Worldbank, 2015)), což vyvolává vyšší dopravní a energetické náklady (Domínguez-Torres, Foster, 2011). Důležitým krokem pro zlepšení ekonomiky Středoafričské republiky je zlepšení přístupnosti (akcesibility). Jakmile dojde ke zmenšení nejkratších vzdáleností mezi jednotlivými městy, které jsou si vzájemně nedostatečně přístupné, cena přepravy se sníží a s ní se sníží i náklady na jízdné, na přepravu materiálů a zboží, což bude mít vliv na pokles cen zboží a služeb a konečně i nárůstu poptávky. Snížení nákladů na přepravu a snížení času nutného pro pohyb mezi dvěma dopravními body může mít vliv na zvýšení nabídky zboží a služeb.

Analýza ukazatelů pro hodnocení silniční sítě v předchozí části práce byla založena na komparaci největších měst ve Středoafričské republice, s regionálním rozvojem země se obecně pojí vyšší míra urbanizace. Důležitost těchto velkých měst se bude neustále zvyšovat, protože i přes současný velmi zvolna rostoucí trend urbanizace bude s dalším rozvojem Středoafričské republiky očekáván její nárůst. Urbanizace má spolu s regionálním rozvojem spojitost zejména v tom ohledu, že s přibývajícím obyvatelstvem bude nutné do měst dovážet větší množství zboží a komodit a bude se zvyšovat důležitost údržby a zlepšování dopravní sítě.

Ve Středoafričské republice je nezbytné se v rámci regionálního rozvoje a zefektivnění celkové dopravní infrastruktury soustředit zejména na zkvalitňování hlavních a nejfrekventovanějších silničních linií (silnice I. třídy) – zkvalitňování povrchu a tedy zkracování času dopravy mezi jednotlivými komunikačními uzly.

Povrch silnic by velmi pozitivně ovlivnil meziregionální i mezinárodní dodávky zboží, které by napomáhaly zlepšit blahobyt a zároveň urychlit ekonomickému růst.

Zásadním předpokladem efektivnosti rozvojové pomoci je především transparentnost a účinnost fiskální politiky, rozhodování o přerozdělování veřejných vládních výdajů a schopnost správně určit politické priority. Od státu se zároveň očekává, že převezme zodpovědnost za následky svých rozhodnutí a bude tvořit účinné politické zázemí pro rozvoj. Je tedy na místě, aby vláda Středoafričké republiky dbala na zlepšování své vlastní veřejné správy, díky jejímuž rozvoji bude umět lépe využít rozvojovou pomoc. Pro samotný stát je neúčinné hospodaření s rozvojovou pomocí plýtváním relativně získanými finančními prostředky. Její poskytování je však, jak bylo zjištěno, klesá spolu se zhoršující se bezpečnostní situací, proto by měla Středoafričká republika najít rovnováhu nejprve v této oblasti.

Pro efektivnější využití rozvojové pomoci je vhodné, aby vláda Středoafričké republiky důsledněji propracovala národní rozvojové strategie a rozvojové programy, které by poskytly zemím DAC/OECD více informací o potřebách země. Aby byla pomoc obecně efektivně využívána, měla by vláda průběžně analyzovat dopady ODA v jednotlivých sektorech národní ekonomiky, aby mohla tento poměr dle aktuálních potřeb upravovat. Na druhou stranu, nejméně rozvinuté země, jako je Středoafričká republika, se často potýkají s vážnými bezpečnostními problémy, a je proto velmi obtížné předvídat situaci a tedy i vypracovávat strategie pro efektivní rozdělení rozvojové pomoci. V obdobích bezpečnostních krizí se nejnnutnější pomocí stává humanitární pomoc. Proto je otázka bezpečnosti pro rozvoj infrastruktury v zemi zcela stěžejní.

Názor Waltera Williamse zmíněný v literární rešerši hovoří o tom, že není vhodné posílat rozvojovým zemím více rozvojové pomoci, protože zde existuje velké riziko, že bude netransparentními režimy zneužita. Toto tvrzení je založené na předpokladu vysoké míry korupce, která je sice ve Středoafričké republice v poměru k ostatním zemím vysoká, ale v sektoru dopravy se ukázala rozvojová pomoc jako efektivní.

Negativní stránkou pomoci je často vysoká míra závislosti na pomoci. Navyšování pomoci v zemi je tak často neefektivním krokem, neboť každá země (a zejména země nejméně rozvinuté) mají omezenou kapacitu pro rozvoj. Tím jsou myšleny kapacitní možnosti pro výstavbu infrastruktury i pro její rehabilitaci, pro zvyšování počtu kvalifikované pracovní síly, ale také limitované administrativní (kontrolní orgány, řízení programů pro rozvoj) a finanční kapacity.

Rozvoj konektivity dopravní sítě je podmíněn rozvojem hospodářství, kdy nároky na počet přímých spojení rostou. A naopak zvyšování konektivity sítě příznivě ovlivňuje ekonomický rozvoj území. Měl by být brán zřetel na zvyšování počtu dopravních uzlů pro zajištění větší plynulosti přepravy.

Mapa 3 (viz přílohy), hovoří o nejnižší koncentraci obyvatelstva v severovýchodních a východních regionech země (vyjma nejsevernější a nejvýchodnější oblasti, kde je zároveň nejnižší koncentrace měst. Tato nízká hustota osídlení zároveň ovlivňuje dopravní indikátory, jako jsou hustota, akcesibilita, konektivita a deviatilita silniční sítě v této oblasti, které činí oblast velmi neperspektivní z hlediska ekonomického využití. V nejsevernějším z těchto minimálně osídlených regionů se nachází národní parky a chráněné rezervace, které sice neposkytují mnoho možností pro rozvoj, ale na druhou stranu mohou být perspektivou pro budoucí rozvoj turismu a vytvoření vyšší společenské a kulturní hodnoty této oblasti. Zároveň se v tomto regionu těží diamanty (mapa 4, viz přílohy), což zvyšuje možnosti ekonomického růstu regionu. Některé východní regiony jsou vůbec odříznuty od sítě dopravní infrastruktury, a to jak silniční tak i letištní, přesto i ty jsou důležitými zemědělskými oblastmi. Přestože se při hledání odpovědí na otázky regionálního rozvoje a rozvoje infrastruktury často zdá, že málo osídlené regiony potenciál rozvoje nepředstavují, potenciál často mají, jen na první pohled ne tak očividný – bohaté a hustě osídlené regiony by tedy v rozvoji dopravní infrastruktury neměly být tolik nadřazovány. Vláda Středoafričké republiky by tedy neměla při plánování budoucí infrastruktury pouštět ze zřetele ani východní a severovýchodní regiony.

## 7. Závěr

Středoafriická republika je zemí, ve které se nárůst rozvojové pomoci investované do dopravní infrastruktury ve zkoumaných letech odráží pozitivně. Z dostupných statistik a provedených výpočtů vyplývá, že rozšiřování silniční sítě velmi silně koreluje s objemem rozvojové pomoci směřované do dopravního sektoru. Je zřejmé, že se v letech 2009 až 2013 celková délka silniční sítě rozšiřovala a hustota silniční sítě zvyšovala právě v závislosti na objemu poskytnuté pomoci. Oficiální rozvojovou pomoc poskytovanou státy OECD na rozvoj dopravní infrastruktury ve Středoafriické republice lze tedy považovat za efektivní. V zájmu zlepšování dopravní infrastruktury by mělo být pokračováno v jejím poskytování, avšak nese to s sebou jistá rizika. Samotná vláda Středoafriické republiky by se měla v první řadě postarat o zvládnutí vnitřní bezpečnostní situace a poté zdokonalení nástrojů veřejné správy.

Investice do základní infrastruktury jsou předpokladem pro další rozvoj státu ve všech ostatních sektorech národní ekonomiky. Téměř všechny ostatní sektory jsou závislé na schopnosti přepravy zboží a kapitálu mezi regiony. Bez účinné infrastruktury nemohou regiony efektivně spolupracovat a tedy ani dostatečně naplňovat potřeby jejich obyvatel.

Ve Středoafriické republice má před sebou rozvoj dopravní infrastruktury ještě dlouhou cestu. Zejména v otázce kapacit silniční sítě, ale také zajištění údržby stávajících silnic, neboť bez ní se jejich kvalita stává neudržitelnou.

V návrhové části jsou autorkou navržena doporučení pro zlepšení kapacit dopravy, pomocí kterých by mohlo být dosaženo pozitivního vlivu na regionální rozvoj. Pozornost je věnována smysluplnosti a účinnosti poskytování rozvojové pomoci a aspektům, které při jejím posuzování hrají důležitou roli. Jsou zmíněny důležité oblasti rozvoje, které s rozšiřováním dopravní infrastruktury bezprostředně souvisí. Také jsou diskutovány souvislosti rozvoje silniční sítě se zásobováním a přepravou zboží, disparitami mezi regiony, ale například také koncentrací obyvatelstva v regionech a urbanizačními trendy.



## 8. Literatura

About the Global Partnership: for Effective Development Co-operation. *Global Partnership* [online]. 2015 [cit. 2015-04-19]. Dostupné z: <http://effectivecooperation.org/wordpress/about/>

ADAMCOVÁ, Lenka. *Úvod do rozvojových studií*. Vyd. 1. Praha: Oeconomica, 2006, 297 s. ISBN 80-245-1057-x.

ADAMCOVÁ, Lenka a Tereza NĚMEČKOVÁ. *Rozvojová ekonomika*. Vyd. 1. V Praze: Oeconomica, 2009, 345 s. ISBN 978-80-245-1515-1.

BEDÁŇOVÁ, Iveta a Vladimír VEČEREK. *Základy statistiky: pro studující veterinární medicíny a farmacie*. In: *Veterinární a Farmaceutická univerzita Brno* [online]. Brno, 2007 [cit. 2015-04-20]. Dostupné z: <http://cit.vfu.cz/statpotr/POTR/Skripta.pdf>

BUYS, Piet, Uwe DEICHMANN a WHEELER. Road Network Upgrading and Overland Trade Expansion in Sub-Saharan Africa. In: *Center For Global Development* [online]. Development Research Group, World Bank, 2006 [cit. 2015-05-22]. Dostupné z: [http://www.cgdev.org/doc/event%20docs/Trans-Africa%20Network%20\(Color%20Version\).pdf](http://www.cgdev.org/doc/event%20docs/Trans-Africa%20Network%20(Color%20Version).pdf)

Central African Republic. Map. *Google Maps*. Google, 20 May 2015. Web. 20 May 2015.

Central African Republic: Airport Network: as of 31 July 2013. *Relief Web* [online]. 2013 [cit. 2015-05-22]. Dostupné z: <http://reliefweb.int/map/central-african-republic/central-african-republic-airport-network-31-july-2013>

Central African Republic Map. *Maps of World* [online]. 2013 [cit. 2015-05-22]. Dostupné z: <http://www.mapsofworld.com/central-african-republic/>

Central African Republic Overview. *The World Bank* [online]. 2014 [cit. 2015-05-22]. Dostupné z: <http://www.worldbank.org/en/country/centralafricanrepublic/overview>

Central Africa Republic Profile. *Fortune of Africa* [online]. 2015 [cit. 2015-05-22]. Dostupné z: <http://fortuneofafrica.com/centralafricanrepublic/about-central-africa-republic/>

Central African Republic Road Network. *Logistics Capacity Assessment* [online]. 2009 [cit. 2015-05-22]. Dostupné z: <http://dlca.logcluster.org/display/public/DLCA/2.3+Central+African+Republic+Road+Network>

Central African Republic: Transportation. *Index Mundi* [online]. 2013 [cit. 2015-05-22]. Dostupné z: <http://www.indexmundi.com/facts/central-african-republic#Infrastructure>

Central African Republic: Transport Stats. *Nation Master* [online]. 2014 [cit. 2015-05-22]. Dostupné z: <http://www.nationmaster.com/country-info/profiles/Central-African-Republic/Transport>

*Development co-operation report 2014: mobilising resources for sustainable development*. 425 pages. ISBN 9789264210912.

Distance Calculator: Distance Calculator and Driving Directions Central African Republic. *Globe Feed* [online]. 2015 [cit. 2015-05-22]. Dostupné z: [http://distancecalculator.globefeed.com/Central\\_African\\_Republic\\_Distance\\_Calculator.asp](http://distancecalculator.globefeed.com/Central_African_Republic_Distance_Calculator.asp)

DJAKOUALNO, Lukáš Hendé a Pavel BLÁHA. Oficiální rozvojová pomoc - ODA: Background report. In: BLÁHA. *Pražský studentský summit* [online]. Praha: Asociace pro mezinárodní otázky, 2011 [cit. 2014-12-21]. Dostupné z: [http://www.studentsummit.cz/data/1296395755660BGR\\_GA\\_ODA.pdf](http://www.studentsummit.cz/data/1296395755660BGR_GA_ODA.pdf)

DOMÍNGUEZ-TORRES, Carolina a Vivien FOSTER. The Central African Republic's Infrastructure: A Continental Perspective: Africa's infrastructure: country report. In: *Infrastructure Africa: African Development Bank Group* [online]. Washington, DC, USA: The World Bank, 2011 [cit. 2015-05-22]. Dostupné z: <http://infrastructureafrica.org/system/files/CAR%20country%20rpt%20Web.pdf>

DUBA, Nomsa a kol.. *Rozvojové země: potřebují pomoc, nebo volné trhy? : sborník textů*. Vyd. 1. Editor Marek Loužek. Praha: CEP - Centrum pro ekonomiku a politiku, 2009, 83 s. Ekonomika, právo, politika. ISBN 978-80-86547-74-9.

*Geographical distribution of financial flows to developing countries 2015: Disbursements, Commitments, Country Indicators* [online]. Paris: OECD Publishing, 2015 [cit. 2015-05-22]. ISBN 2074-3149. ISSN 2074-3149. Dostupné z: [http://www.keepeek.com/Digital-Asset-Management/oecd/development/geographical-distribution-of-financial-flows-to-developing-countries-2015\\_fin\\_flows\\_dev-2015-en-fr#page4](http://www.keepeek.com/Digital-Asset-Management/oecd/development/geographical-distribution-of-financial-flows-to-developing-countries-2015_fin_flows_dev-2015-en-fr#page4)

GILES-VERNICK, Tamara Lynn. Central African Republic: Transportation and telecommunications. *Encyclopaedia Britannica* [online]. 2014 [cit. 2015-05-22]. Dostupné z: <http://www.britannica.com/EBchecked/topic/102152/Central-African-Republic/40691/Finance-and-trade>

- HAMPL, Mojmír. Proč pomoc nepomáhá? *Revue Politika* [online]. 2008 [cit. 2015-05-22]. Dostupné z: <http://www.revuepolitika.cz/clanky/14/proc-pomoc-nepomaha>
- KŘÍVDA, Vladislav, Jan FOLPRECHT a Ivana OLIVKOVÁ. *Dopravní geografie I*. 1. vyd. Ostrava: VŠB - Technická univerzita, 2006, 115, [27] s. ISBN 80-248-1020-4.
- KALÍNSKÁ, Emilie. *Mezinárodní obchod v 21. století*. 1. vyd. Praha: Grada, 2010, s. 201. Expert (Grada). ISBN 978-80-247-3396-8.
- KAPLAN, Michal. Rozvojová politika vyspělých zemí (OECD/DAC). In: *Rozvojovka* [online]. 2008 [cit. 2014-12-22]. Dostupné z: <http://www.rozvojovka.cz/rozvojova-politika-vyspelych-zemi-oecd-dac>
- MARYÁŠ, Jaroslav a Jiří VYSTOUPIL. *Ekonomická geografie: distanční studijní opora: pracovní texty*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita v Brně, 2004, 151 s.
- MILDE, David. Korelace. *Univerzita Palackého v Olomouci: Katedra analytické chemie* [online]. 2011 [cit. 2015-05-22]. Dostupné z: <http://ach.upol.cz/user-files/intranet/15-korelace-2011-1321473930.pdf>
- NOVÁČEK, Pavel. *Rozvojová studia - vybrané kapitoly*. 1. vyd. Olomouc: Univerzita Palackého, 2014, 238 s. ISBN 9788024439587.
- Obecná informace o OECD a členství ČR v OECD: Stálá mise České republiky při OECD v Paříži. *Ministerstvo zahraničních věcí ČR* [online]. 09.07.2012 [cit. 2014-12-21]. Dostupné z: [http://www.mzv.cz/oecd.paris/cz/zakladni\\_informace\\_o\\_oecd/obecna\\_informace\\_o\\_oecd\\_a\\_clenstvi\\_cr\\_v.html](http://www.mzv.cz/oecd.paris/cz/zakladni_informace_o_oecd/obecna_informace_o_oecd_a_clenstvi_cr_v.html)
- OECD: better policies for better lives* [online]. 2014 [cit. 2014-12-21]. Dostupné z: <http://www.oecd.org/>
- OECD: Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj. In: OECD [online]. 2007 [cit. 2015-12-21]. Dostupné z: <http://www.oecd.org/general/38406764.pdf>
- OECD DAC Mechanisms. *Aid Effectiveness Portal* [online]. 2009 [cit. 2015-05-22]. Dostupné z: <http://www.aideffectiveness.org/Events-Processes-OECD-DAC.html>
- OECD.StatExtracts: Complete databasses available via OECD's iLibrary* [online]. 2015 [cit. 2015-05-22]. Dostupné z: <http://stats.oecd.org>

OPRŠAL, Zdeněk. *Mezinárodní rozvojová spolupráce: vybrané aspekty*. 1. vyd. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2014, 98 s. ISBN 978-80-244-3948-8.

Population Density Map of Central African Republic. *Best Country Reports* [online]. World Trade Press, 2015 [cit. 2015-05-22]. Dostupné z: [http://www.bestcountryreports.com/Population\\_Map\\_Central%20African%20Republic.php](http://www.bestcountryreports.com/Population_Map_Central%20African%20Republic.php)

Rozvojová pomoc a její efektivita. MIROSLAV, Škaloud. *Škaloud.net* [online]. 2006 [cit. 2015-05-22]. Dostupné z: <http://www.skaloud.net/clanky/stanoviska/nazory-a-komentare/2006/rozvojova-pomoc-a-jeji-efektivita-6-9-2006/>

SENGUTTUVAN, P. S. *Fundamentals of Air Transport Management*. 1. vyd. New Delhi: Excel Books, 2006. ISBN 978-8174464590. Dostupné z: <https://books.google.cz/books?id=W8no46tguNMC&pg=PA58&lpg=PA58&dq=fundamentals+of+Air+Transport+Management&source=bl&ots=WmheG7FB1J&sig=tmwxasEqj3KvFuQDHix-nzEWp9g&hl=cs&sa=X&ei=5u0zVb-zM6XCywP0ioCwCQ&ved=0CEwQ6AEwBg#v=onepage&q=fundamentals%20of%20Air%20Transport%20Management&f=false>

Stručně o struktuře: Stálá mise České republiky při OECD v Paříži. *Ministerstvo zahraničních věcí ČR* [online]. 19.09.2012 [cit. 2014-12-21]. Dostupné z: [http://www.mzv.cz/oecd.paris/cz/pracovni\\_organy\\_oecd/strucne\\_o\\_strukture.html](http://www.mzv.cz/oecd.paris/cz/pracovni_organy_oecd/strucne_o_strukture.html)

The High Level Fora on Aid Effectiveness: A history. *OECD: better policies for better lives* [online]. 2015 [cit. 2015-04-19]. Dostupné z: <http://www.oecd.org/dac/effectiveness/thehighlevelforaonaideffectivenessahistory.htm>

The World Factbook: Central African Republic. *Central Intelligence Agency* [online]. 2015 [cit. 2015-04-20]. Dostupné z: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ct.html>

TODARO, Michael P a Stephen C SMITH. *Economic development*. 11th ed. Boston, Mass.: Addison-Wesley, c2012, s. 19-48. ISBN 9780138013882.

Transport in Central African Republic. *Project Gutenberg Self-Publishing Press* [online]. 2005 [cit. 2015-05-04]. Dostupné z: [http://self.gutenberg.org/articles/transport\\_in\\_the\\_central\\_african\\_republic](http://self.gutenberg.org/articles/transport_in_the_central_african_republic)

Transport infrastructure for transit trade of the landlocked countries in west and central africa: an overview: Contribution by the UNCTAD secretariat to the Mid-term Review of the Almaty Programme of Action. In: *UN-OHRLLS* [online]. Ouagadougou, Burkina Faso: United Nations Conference on Trade and Development, 2007 [cit. 2015-05-22]. Dostupné z: [http://unohrlls.org/UserFiles/File/LLDC%20Documents/MTR/UNCTAT\\_Transport\\_Infrastructure\\_en.pdf](http://unohrlls.org/UserFiles/File/LLDC%20Documents/MTR/UNCTAT_Transport_Infrastructure_en.pdf)

Usnesení vlády České republiky o Zásadách zahraniční rozvojové spolupráce po vstupu České republiky do Evropské unie. In: *č. 302 + P. Vláda České republiky*, 31. března 2004. Dostupné z: [http://www.mpsv.cz/files/clanky/1632/uv\\_302\\_2004.pdf](http://www.mpsv.cz/files/clanky/1632/uv_302_2004.pdf)

QUEIRO, Cesar a Surhid GAUTAM. ROAD INFRASTRUCTURE AND ECONOMIC DEVELOPMEN: Some Diagnostic Indicators. In: *The World Bank* [online]. Washington, DC: World Bank, 1992 [cit. 2015-04-19]. Dostupné z: [http://www-wds.worldbank.org/servlet/WDSContentServer/WDSP/IB/1999/04/28/000009265\\_3961004011\\_323/Rendered/PDF/multi\\_page.pdf](http://www-wds.worldbank.org/servlet/WDSContentServer/WDSP/IB/1999/04/28/000009265_3961004011_323/Rendered/PDF/multi_page.pdf)

World DataBank: Development Data. *The World Bank* [online]. 2015 [cit. 2015-05-22]. Dostupné z: <http://databank.worldbank.org/data/home.aspx>

## 9. Seznam grafů

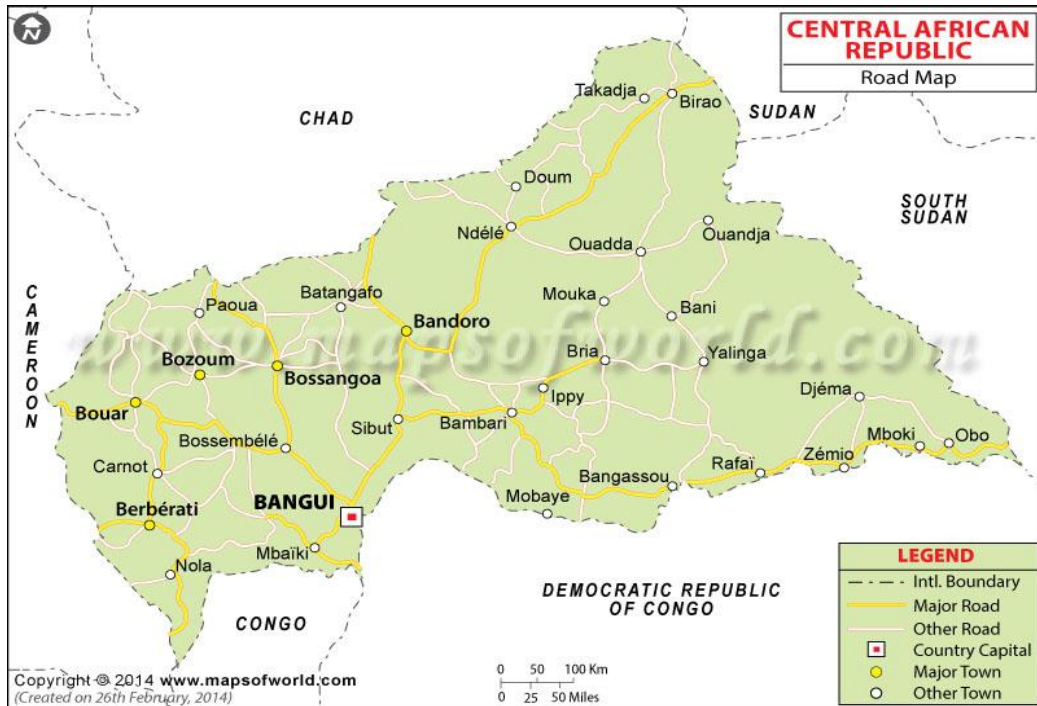
Graf 1: Podíl městského obyvatelstva na celkové populaci Středoafričké republiky v milionech .....	26
Graf 2: Poskytnutá ODA Středoafričké republiky v letech 2009 – 2013 v USD a její podíl na HDP .....	29
Graf 3: Srovnání vývoje čisté ODA na jednoho obyvatele ve Středoafričké republice a Africe v letech 2009 – 2013 (v USD) .....	30
Graf 4: Vývoj bilaterální ODA ve vybraných sektorech v letech 2009 – 2013 (v mil. USD) .....	32
Graf 5: Podíl zpevněných silnic na celkové silniční síti v letech 1990 – 2010 .....	34
Graf 6: Celková délka silniční sítě v kilometrech v rozmezí let 1990 – 2013 .....	35

## 10. Seznam tabulek

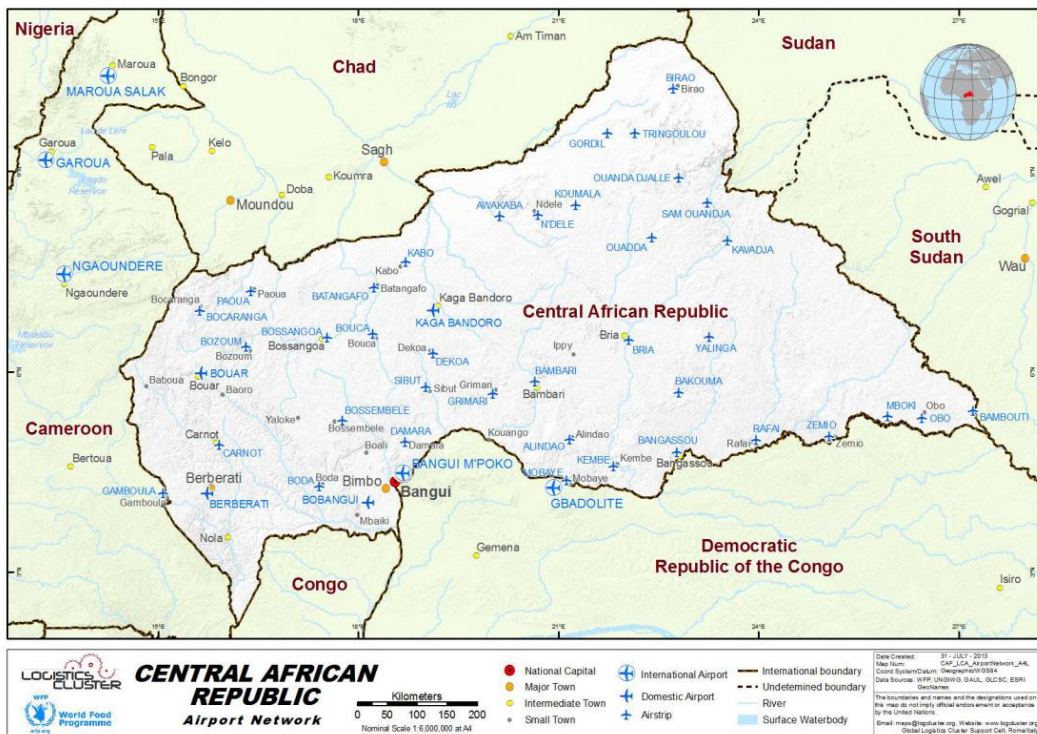
Tab. 1: ODA poskytnutá Středoafričké republice v letech 2009 – 2013 v USD a její podíl na HDP .....	29
Tab. 2: 5 největších donorů ODA zemí DAC/OECD ve Středoafričké republice .....	30
Tab. 3: Bilaterální ODA dle sektorů v letech 2009 – 2013.....	31
Tab. 4: Index kvality dopravní sítě subsaharských států.....	37
Tab. 5: Nejkratší vzdálenost mezi vybranými městy Středoafričké republiky (v km) .....	38
Tab. 6: Přímá vzdálenost mezi vybranými městy Středoafričké republiky (v km).....	38
Tab. 7: Deviatilita silniční sítě vybraných měst ve Středoafričké republice.....	39
Tab. 8: Nejkratší vzdálenost mezi vybranými městy Středoafričké republiky a akcesibilita silniční sítě (v km) .....	40
Tab. 9: Počet silničních uzlů mezi vybranými městy Středoafričké republiky .....	41
Tab. 10: Konektivita silniční sítě vybraných měst Středoafričké republiky .....	41
Tab. 11: Zjištěná hustota dopravní sítě ve Středoafričké republice .....	42
Tab. 12: Zjištěná korelace mezi poskytnutou ODA na dopravní sektor a délkou silniční sítě ve Středoafričké republice .....	42
Tab. 13: Zjištěná korelace mezi poskytnutou ODA na dopravní sektor a hustotou silniční sítě ve Středoafričké republice.....	43

# 11. Přílohy

Mapa 1: Mapa silniční sítě Středoafričké republiky (Maps of World, 2014)

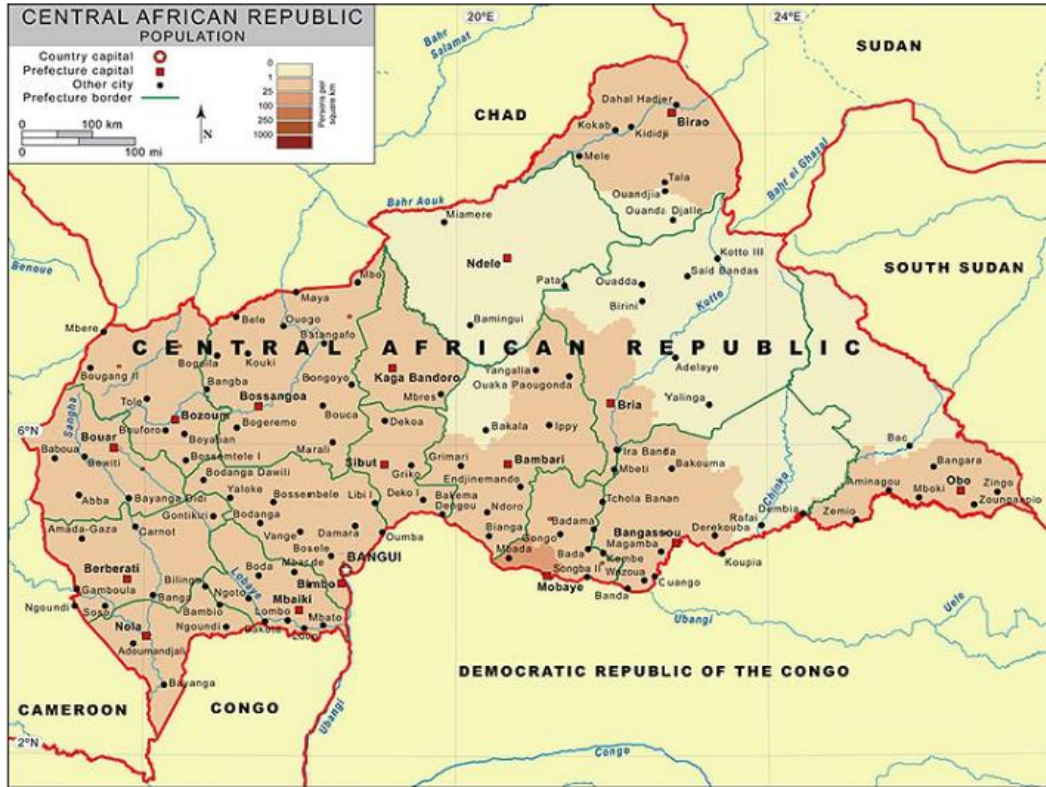


Mapa 2: Mapa letištní sítě Středoafričké republiky (Relief Web, 2013)





**Mapa 4:** Hustota populace ve Středoafričké republice (Best Country Reports, 2015)



**Mapa 3:** Těžba minerálů (diamantů, zlata, soli) ve Středoafričké republice (Maps of World, 2014)

