

# POTRAVINOVÝ PROBLÉM SUBSAHARSKÉ AFRIKY A LETECKÁ DOPRAVNÍ ČINNOST OSN

Zbyněk Kuna<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Česká zemědělská univerzita v Praze, Provozně ekonomická fakulta, Kamýcká 129, 165 21 Praha 6 - Suchbátka  
Email: kuna@pef.czu.cz

**Abstract:** The author thinks about food problem of the Sub-Saharan Africa's countries. Among factors contributing to the food crisis there are demographic development with a sharp rise of population, degradation of natural environment, also political instability and military conflicts. Solving of the unfavourable nutrition situation will have a long-term character and advanced states will have to partake in it. In the paper, a special air transport activity of the UNO in Sub-Saharan Africa is characterized which is unsubstitutable in places hardly accessible with land transportation or in areas with a strained safety situation. After good experience with planes Let L-410 in the service of the UNO other opportunities for Czech aircraft industry are outlined.

**Keywords:** air transport, Czech aircraft industry, food crisis, L-410, malnutrition, migration, Sub-Saharan Africa, UNO.

**JEL classification:** L93, O55, Q18, R23

Doručeno redakci: 2.10.2012; Recenzováno: 19.3.2013; 22.4.2013; Schváleno k publikování: 11.9.2013

## Úvod

Problém chronické podvýživy dosahuje v subsaharské Africe značných rozměrů. Podle organizace FAO<sup>1</sup> v roce 2010 nedostatečnou stravou v zemích na jih od Sahary trpělo 239 milionů lidí<sup>2</sup>. Důvodů této nepříznivé skutečnosti je celá řada. Kromě nedostatečné zemědělské výroby, vysokého populačního přírůstku a degradace přírodního prostředí, se na krizových situacích výrazně podílejí také různé ozbrojené akce, ať již se jedná o spory mezi státy či občanské, kmenové a náboženské konflikty.

Tabulka 1 shrnuje státy subsaharské Afriky, postižené v období let 1996-2010 krizí. Ta byla v některých případech vyvolána čistě přírodními pohromami (v Keni se jednalo celkem o devět let), větší váhu však měly společenské faktory různé povahy včetně ozbrojených konfliktů. Často bylo příčin nepříznivého vývoje více. Například v Etiopii a Eritreji, kromě katastrofálního sucha, to byly i vzájemné územní spory. Zemím uvedeným v Tabulce 1 byla mezinárodním společenstvím, často opakovaně, poskytnuta humanitární pomoc.

## 1 Materiál a metodika

Příspěvek je zaměřen na subsaharskou Afriku. Jeho cílem je přiblížit leteckou dopravní činnost OSN ve vztahu k nepříznivé potravinové a bezpečnostní situaci, jakož i naznačit možná východiska z krizových situací. V různé míře byly použity metody analýzy, syntézy a komparace. Získané podklady se staly východiskem pro vlastní úvahy autora. Text byl zpracován s využitím statistických ročenek (přehledů) OSN (a přidružených organizací). V dané tematické oblasti představují nejvěrohodnější zdroje číselných informací. Vesměs bylo pracováno s původními statistickými daty. Informace o počtu chronicky podvyživených a podílu chronicky podvyživených k celkové populaci poskytuje „The State of Food Insecurity in the World“ (FAO/UN). V textu bylo pracováno s vydáními z let 2010 a 2011. Údaje o energetické hodnotě zásob potravin určených k přímé spotřebě na osobu a den byly získány ze

<sup>1</sup> FAO - Food and Agriculture Organization of the United Nations

<sup>2</sup> The State of Food Insecurity in the World 2010, str.10

statistické ročenky FAO Statistical Yearbook 2010. Některá aktuální data byla doplněna z internetové databáze Faostat. Přehled o letecké činnosti OSN poskytuje „WFP Aviation Annual Review“. V době zpracování článku bylo k dispozici jako nejnovější vydání z roku 2011. Autorovi není známo, že by se problematikou leteckých přepravních služeb OSN někdo v ČR zabýval.

**Tabulka 1:** Státy subsaharské Afriky postižené krizí v období let 1996-2010

stát/typ krize	Faktory přírodní povahy (roky)	Faktory společenské povahy (roky)	Kombinace přírodních a společenských faktorů (roky)	Celkem (roky)
Angola	1	11	-	12
Burundi	-	14	1	15
Čad	2	4	3	9
DR Kongo	-	15	-	15
Eritrea	2	3	10	15
Etiopie	2	2	11	15
Guinea	-	10	-	10
Keňa	9	-	3	12
Kongo	-	13	-	13
Libérie	-	14	1	15
Pobřeží slonoviny	-	9	-	9
Sierra Leone	-	15	-	15
Somálsko	-	-	15	15
Středoafrická republika	-	8	-	8
Súdán	-	5	10	15
Uganda	-	4	10	14
Zimbabwe	2	3	5	10

*Zdroj:* The State of Food Insecurity in the World 2010, str.13

## 2 Výsledky a diskuse

### 2.1. Uprchlické tábory v subsaharské Africe

Krizové situace ovlivňují migraci obyvatel. Její rozsah je v některých oblastech masový. Z poslední doby je třeba zmínit především Somálsko, kde OSN v průběhu července a srpna 2011 vyhlásila postupně šest regionů v jižní a střední části země za oblasti hladomoru (katastrofální potravinová situace vedla k přechodu statisíců lidí hranice sousedních zemí).<sup>3</sup> V souvislosti s tímto exodem lidí do cizích zemí mají značný význam uprchlické tábory. Nejčastěji jsou spravovány OSN nebo jednotlivými nevládními organizacemi (např. Červený kříž, Červený půlměsíc apod.). Do uprchlických táborů směřují především ti, kteří si zachránili holý život. Tato centra v mnoha případech zajišťují jen elementární potřeby. V subsaharské Africe se lze obvykle setkat se stanovými tábory, obývanými desítkami i stovkami tisíc lidí. Běžně zápolí s problémy s nezávadnou vodou, s chybějícími potravinami, ale i s hygienickými podmínkami, zpravidla tak zoufalými, že stále hrozí riziko epidemií. V přeplněných utečeneckých táborech bída dosahuje velkých rozměrů. Lze hovořit o ekonomických důsledcích (nevyužitý lidský kapitál, nízká zaměstnanost, problematické vzdělávání), sociálních důsledcích (chudoba, život bez dlouhodobé perspektivy, závislost na darech) a politických důsledcích (růst extremismu, nesnášenlivosti, někdy i podhoubí terorismu). V případě rozdílných etnik a kmenů je tu i možnost vzájemných rozepří. Nesnadné bývá také zásobování odlehlých uprchlických táborů v oblastech s nevybudovanou

<sup>3</sup> Somálci dnes tvoří nejpočetnější skupinu uprchlíků v subsaharské Africe. Podle zprávy Vysokého komisariátu OSN pro uprchlíky (UNHCR) do konce roku 2011 opustilo zemi 1 077 048 Somálců (UNHCR Global Trends 2011, str.45)

pozemní dopravní infrastrukturou. Právě subsaharská Afrika nemá celoročně sjízdné transkontinentální silnice. Smysluplná železniční síť je jen v jižní části kontinentu.

Nezastupitelné místo při záchraně hladovějících obyvatel má Světový potravinový program OSN (WFP)<sup>4</sup>. V případě závažných bezpečnostních rizik či nesjízdných cest poskytuje také letecké služby (UNHAS)<sup>5</sup>. Letecká dopravní technika je dlouhodobě pronajímána, opatřena bílým nátěrem a logem UN, WFP či UNHAS. Zpravidla se jedná o stroje schopné provozu i v „terénních“ podmínkách z přírodních vzletových a přistávacích drah. Někde je vzdušné zásobování možné jen při použití vrtulníků. Letadla slouží nejen k místní cargo dopravě, ale i k přepravě lékařů, humanitárních pracovníků či k evakuaci lidí do nemocničních zařízení. Slouží však částečně i na komerční bázi, například při přepravě novinářů, zástupců vlád či některých dalších organizací, což je důležité i z hlediska příspěvku na financování této činnosti.<sup>6</sup> V oblastech, kde neexistuje jiná alternativa spojení, je zpravidla možné si na let pod patronací OSN zakoupit i letenku. Kromě toho jsou krátkodobě pronajímány i větší nákladní stroje (např. Antonov An-12, Iljušin Il-76 či Lockheed L-100 Hercules), a to v případě rozsáhlejších nouzových humanitárních dodávek (např. v roce 2011, byť s komplikacemi danými místními militantními skupinami, do Somálska). V součinnosti s ozbrojenými složkami bývá při takovýchto „leteckých mostech“ využívána i volná kapacita vojenských transportních letounů. Uprchlícké tábory v subsaharské Africe představují závažný problém. Je nutné řešit příčiny pohybu velkých skupin lidí. Mnohdy je však i návrat domů problematický, neboť třeba při etnických pogromech v Africe zůstávají vesnice zničené. V roce 2010 se letecká dopravní činnost WFP/UNHAS soustředila v rámci „černého kontinentu“ na Čad, Demokratickou republiku Kongo, Etiopii, Guineu, Kongo, Libérii, Niger, Sierra Leone, Somálsko, Středoafričskou republiku, Súdán a Tanzánii.

## 2.2. Podvýživa v subsaharské Africe

Organizace FAO poskytuje informace o potravinové situaci za jednotlivé země s časovým zpožděním. V současné době (srpen 2012) jsou jako nejnovější k dispozici údaje za průměr let 2006-2008 (novější odhady jsou pouze souhrnné za celý svět a za jednotlivé kontinenty či široce vymezené regiony).

**Tabulka 2:** Počet chronicky podvyživených (mil. osob)

stát/průměr let	1990-1992	1995-1997	2000-2002	2006-2008
Čad	3,8	3,9	3,7	4,1
Demokratická republika Kongo	10,0	25,5	36,7	41,9 (d)
Etiopie	34,6 (a)	36,3	32,4	32,6
Guinea	1,3	1,5	1,7	1,6
Kongo	1,0	1,2	0,6	0,5
Libérie	0,6	0,7	1,1	1,1
Niger	3,0	3,5	3,1	2,3
Sierra Leone	1,8	1,6	1,9	1,8
Somálsko	4,9	6,6 (b)	6,2 (c)	neuv.
Středoafričská republika	1,3	1,6	1,6	1,7
Súdán	10,8	9,3	9,9	8,8
Tanzánie	7,4	12,4	13,6	13,9

*Poznámky: (a) území Etiopie bez později odtržené Eritreje, (b) průměr let 1996-1998, (c) průměr let 1999-2001, (d) průměr let 2005-2007*

*Zdroj: The State of Food Insecurity in the World 2010, The State of Food Insecurity in the World 2011*

<sup>4</sup> United Nations World Food Programme

<sup>5</sup> United Nations Humanitarian Air Service

<sup>6</sup> V některých zemích část provozu probíhá podle letového řádu, zveřejňovaného na každý měsíc zvlášť.  
(pozn.autora)

Ze zemí subsaharské Afriky, kde provádí leteckou dopravní činnost OSN, má nejvyšší počet chronicky podvyživených, 41,9 milionu osob, Demokratická republika Kongo (v tomto případě jde však o průměr let 2005-2007). Je to zároveň i nejvyšší hodnota za celou Afriku. Navíc byl i dosavadní trend nepříznivý. Velmi vysoký počet lidí trpících nedostatečnou stravou v průměru let 2006-2008 se týká také Etiopie (32,6 milionu osob). Ovšem i údaje za Tanzánii (13,9 milionu) a Súdán (8,8 milionu) jsou nepříznivé. Informace za Somálsko databáze FAO již několik let neposkytuje.

Poněkud jiný náhled na potravinovou situaci získáme při sledování podílu chronicky podvyživených k celkové populaci dané země. U Čadu, Konga, Etiopie, Nigeru a Súdánu došlo ve srovnání s počátkem devadesátých let 20. století k významnějšímu zlepšení situace. O razantní úbytek lidí s nedostatečnou stravou se přitom jednalo jen u Konga (pozitivní trend lze v poslední době sledovat i u Nigeru a Súdánu), zatímco například v Čadu se tento počet při srovnání průměrů let 1990-1992 a 2006-2008 dokonce zvýšil. Hlavní vliv na snížení podílu měl tak vysoký nárůst počtu obyvatel (u zmiňovaného Čadu z 6,0 milionu v roce 1990 na 10,7 milionu v roce 2008)<sup>7</sup>. V jiných státech je tento podíl zhruba stabilizovaný. Zhoršení se týkalo Demokratické republiky Kongo a zřejmě i Somálska, byť aktuální údaje za tento pobřežní stát Afrického rohu FAO neposkytuje. Demokratická republika Kongo s podílem 69 % chronicky podvyživených k celkové populaci (průměr let 2005-2007) má nezáviděníhodný primát, neboť v tomto ohledu je to nejhorší údaj v celosvětovém rámci. Je však pravděpodobné, že potravinová nedostatečnost v Somálsku má ještě výraznější kontury, i co se týče podílu na celkové populaci.

**Tabulka 3:** Podíl chronicky podvyživených osob k celkové populaci (v %)

stát/průměr let	1990-1992	1995-1997	2000-2002	2006-2008
Čad	60	53	43	39
Demokratická republika Kongo	26	55	70	69 (d)
Etiopie	69 (a)	62	48	41
Guinea	20	19	20	16
Kongo	47	41	20	13
Libérie	30	32	36	32
Niger	37	37	27	16
Sierra Leone	45	39	43	35
Somálsko	67	75 (b)	71 (c)	neuv.
Středoafrická republika	44	47	43	40
Súdán	39	29	28	22
Tanzánie	28	40	39	34

Poznámky: (a) území Etiopie bez později odrůzené Eritreje, (b) průměr let 1996-1998, (c) průměr let 1999-2001, (d) průměr let 2005-2007

Zdroje: The State of Food Insecurity in the World 2010, The State of Food Insecurity in the World 2011

Energetická hodnota zásob potravin určených k přímé spotřebě na osobu a den, od níž FAO a WHO<sup>8</sup> odvozují počty chronicky podvyživených, je v oblasti subsaharské Afriky velmi nízká. Ze 178 zemí světa, které FAO sledovalo, mělo v průměru let 2006-2008 hodnotu nižší než 2000 kcal celkem osm zemí, z toho sedm se nacházelo v oblasti subsaharské Afriky (Angola, Burundi, Eritrea, Etiopie, Komory, Středoafrická republika, Zambie) a jedna v Karibiku (Haiti). Nutno však podotknout, že vůbec nejnižší hodnotu na světě v průměru let 2005-2007 měla Demokratická republika Kongo, za níž FAO novější údaje neposkytuje. Fatálně nízké hodnoty se pravděpodobně týkají také Somálska, jež rovněž zůstává bez aktuální statistické evidence. Nejasná je situace také v asijském Afghánistánu.

<sup>7</sup> Databáze Faostat, přístupné na: <http://faostat.fao.org/>

<sup>8</sup> WHO – World Health Organization

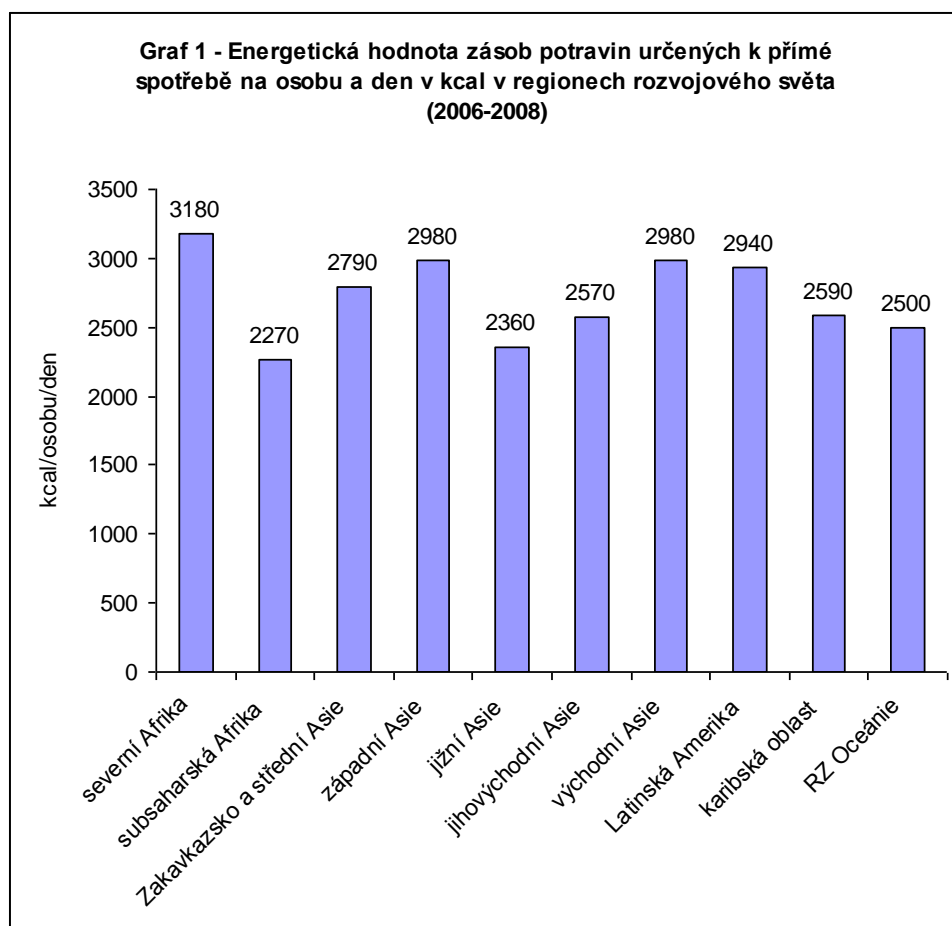
**Tabulka 4:** Energetická hodnota zásob potravin určených k přímé spotřebě na osobu a den v kcal

stát/průměr let	1990-1992	1995-1997	2000-2002	2006-2008
Čad	1700	1790	1940	2010
Demokratická republika Kongo	2170	1740	1560	1590 (d)
Etiopie	1550 (a)	1650	1840	1950
Guinea	2420	2440	2440	2550
Kongo	1970	1980	2370	2570
Libérie	2220	2170	2110	2200
Niger	1970	1980	2150	2390
Sierra Leone	1950	2060	1990	2120
Somálsko	1590	1568 (b)	1624 (c)	1762 (d)
Středoafriická republika	1880	1850	1910	1960
Súdán	1960	2100	2150	2280
Tanzánie	2080	1910	1940	2020
subsaharská Afrika (e)	2050	2100	2140	2270
vyspělé státy (f)	3210	3210	3340	3430
SVĚT	2610	2680	2720	2790

Poznámky: (a) území Etiopie bez později odtržené Eritreje, (b) průměr let 1994-1996, (c) průměr let 1999-2001, (d) průměr let 2005-2007, (e) bez JAR, (f) včetně JAR

Zdroje: FAO Statistical Yearbook 2010, [online], Faostat [online].

**Obrázek 1:**



Poznámky: subsaharská Afrika včetně JAR; západní Asie bez Izraele; východní Asie bez Japonska a Tchaj-wanu; RZ Oceánie – rozvojové země Oceánie

Zdroj: Faostat [online], vlastní zpracování

Z afrických zemí, zúčastněných na leteckých dopravních službách OSN, byla energetická hodnota zásob potravin určených k přímé spotřebě na osobu a den v kcal v období let 2006-2008 vyšší než průměr subsaharské Afriky (2270 kcal) jen v Kongu, Guineji, Nigeru a v malé míře i v Súdán. Světový průměr (2790 kcal) je značně vyš, nehledě k průměru vyspělých zemí (3430 kcal).

Srovnání subsaharské Afriky, co se týče energetické hodnoty zásob potravin určených k přímé spotřebě na osobu a den v kcal, s jinými rozvojovými regiony ukazuje Graf 1. Hodnota tohoto ukazatele v subsaharské Africe je vůbec nejnižší. Varovná je ovšem i nízká úroveň spotřeby potravin v populačně silné jižní Asii.

### 2.3. Letecká dopravní činnost OSN v subsaharské Africe

Letecká služba OSN v roce 2010 přepravila celkem 350 534 cestujících a 14 833 tun nákladu. Prioritně se orientovala na Afriku, i když důležitou roli hrála i v jiných oblastech, zejména na Haiti, v Pákistánu, dále též v Afghánistánu, v Iráku, v Jemenu a v Nepálu. Podíl subsaharské Afriky na celkovém počtu přepravených cestujících v roce 2010 činil 85,3 %.

Celkový přehled přepravy osob i nákladu letadly OSN v časové řadě let 2006-2010 přináší Tabulka 5. Přes určité výkyvy zůstává rozsah činnosti v posledních letech zhruba stabilizovaný.

**Tabulka 5:** Letecká činnost OSN v celosvětovém rámci (2006-2010)

ukazatel/rok	2007	2008	2009	2010
cestující (počet)	321 000	361 000	323 713	350 534
náklad (t)	11 000	15 200	12 412	14 833

*Zdroj:* WFP Aviation Annual Review 2010. Roma: UN WFP, 2011.

V jednotlivých zemích subsaharské Afriky byly v roce 2010 provozovány pravidelné i nepravidelné linky včetně záchranných a evakuačních letů, které přepravovaly cestující a náklad pro humanitární organizace. Nalétávány byly destinace jinak obtížně přístupné pozemní dopravou či limitované ve své dostupnosti špatnou bezpečnostní situací v místech, kde operovaly různé ozbrojené skupiny. Zásobeny byly odlehlé venkovské oblasti a uprchlické tábory. Místa v letadlech, která převyšovala požadavky institucí OSN, byla nabízena ostatním zájemcům na komerční bázi.

**Tabulka 6:** Letecká činnost OSN v zemích subsaharské Afriky v roce 2010

stát/ukazatel	Počet cestujících	Náklad (t) /+/-	Použitá letecká technika
Čad	65 525	273	L-410, B1900, Dash 8, P750
D.R.Kongo	26 552	161	L-410, Dash 8, J-328, ERJ135
Etiopie	5 071	53	C208
Kongo	3 273	158	L-410
Niger	11 125	42	L-410, B1900, B200
Somálsko	31 534	199	B200, B1900, C208, Dash 8, J-328
Středoafriická republika	8 868	106	L-410
Súdán	142 787	556	L-410, B1900, C208, Dash 8, ERJ135, Mi-8, P750
Tanzánie	1 507	-	C208
Západní Afrika /++/	2 628	50	L-410, C208, B1900

*Poznámky:* +/- místní přeprava, bez speciálních „leteckých mostů“, /++/ Guinea, Sierra Leone, Libérie  
*Vysvětlivky:* (L-410) Let L-410, (B200) Beechcraft 200, (B1900) Beechcraft 1900, (C208) Cessna Caravan, (Dash 8) Bombardier Dash-8-100, (J-328) Dornier 328Jet, (ERJ135) Embraer ERJ135, (P750) Pacific Aerospace PAC P-750, (Mi-8) Mil Mi-8

*Zdroj:* WFP Aviation Annual Review 2010. Roma: UN WFP, 2011.

Nejrozsáhlejší letecká činnost OSN se v roce 2010 týkala Súdánu. Letadla WFP/UNHAS obsluhovala 119 destinací v oblasti severního Dárfúru a na jihu země. Domácí aerolinie nelétaly do vnitrozemských lokalit, kde byl závažný nedostatek potravin a chyběla zdravotní péče. Letecký dopravní oddíl OSN tak do značné míry suploval tuto službu, o čemž svědčí i skutečnost, že jen 45 % cestujících tvořili pracovníci institucí OSN. Konflikt v Dárfúru na západě státu přerostl v roce 2003 do genocidy a etnické spory dosud nebyly překonány. Jiné rozpory, které se střídavě objevovaly od sedmdesátých let 20. století, byly mezi severní (muslimskou) a jižní (křesťanskou) částí země. Po předchozím referendu došlo 9.7.2011 k vytvoření samostatného Jižního Súdánu. V poslední době dochází k jistému zklidnění situace a letecká dopravní činnost OSN se omezuje. Jestliže v roce 2008 stroje WFP/UNHAS přepravily v Súdánu 206 924 cestujících, v roce 2009 to bylo 157 665 pasažérů a v roce 2010 došlo k dalšímu snížení na 142 787 osob.<sup>9</sup> Hlavní ropná pole se nacházejí na území Jižního Súdánu, odkud vedou ropovody na sever, kde jsou také umístěny rafinérie. Oba nové státy by tak měly spolupracovat. Začátkem srpna 2012 došlo k dlouho očekávané dohodě o společném využití ropného bohatství mezi Súdánem a Jižním Súdánem. Vliv v oblasti, a to i s ohledem na zájem o odběr místních surovin, zvyšuje ČLR.

Celkem 65 525 cestujících a 273 tun nákladu letadla OSN přepravila v roce 2010 v dalším vnitrozemském státu, Čadu. Domácí rozepře se po parlamentních a prezidentských volbách (únor a duben 2011) poněkud zklidnily, přestože volby neměly demokratický charakter a byly větší částí opozice bojkotovány. Stále hrozí další vojenský konflikt se Súdánem. Ve východních oblastech Čadu v utečeneckých táborech žije na 200 000 uprchlíků z Dárfúru. Letadla WFP/UNHAS v roce 2010 nalétávala 17 destinací, především na východě země. Nutnost této činnosti ovlivnila potřeba zásobovat uprchlické tábory, zároveň však reflektovala i potravinovou nedostatečnost oblasti Sahelu, umocněnou vysycháním Čadského jezera.

V roce 2010 podstatně vzrostly letecké dopravní služby OSN v Somálsku. Nutno podotknout, že se týkaly jen omezených oblastí, neboť v centrálních a jižních regionech země, kde má žít na 75 % podvyživených lidí, operují militantní islamistické skupiny, které do těchto míst neumožňují přístup cizincům. Navíc potravinová pomoc bývá z velké části rozkradena ozbrojenci. Podle zprávy WFP ze srpna 2011 byla mezinárodní pomoc (po vyhlášeném hladomoru) dokonce odcizena i z některých uprchlických táborů v zemi. Od roku 1991, kdy vypukla občanská válka, panuje v Somálsku „de facto“ bezvládní, a došlo i k vyhlášení samostatnosti Somalilandu (zatím bez mezinárodního uznání) na severu země. Bez překonání současné konfliktní situace nemůže dojít k sanaci hospodářství a ke zlepšení životních podmínek. V oblasti Somálska bylo v roce 2010 letadly WFP/UNHAS přepraveno 31 534 osob a 199 tun nákladu, přičemž byly využívány i základny v sousední Etiopii.

Co se týče samotné Etiopie, v roce 2010 došlo k přemístění letecké základny OSN z Addis Abeby do Dire Dawa na východě státu. Kromě letů na somálské území byly zásobeny i uprchlické tábory v Etiopii, včetně Dolo Ado<sup>10</sup>, který se rozkládá při jižních hranicích. Na území Etiopie tak bylo přepraveno 5071 cestujících a 53 tun nákladu.

Dlouhodobě významná činnost leteckého dopravního oddílu OSN se týká Demokratické republiky Kongo (někdejší Zaire či též Belgické Kongo). V roce 2010 letadla WFP/UNHAS na jejím území přepravila 26 552 cestujících a 161 tun nákladu. Navíc bylo „leteckým

<sup>9</sup> Přeprava leteckého nákladu letadly OSN uvnitř Súdánu měla poněkud jiný trend, a sice 1576 tun v roce 2008, 2934 tun v roce 2009 (nárůst) a 556 tun v roce 2010 (výrazný pokles).

<sup>10</sup> Dolo Ado je největší ze sedmi etiopských uprchlických táborů určených pro běžence ze Somálska (pozn.autora).

mostem“ v období od ledna 2009 do února 2010 přepraveno z ugandského Entebbe do Dungu na severovýchodě země letounem Antonov An-12 celkem 4780 tun potravin (4035 tun v roce 2009 a 745 tun v roce 2010). Do hlubšího vnitrozemí v oblasti konžského pralesa je zpravidla možné cestovat jen zdlouhavě po řece Kongo či letecky. Při nízké kvalitě místních aerolinií je letecká dopravní činnost OSN důležitá, i co se týče přepravy zástupců nevládních organizací, donátorů, novinářů či vládních úředníků. Letecké spoje WFP/UNHAS ze základny v Kinshase létaly do 30 míst, především však do provinčních center na východě. Zdlouhavé vnitropolitické spory (občanská válka) se podstatně zmírnily, stále však hrozí jejich nová eskalace. Zatímco na severovýchod země (centrem je Dungu) od roku 1990 pronikali uprchlíci před vnitřním vojenským konfliktem v Súdánu (dnes jich tu má být v utečeneckých táborech na 100 000), v příhraniční oblasti se Rwandou jsou další uprchlické tábory. V devadesátých letech 20. století, v souvislosti s genocidou, do zahraničí uprchlo na 2,5 milionu Rwandů a teprve s mnohaletým časovým odstupem mohl být přijat program jejich postupného návratu domů. Demokratická republika Kongo bohužel nadále zůstává nestabilní zemí se špatnou infrastrukturou a nefunkční státní správou, což se promítá, jak již výše bylo uvedeno, i do značné potravinové nedostatečnosti. Velmi sporný je i výsledek spolupráce s ČLR, která získala přístup k místním nerostným surovinám a v poslední době i k části půdního fondu. Čína tak dnes v Demokratické republice Kongo rozvíjí i produkci palmového oleje pro výrobu biopaliv na ploše 2 800 000 hektarů<sup>11</sup>, která je největší plantáží palmy olejné na světě. Na této ploše se nemohou vyrábět potraviny pro místní obyvatele, což je absurdní záležitost.

Výživová i bezpečnostní situace v Konžské republice je podstatně příznivější a zdejší letecká základna OSN proto slouží pro potřeby uprchlíků v utečeneckých táborech, jež vznikly v pohraničních oblastech s Demokratickou republikou Kongo a Středoafričskou republikou. V roce 2010 zde letadla WFP/UNHAS přepravila 3273 osob a 158 tun nákladu. Kromě toho bylo v období od března do května letadlem Antonov An-12 přepraveno 459 tun potravinové pomoci z Pointe Noire (přístav při Guinejském zálivu) do Impfondo v regionu Likouala, kde žije na 136 000 uprchlíků z Demokratické republiky Kongo a Středoafričské republiky. Původně se počítalo s rozsáhlejší činností, dodávky potravin do Pointe Noire však vážly a OSN tak předčasně tento „letecký most“ zakončila.

Špatná potravinová situace, nedostatečná kontrola části území a nestabilita sousedních zemí komplikuje život i ve Středoafričské republice, kde nedávno došlo k novému státnímu převratu. Zejména v severních oblastech pokračuje kmenová válka, zatímco na východě operují povstalecké skupiny. Letadla WFP/UNHAS v roce 2010 obsluhovala 17 destinací na celém území státu, přičemž přepravila 8868 osob a 106 tun nákladu.

Niger, nacházející se v sahelské oblasti, patří k nejchudším zemím světa. Zápolí se suchem a rozšiřující se pouští. Po převratu v roce 2010 proběhly začátkem roku 2011 parlamentní a prezidentské volby, proti jejichž věrohodnosti neměli mezinárodní pozorovatelé výhrady. Doufejme, že se tato strádající země, rozkládající se při řece Niger, dočká lepší budoucnosti. Úsilí místních lidí v boji s pískem Sahary je úctyhodné a již se například podařilo znovuzalesnit oblast Keity. Zároveň v nově získaných zemědělských oblastech probíhá usazování kočovných pastevců. V roce 2010 letadla WFP/UNHAS přepravila 11 125 osob a 42 tun nákladu. Provoz byl zajišťován mezi sedmi destinacemi, přičemž WFP ve spolupráci s Niger Civil Aviation Authority organizuje a financuje renovaci vzletových a přistávacích drah na dalších třech místech.

---

<sup>11</sup> Podrobněji o prodeji a pronájmu půdy v Africe viz: Buying Farmland Abroad: Outsourcing's Third Wave. *The Economist* (21 May 2009), přístupné na: <[http://www.economist.com/node/13692889?story\\_id=13692889](http://www.economist.com/node/13692889?story_id=13692889)>.



Letecká činnost OSN v oblasti západní Afriky byla zahájena v říjnu 2001 s ohledem na potřebu přepravy humanitárních pracovníků v Guineji, Libérii a Sierra Leone, a byla v letech 2002-2009 rozšířena i na Pobřeží slonoviny. Zdejší občanské konflikty však již byly z větší části překonány a letecká dopravní služba OSN byla proto v červnu 2010 ukončena. Nutno však podotknout, že další nepokoje vypukly po prezidentských volbách na podzim 2010 v Pobřeží slonoviny. Dosavadní hlava státu odmítla uznat hlasování a teprve v průběhu první poloviny roku 2011 za přispění francouzské armády došlo k předání moci nově zvolenému prezidentovi. V oblasti Guineje, Libérie a Sierra Leone letadla WFP/UNHAS v roce 2010 přepravila celkem 2628 osob a 50 tun nákladu.

Rozsahem malá činnost leteckého oddílu OSN se týkala Tanzanie, kde lety byly operovány z Mwanzy na severu země. Bylo při nich v roce 2010 přepraveno 1507 osob. Částečně souvisely i s výcvikem místních pracovníků pro humanitární letecké služby WFP/UNHAS v oblasti subsaharské Afriky.

#### 2.4. Účast českých letadel v dopravní činnosti OSN v Africe

Pro nás může být zajímavé, že v rámci africké mise OSN našla uplatnění česká letadla Let L-410. V roce 2010 byla základem letadlového parku UNHAS v Čadu, Demokratické republice Kongo, Guineji, Konžské republice, Libérii, Nigeru, Sierra Leone, Středoafričské republice a Súdánu. Oceňována je vysoká odolnost, provozní nenáročnost a schopnost operovat i z letišť s přírodním povrchem. L-410 je nejrozšířenějším letadlem ve své kategorii na světě a od roku 1969 vzniklo více než 1100 strojů. Výrobce (v současné době Aircraft Industries se sídlem v Kunovicích) má zajištěn odbyt ještě na několik let dopředu. Co se týče Afriky, v roce 2010 zde bylo v provozu u 42 aerolinií 69 letadel L-410.<sup>12</sup> Dalších několik desítek sloužilo v armádním letectvu. Devatenáctimístný stroj se používá nejen k přepravě osob, ale existuje i nákladní úprava, dále též verze výsadkářská, zdravotnická, patrolovací, pro letecké snímání apod. „Čtyřistadesítka“ jsou vybaveny dvěma turbovrtulovými motory české provenience Walter M601, umožňujícími letounu provoz v extrémních klimatických podmínkách v rozmezí od -50°C do +50°C. Stávající verzi L-410UVP-E, produkovanou již téměř tři desetiletí, by měl na výrobní lince v příštích letech nahradit nový model L-410NG s prodlouženým zavazadlovým prostorem, zvýšenou nosností (cca 2000 kg) i životností (nejméně 30 000 letových hodin), opatřený inovovanými motory General Electric H80 (americká firma převzala podnik Walter a H80 je zdokonalený M601). Pozitivem by měl být i modernější systém údržby. První prototyp L-410NG by měl být dokončen v roce 2013.

**Tabulka 7:** Letový řád UNHAS pro Súdán (vyňatek), platnost červen 2010

destinace	Linka: RF EBD1 Typ letadla: L-410 Dny provozu: 1,3,4,7	destinace	Linka: RF EBD1 Typ letadla: L-410 Dny provozu: 1,3,4,7
El Obeid (odlet)	08:00	Ed Damazin (odlet)	14:30
Chartúm (přilet)	09:15	Chartúm (přilet)	16:00
Chartúm (odlet)	10:00	Chartúm (odlet)	16:45
Ed Damazin (přilet)	11:30	El Obeid (přilet)	18:00

*Zdroj:* UNHAS Flight Schedule, June 2010, United Nations Mission in Sudan (UNMIS)

Tabulka 7 ukazuje typický příklad provozu L-410 v Africe. Linka směřuje z El Obeidy (Severní Kurdufan) přes hlavní město Chartúm do Ed Damazinu (Modrý Nil), střediska na jihu rozděleného Súdánu, ležícího při hranicích s Etiopií. Přeletové úseky jsou dlouhé přibližně 350 km a 450 km, což je o něco více, než je jinak u zmiňovaného typu v pravidelné

<sup>12</sup> V Africe pro WFP/UNHAS létají i evropské aerolinie, letadly L-410 například bulharské Heli Air. (pozn. autora)

dopravě běžné (obvykle 100-300 km). Značení linek UNHAS je společné pro let tam i zpět, zatímco lety aerolinií mají rozdílné kódy pro zpáteční lety. Letiště v Ed Damazinu slouží jinak již jen příležitostně vládní letce a není v současnosti v letecké síti žádné letecké společnosti.

Tabulka 8 přináší informace o letovém řádu pro L-410 v oblasti později odtrženého Jižního Súdánu. Linky vycházejí z hlavního města Juby buď na sever (Bor), či na východ přes Maridi do Yambio u hranic s Demokratickou republikou Kongo. Jednotlivé úseky jsou 130-250 km dlouhé. V samotné Jubě měla v uvedené době základnu dvě letadla L-410, která v časech mimo letový řád sloužila podle potřeby UNHAS ke zvláštním osobním i nákladním letům.

**Tabulka 8:** Letový řád UNHAS pro oblast Jižního Súdánu (vyňatek), platnost červen 2010

destinace	Linka: RF JUB2 Typ letadla: L-410 <sup>(a)</sup> Dny provozu: 1	Linka: RF JUB2 Typ letadla: L-410 <sup>(a)</sup> Dny provozu: 3,5	Linka: RF JUB1 Typ letadla: L-410 Dny provozu: 1,5	Linka: RF JUB1 Typ letadla: L-410 Dny provozu: 2
Juba (odlet)	10:30	11:15	11:15	15:45
Maridi (přilet)	11:25	12:10	-	-
Maridi (odlet)	12:10	12:55	-	-
Yambio (přilet)	12:35	13:20	-	-
Yambio (odlet)	13:20	14:05	-	-
Bor (přilet)	-	-	11:50	16:20
Bor (odlet)	-	-	13:00	17:05
Maridi (přilet)	13:45	14:30	-	-
Maridi (odlet)	14:30	15:15	-	-
Juba (přilet)	15:25	16:10	13:35	17:40

Poznámka: (a) kromě L-410 je alternativně na linku nasazován i vrtulník Mil Mi-8

Zdroj: UNHAS Flight Schedule, June 2010, United Nations Mission in Sudan (UNMIS)

Zkušenosti našich konstruktérů se promítly do vývoje nového malého dopravního a víceúčelového letadla Evektor Ev-55 Outback, jehož první prototyp odstartoval z továrního letiště v Kunovicích v červnu 2011. Čtrnáctimístný dvoumotorový turbovrtulový letoun bude nabízen v řadě variant, včetně celonákladní úpravy (maximální nosnost je 1824 kg). Provozní nenáročnost jej předurčuje k využití na stejných trzích jako L-410 a je pravděpodobné, že si najde své místo i v letadlové flotile UNHAS, a to zejména v oblastech, kde provozní podmínky nedovolují nasazení jednomotorových strojů. Opomenout nelze ani další nový letoun se vztahem k České republice, koncipovaný pro krátké letové úseky s možností využít jen provizorně upravené travnaté plochy. Ve druhé polovině roku 2012 začala stavba prvního sériového stroje podle evropských předpisů a v roce následujícím se očekává i typové osvědčení od amerických úřadů. Firma Orbis Avia jej pod označením SM-72T Silver Fox bude vyrábět v Hradci Králové. Turbovrtulový hornoplošník s motorem Walter M601 pro šest cestujících či náklad o hmotnosti do 900 kg představuje univerzální a provozně levný stroj, schopný operativně dopravit do míst potřeby nejen odborný personál, ale i drobný náklad, jako jsou léky, zdravotnický materiál či náhradní díly, aniž by musel být vypraven větší letoun.

## 2.5. Příčiny krize a možnosti jejího zmírnění

Řešení potravinového problému subsaharské Afriky bude komplikovanou a dlouhodobou záležitostí. Růst zemědělské výroby je konfrontován s vysokým populačním přírůstkem. Produkce potravin na obyvatele měla od šedesátých let 20. století klesající tendenci, a teprve v posledních dvou dekádách se situace mírně zlepšuje. Demografický přechod začal v subsaharské Africe nejpозději ze všech světových regionů a završen by měl být až kolem roku 2060. Musíme tedy ještě počítat s velkým nárůstem počtu obyvatel. Jestliže v roce 2010 byl v subsaharské Africe střední stav obyvatelstva 813 milionů, v roce 2050 by to podle

střední varianty OSN mělo být již 1869 milionů.<sup>13</sup> Problémem je i rozšiřující se pásma sucha. Nelze žehrat jen na (pravděpodobné) globální klimatické změny, neboť v místních podmínkách je hlavní příčinou rozsáhlé odlesňování. Dvě třetiny afrického deštného pralesa už byly vykáceny. Tropická půda je však chudá na živiny a poměrně rychle dochází k její degradaci. Subsaharská Afrika má zatím značné rezervy v produktivitě práce v agrárním sektoru a v intenzitě výroby. Více než polovina<sup>14</sup> ekonomicky aktivní populace je vázána prací v zemědělství, přičemž v některých zemích je to i kolem 80 %. Zemědělství má mnohdy naturální charakter bez vztahu k trhu a často ani nedokáže zásobit města potravinami.

Zásadním problémem „černého kontinentu“ je nestabilní politická situace, jež činí investiční akce financované ze zahraničí rizikovými. Svou roli hrají i „umělé“ hranice států (rovné přímky), vycházející z někdejších koloniálních držav bez ohledu na kmenovou příslušnost. Afrika má řadu despotických vůdců v čele státu, kterým jde o moc a zisky z exportu surovin, bez ohledu na život místních lidí. V zemích, kde chybí vzdělaná střední vrstva, je prakticky nemožné udržet odpovědnou vládu. Vysoká ngramotnost navíc způsobuje, že většina států na jih od Sahary je závislá na primárním sektoru.

Subsaharská Afrika se neobejde bez pomoci vyspělých zemí. Ta by měla být prioritně orientována na rozvoj zemědělství, skladování a zpracování potravin a jejich distribuci, zdravotnictví a školství. Je nutné podpořit vzdělávací systém na všech úrovních. Neméně důležitá je také podpora demokratického vývoje (pozitivním příkladem z poslední doby by mohla být Ghana). Bez eliminace současných ohnisek napětí (domácích či mezistátních) se region nemůže posunout dál.

Je třeba také chránit přírodu. V této souvislosti je vhodné připomenout v září 2011 zesnulou keňskou profesorku biologie Wangari Maathaiovou, zvanou „Matka stromů“, která v roce 2004 získala Nobelovu cenu míru, a jež stála v čele „Hnutí zeleného pásu“. Toto sdružení vysadilo napříč Afrikou již desítky milionů stromů ve snaze zabránit klimatickým změnám. Z myšlenek této ženy lze uvést: „Chudý člověk nerozmýšlí nad dlouhodobými následky spojenými s kácením lesů, nevhodným využíváním vodních pramenů nebo pytláctvím. Musíme odstraňovat bídu. A též se naučit využívat přírodní zdroje trvale udržitelně. Když kvůli lidem z přírody něco nenávratně zmizí, chudí lidé se stanou ještě chudšími. (...) Když se bude přírodní bohatství využívat neudržitelným způsobem, lze očekávat častější konflikty, kterým půjde velmi těžko zabránit. Ze souvislostí mezi demokracií, bojem proti chudobě a rozumným využíváním zdrojů bez válek vzniká jasné poselství míru.“<sup>15</sup>

## **Závěr**

Potravinový problém představuje v subsaharské Africe základní překážku rozvoje. Tento region má nejvyšší podíl chronicky podvyživených k celkovému počtu obyvatel, zároveň energetická hodnota zásob potravin určených k přímé spotřebě na osobu a den je vůbec nejnižší. S tím se snoubí i nevhodné složení stravy, její jednotvárnost, příznačné pro tropické oblasti „černého kontinentu“. Faktorů, ovlivňujících potravinový deficit, je celá řada, a jsou jak přírodní, tak i společenské povahy. Subsaharská Afrika se bude ještě potýkat s populační explozí, přičemž ke stabilizaci počtu obyvatel by mělo dojít až za několik desetiletí. Více než zdvojnásobení počtu obyvatel v příštích cca 50 letech přinese nutnost zvýšit zemědělskou

<sup>13</sup> Databáze Faostat, přístupné na: <http://faostat.fao.org/>

<sup>14</sup> Podíl ekonomicky aktivních v zemědělství z celkové ekonomicky aktivní populace v rozvojových zemích subsaharské Afriky (bez JAR) v roce 2010 činil 61,8 %. Pro srovnání, ve vyspělých zemích se tento podíl pohybuje vesměs v rozmezí od 1% do 5 %. (vlastní výpočet s využitím databáze Faostat)

<sup>15</sup> Příroda může žít jen v demokracii. *Lidové noviny*, 11. 12. 2004.

produkci, zároveň i zefektivnit ochranu půdy a vodních zdrojů. Velmi důležitá bude i otázka zlepšení vzdělávacího systému, nehledě k rozvoji demokracie. Nutný je komplexní přístup a podpora ze strany mezinárodního společenství.

Letecká dopravní činnost OSN má značný význam pro země, kde je nepříznivá potravinová a humanitární situace, ať již po živelních katastrofách (zemětřesení, záplavy, sucha) či z důvodu různorodých ozbrojených konfliktů. Pomáhá přežít lidem, kteří se ne vlastní vinou potýkají s krajní nouzí. Největší rozsah má v subsaharské Africe, především v Súdánu, Čadu, Somálsku a Demokratické republice Kongo. Malá dopravní letadla a vrtulníky zajišťují přepravu humanitárních pracovníků, lékařů, potravin, léků a dalšího nezbytného materiálu do odlehlých venkovských oblastí, v případě rozsáhlejších „leteckých mostů“ je náklad přepravován i vojenskými transportními stroji. Místním lidem se tak dostává naděje, že podmínky jejich života selepší. V mnoha zemích Afriky, ale i na jiných kontinentech, se v složitých podmínkách provozu do jinak obtížně přístupných míst úspěšně uplatňují česká letadla L-410.

### **Poděkování**

Poznátky uváděné v článku vyplynuly z řešení VZ MSM 6046070906 „Ekonomika zdrojů českého zemědělství a jejich efektivní využívání v rámci multifunkčních zemědělskopotravinářských systémů“.

### **Literatura**

- [1] Buying Farmland Abroad: Outsourcing's Third Wave. *The Economist*, [online]. [cit. 2009-5-21]. [http://www.economist.com/node/13692889?story\\_id=13692889](http://www.economist.com/node/13692889?story_id=13692889)
- [2] FAO - Faostat [online]. <http://faostat.fao.org/>
- [3] FAO, 2010. *FAO Statistical Yearbook 2010*, Statistical Division FAO/UN, [online]. <http://www.fao.org/economic/ess/ess-publications/ess-yearbook/ess-yearbook2010/en/>
- [4] FAO, 2010. *The State of Food Insecurity in the World 2010*. Roma : FAO, ISBN 978-92-5-1060149-0.
- [5] FAO, 2011. *The State of Food Insecurity in the World 2011*. Roma : FAO, ISBN 978-92-5-1060149-0.
- [6] KUNA, Z., 2010. *Demografický a potravinový problém světa*. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer ČR, ISBN 978-80-7357-588-5.
- [7] letový řád, 2010. UNHAS Flight Schedule, June 2010. United Nations Mission in Sudan (UNMIS)
- [8] Lidové noviny, 2004. Příroda může žít jen v demokracii. *Lidové noviny*, 11. 12. 2004.
- [9] UNHCR , 2012. *UNHCR Global Trends 2011*, Geneva : United Nations High Commissioner for Refugees.
- [10] WFP, 2011. *WFP Aviation Annual Review 2010*. Roma : United Nations World Food Programme.