

## **Dopravní síť na africkém kontinentu**

### **Regionální geografie světa – Afrika, Austrálie a Oceánie**

V současnosti je dopravní síť a infrastruktura spojená s dopravou v Africe stále až na výjimky (např. destinace turistického ruchu, JAR, Zimbabwe apod.) málo rozvinutá. Stále přetrvávají dopravní vztahy, jejichž základy byly položeny v koloniálním období. V této době dominovaly trasy zajišťující přepravu vytěžených či sklizených surovin z vnitrozemí k přístavům. Po osamostatnění se začala dopravní síť zahušťovat, ovšem díky nedostatku financí (v 80. letech 20. století šlo v subsaharské Africe do údržby silniční infrastruktury jen asi 20 % potřebných zdrojů) se v řadě regionů opravovaly a udržovaly stávající trasy. Přesto se rozvíjí hlavně silniční (asi nejlevnější a nejsnadněji udržovatelná varianta) a potrubní doprava. Nízká mobilita zapříčiněná zaostalou a nedostačující dopravní sítí je jednou z brzd rozvoje afrického kontinentu. Do rozvojových projektů v rámci dopravy investují kromě jiných organizací a státních institucí např. Africká rozvojová banka nebo Evropská investiční banka.

Je třeba zmínit i přepravní vztahy před koloniálními zásahy. V historii Afriky vyčnívají hospodářsky vyspělé říše Egypta a Núbie ve starověku. Jejich dopravní páteří byla řeka Nil, ale pohyb po ní byl ztížen nilskými katarakty. Podobně byla doprava komplikována vodopády a stupni na Kongu, nejvodnější a druhé nejdelší africké řece. V pouštních oblastech jsou známy trasy, po kterých se pohybovaly karavany, s oázami jako obchodními centry.

Silniční doprava se poměrně rychle rozvíjí, ale přesto je její současný stav většinou neuspokojivý. K problémům patří nedostatečná kvalita zpevněných a velké množství nezpevněných, prашných komunikací, stejně jako vysoká nehodovost. Řada cest je i kvůli složitým klimatickým podmínkám těžko sjízdná (přesouvající se duny, záplavy a jiné). V současnosti je rozvoj zaměřen i na budování transkontinentální sítě dálnic (její délka čítá asi 57 tis. km).

Většina z železničních cest na kontinentu byla vybudována koloniální správou na přelomu 19. a 20. století. Byly stavěny k účelu dopravy surovin k přístavům a hotových výrobků dále do vnitrozemí. Měly i důležitou funkci kontroly ovládaného území. Kolem 20 zemí nemá přístup k železniční dopravě (vnitrozemské státy jako Čad, Niger atd. a některé ostrovní státy). Výjimku tvoří koridor spojující Tanzanii a Zambii a také Jihoafrická republika, a to díky své relativní vyspělosti a dědictví apartheidu. Existuje řada plánů na transkontinentální propojení i prodloužení a zkvalitnění regionálních tratí, ale záměry naráží na finanční náročnost i na rozdílné rozchody kolejí (pozůstatek kolonialismu). Ve skutečnosti hlavně v subsaharské Africe dochází spíše ke zkracování železničních cest.

Letecká doprava je drahou variantou a není tedy příliš rozvinuta (výjimku opět tvoří především JAR a turistické destinace). Rozvoj je zajištěn hlavně díky cizím společnostem a turistickému zájmu o exotické destinace. Velmi malý podíl mají meziměstské lety v rámci kontinentu. Častými nedostatky jsou zastaralá technika a nekvalitní letiště.

Pro lodní dopravu platí nerovnoměrné rozložení přístavů a zaměření na export. Mezikontinentální námořní dopravu provozují zahraniční firmy. Nejvytíženější přístavy má JAR a země vyvážející ropu a železnou rudu (Dakar, Kapské město, Lagos, Durban). Hlavně Libérie a Seychely patří k zemím s tzv. levnou vlajkou, pod kterou se plaví lodě společností z celého světa, aby se vyhnuly vysokým poplatkům. K současným problémům spojených s námořní dopravou náleží i rozmach pirátství – hlavně v adenském zálivu a jeho širokém

okolí. Důvodem je neexistující akceschopná somálská vláda a neuspokojivá hospodářsko-sociální situace v oblasti. Některé lodní společnosti se vyhýbají cestě přes průplav Suez a volí raději bezpečnější, ale delší cestu kolem mysu Dobré naděje. Spolu s vyššími náklady na pojištění to znamená růst cen přepravovaných komodit. K ochraně obchodních lodí jsou proto využita válečná plavidla mnoha států.