

Vysoká škola ekonomická v Praze

Fakulta mezinárodních vztahů

Hlavní specializace: Mezinárodní obchod

Vedlejší specializace: Logistika – Mezinárodní přeprava a zasilatelství



Název diplomové práce:

## **Vnější formativní rámec logistiky ve Francii**

Vypracovala: Jitka Sikorová

Vedoucí diplomové práce: doc. Ing. Petr Pernica, CSc.

## Prohlášení

Prohlašuji, že diplomovou práci na téma „Vnější formativní rámec logistiky ve Francii“ jsem vypracovala samostatně. Použitou literaturu a podkladové materiály uvádím v příloženém seznamu literatury.

V Praze dne 30. dubna 2007

## Poděkování

Za odborné vedení při zpracovávání diplomové práce bych velice ráda poděkovala panu doc.  
Ing. Petru Pernicovi, CSc.

# OBSAH

|                                                                                 |           |
|---------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>ÚVOD .....</b>                                                               | <b>8</b>  |
| <b>1. SPOLEČENSKÝ A EKONOMICKÝ FORMATIVNÍ RÁMEC .....</b>                       | <b>11</b> |
| 1.1. FRANCOUZSKÁ SPOLEČNOST .....                                               | 11        |
| 1.1.1. Základní charakteristika společnosti .....                               | 11        |
| 1.1.2. Hodnotová orientace .....                                                | 14        |
| 1.1.3. Životní úroveň .....                                                     | 16        |
| 1.2. FRANCOUZI V POZICI PRACOVNÍKŮ .....                                        | 18        |
| 1.2.1. Dostupnost pracovních sil .....                                          | 18        |
| 1.2.2. Poptávka po profesích .....                                              | 19        |
| 1.2.3. Náklady na práci .....                                                   | 20        |
| 1.2.4. Vztah k práci .....                                                      | 22        |
| 1.3. FRANCOUZI V POZICI SPOTŘEBITELŮ .....                                      | 24        |
| 1.3.1. Trendy ve spotřebě .....                                                 | 24        |
| 1.3.2. Nákupní zvyklosti .....                                                  | 24        |
| 1.4. HOSPODÁŘSTVÍ FRANCIE .....                                                 | 26        |
| 1.4.1. Makroekonomická charakteristika .....                                    | 26        |
| 1.4.2. Zahraniční obchod .....                                                  | 27        |
| 1.4.3. Investice do znalostí .....                                              | 28        |
| 1.5. DŮSLEDKY PRO LOGISTIKU .....                                               | 29        |
| <b>2. PODNIKOVÝ FORMATIVNÍ RÁMEC .....</b>                                      | <b>31</b> |
| 2.1. ORGANIZOVÁNÍ FRANCOUZSKÝCH PODNIKŮ .....                                   | 31        |
| 2.2. MANAGEMENT .....                                                           | 32        |
| 2.3. DŮSLEDKY PRO LOGISTIKU .....                                               | 33        |
| <b>3. LOGISTIKA V PRŮMYSLVÝCH PODNICÍCH .....</b>                               | <b>34</b> |
| 3.1. ODVĚTOVÁ SKLADBA PRŮMYSLU .....                                            | 34        |
| 3.2. VELIKOST A ROZMÍSTĚNÍ PRŮMYSLVÝCH PODNIKŮ .....                            | 36        |
| 3.3. LOGISTIKA V PRŮMYSLU .....                                                 | 38        |
| <b>4. DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA A POSKYTOVATELÉ LOGISTICKÝCH<br/>SLUŽEB .....</b> | <b>46</b> |
| 4.1. POSTAVENÍ FRANCIE V EVROPSKÝCH LOGISTICKÝCH VZTAZÍCH .....                 | 46        |
| 4.2. VYBAVENOST DOPRAVNÍ INFRASTRUKTUROU .....                                  | 48        |
| 4.2.1. Rozvoj dopravní infrastruktury jako priorita dopravní politiky .....     | 48        |
| 4.2.2. Financování rozvoje dopravní infrastruktury .....                        | 50        |
| 4.2.3. Silniční síť .....                                                       | 52        |
| 4.2.4. Železniční síť .....                                                     | 56        |
| 4.2.5. Dopravní infrastruktura letišť .....                                     | 59        |
| 4.2.6. Říční síť .....                                                          | 63        |
| 4.2.7. Dopravní infrastruktura námořních přístavů .....                         | 66        |
| 4.3. VYBAVENOST POSKYTOVATELŮ LOGISTICKÝCH SLUŽEB .....                         | 69        |
| 4.3.1. Prostorové rozmístění skladů a logistických center .....                 | 69        |
| 4.3.2. Logistické služby poskytovatelů .....                                    | 75        |
| <b>ZÁVĚR .....</b>                                                              | <b>76</b> |

|                         |           |
|-------------------------|-----------|
| <b>LITERATURA .....</b> | <b>79</b> |
| <b>PŘÍLOHY .....</b>    | <b>83</b> |

### SEZNAM TABULEK

|                    |                                                                                                           |           |
|--------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <i>Tabulka 1:</i>  | <i>Vývoj počtu obyvatel ve Francii, skladba populačního růstu, věkové složení populace (v mil.) .....</i> | <i>12</i> |
| <i>Tabulka 2:</i>  | <i>Počet obyvatel v regionech metropolitní Francie (v tis. a obyv./km<sup>2</sup>).....</i>               | <i>13</i> |
| <i>Tabulka 3:</i>  | <i>Vývoj počtu pracovních míst podle oboru činnosti .....</i>                                             | <i>19</i> |
| <i>Tabulka 4:</i>  | <i>Nejvyšší dosažené vzdělání pracovníků dopravy a logistiky (2005, v %).....</i>                         | <i>20</i> |
| <i>Tabulka 5:</i>  | <i>Dlouhodobé trendy ve spotřebě domácností .....</i>                                                     | <i>24</i> |
| <i>Tabulka 6:</i>  | <i>Základní makroekonomické ukazatele Francie .....</i>                                                   | <i>26</i> |
| <i>Tabulka 7:</i>  | <i>15 největších francouzských podniků.....</i>                                                           | <i>31</i> |
| <i>Tabulka 8:</i>  | <i>Struktura průmyslu dle podílu na počtu podniků, zaměstnanosti, obratu a vývozu (2002, v %).....</i>    | <i>34</i> |
| <i>Tabulka 9:</i>  | <i>Společnosti spravující silniční infrastrukturu Francie.....</i>                                        | <i>52</i> |
| <i>Tabulka 10:</i> | <i>10 největších letišť ve Francii (2005).....</i>                                                        | <i>59</i> |
| <i>Tabulka 11:</i> | <i>Výkon námořních přístavů ve Francii (2006, v mil.t).....</i>                                           | <i>66</i> |
| <i>Tabulka 12:</i> | <i>Rozloha nově stavěných skladových ploch v období 1981-2000.....</i>                                    | <i>70</i> |
| <i>Tabulka 13:</i> | <i>Regiony s největší koncentrací skladových ploch nad 10 000 m<sup>2</sup>.....</i>                      | <i>71</i> |

### SEZNAM OBRÁZKŮ

|                   |                                                                                   |           |
|-------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <i>Obrázek 1:</i> | <i>Životní úroveň v regionech Francie ve vztahu k průměru zemí EU.....</i>        | <i>17</i> |
| <i>Obrázek 2:</i> | <i>Zaměstnanost v průmyslu dle regionů (2003, v % z celkové zaměstnanosti)...</i> | <i>36</i> |
| <i>Obrázek 3:</i> | <i>Hlavní přepravní proudy v Evropě.....</i>                                      | <i>46</i> |
| <i>Obrázek 4:</i> | <i>Intenzita říční přepravy podle povodí ve Francii (2005, v mil. t-km).....</i>  | <i>64</i> |
| <i>Obrázek 5:</i> | <i>Rozmístění logistických center v regionu Ile-de-France.....</i>                | <i>72</i> |
| <i>Obrázek 6:</i> | <i>Rozmístění logistických center v regionu Rhône-Alpes.....</i>                  | <i>72</i> |
| <i>Obrázek 7:</i> | <i>Rozmístění logistických center v regionu Nord-Pas-de-Calais.....</i>           | <i>73</i> |
| <i>Obrázek 8:</i> | <i>Rozmístění logistických center v Lorraine .....</i>                            | <i>73</i> |
| <i>Obrázek 9:</i> | <i>Evropská distribuční centra amerických firem ve Francii.....</i>               | <i>74</i> |

### SEZNAM GRAFŮ

|                |                                                                                                               |           |
|----------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <i>Graf 1:</i> | <i>Průměrný roční čistý plat podle odvětví (2004, v EUR).....</i>                                             | <i>22</i> |
| <i>Graf 2:</i> | <i>Nejčastěji nakupované služby průmyslovými podniky (% z počtu dotazovaných podniků) .....</i>               | <i>35</i> |
| <i>Graf 3:</i> | <i>Podíl dopravních oborů na přepravené tonáži vybraných skupin výrobků (1999).....</i>                       | <i>39</i> |
| <i>Graf 4:</i> | <i>Zahraniční obchod Francie podle tonáže a oboru dopravy (2005) .....</i>                                    | <i>45</i> |
| <i>Graf 5:</i> | <i>Vývoj investic do dopravní infrastruktury podle oborů (ve stálých cenách, index 100 v roce 1990) .....</i> | <i>51</i> |
| <i>Graf 6:</i> | <i>Složení obratu Aéroports de Paris (2004, v %).....</i>                                                     | <i>62</i> |
| <i>Graf 7:</i> | <i>Podíl skladových ploch nad 10 000 m<sup>2</sup> podle regionů .....</i>                                    | <i>70</i> |

## SEZNAM ZKRATEK

|           |                                                                                                          |
|-----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 3PL       | Third Party Logistics                                                                                    |
| 4PL       | Fourth Party Logistics                                                                                   |
| AFITF     | Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France                                         |
| ALIS      | Autoroute de liason Seine-Sarthe                                                                         |
| ANPE      | Agence National pour l'Emploi (Národní agentura pro zaměstnanost)                                        |
| APEC      | Association pour l'Emploi des Cadres (Sdružení pro zaměstnanost vedoucích pracovníků)                    |
| APPR      | Autoroutes Paris-Rhin-Rhône                                                                              |
| AREA      | Autoroutes Rhône-Alpes                                                                                   |
| ASF       | Autoroute du Sud de la France                                                                            |
| ASFA      | Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes                                                         |
| ATMB      | Autoroutes et Tunnel du Mont-Blanc                                                                       |
| C.R.D.S.  | Contribution au remboursement de la dette sociale (příspěvek na úhradu dluhu sociálního systému)         |
| C.S.G.    | Contribution sociale généralisée (všeobecný sociální příspěvek)                                          |
| CDG       | letišťe Paris – Charles de Gaule                                                                         |
| CNA       | Caisse Nationale des Autoroute                                                                           |
| COFIROUTE | Compagnie Financière et Industrielle des Autoroutes                                                      |
| CPE       | Contrat première embauche (smlouva o prvním zaměstnání)                                                  |
| ESCOTA    | Autoroute Estérel, Côtes d'Azur, Provence, Alpes                                                         |
| EU        | Evropská unie                                                                                            |
| EU-15     | Evropská unie před rozšířením v roce 2004                                                                |
| EU-25     | Evropská unie před rozšířením v roce 2007                                                                |
| HDP       | hrubý domácí produkt                                                                                     |
| INSEE     | Intitut national de la statistique et des études économiques (Národní statistický úřad Francie)          |
| LGV       | lignes à grande vitesse (vysokorychlostní železniční trať)                                               |
| MSP       | malé a střední podniky                                                                                   |
| OECD      | Organisation for Economic Co-operation and Development (Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj) |
| PACA      | Provence-Alpes-Côte d'Azur                                                                               |

|                 |                                                                         |
|-----------------|-------------------------------------------------------------------------|
| PPP             | public-private partnership (partnerství veřejného a soukromého sektoru) |
| PPS             | parita kupní síly                                                       |
| RATP            | Régie Autonome des Transports Parisiens                                 |
| RFF             | Réseau Ferré de France                                                  |
| S.S. Maladie    | Sécurité sociale Maladie (Sociální zabezpečení pro případ nemoci)       |
| S.S. Vieillesse | Sécurité sociale Vieillesse (Sociální zabezpečení na stáří)             |
| SANEF           | Société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France                 |
| SAPN            | Société des Autoroutes Paris-Normandie                                  |
| SFTRF           | Société Française du Tunnel Routier du Fréjus                           |
| SMIC            | Salaire minimum interprofessionnel de croissance (minimální mzda)       |
| SNCF            | Société Nationale des Chemins de Fer Français                           |
| TAAF            | lodní registr Terres australes et antarctiques françaises               |
| TGV             | train à grande vitesse (vysokorychlostní vlak)                          |
| VNF             | Voies Navigables de France                                              |

## ÚVOD

Francie je zemí, která v historii často určovala chod světových dějin. Pyšní se bohatými tradicemi v mnoha oblastech lidského žití, od filozofie, politiky, vědy po umění a gastronomii. Například po druhé světové válce přišli právě představitelé Francie s myšlenkou na ustavení společenství zemí, které by společně dohlíželo na strategickou oblast tehdejšího průmyslu, na uhlí a ocel. Myšlenka jednotného řízení některých hospodářských odvětví spadajících do výlučných kompetencí národních států nebyla sice úplně nová, ale vyústila ve vznik světově ojedinělého společenství. Na Evropskou unii lze zejména v jejich prvopočátcích nahlížet jako na aktivitu politickou, ale posléze přerůstající do všech oblastí ekonomiky. Tento proces byl navíc umocněn trendy internacionalizace a posléze globalizace. Dříve oddělené trhy začaly na sebe vzájemně působit, vzdálenosti se díky rychlému rozvoji infrastruktury probíhajícímu od počátku dvacátého století zkracovaly, podniky čelily větší konkurenci, a aby v ní uspěly, přistupovaly k restrukturalizaci. Výsledkem reorganizace procesů často bylo zaměření na určitou činnost, tzv. core business, ve které podnik spatřoval konkurenční výhodu, a vyčlenění ostatních činností mimo vlastní podnik. Při těchto činnostech však musela být zajištěna návaznost vnitřních a vnějších procesů, čímž byl dán vznik prvním logistických řetězcům a logistice jako strategii řízení podniku vůbec. Stejně jako hospodářský vývoj probíhá v různých oblastech a zemích světa odlišným tempem, rovněž ani uplatňování logistiky není stejné.

Téma této práce bylo zvoleno s ohledem na rozdílný stav a vývoj logistiky v různých zemích a na zkušenosti z francouzského prostředí, kdy přáním bylo skloubit tyto dvě skutečnosti, prozkoumat jejich vzájemné působení a přinést nové poznatky do českého prostředí.

**Cílem práce** je analyzovat soubor faktorů, které tvoří základní rámce pro uplatnění logistiky jako ekonomického odvětví obecně kdekoli na světě, zde ovšem se zaměřením na prostředí Francie, a ze získaných faktů vyvodit závěry určující rozvoj logistiky na tomto území a implicitně, díky vzájemné provázanosti národních trhů v současné době, i v oblastech ekonomických zájmů Francie. Zájmem této práce je poskytnout dostatečně široký přehled o podmínkách ovlivňujících fungování logistiky ve francouzském prostředí, které by měl mít na paměti subjekt zabývající se o vstup na francouzský trh nebo intenzivně spolupracující s partnery ve Francii. Vzhledem k rozsáhlosti aktivit, které logistika ve smyslu strategie podniku zahrnuje, není v možnostech této práce postihnout vše, ale měla by umožnit



seznámení s problematikou a být námětem k získávání dalších informací již dle konkrétních požadavků.

Text práce je rozdělen do čtyř částí, které jsou dále strukturovány do kapitol a podkapitol. **První část** se věnuje makroekonomickému pohledu na francouzskou společnost a ekonomiku Francie a jejich vlivu na zdejší logistickou praxi. Vývoj populace, rozmístění sídel v rozlehlém teritoriu, hodnotový systém projevující se v chování a uvažování lidí, dosažená životní úroveň a z ní plynoucí požadavky na spotřebu se řadí spíše k obecným poznatkům o prostoru, který logistika musí obsloužit. Trh práce tvoří základ pro získávání pracovních sil a představy o nákladech na práci, pro uplatnění finálních výrobků na trhu jsou důležitá zase centra spotřeby a spotřební zvyklosti. Protože jedním z požadavků na logistickou infrastrukturu je schopnost předpovídat potřeby na její vybavenost v důsledku rozvoje ekonomické činnosti, zaměříme se i na skladbu francouzského hospodářství, aby bylo možné komplexně posoudit důsledky pro logistiku.

**Druhá část** je zaměřena mikroekonomicky, tj. na podnikový rámec. Ve středu zkoumání této části stojí struktura podniků ve Francii co do velikosti a prostorového rozmístění, neboť hlavně podniky určují požadavky na logistické služby. Francie bývá považována za zemi malých a středních podniků, tak uvidíme, jestli analýzy toto tvrzení prokáží. Nebude opomenuto ani řízení podniků, jelikož kdo jiný než management rozhoduje o strategii podniku, do které logistika bezesporu patří.

**Třetí část** této práce se zabývá průmyslem z hlediska průmyslu jako jeho důležitosti v národním hospodářství, ale především z pohledu iniciátora tvorby logistických řešení. Protože jednotlivá odvětví průmyslu kladou před logistiku požadavky různého stupně komplexnosti, podíváme se na odvětvovou strukturu průmyslu ve Francii. Spojíme ji s velikostním složením a geografickým rozmístěním podniků, abychom získali přehled o oblastech koncentrace průmyslové činnosti Francie a mohli podrobněji studovat potřeby průmyslových podniků ve vztahu k logistické infrastruktuře. Po globálním pohledu je více prostoru věnováno čtyřem průmyslovým odvětvím - průmyslu zemědělsko-potravinářskému, automobilovému, chemickému a průmyslu stavebních hmot. Jelikož zahraniční obchod se stal integrální součástí každé ekonomiky a významně ovlivňuje jak její celkový výkon, tak využití a plánování infrastruktury, je nutné zkoumat komoditní a teritoriální zaměření zahraniční obchodní výměny Francie, aby závěry o vlivu průmyslu na logistiku byly kompletní.

Třetí část se měla věnovat rovněž obchodním podnikům, neboť ty vedle či v součinnosti s průmyslem přispívají mnoho k rozvoji logistiky. Protože je to často logistika,

kterou obchodní podniky získávají výhodu oproti konkurenci, je velice nesnadné tato data získat, a proto nemohou být ani zde publikována.

**Čtvrtá část** začíná začleněním Francie do evropských logistických vztahů, aby bylo možné odhalit směr a význam materiálových toků proudících přes francouzské území a ptát se, jestli jim odpovídá logistická infrastruktura. Po jednotlivých dopravních oborech je zkoumána dopravní infrastruktura z hlediska nejvýznamnějších částí sítě, způsobu jejího řízení a financování, společností vykonávajících správu a perspektiv budoucího vývoje sítě. Následně je věnována pozornost skladové infrastruktuře, která se může odvíjet od dopravní infrastruktury, a službám, které nabízí poskytovatelé logistických služeb ve Francii.

Z obecně známých skutečností o francouzském prostředí lze **předpokládat**, že formativní rámec bude vykazovat charakteristiky vyspělé země dlouhodobě podporující rozvoj logistiky, ovšem zároveň také francouzská specifika, mezi něž se řadí stávky či představa o nižším stupni organizace práce.

Pro názornější ilustraci zpracovávaných dat je text průběžně doplňován tabulkami, grafy a obrázky. Objekty většího rozsahu jsou umístěny na závěr jako přílohy, v textu se na jejich existenci většinou odkazuje.

## SPOLEČENSKÝ A EKONOMICKÝ FORMATIVNÍ RÁMEC

Pro pochopení současného stavu logistiky ve Francii, příčin, které k aktuálnímu stavu vedly, a odhadu možného budoucího vývoje je nutno porozumět širšímu kontextu stavu francouzské společnosti a ekonomiky. Z tohoto důvodu se nejdříve zaměříme na celkové charakterizování francouzské společnosti, tím myšleno jejímu složení, geografickému rozmístění, vyznávaným hodnotám či dosažené životní úrovni, posléze budeme zkoumat francouzskou ekonomiku za pomoci makroekonomických ukazatelů, abychom závěrem mohli odvodit, jak tyto faktory mohou ovlivnit logistickou praxi.

### 1.1. Francouzská společnost

#### 1.1.1. Základní charakteristika společnosti

Celkový počet obyvatel Francie dosáhl 60,6 milionů v roce 2005<sup>1</sup>. Lze sledovat nárůst populace žijící ve Francii jak v meziročních srovnáních, tak při sledování víceletých cyklů. Růst populace je důsledkem více faktorů, mezi ty hlavní patří prodlužující se délka života, aktivní saldo migrace do Francie i například v současné době absolutně vyšší počet žen v plodném věku, který je odrazem „baby boomu“ v šedesátých letech.

Francie se stejně jako ostatní západoevropské země potýká s problémem stárnoucí populace způsobeným rostoucí délkou života a poklesem míry porodnosti od konce 60. let. Mezi zeměmi Evropské unie patří ovšem k těm zemím, kde míra porodnosti v 90. letech mírně rostla, aby v roce 2000 dosahovala hodnoty 1,89. Přestože toto číslo je stále nižší než 2,1, které je bráno jako hranice obnovy populace přirozenou cestou. Pro porovnání je míra porodnosti ve Francii podstatně vyšší než v okolních státech: Německo (1,32), Itálie (1,25) či Španělsko (1,22).

Nezanedbatelný podíl francouzských obyvatel tvoří přistěhovalci. Velký počet přistěhovalců vítala Francie mezi lety 1946 a 1975, kdy se jejich celkový počet ve Francii zdvojnásobil. Nyní se zvyšuje jen velmi mírně a lze konstatovat, že podíl imigrantů na celkové populaci je stabilizovaný. Při posledním velkém sčítání lidu v roce 1999 představovali imigranti 7,4 % populace metropolitní Francie. Oproti minulým desetiletím se diverzifikuje původ přistěhovalců a mění se důvody jejich příchodu. Zatímco v roce 1962 přistěhovalci z Itálie a Španělska tvořili dohromady polovinu všech přistěhovalců žijících ve Francii, v roce 1999 to byl sotva každý šestý. Naproti tomu se zdvojnásobil podíl imigrantů

---

<sup>1</sup> Bulletin mensuel de statistique. Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE), dostupné na [www.insee.fr](http://www.insee.fr) dne 26. listopadu 2006.

narozených v oblasti Magrebu<sup>2</sup>, kteří nyní tvoří dokonce 30 % přistěhovalců. Vzdálenosti, ze kterých imigranti přicházejí, se zvětšují. Stále více přistěhovalců pochází ze subsaharské Afriky, Turecka či Asie (především Kambodže, Laosu a Vietnamu), ač jejich podíl je stále nízký. Za své místo pobytu ve Francii si přistěhovalci nejčastěji vybírají pařížskou aglomeraci (35 % imigrantů v roce 1999), příhraniční oblasti na východě a na jihu, průmyslové regiony či regiony s vysokou mírou urbanizace. Navzdory této skutečnosti klesá podíl imigrantů v tradičních průmyslových oblastech na severu či severovýchodě Francie a na Azurovém pobřeží.

Tabulka 1: Vývoj počtu obyvatel ve Francii, skladba populačního růstu, věkové složení populace (v mil.)

| Rok  | Počet obyvatel | Přirozený přírůstek | Migrační saldo | Věková skupina (v %) |       |      |
|------|----------------|---------------------|----------------|----------------------|-------|------|
|      |                |                     |                | 0-19                 | 20-64 | 65+  |
| 1985 | 55,16          | 0,237               | 0,042          | 29,2                 | 58,0  | 12,8 |
| 1990 | 56,58          | 0,259               | 0,077          | 27,8                 | 58,3  | 13,9 |
| 1995 | 57,75          | 0,220               | 0,042          | 26,1                 | 58,8  | 15,0 |
| 2000 | 58,75          | 0,267               | 0,071          | 25,5                 | 58,4  | 16,0 |
| 2005 | 60,56          | 0,270               | 0,098          | 24,9                 | 54,3  | 20,8 |

Zpracováno podle publikace Bulletin mensuel de statistique a tabulky Évolution de la population, Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE) dostupné na [www.insee.fr](http://www.insee.fr) dne 26.11.2006.

Obyvatelé se soustřeďují do měst a městských zón. V současné době žije ve městech 76 % celkové populace, z geografického pohledu městské zóny zabírají jen 18,6 % území.<sup>3</sup> Hustota zalidnění přitom patří v porovnání s evropských standardem k nízkým. Průměrná hustota osídlení je 111 obyvatel na km<sup>2</sup>. Pouze ve dvou regionech, Ile-de-France a Nord-Pas-de-Calais, přesahuje hustota 200 obyvatel na km<sup>2</sup>.

Pro získání globálního přehledu o rozmístění obyvatelstva vyjdeme z údajů o počtu obyvatel v jednotlivých regionech<sup>4</sup> (viz. tabulka 2). Nejvíce obyvatel se tradičně soustřeďuje v aglomeraci hlavního města, která čítá 11,3 mil. obyvatel, což z Paříže činí 25. největší město na světě a třetí v Evropě. Dalšími velkými městskými zónami jsou Lyon (1,65 milionu obyvatel), Marseille s Aix-en-Provence (dohromady 1,5 mil. obyvatel), Lille (1,1 mil.),

<sup>2</sup> Za oblast Magrebu se označuje území států Maroka, Alžírsko, Tunisko a Libye.

<sup>3</sup> Population, densité et part de la population urbaine des principaux pays du monde, Les 57 unités urbaines de plus de 100 000 habitants. Insee. Dostupné na [www.insee.fr](http://www.insee.fr), dne 25.11.2006.

<sup>4</sup> Francie se z administrativně-správního členění skládá z 26 regionů. 22 regionů se nachází v kontinentální Francii, 4 jsou zámořské – D.O.M. (départements d'outre-mer) – Martinik, Gaudeloupe, Guyana a Réunion. Administrativně nižšími jednotkami než regiony jsou departmenty. Kontinentální Francie se skládá z 96 departmentů. Zámořské regiony mají vždy jeden department.

Toulouse (960 tis.), Nice (930 tisíc), Bordeaux (930 tis.), Nantes (710 tis.), Štrasburk (610 tis.) a Toulon (560 tis.).<sup>5</sup>

Mezi lety 1990 a 1999 rostl počet obyvatel v městských zónách tempem 0,4 % ročně. Ač v absolutních číslech nejvíce přispívá k tomuto růstu Paříž, dynamičtější demografický nárůst vykazuje oblast jihovýchodní Francie a údolí řeky Loiry. Pokles obyvatel zaznamenávají staré průmyslové oblasti jako Saint-Étienne (region Rhône-Alpes), Douai-Lens (Nord-Pas-de-Calais), Montbéliard (Franche-Comté) či v menším měřítku Le Havre (Haute-Norm), Thionville (Lorraine) a Valenciennes (Nord-Pas-de-Calais).

Tabulka 2: Počet obyvatel v regionech metropolitní Francie (v tis. a obyv./km<sup>2</sup>)

| Region               | Počet obyv.<br>(2004) | Hustota | Největší město   | Počet obyv.<br>(1999) |
|----------------------|-----------------------|---------|------------------|-----------------------|
| Alsasko              | 1 794                 | 217     | Štrasburk        | 427                   |
| Aquitaine            | 3 045                 | 74      | Bordeaux         | 754                   |
| Auvergne             | 1 326                 | 51      | Clermont-Ferrand | 259                   |
| Bourgogne            | 1 623                 | 51      | Dijon            | 237                   |
| Bretagne             | 3 021                 | 111     | Rennes           | 272                   |
| Centre               | 2 482                 | 63      | Tours            | 298                   |
| Champagne-Ardenne    | 1 336                 | 52      | Troyes           | 129                   |
| Korsika              | 273                   | 31      | Ajaccio          | 53                    |
| Franche-Comté        | 1 139                 | 70      | Besançon         | 134                   |
| Île-de-France        | 11 291                | 940     | Paříž            | 9 645                 |
| Languedoc-Roussillon | 2 462                 | 90      | Montpellier      | 288                   |
| Limousin             | 722                   | 43      | Limoges          | 173                   |
| Lorraine             | 2 331                 | 99      | Nancy            | 331                   |
| Midi-Pyrénées        | 2 701                 | 60      | Toulouse         | 761                   |
| Nord - Pas-de-Calais | 4 028                 | 324     | Lille            | 1 001                 |
| Basse-Normandie      | 1 442                 | 82      | Caen             | 199                   |
| Haute-Normandie      | 1 802                 | 146     | Rouen            | 390                   |
| Pays de la Loire     | 3 358                 | 105     | Nantes           | 545                   |
| Picardie             | 1 875                 | 97      | Amiens           | 161                   |
| Poitou-Charentes     | 1 691                 | 66      | Poitiers         | 119                   |
| PACA*                | 4 703                 | 150     | Nice             | 889                   |
| Rhône-Alpes          | 5 896                 | 135     | Lyon             | 1 349                 |
| Metropolitní Francie | 60 340                | 111     |                  |                       |

\* PACA je obecně uznávanou zkratkou pro region Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Zpracováno podle Population des régions et départements de la France métropolitaine a Les 57 unités urbaines de plus de 100 000 habitants, Insee, dostupných na [www.insee.fr](http://www.insee.fr) dne 24.11.2006.

Díky výraznému podílu obyvatelstva pocházejícího z jiných zemí je Francie i nábožensky pestrá. Lidé nejčastěji vyznávají katolické náboženství (80 %), silně je zastoupen také islám, dále se vyznává protestantismus a judaismus.

<sup>5</sup> Les 25 premières aires urbaines. Insee, 2000. Dostupné na [www.insee.fr](http://www.insee.fr) dne 24.11.2007.

Ke kontinentální aneb metropolitní Francii se připojují francouzské zámořské samosprávné jednotky – Martinik, Gaudeloupe, Guyana, Réunion – a zámořská území – Francouzská Polynésie, ostrovy Wallis a Futuna v Tichém oceánu, Nová Kaledonie severovýchodně od Austrálie, ostrov Mayotte severně od Madagaskaru a ostrov Saint-Pierre a Miquelon ležící poblíž východního pobřeží Kanady, celkem o rozloze 123 000 km<sup>2</sup>. Francii nelze tedy vymezovat jen územím v kontinentální Evropě, ač v této práci tomu tak pro zjednodušení bude.

### **1.1.2. Hodnotová orientace**

Hodnoty v dnešní společnosti bývají často zpochybňovány. Ve společnosti se vyskytují různé zájmové skupiny a pro zajištění jejich vzájemného soužití je nutné, aby se shodly na určitých minimálních pravidlech. Někteří i významní lidé se rádi vyjadřují negativně o stavu hodnot v současné společnosti. Varují před ztrátou hodnot především u mladé generace, která podle nich nemá dostatek vzorů a není schopna rozlišovat mezi dobrem a zlem. Hodnoty dnešního světa se sice přesně neshodují s hodnotami uznávanými v minulosti, ale stále slouží jako základní ukazatel směru v lidském konání. Systém hodnot společnosti a jeho vývoj je dlouhodobým předmětem zkoumání sociologů a určitě se není třeba obávat o vymizení hodnot ani z dnešního rychle se měnícího světa.

Na základě socioekonomického vývoje v 70. letech 20. století byla vytvořena mezinárodní vědecká skupina European Value Systems Study Group (EVSSG)<sup>6</sup>, která si dala za cíl zkoumat evropský hodnotový systém. Výzkum European Values Study proběhl v letech 1981, 1990 a 1999 a postupně se do něj zapojilo šedesát zemí světa, čímž se stal nejrozšířenějším výzkumem hodnotových systémů. Protože průběh studie je standardizován, umožňuje sledovat a porovnávat vývoj hodnot v jednotlivých zemích i ve vztahu k uskutečněným ekonomickým, kulturním a politickým změnám. Výzkum dokazuje časovou konzistenci hodnotového systému. V některých oblastech studie nedochází k téměř žádným změnám, jiné se mění pomalým tempem a jiné rychlejším.

Výsledky výzkumu hodnotového systému francouzské společnosti v rámci European Values Study v roce 1999 se příliš neliší od výsledků z roku 1990, což ukazuje na zmíněnou trvalost hodnot. Co se týče žebříčku základních životních hodnot, Francouzi si nejvíce cení rodiny (88 % dotázaných ji označilo jako velice důležitou v roce 1999, v roce 1990 to bylo 81 %), práce (69 % v 1999, 60 % v 1990), přátel (50 % v 1999, 40 % v 1990), volného času

---

<sup>6</sup> European Values Study. Dostupné na [www.europeanvalues.nl](http://www.europeanvalues.nl) dne 2.12.2006.

(36 % v 1999, 31 % v 1990), až poté se vyslovují k náboženství (11 % v 1999, 14 % v 1990) a politice (8 % v 1999 i v 1990).<sup>7</sup>

Mnoho aspektů výzkumu potvrzuje rostoucí důraz na rodinný život, přestože míra rozvodů se pohybuje kolem 40 %. Podle dotazovaných závisí úspěch v partnerství především na vzájemném respektu, věrnosti, toleranci a vzájemné komunikaci, než na podobných zájmech nebo obdobném sociálním, náboženském nebo politickém původu. Funkce v rodině jsou rozdělovány na základě rovnosti, povinnosti se sdílejí.<sup>8</sup> Podle výzkumu společnosti specializované na výzkumy trhu Ipsos France, realizovaného v roce 1993 na základě vlastní metodiky, se rodina umístila na třetí příčce v pomyslném žebříčku hodnot Francouzů, kdy nejvýše stálo zdraví následováno láskou. Význam zdraví a rodiny citovali více lidé nad 45 let žijící v menších městech či vesnicích, zatímco lásku upřednostňovali mladí majetní lidé z velkých aglomerací pocházející z početných rodin.<sup>9</sup>

Práce se nacházela na druhém místě žebříčku důležitosti hodnot.<sup>10</sup> Práce dává dotazovaným možnost seberealizace. Přesto Francouzi obecně nevěnují všechnu energii jen práci, ale snaží se o dosažení rovnováhy mezi profesí a ostatními aktivitami, zejména volným časem.

Celkově se Francouzi cítí být šťastni ve svém každodenním životě. V osobním životě se více uplatňuje individualismus a liberalismus projevující se větším důrazem na toleranci a respekt k bližním. Současně roste poptávka po udržování veřejného pořádku a respektování institucí, které ho zajišťují, zejména armády a policii. Tento zdánlivý protiklad a touha po dodržování společenských pravidel může být vysvětlována pocitem vyšší zločinnosti a nejistoty ve společnosti.

Francouzi jsou velice skeptičtí ohledně fungování demokracie a vlády, 53 % se domnívá, že Francie upadá. V sociální sféře zastává významnou roli stát; podle občanů by stát měl garantovat každému uspokojení základních životních potřeb jako dostupnost potravin, bydlení a zdravotní péče, ale taky vzdělání. Francouzi mají velkou důvěru v sociální systém a věří ve společenskou solidaritu. Naproti tomu se obávají globalizace, která podle 45 % z nich přináší Francii více nevýhod než výhod, podle 35 % populace je tomu naopak.

---

<sup>7</sup> Bréchon, P. : Values of French: A Quantitative Approach. Isuma, 2000, č. 2. Dostupné na [www.isuma.net](http://www.isuma.net) dne 24.11.2006.

<sup>8</sup> Eurostat yearbook 2006-07. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2007, s. 69.

<sup>9</sup> Monnerie, A.: La France aux cent visages. Les Editions Didier, Paris 1996. s.216-220.

<sup>10</sup> Bréchon, P. : Values of French: A Quantitative Approach. Isuma, 2000, č. 2. Dostupné na [www.isuma.net](http://www.isuma.net) dne 24.11.2006.

Konkrétní čísla osobní spokojenosti a společenské nespokojenosti v roce 1999 vypadají následovně:<sup>11</sup>

|                                                 |       |
|-------------------------------------------------|-------|
| Spokojen se životem .....                       | 77 %  |
| Spokojen s prací .....                          | 79 %  |
| Nespokojen s fungováním demokracie .....        | 46 %  |
| Systém řízení země funguje správně .....        | 29 %  |
| Politický systém fungoval lépe před 10 lety ... | 35 %. |

### 1.1.3. Životní úroveň

Kvalita života závisí na celé řadě faktorů, od dostatku peněz po dobré zdraví. K hodnocení materiální úrovně života se používá makroekonomický ukazatel hrubého domácího produktu přepočteného na jednoho obyvatele. Aby se eliminoval vliv změny cenové hladiny a při komparaci se vyloučilo působení rozdílných cenových hladin, vyjadřuje se HDP na obyvatele v paritě kupní síly (PPS).

Ve Francii v roce 2005 činil HDP na obyvatele v PPS 25500, což odpovídalo 108,2 % průměru Evropské unie (EU-25) nebo přesně 100 % EU-15.<sup>12</sup> V porovnání s jinými srovnatelnými evropskými zeměmi je HDP na obyvatele ve Francii jen mírně nižší než v Německu (110 % průměru EU-25) a vyšší než v Itálii (100,4 % EU) či Španělsku (98 % EU).

Životní úroveň se rozprostírá nerovnoměrně nejen mezi zeměmi, ale taky mezi jednotlivými skupinami obyvatel a regiony v zemi. Z růstu životní úrovně mezi lety 1996 a 2001 tak podle studie francouzského statistického úřadu Insee<sup>13</sup> nejvíce profitovaly dvě skupiny, a to lidé s nejnižšími a naopak s nejvyššími příjmy.<sup>14</sup> Toto zvýšení vysokých a nízkých příjmů ovšem téměř vůbec nepřispělo ke snížení nerovnoměrnosti v rozdělení příjmů,<sup>15</sup> ale mělo pozitivní vliv na snížení lidí žijících v chudobě (ze 7,2 % v 1996 na 6,1 % v 2005).<sup>16</sup>

---

<sup>11</sup> Tamtéž.

<sup>12</sup> Eurostat yearbook 2006-07. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2007, s. 115.

<sup>13</sup> Legendre, N.: Évolution des niveaux de vie de 1996 et 2001. Insee Premiere, č. 947, 2004.

<sup>14</sup> Lidé s nízkými příjmy těžili z valorizace sociálních dávek, které se na jejich příjmu podílely až ze dvou třetin, zatímco lidé s nejvyššími příjmy pravděpodobně z vlastní práce.

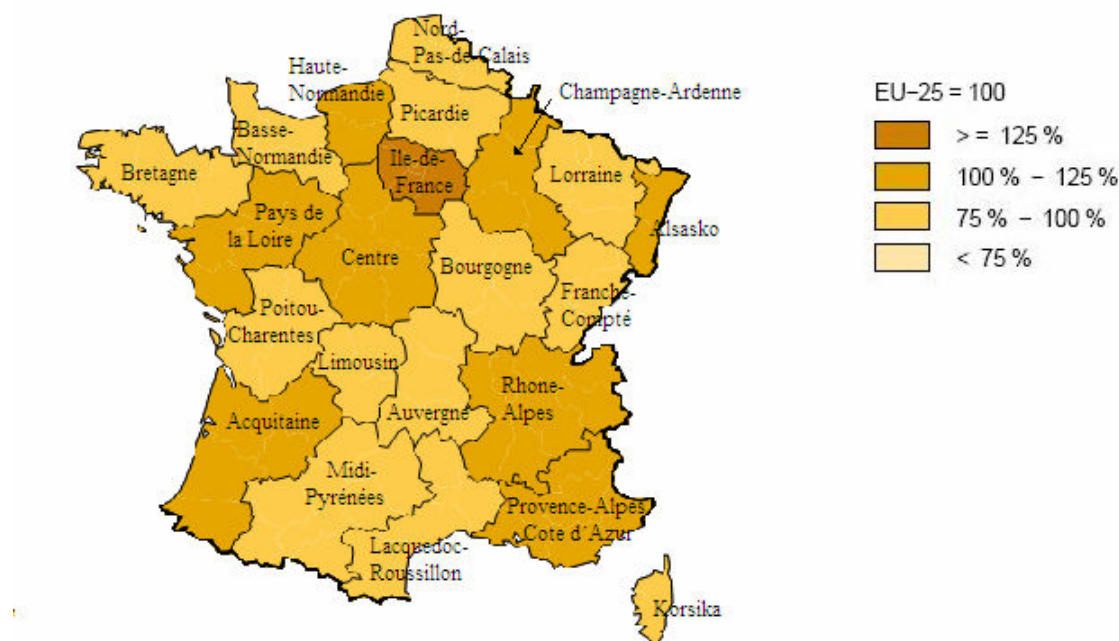
<sup>15</sup> Nerovnost v rozdělení příjmů se počítá jako poměr celkového příjmu, který získává 20 % populace s nejvyšším příjmem, a celkového příjmu 20 % populace s nejnižším příjmem. Za Francii byl podle Eurostat Yearbook 2006-07 (s. 111) příjem nejbohatších lidí čtyřikrát vyšší než těch chudých, což bylo mírně pod průměrem EU.

<sup>16</sup> Tamtéž, s. 2.



Rozdílnou životní úroveň v regionech ilustruje následující obrázek. Ten jednoznačně potvrzuje prvenství pařížského regionu Ile-de-France v hodnocení regionů podle životní úrovně ve Francii ve vztahu k průměru zemí EU. Dalšími regiony, ve kterých je životní úroveň vyšší než průměr EU, jsou Haute-Normandie s přístavem Le Havrem jako centrem ekonomické činnosti, regiony Centre a Champagne-Ardenne těžící z blízkosti hlavního města, region Pays de la Loire známý zámky podél řeky Loiry, Alsasko ležící na hranici z Německem. Z jižněji položených regionů nadprůměrné životní úrovně dosahují regiony Rhone-Alpes, druhé centrum hospodářské činnosti Francie, Provence-Alpes-Côte d'Azur, které je centrem cestovního ruchu, a vinařský Aquitaine s centrem v Bordeaux.

Obrázek 1: Životní úroveň v regionech Francie ve vztahu k průměru zemí EU<sup>17</sup>



<sup>17</sup> Regional per capita GDP in PPS (Percentage of EU-25 average in purchasing power standards). Eurostat, 2003. Dostupné na <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/> dne 20.2.2007.

## 1.2. Francouzi v pozici pracovníků

Pro zkoumání podmínek pro logistiku je důležitá nejen skladba populace, ale také její chování v pracovních vztazích. Nyní se proto zaměříme na pracovníky a konkrétně na jejich dostupnost, náklady na práci a postoj k práci.

### 1.2.1. Dostupnost pracovních sil

Přestože se Francie stejně jako jiné země Evropské unie potýká s problémem stárnoucí populace, na rozdíl od nich dosahuje relativně dobrých výsledků v porodnosti a v získávání dalších obyvatel a tudíž i pracovníků prostřednictvím imigrace (viz. tabulka 1 na straně 9). Podle projekcí vývoje populace Eurostatu do roku 2005 se počet obyvatel Francie zvýší každých pět let o přibližně jeden milion. Pokud bychom uvažovali o dalším posilování skupiny obyvatel nad 65 let, a tudíž odchodu pracovníků ze skupiny ekonomicky aktivních obyvatel, bude tento pokles alespoň částečně snižován zapojením přistěhovalců či dospívajících.

Na dostupnost pracovních sil se lze také dívat z hlediska zaměstnanosti či nezaměstnanosti. Míra zaměstnanosti ve Francii činí 63,1 % (2005), což je méně než v zemích Evropské unie i OECD.<sup>18</sup> Příčiny tohoto stavu se nejčastěji uvádějí čtyři: vysoká strukturální nezaměstnanost, nízké zapojení mladých lidí do práce, časný odchod do důchodu a relativně nízký počet odpracovaných hodin za rok v přepočtu na jednoho pracovníka.<sup>19</sup> Ty mají původ v nedostatečné konkurenci průmyslových odvětví, vysokému zdanění a odvodům do sociálního systému, ale hlavně v přísné politice na ochranu zaměstnanosti a také omezení týdenní pracovní doby na 35 hodin, které platí od 1. ledna 2001. Zaměstnavatelé z obavy před složitým propouštěním velice zvažují přijetí nových zaměstnanců a často volí smlouvu na dobu určitou. Jistou reformou ke snížení těchto obav zaměstnavatelů a ke zvýšení zaměstnanosti mezi mladými lidmi byl návrh na zvláštní úpravu smlouvy při prvním zaměstnání (Contrat première embauche, CPE). Vláda se pokusila tento typ smlouvy zavést v březnu 2006, čímž ovšem vyvolala obrovskou vlnu studentských demonstrací, které trvaly několik měsíců a během nichž byly podmínky pro uplatnění CPE pozměněny. I v jednání mezi zaměstnavateli a zaměstnanci hrají důležitou roli stávky zaměstnanců; odbory v podnicích zastávají stále významnou pozici.

---

<sup>18</sup> Eurostat yearbook 2006-07. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2007, s. 133.

<sup>19</sup> Pro srovnání: ve Francii pracovník odpracuje průměrně 1459 hodin ročně, zatímco Američan odpracuje 1724 hodin. (Sage, A.: France's 35-hour week adds €100bn to the national debt. The Times, 26.10.2006.)

Míra nezaměstnanosti se pohybuje v současné době celkově kolem 10 %. Problematickými skupinami z hlediska zaměstnanosti jsou mladí lidé do 25 let a lidé s nízkým vzděláním, míra nezaměstnanosti u těchto skupin převyšuje 20 %. Pomocí při hledání práce se zabývá především úřad práce Agence national pour l'emploi (ANPE, Národní agentura pro zaměstnanost) nebo Association pour l'emploi des cadres (APEC, Sdružení pro zaměstnanost vedoucích pracovníků) nebo různé asociace absolventů vysokých škol.

### 1.2.2. Poptávka po profesích

Ve Francii se sektor služeb podílí na zaměstnanosti ze 76 %, průmysl ze 20 % a zemědělství 4 %.<sup>20</sup> Pracovní místa nejvíce zanikají v průmyslu, zejména ve výrobě, a vznikají ve stavebnictví a službách. Podle údajů ANPE zaniklo v období 2000 - 2005 každých šest měsíců průměrně 44 000 pracovním míst v průmyslu, ve stavebnictví průměrně vznikalo 12 400 míst a ve službách 51 600 pozic.<sup>21</sup>

Tabulka 3: Vývoj počtu pracovních míst podle oboru činnosti\*

| Obor činnosti              | Vývoj<br>(tis.) |                | Vývoj<br>(%)   |                | Úroveň<br>(tis.)  | Struktura<br>(%)  |               |
|----------------------------|-----------------|----------------|----------------|----------------|-------------------|-------------------|---------------|
|                            | 1.pol.<br>2005  | 2.pol.<br>2005 | 1.pol.<br>2006 | 1.pol.<br>2006 | červen<br>2006/05 | konec června 2006 |               |
| <b>PRŮMYSL</b>             | <b>-49,9</b>    | <b>-47,2</b>   | <b>-36,3</b>   | <b>-1,0</b>    | <b>-2,2</b>       | <b>3736,8</b>     | <b>24,0%</b>  |
| Potravinářský a zemědělský | -3,3            | -2,5           | -3,4           | -0,6           | -1,0              | 561,3             | 3,6%          |
| Zpracovatelský             | -45,1           | -42,9          | -32,6          | -1,1           | -2,5              | 2941,0            | 18,9%         |
| <i>z toho automobilový</i> | -2,3            | -4,8           | -3,7           | -1,3           | -2,9              | 283,1             | 1,8%          |
| Energetika                 | -1,6            | -1,8           | -0,2           | -0,1           | -0,9              | 234,5             | 1,5%          |
| <b>STAVEBNICTVÍ</b>        | <b>19,6</b>     | <b>26,2</b>    | <b>25,2</b>    | <b>1,9</b>     | <b>3,9</b>        | <b>1375,4</b>     | <b>8,8%</b>   |
| <b>SLUŽBY</b>              | <b>52,9</b>     | <b>75</b>      | <b>92,3</b>    | <b>0,9</b>     | <b>1,6</b>        | <b>10480,0</b>    | <b>67,2%</b>  |
| Obchod                     | 8,0             | 8,8            | 12,9           | 0,4            | 0,7               | 3039,4            | 19,5%         |
| Doprava                    | -2,6            | -0,2           | 5,5            | 0,5            | 0,5               | 1075,1            | 6,9%          |
| Finanční služby            | 4,0             | 3,4            | 1,1            | 0,1            | 0,5               | 991,4             | 6,4%          |
| Služby podnikům            | 25,2            | 47,1           | 61,2           | 1,9            | 3,3               | 3362,7            | 21,6%         |
| Služby jednotlivcům        | 18,4            | 15,9           | 11,7           | 0,6            | 1,4               | 2011,3            | 12,9%         |
| <b>CELKEM</b>              | <b>22,6</b>     | <b>54,0</b>    | <b>81,3</b>    | <b>0,5%</b>    | <b>0,9%</b>       | <b>15592,2</b>    | <b>100,0%</b> |

\* Souhrn oborů činnosti mimo zemědělství, administrativu, vzdělávání, zdravotní a sociální péči.

Zpracováno podle Accélération de la croissance et baisse amplifiée du chômage. L'essentiel, 2006, č.6, s. 2-6.

Počet zaměstnanců v oblasti dopravy a logistiky v období 2001 - 2005 narůstal průměrně o tři procenta ročně, kdy rychleji rostl na počátku tohoto období a klesl na jeho

<sup>20</sup> Emploi par secteur dans l'Union européenne, INSEE, 2006. Dostupné na [www.insee.fr](http://www.insee.fr) dne 10.11.2006.

<sup>21</sup> Accélération de la croissance et baisse amplifiée du chômage. L'essentiel - La conjoncture au premier semestre 2006, č. 6, s. 2. Dostupné na [www.anpe.fr/observatoire](http://www.anpe.fr/observatoire) dne 24.2.2007.

konci. Celkově dosáhl 9 % na celkové zaměstnanosti.<sup>22</sup> Struktura zaměstnání v oblasti logistiky vykazuje obecně silný podíl dělnických profesí (60,4 %) a relativně nízký podíl zaměstnaných žen (19,3 %).<sup>23</sup> Podrobněji o zastoupení jednotlivých kategorií pracovních pozic podle oblastí logistiky v příloze 2.

Vzdělanost pracovní síly ve Francii stejně jako v ostatních vyspělých zemích roste. Ve věkové skupině 25-34 let dosáhlo na titul bakalář v roce 2005 už 61,3 %, zatímco ve vyšších věkových kategoriích to bylo necelých 40 % mezi lidmi ve věku 35-44 let, 32 % mezi lidmi ve věku 45-54 let a 27 % ve věkové skupině 55-64 let. Vyššího stupně vzdělání dosahovaly mimo nejstarší věkové kategorie produktivního věku ženy, např. ženy z kategorie 24-34 let měly z 65,8 % vyšší než bakalářské vzdělání oproti 56,8 % u mužů.<sup>24</sup> Rostoucí vzdělanost se projevuje i v oblasti logistiky, ač úroveň nejvyššího dosaženého vzdělání se liší podle oborů a odráží tak jejich specifika (viz. tabulka 4). Nutnost kontinuálního profesního vzdělávání pracovníků logistiky si ve Francii uvědomují, investují do něj více než v jiných odvětvích ekonomiky. V roce 2003 si rozšiřovalo své znalosti 46,8 % pracovníků pozemní dopravy, 37,6 % pracovníků oblasti nedopravních služeb a dokonce více než 80 % pracovníků letecké dopravy.<sup>25</sup>

Tabulka 4: Nejvyšší dosažené vzdělání pracovníků dopravy a logistiky (2005, v %)

| Vzdělání                          | Přeprava |       |         | Jiné služby<br>v logistice | Celkem |
|-----------------------------------|----------|-------|---------|----------------------------|--------|
|                                   | Pozemní  | Vodní | Letecká |                            |        |
| Středoškolské s maturitou a vyšší | 27       | 53    | 73      | 43                         | 35     |
| Středoškolské s výučním listem    | 38       | 27    | 12      | 30                         | 34     |
| Základní                          | 35       | 20    | 15      | 27                         | 31     |

Zpracováno podle Les comptes des transports en 2005. Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, 2006, s. 75.

### 1.2.3. Náklady na práci

Výše mzdy je určena na základě dohody mezi zaměstnavatelem a zaměstnancem. V některých profesích je její základ určován kolektivní smlouvou. Mzda se skládá z následujících složek:<sup>26</sup> základní mzda, prémie, povinné a dobrovolné srážky za

<sup>22</sup> Claveau, E.: Annuaire statistique de la demande d'emploi. Agence national pour l'emploi, 2006, s. 32. Dostupné na [www.anpe.fr](http://www.anpe.fr) dne 24.2.2007.

<sup>23</sup> Les comptes des transports en 2005. Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, 2006, s. 74. Dostupné na [http://www.statistiques.equipement.gouv.fr/rubrique.php3?id\\_rubrique=399](http://www.statistiques.equipement.gouv.fr/rubrique.php3?id_rubrique=399), dne 17.3.2007.

<sup>24</sup> Diplôme le plus élevé obtenu selon l'âge. Insee, 2006. Dostupné na [www.insee.fr](http://www.insee.fr) dne 10.11.2006.

<sup>25</sup> Les comptes des transports en 2005. Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, 2006, s. 74. Dostupné na [http://www.statistiques.equipement.gouv.fr/rubrique.php3?id\\_rubrique=399](http://www.statistiques.equipement.gouv.fr/rubrique.php3?id_rubrique=399), dne 17.3.2007.

<sup>26</sup> Kozmová, J., Brouland, P.: Francouzština v podnikové a obchodní praxi. Praha: Ekopress, 2005, s.43-51.

zaměstnancem. Prémie dotváří hrubou mzdu a bývají vypláceny z různých důvodů, mezi ty nejčastější patří výkonnostní premie, věrnostní příplatek, příplatek za expatriaci či podíl na zisku společnosti. Zaměstnavatel za zaměstnance povinně odvádí dva druhy příspěvků na sociální pojištění, Contribution sociale généralisée (C.S.G., všeobecný sociální příspěvek) a Contribution au remboursement de la dette sociale (C.R.D.S., příspěvek na úhradu dluhu sociálního systému), příspěvky na sociální zabezpečení pro případ nemoci a stáří a pojištění proti nezaměstnanosti.<sup>27</sup> Povinné odvody tvoří 20-30 % hrubé mzdy. Čistá mzda, kterou obdrží zaměstnanec, nezahrnuje daň z příjmu fyzických osob, neboť ta se počítá za celou fiskální domácnost jednou ročně v daňovém přiznání.

Minimální mzda, tzv. SMIC,<sup>28</sup> ve Francii patří k nejvyšším v Evropské unii. V roce 2004 činila 1 173 EUR. Vyšší byla jen v Lucembursku (1 403 EUR), Holandsku (1 265 EUR) a Belgii (1 186 EUR), naproti tomu minimální mzda v USA činila 727 EUR.<sup>29</sup> Nejvyšší mzdy jsou vypláceny v pařížském regionu Ile-de-France, zatímco nejnižší v regionu Nord-Pas-de-Calais. Průměrná čistá roční mzda v roce 2004 činila 21 947 EUR, tj. 1 828 EUR měsíčně.<sup>30</sup> Navzdory všeobecného mínění o špatně fungujícím trhu práce ve Francii, produktivita práce je vysoká, převyšuje průměr EU o 19 % a vyšší je jen Lucembursku, Belgii a Irsku.<sup>31</sup> Od poloviny 80. let produktivita práce navíc roste rychleji než reálné pracovní náklady.

Průměrná roční čistá mzda v oblasti logistiky v roce 2004 činila 21 399 EUR, což bylo o 2,5 % pod průměrem celé ekonomiky. Naproti tomu dosahovaná průměrná mzda byla o 13,7 % vyšší než ve stavebnictví a o 7,7 % vyšší než v obchodě.<sup>32</sup>

---

<sup>27</sup> Sociální zabezpečení pro případ nemoci se ve francouzských dokumentech označuje jako S.S. (= Sécurité sociale) Maladie, sociální zabezpečení na stáří jako S.S. Vieillesse, pojištění proti nezaměstnanosti jako Assurance-chômage.

<sup>28</sup> SMIC = Salaire minimum interprofessionnel de croissance. Bývá valorizována vždy 1.července. Pracovní rok trvá ve Francii od července do června.

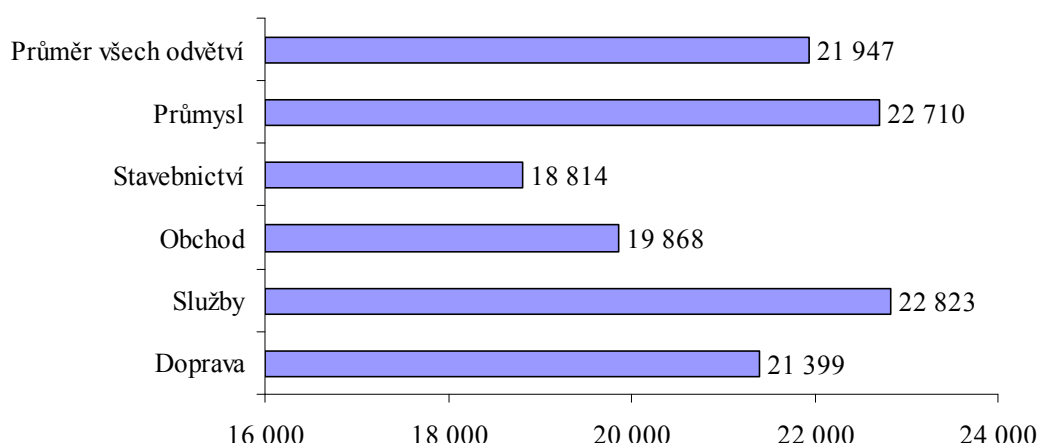
<sup>29</sup> Artus, P., Ménascé, E.: Que penser de la directive services version „Bolkestein“? Problèmes économiques, č. 2905, s. 15.

<sup>30</sup> Les comptes des transports en 2005. Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, 2006, s. 74. Dostupné na [www.statistiques.equipement.gouv.fr/rubrique.php3?id\\_rubrique=399](http://www.statistiques.equipement.gouv.fr/rubrique.php3?id_rubrique=399), dne 17.3.2007.

<sup>31</sup> Labour productivity per person employed. Eurostat, 2006.

<sup>32</sup> Les comptes des transports en 2005. Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, 2006, s. 74. Dostupné na [www.statistiques.equipement.gouv.fr/rubrique.php3?id\\_rubrique=399](http://www.statistiques.equipement.gouv.fr/rubrique.php3?id_rubrique=399), dne 17.3.2007.

Graf 1: Průměrný roční čistý plat podle odvětví (2004, v EUR)<sup>33</sup>



Srovnání platového ohodnocení podle pozic napříč sektory také nevyznívá pro logistiku špatně. Čistý měsíční výdělek vedoucích pracovníků v dopravě a logistice, 2 770 EUR v roce 2002,<sup>34</sup> byl na stejné úrovni jako platy vedoucích pracovníků v bankách, pojišťovnách, průmyslu a byl výrazně vyšší oproti vedoucím ve stavebnictví (1 950 EUR). Pracovníci v dopravě a logistice průměrně vydělávali 1 650 EUR a řidiči automobilů 1 320 EUR. Přehled struktury zastoupení pracovníků podle výše platu podává příloha 2.

#### 1.2.4. Vztah k práci

Práce představuje významnou hodnotu v životě Francouzů, jak již bylo zmíněno. Na otázku, jestli se cítí šťastni v zaměstnání, 25 % Francouzů odpovídá, že se cítí velmi šťastni, 56 % je spíše šťastných, 11 % spíše nešťastných a 5 % velmi nešťastných, 4 % se nevyjádřili. Spokojenost plyne z pracovní náplně, atmosféry na pracovišti či dobrých pracovních podmínek celkově.

Mezinárodní srovnání pocitů spojených se zaměstnáním<sup>35</sup> ukázalo, že slovo práce ve Francouzech evokuje potěšení, zatímco v Němcích zabezpečení a v Angličanech rutinu. Je to dáno i tím, že 42 % Francouzů nachází v práci prostředek seberealizace, což bylo více než průměr u jiných národností. Mezi Francouzi se také nejvíce dotazovaných vyslovilo, že v průběhu pracovní doby řeší osobní problémy. Nespokojenost byla vyjadřována s platovým hodnocením a s perspektivou jeho vývoje. V tomto ohledu je nutno dodat, že ve Francii byl

<sup>33</sup> Údaje za oblast dopravy jsou současně zařazeny do oblasti služeb. Zpracováno podle Les comptes des transports en 2005. Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, 2006, s. 75. Dostupné na [www.statistiques.equipement.gouv.fr](http://www.statistiques.equipement.gouv.fr), dne 17.3.2007.

<sup>34</sup> Salaire net mensuel médian par profession en 2002. Insee, 2002.

<sup>35</sup> Výzkum institutu Insee realizovaný pro Accor Services proběhl v roce 2005 v 8 zemích EU: Velké Británii, Francii, Belgii, Německu, Itálii, Španělsku, Švédsku a Maďarsku. Jeho výsledky jsou dostupné například v článku Les salariés européens sont plutôt heureux au travail dostupném na [www.insee.fr](http://www.insee.fr) dne 4.2.2007.

jeden z největších podílů dotazovaných, který často pomýšlí na jiné zaměstnání a odchod mimo dosavadní podnik. V cestě k realizaci těchto myšlenek brání obava z nezaměstnanosti a neochota stěhovat se za prací, takže ač na změnu zaměstnání Francouzi myslí, nerealizují ji.

### 1.3. Francouzi v pozici spotřebitelů

#### 1.3.1. Trendy ve spotřebě

Nadprůměrná životní úroveň Francouzů se projevuje ve spotřebě. Absolutní výše spotřeby se samozřejmě odlišuje podle příjmových skupin a velikosti domácností, navíc odráží fluktuace ekonomiky. S rostoucím ekonomickým pesimismem klesá, s optimismem roste, což odráží situaci ze začátku roku 2007, kdy se potvrdila rostoucí dynamika spotřeby.<sup>36</sup>

Ve skladbě výdajů domácností tvoří největší část výdaje na bydlení, následují výdaje na potraviny těsně následovány výdaji na dopravu a komunikaci. V celkovém srovnání významnou položku tvoří tzv. veřejná spotřeba. Jedná se o výdaje veřejné správy na vzdělávání a zdravotnictví ve prospěch občanů.

Tabulka 5: Dlouhodobé trendy ve spotřebě domácností

| Výdaje na:          | Struktura výdajů v % |       |       |       | Hodnota (mil. EUR) |
|---------------------|----------------------|-------|-------|-------|--------------------|
|                     | 1970                 | 1980  | 1990  | 2000  | 2000               |
| Potraviny           | 21,8                 | 17,3  | 15,5  | 14,1  | 110,1              |
| Oblečení            | 8,1                  | 6,1   | 5,4   | 4,0   | 39,0               |
| Bydlení             | 15,8                 | 16,8  | 17,4  | 19,1  | 184,6              |
| Vybavení domácností | 8,4                  | 6,8   | 5,6   | 5,1   | 49,0               |
| Zdraví              | 2,1                  | 2,0   | 2,7   | 2,9   | 28,0               |
| Doprava             | 10,4                 | 12,1  | 12,6  | 12,2  | 117,6              |
| Komunikace          | 0,6                  | 1,3   | 1,5   | 1,7   | 16,9               |
| Kultura a volný čas | 6,8                  | 7,1   | 7,0   | 7,1   | 68,9               |
| Jiné                | 12,7                 | 12,1  | 12,6  | 12,5  | 120,3              |
| Veřejná spotřeba    | 15,1                 | 18,5  | 19,6  | 21,3  | 205,8              |
| Celkem              | 100,0                | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 966,5              |

Zpracováno podle La consommation des ménages depuis quarante ans. Insee Premiere, č. 832, s. 2-3.

#### 1.3.2. Nákupní zvyklosti

Z hlediska forem prodeje převládají v potravinářském sektoru velkoformátové prodejny typu hypermarketů a supermarketů, které získávají 67 % obratu odvětví.<sup>37</sup> Tento typ prodejen se ve Francii velice rychle rozšiřoval od 80. letech 20.století do poloviny 90. let, kdy byl přijat zákon, který zpřísnil podmínky vydávání stavebního povolení pro prodejny nad 300 m<sup>2</sup> a prakticky zastavil stavbu dalších hypermarketů. Nejvýznamnějšími hráči maloobchodního trhu jsou tři francouzské skupiny: Carrefour, Casino a Auchan.<sup>38</sup>

<sup>36</sup> France: la consommation des ménages, toujours dynamique, bondit de 1,2% en janvier. AFP, 23.2.2007. Dostupné na [www.boursorama.com/infos/actualites/detail\\_actu\\_marches.phtml?news=3978743](http://www.boursorama.com/infos/actualites/detail_actu_marches.phtml?news=3978743) dne 25.2.2007.

<sup>37</sup> Parts de marché du commerce de détail selon la forme de vente. Insee, 2005. Dostupné na [www.insee.fr](http://www.insee.fr) dne 10.11.2006.

<sup>38</sup> Country Profile 2006: France. The Economist Intelligence Unit Limited, 2006, s. 36. Dostupné na [www.viewswire.com](http://www.viewswire.com) dne 7.2.2007.



V posledních letech čelí velkoformátové prodejny rostoucí konkurenci diskontních prodejen zakládaných v prvotní fázi německými retailery Aldi a Lidl. V současné době činí podíl diskontů na trhu potravinářských produktů 7 %. Přes rozmach těchto moderních typů prodejen nemizí z trhu živnostníci, ač se jejich podíl mírně snižuje, v roce 2005 činil 16,8 % vůči 17,7 % v roce 1999.<sup>39</sup>

V nepotravinářském sektoru drží primát specializované prodejny s 42 % trhu, velkoformátové prodejny jsou na druhém místě s 18,6 %.<sup>40</sup> Nezanedbatelný význam má prodej na dálku, naproti tomu naprosto mizí kdysi slavné obchodní domy.

Francouzi preferují velké nákupy jednou týdně ve velkoformátových či diskontních prodejnách nejčastěji na konci týdne či v sobotu. U živnostníků kupují nejčastěji pečivo a masné výrobky. Nedělní prodej je výrazně omezen.

---

<sup>39</sup> Parts de marché du commerce de détail selon la forme de vente. Insee, 2005. Dostupné na [www.insee.fr](http://www.insee.fr) dne 10.11.2006.

<sup>40</sup> Tamtéž.

## 1.4. Hospodářství Francie

Francie je třetí nejvýznamnější ekonomikou Evropské unie po Německu a Velké Británii. Ekonomika Francie je diverzifikovaná s podílem služeb 76,4 %, průmyslu 21,4 % a zemědělstvím 2,2 % na tvorbě HDP.<sup>41</sup> Nejvýznamnějšími průmyslovými obory jsou automobilový průmysl, farmaceutický průmysl, stroje a dopravní zařízení a letecký průmysl. Ze sektoru služeb zmiňme turistický ruch, finanční a pojišťovací služby.

Stát hraje v hospodářské činnosti stále důležitou roli, a to i navzdory privatizacím a snižování účasti státu v určitých podnicích. Poslední významné omezení účasti státu proběhlo v roce 2005 odprodejem částí podílů ve společnosti na distribuci elektrické energie, Electricité de France, a společnosti na distribuci plynu, Gaz de France. Stát vlastní dodavatele poštovních služeb La Poste, národního drážního provozovatele SNCF a provozovatele pařížského metra RATP a pařížské příměstské dopravy RER.

### 1.4.1. Makroekonomická charakteristika

Stejně jako většinu vyspělých ekonomik postihl i Francii na začátku tisíciletí ekonomický pokles jako důsledek ochlazení investiční aktivity na konci 90.let. Když nejslabší výkon ekonomiky, pouhých 0,8 %, v roce 2003 vystřídal 2,3% nárůst v roce 2004,<sup>42</sup> byl to sice úspěch, ale k dlouhodobé spokojenosti nevedl. Francie se totiž dlouho potýká s rozporem mezi tvorbou národního bohatství a jeho užitím, takže jednoduše řečeno, žije na dluh. Aby obstála ve světové konkurenci, bude muset přikročit k významným reformám trhu práce a sociálního systému.

Tabulka 6: Základní makroekonomické ukazatele Francie

|                          | 2000  | 2001  | 2002  | 2003  | 2004  | 2005  |
|--------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| HPD (mld.EUR)            | 1 441 | 1 497 | 1 549 | 1 595 | 1 659 | 1 710 |
| Růst HDP (%)             | 4,1   | 2,1   | 1,2   | 0,8   | 2,3   | 1,3   |
| Nezaměstnanost (%)       | 9,1   | 8,4   | 8,9   | 9,5   | 9,6   | 9,7   |
| Inflace (%)              | 1,8   | 1,8   | 1,9   | 2,2   | 2,3   | 1,9   |
| Veřejný dluh (% HDP)     | 56,7  | 56,3  | 58,2  | 62,4  | 64,4  | 66,8  |
| Obch. balance (mld.EUR)  | 13,7  | 14,7  | 13,9  | 4,1   | -15,1 | -30,2 |
| Objem vývozu*            | 100,0 | 63,4  | 66,5  | 65,3  | 70,5  | 125,1 |
| Objem dovozu*            | 100,0 | 64,2  | 66,5  | 66,1  | 74,1  | 80,2  |
| Průmyslová produkce*     | 100,0 | 101,2 | 100,0 | 99,6  | 102,0 | 102,0 |
| Zaměstnanost v průmyslu* | 100,0 | 100,9 | 99,1  | 96,9  | 94,4  | 92,4  |

\* Index, 2000=100.

Zdroj: Eurostat, IMF .

<sup>41</sup> Country Profile 2006: France. The Economist Intelligence Unit Limited, 2006, s. 24. Dostupné na [www.viewswire.com](http://www.viewswire.com) dne 7.2.2007.

<sup>42</sup> OECD in Figures, 2005 edition. OECD, 2005, s.14. Dostupné na [www.sourceoecd.org](http://www.sourceoecd.org) dne 27.2.2007.

### 1.4.2. Zahraniční obchod

Francie je z hlediska geografického velice dobře umístěna pro zahraničně obchodní výměnu jak s evropskými zeměmi, tak může být vstupním či výstupním místem pro zboží ze západní Evropy. Přestože Francie s více než 60 miliony obyvatel disponuje vnitřním trhem značného rozsahu, je zahraniční obchod důležitým faktorem růstu ekonomiky. Zahraniční obchod se dlouhodobě podílí více než 25 % na tvorbě HDP Francie.<sup>43</sup>

Největším partnerem Francie v obchodní výměně vykazované hodnotou zboží je sousední Německo. 16 % hodnoty francouzských exportů směřuje do Německa a z Německa přichází 20 % celkových dovozů Francie. Více než polovina zbývajících obchodních směny probíhá s ostatními zeměmi EU, především Španělskem (14 % celkový vývozů, 7 % dovozů), Belgií (8 % vývozů, 8,6 % dovozů), Itálií (9 % vývozů i dovozů) a Velkou Británií (9 % vývozů, 6 % dovozů). Spojené státy jsou největším mimoevropským partnerem se 7 % na vývozech a 6 % na dovozech, následovány Čínou především co se dovozů týče.<sup>44</sup> Že se hodnotové vyjádření zahraničního obchodu liší od objemového, které je určující pro zhodnocení využití logistické infrastruktury, bude prozkoumáno v kapitole 3.3. Logistika v průmyslu.

Mezi odvětví důležité pro vývoz se řadí potravinářský průmysl, neboť Francie je druhým největším světovým vývozcem potravin po USA; automobilový průmysl, z něhož 70 % domácí produkce odchází na zahraniční, hlavně evropské, trhy; letecký průmysl, ač závislý na počtu prodaných Airbusů; farmaceutický průmysl, v jehož produkci je Francie největším světovým vývozcem. Jistý význam si stále ponechává i zbrojní průmysl.<sup>45</sup> Poslední tři zmiňované odvětví se řadí mezi odvětví vysoce technologicky náročné, a proto se jejich vývoj bedlivě sleduje, neboť ukazuje konkurenceschopnost země v progresivních odvětvích. V roce 2003 činil podíl high-tech produktů 22,5 % celkových vývozů. V roce 2000 a 2001 převyšoval tento podíl 25 %. Vzaly-li by se v úvahu také vývozy technologicky středně náročných produktů, tj. například automobilů, jevila by se kvalitativní struktura francouzského vývozu ještě příznivěji, protože podíl technologicky středně náročných produktů na vývozu v roce 2003 byl 42 %.<sup>46</sup>

---

<sup>43</sup> France: Country statistical profiles 2006. OECD, 2006. Dostupné na <http://stats.oecd.org> dne 27.2.2007.

<sup>44</sup> Country Profile 2006: France. The Economist Intelligence Unit Limited, 2006, s. 37-39. Dostupné na [www.viewswire.com](http://www.viewswire.com) dne 7.2.2007.

<sup>45</sup> Tamtéž, s. 32-38.

<sup>46</sup> France: Country statistical profiles 2006. OECD, 2006. Dostupné na <http://stats.oecd.org> dne 27.2.2007.

Mezi hlavní dovážené produkty patří ropa, plyn, automobily, počítače a informační technologie, vybavení pro automobilový průmysl.<sup>47</sup>

Zahraniční obchod podporují i bezcelní zóny, které jsou vytvořeny na 18 místech Francie většinou v průmyslových centrech oblasti nebo v přístavech. Jako zóny volného obchodu jsou vedena například města Calais, Reims, Amiens, Lille, Metz, Štrasburk, Le Havre, Bordeaux, Marseille či Perpignan.<sup>48</sup>

Ač Francie je rozvinutou stabilní ekonomikou, není nezajímavá pro zahraniční investory. Francouzská vláda se zajímá o zahraniční investory, obzvlášť když vytvářejí nová pracovní místa či je zachovají prostřednictvím restrukturalizace zastaralých výroby, když přinášejí či investují do nových technologií či jsou-li exportně orientovaní. V posledních letech byly na podporu příchodu zahraničních investic zavedeny daňové pobídky. Nejvýznamnějšími investory ve Francii jsou firmy z USA s 30% podílem, dále firmy z Německa s 20% podílem a třetí pak s 9 % firmy z Velké Británie. Polovina investic směřuje do průmyslu, především do farmaceutického, kosmetického, strojího, papírenského, chemického či také automobilového průmyslu. Zahraniční investoři hojně investují do softwarových služeb a informačních technologií. Investoři soustřeďují své aktivity do nejrozvinutějších regionů – Ile-de-France, Rhône-Alpes a Nord-Pas-de-Calais, pak také do regionu Midi-Pyrénées na jihozápadě Francie s centrem v Toulouse a na severu do Lorraine.<sup>49</sup>

### **1.4.3. Investice do znalostí**

Podíl výdajů vynakládaných ve Francii na vědu a výzkum 2,2 % HDP převyšuje průměr EU, tj. 1,9 %. Když uvažíme význam těchto investic do odvětví technologicky náročných, jakými jsou letecký, farmaceutický průmysl, telekomunikace či obranný průmysl, nejeví se předstih nijak velký. Od poloviny 90. let navíc rostou výdaje na vědu a výzkum velice nízkým tempem a jen udržují podíl 2,2 % na HDP. Důvodem může být snaha omezovat veřejné výdaje, neboť většina investic do vědy plyne ze státní pokladny.

---

<sup>47</sup> Country Profile 2006: France. The Economist Intelligence Unit Limited, 2006, s. 32-38. Dostupné na [www.viewswire.com](http://www.viewswire.com) dne 7.2.2007.

<sup>48</sup> Francie: Souhrnné teritoriální informace. Ministerstvo zahraničních věcí ČR, 2006. Dostupné na [www.mzv.cz/www/mzv/stat.asp?StaID={4380644B-6A2C-4271-823E-7624D0B34BD9}](http://www.mzv.cz/www/mzv/stat.asp?StaID={4380644B-6A2C-4271-823E-7624D0B34BD9}) dne 19.7.2006.

<sup>49</sup> France: Investment regulations. The Economist Intelligence Unit Limited. Dostupné na [www.viewswire.com](http://www.viewswire.com) dne 7.2.2007.

## 1.5. Důsledky pro logistiku

Výše naznačené jevy a tendence zapadající do společenského a ekonomického formativního rámce významně působí na logistickou praxi a do značné míry ovlivňují i její budoucí vývoj. Podívejme se tedy na jejich konkrétní působení na logistiku.

**Jedna z nejvyspělejších ekonomik Evropské unie, geograficky dobře umístěná z hlediska pohybu zboží, územně rozsáhlá.** Tato skutečnost ukazuje na tradici v hospodářské činnosti, jejíž rozvoj musel být podmíněn rozvojem logistických služeb. Zajištění dobré dostupnosti v rámci rozsáhlého území i vazeb na ostatní evropské státy vyžadovalo budování odpovídající infrastruktury, která by podporovala rostoucí přepravované objemy a reagovala na směry zátěžových toků. Dlouhodobé investice do logistických řešení se projevují ve snaze o systémovost.

**Zaměření na středně a vysoce technologicky náročný průmysl – automobilový, letecký, farmaceutický apod.** Tato profilace je velice dobře vnímána z hlediska logistiky, neboť v těchto odvětvích se klade důraz na celkovou vnitřní i vnější optimalizaci. Obory vyžadují spolehlivost dodavatelů, velký podíl dodávek probíhá systémy just-in-time či kanban. Používají se progresivní logistické technologie. Vytvářejí se logistické řetězce s nadnárodním rozsahem. Je zde předpoklad budoucího rozvoje logistiky a zaměření na zvyšování konkurenceschopnosti řetězců.

**Omezování nekonkurenčních odvětví, přesun výrob do zahraničí.** Tato skutečnost je do jisté míry podporována vysokými náklady na práci ve Francii a nepružným trhem práce obecně, což negativně ovlivňuje celkovou schopnost konkurence. Může mít vliv na poptávku po logistických službách, zejména těch které jsou územně spojeny s hospodářskou činností, tj. skladování. Dá se předpokládat, že v odvětvích potýkajících se dlouhodobě s problémy, nebyly vkládány do logistiky patřičné investice a půjde tedy o útlum zastaralých řešení.

**Koncentrace ekonomické činnosti v několika regionech a s ním spojený růst počtu obyvatel v jejich centrech.** Soustředění aktivit do určitých oblastí vyžaduje systémové řešení, nejlépe na úrovni city logistiky, a to z mnoha důvodů jako například zajištění dopravní propustnosti infrastruktury, optimalizace umístění logistických center pro obsluhu území a omezení negativních vlivů na životní prostředí.

**Rigidní trh práce.** Ve Francii existuje mnoho omezení spojených s trhem práce. Na jedné straně je nutné zmínit zákonné omezení v počtu odpracovaných hodin týdně (počítaný jako průměr za rok), legislativa na ochranu zaměstnání, vysoké náklady na práci díky různým

odvodům a na druhé straně štedrý sociální systém nemotivující k práci málo vzdělané obyvatelstvo, které by pobíralo nízkou mzdu.

**Kvalitní systém vysokého školství a rozvinutý systém celoživotního vzdělávání.**

Francouzští studenti jsou vedení ke strukturovanosti myšlení a projevů. Pracovníky na pozice vyžadující vysokoškolské vzdělání je vhodné hledat přes asociace sdružující absolventy vysokých škol nebo přímo na školách prostřednictvím nabídky stáží v průběhu studia. Pracovní stáž bývá často povinnou součástí studia a podniku umožňuje za nízkých nákladů<sup>50</sup> získat kvalitního budoucího pracovníka. Rozvinutý systém celoživotního a zejména profesního vzdělávání je nutným předpokladem pro rozvoj logistiky a pochopení logistiky jako strategického faktoru rozvoje podnikání.

---

<sup>50</sup> Stážista nepobírá normální mzdu, spíše jakýsi příspěvek pohybující se nejčastěji kolem 300 EUR, maximálně však 1500 EUR. Stáže mohou být i neplacené.

## PODNIKOVÝ FORMATIVNÍ RÁMEC

V předchozí kapitole jsme se zabývali makroekonomickými otázkami oborové specializace francouzské ekonomiky a možnosti získávání pracovních sil společně s jejich postoji k zaměstnání, nyní se zaměříme na podniky z hlediska mikroekonomického.

### 1.6. Organizování francouzských podniků

Francouzské hospodářství je založeno na malých a středních podnicích. Dokonce více než polovina registrovaných podniků, 58 %, je podniků „jednoho muže“, tj. samotného podnikatele bez dalšího zaměstnance, a přibližně 90 % podniků má do deseti zaměstnanců.<sup>51</sup> Velkých francouzských podniků není tolik, jak by odpovídalo velikosti ekonomiky, ale umí se prosadit nejen ve Francii, ale i ve světě. Často se tyto velké podniky nazývají skupinou, protože jejich aktivity spadající do více odvětví. Největší francouzské podniky ukazuje následující tabulka.

Tabulka 7: 15 největších francouzských podniků\*

| Pořadí** | Společnost                | Odvětví           | Obrat<br>(mil. EUR) | Čistý zisk/ztráta<br>(mil. EUR) | Zaměstnanci<br>(počet) |
|----------|---------------------------|-------------------|---------------------|---------------------------------|------------------------|
| 1. (10.) | Total                     | petrochemie       | 122 700             | 9 040                           | 111 401                |
| 2. (16.) | Carrefour                 | obchod            | 72 668              | 1 390                           | 409 964                |
| 3. (32.) | PSA Peugeot Citroën       | strojírenství     | 56 105              | 1 380                           | 207 200                |
| 4. (41.) | France Télécom            | spoje             | 47 157              | 3 002                           | *204 826               |
| 5. (42.) | Electricité de France     | energetika        | 46 928              | 1 327                           | 156 152                |
| 6. (43.) | Renault                   | strojírenství     | 46 715              | 3 620                           | 130 573                |
| 7.       | Suez                      | energetika        | 40 739              | 1 800                           | 160 966                |
| 8.       | Les Mousquetaires         | obchod            | 38 000              | ...                             | 112 000                |
| 9.       | Compagnie de Saint-Gobain | stavebnictví      | 32 025              | 1 080                           | 181 228                |
| 10.      | Groupe Auchan             | obchod            | 30 046              | 476                             | 155 000                |
| 11.      | Leclerc                   | obchod            | 28 370              | ...                             | 84 000                 |
| 12.      | Sanofi-Aventis            | farmacie          | 25 418              | 5 250                           | 96 439                 |
| 13.      | Véolia Environnement      | energetika, spoje | 24 700              | 125                             | 251 584                |
| 14.      | Pinault-Printemps-Redoute | obchod            | 24 213              | 941                             | 82 000                 |
| 15.      | Rallye                    | obchod            | 23 835              | 55                              | 124 223                |

\* Údaje za soukromé a veřejné podniky podnikající v oblasti průmyslu a služeb mimo bank a pojišťoven za rok 2004.

\*\* Pořadí v závorce ukazuje pořadí mezi největšími podniky na světě.

...: nedostupné údaje

Zpracováno podle Les 50 principaux groupes français de l'industrie et des services a Principaux groupes mondiaux de l'industrie et des services, Insee, 2004. Dostupné na [www.insee.fr](http://www.insee.fr) dne 10.11.2006.

<sup>51</sup> Vypočteno na základě údajů Insee: Répartition des entreprises selon le nombre de salariés et l'activité. Dostupné na [www.insee.fr](http://www.insee.fr) dne 10.11.2006.

Z výše uvedeného přehledu největších podniků vyplývá působnost velkých firem v několika odvětvích, zejména obchodě, energetice a strojírenství. Z podniků zabývajících se dopravou či logistikou se na 17. příčce umístil železniční dopravce SNCF a na 22. příčce letecký dopravce Air France-KLM. Firmy podnikající v dopravě patří mezi ty menší podle počtu zaměstnanců, z 59 % se jedná o podniky jednotlivce a z 38 % mají od jednoho do padesáti zaměstnanců.<sup>52</sup>

Sídla největších firem se soustřeďují kolem hlavního města. V regionu Ile-de-France působí 591 firem z celkového počtu 1617 firem s více než 500 zaměstnanci, tj. 37 %. V ostatních regionech jsou pak velké firmy přibližně rovnoměrně rozmístěny: 129 firem (8 %) v Rhône-Alpes, 101 firma (6 %) v Nord-Pas-de-Calais, 79 v Provence-Alpes-Côte d'Azur, 78 v Pays de la Loire atd.<sup>53</sup>

Organizační struktura podniků byla v minulosti velice hierarchická, vyplývala z francouzského pojetí řízení založeného na přesně definovaných kompetencích jednotlivých úrovní. Styl řízení byl i proto autoritativní. S decentralizací řízení státu se dostala i do struktur podniků větší volnost. Organizace v podnicích probíhá nejčastěji podle cílových trhů nebo produktů. Vliv odborů na řízení podniků vždy byl a nadále zůstává silný.

## 1.7. Management

Francouzští manažeři či Francouzi obecně mohou být různými kulturami vnímání odlišně. Z českého pohledu budou nejčastěji považováni za spíše neorganizované, hovorné či naopak spíše zdrženlivé jedince, kteří chodí pozdě na schůzky. Řízení času je pro Francouze záležitostí, kterou se příliš nezabývají, ač jejich partnerům se radí termíny dodržovat. Co se týče organizovanosti práce, na setkání přicházejí dobře připraveni s množstvím příslušných podkladů a logicky přichystaných argumentů. V jejich sebevědomém vedení rozhovorů se zpravidla projevují dobré oborové znalosti, orientace na zákazníka a skutečnost, že již ve škole byli trénováni v precizně strukturovaných diskusích. Snaha o formální dokonalost jednání může zastínit jeho obsahovou průměrnost. Francouzi se neobávají dramatických diskusí, snaží se většinou o kompromis přijatelný pro obě strany. Dohody je vhodné stvrdit

---

<sup>52</sup> Vlastní propočty na základě Répartition des entreprises selon le nombre de salariés et l'activité, Insee, 2004. Dostupné na [www.insee.fr](http://www.insee.fr) dne 10.11.2006.

<sup>53</sup> Nombre d'établissements champ ICS (1) selon la taille par région au 1er janvier. INSEE, 2005. Dostupné na [www.insee.fr](http://www.insee.fr) dne 10.11.2006.



podpisem, jinak může docházet ke zpětnému otevírání některých bodů pod záminkou dovedení k dokonalosti.<sup>54</sup>

Jednání s Francouzi mohou být složitá, nikoli však nepříjemná vzhledem k častému pořádání obchodních obědů či večeří. Výhodou je znalost francouzštiny, neboť anglicky mluví Francouzi obecně ne příliš dobře, což jim brání v košaté mluvě, na kterou jsou jinak zvyklí.

## 1.8. Důsledky pro logistiku

**Různorodost francouzských podniků co do velikosti.** Velký počet malých podniků na jedné straně a nevelký počet velkých podniků působících v různých odvětvích v mezinárodním měřítku na druhé straně kladou na logistiku zcela odlišné požadavky. Zatímco první skupina se bude zajímat především o základní a ne příliš náročná řešení z důvodu objemu jejich produkce a vztahů s jinými podniky či také z důvodu kapitálového omezení. Velké podniky naproti tomu budou žádat komplexní logistická řešení na různých úrovních řízení, nejlépe však na úrovni řízení integrovaných řetězců. Specializací logistických podniků na jednu či druhou skupinu může znamenat „rozevírání nůžek“ mezi podniky.

**Silný vliv odborů a časté stávky v oblasti dopravy.** Odbory mají v podnicích silný vliv a je nutné s nimi konzultovat strategii i provozní záležitosti chodu podniku. Francouzští pracovníci neváhají vymáhat svá domnělá práva přerušením práce a vstoupením do stávky, což má samozřejmě negativní dopad na podnikání a může ovlivňovat návazné procesy v logistickém řetězci.

**Odlišný styl řízení.** Není zásadním problémem, neboť případným nedorozuměním lze předcházet studiem problematiky a praktickými zkušenostmi. Nápomocnou v této oblasti může být například Francouzsko-česká obchodní komora.

---

<sup>54</sup> Francouzi mají pověst zatvrzelých a obtížných vyjednávačů. Článek dostupný na [www.businessinfo.cz](http://www.businessinfo.cz) dne 22.11.2006.

## LOGISTIKA V PRŮMYSLOVÝCH PODNICÍCH

### 1.9. Odvětvová skladba průmyslu

Přes pokles relativní váhy průmyslu na tvorbě hrubého domácího produktu od počátku osmdesátých let 20. století ve prospěch služeb vytváří průmysl 12 % HDP Francie.<sup>55</sup> Jedná se pouze o relativní přerozdělení, neboť hodnota i objem průmyslové produkce neustále roste. Francouzský průmysl se obecně zaměřuje na výrobu čtyř skupin produktů: spotřební výrobky, automobily, stroje a zařízení a produkty pro další zpracování. Zpracovatelský průmysl se dokonce podílí ze 46 % na zaměstnanosti průmyslu a ze 43 % na přidané hodnotě.<sup>56</sup>

Při detailnějším pohledu na jednotlivá odvětví vyplývá, že z hlediska zaměstnanosti a dosahovaného obrátu je pro Francii důležitý automobilový průmysl, strojírenství, chemický, hutní a farmaceutický průmysl. Nejvyšší exportní orientaci, počítanou jako podíl exportu na celkových prodejkách, vykazují dopravní zařízení, automobilový průmysl a dodávky elektronických součástek. Důležitou úlohu v ekonomice hrají high-tech odvětví, neboť podporují šíření inovací. Ve Francii se jedná především o průmysl farmaceutický, letecký průmysl a průmysl informačních a komunikačních technologií.

Tabulka 8: Struktura průmyslu dle podílu na počtu podniků, zaměstnanosti, obrátu a vývozu (2002, v %)

| Průmysl                             | Počet podniků | Zaměstnanci | Obrat | Vývoz |
|-------------------------------------|---------------|-------------|-------|-------|
| Oděvní, kožedělný                   | 5,8           | 3,5         | 2,3   | 2,0   |
| Vydavatelský, tiskařský             | 8,0           | 4,9         | 4,2   | 0,8   |
| Farmaceutický, kosmetický           | 2,5           | 5,4         | 9,7   | 8,4   |
| Zařízení do domácností              | 6,3           | 6,0         | 4,8   | 3,9   |
| Automobilový                        | 2,7           | 10,5        | 18,1  | 23,7  |
| Dopravní zařízení                   | 1,5           | 4,3         | 4,4   | 6,6   |
| Strojní zařízení                    | 18,2          | 13,0        | 9,8   | 9,4   |
| Elektronický, elektrotechnický      | 5,5           | 7,3         | 8,2   | 10,2  |
| Nerostné suroviny                   | 5,7           | 5,1         | 4,2   | 2,3   |
| Textilní                            | 5,4           | 3,2         | 2,1   | 1,9   |
| Dřevozpracující, papírenský         | 6,2           | 4,7         | 4,1   | 3,1   |
| Chemický, kaučuk, plastických hmot  | 10,5          | 12,6        | 13,2  | 13,0  |
| Hutnický a zpracování rud           | 17,4          | 12,6        | 9,3   | 7,8   |
| Elektrické a elektronické součástky | 4,3           | 6,8         | 5,4   | 6,9   |

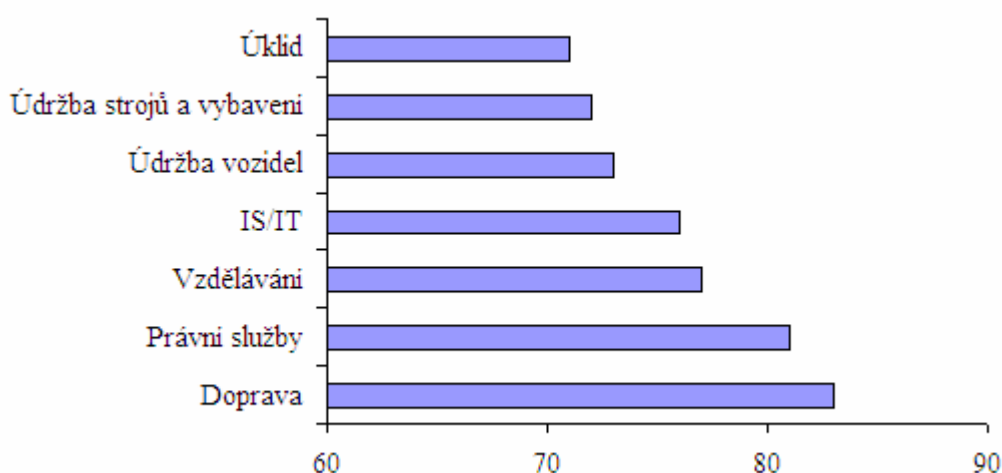
*Zdroj:* Bellone, F., Musso, P., Nesta, P., Quéré, M.: Caractéristiques et performances des firmes exportatrices françaises. Revue de l'OFCE, č. 98. 2006, s. 183-190.

<sup>55</sup> Place de l'industrie dans l'économie. Dostupné na [www.industrie.gouv.fr/sessi/](http://www.industrie.gouv.fr/sessi/) dne 5.3.2007.

<sup>56</sup> Principales caractéristiques des entreprises industrielles par secteur d'activité. Insee. Dostupné na [www.insee.fr](http://www.insee.fr) dne 10.11.2006.

Relativnímu poklesu váhy průmyslu na tvorbě HDP přispívá také skutečnost, že průmyslové podniky soustřeďují pozornost na rozvoj své hlavní konkurenční výhody, na hlavní činnost, a ostatní aktivity zajišťují externě. Outsourcing se týká nejen dříve integrovaných služeb, např. vedení účetnictví, organizování a provozování dopravy aj., ale také činností bezprostředně spojených s výrobou, např. nájem strojů, nájem pracovníků v období špiček aj. Dlouhodobá spolupráce s vybranými kvalitními partnery na zajišťování oblastí, které nejsou hlavním předmětem podnikání, je klíčová pro budování konkurenceschopnosti podniku.

Graf 2: Nejčastěji nakupované služby průmyslovými podniky (% z počtu dotazovaných podniků)<sup>57</sup>

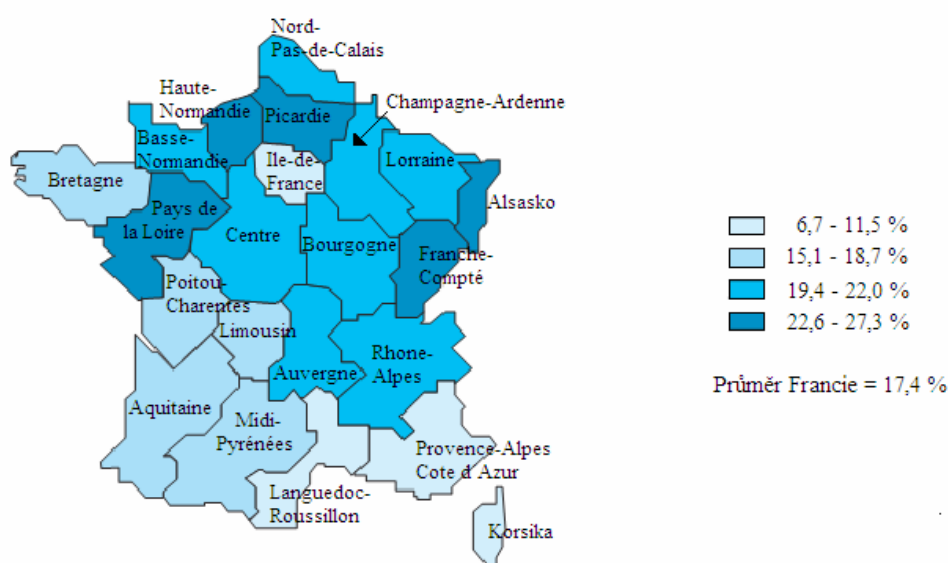


<sup>57</sup> Výzkum realizovaný v roce 1999 mezi průmyslovými podniky s více než 20 zaměstnanci mimo energetiky a potravinářství. Zpracováno podle studie Ministerstva průmyslu Francouzské republiky L'industrie en France 2005-2006, s. 10. Dostupné na [www.industrie.gouv.fr](http://www.industrie.gouv.fr) dne 5.3.2007.

## 1.10. Velikost a rozmístění průmyslových podniků

V roce 2003 bylo v průmyslových odvětvích mimo potravinářství činných přibližně 157 000 podniků. Průmysl zaměstnával 3,2 miliony pracovníků, tj. 17,4 % všech zaměstnaných, a realizoval obrát ve výši 693 mld. EUR.<sup>58</sup> Průmyslově nejvyspělejší regiony se nachází severně od pomyslné spojnice měst Nantes, umístěném na jihu regionu Pays de la Loire, a Grenoblu na východě Rhône-Alpes.

Obrázek 2: Zaměstnanost v průmyslu dle regionů (2003, v % z celkové zaměstnanosti)<sup>59</sup>



Nejpočetnější skupinou, 87 % z celkového počtu průmyslových podniků, jsou malé podniky do 20 zaměstnanců. Zaměstnávají 12 % pracovníků sektoru, tvoří 6 % obrátu, 8 % přidané hodnoty a 6 % investic odvětví. Malé podniky se nejčastěji zabývají málo mechanizovanou výrobou, jejich produkty vykazují nízký stupeň finality zpracování.<sup>60</sup> Najdeme je ve všech regionech v přibližně stejné míře. Z hlediska logistiky budou tyto podniky poptávat spíše základní služby, malé objemy, poptávka nebude stabilní, ale závislá na konjunkturální situaci podniků.

Malé a střední podniky (MSP)<sup>61</sup> představovaly v roce 2004 v průmyslu 90 % podniků, 40 % pracovních míst, jednu čtvrtinu obrátu i investic a 16 % vývozu. Zabývaly se hlavně výrobou produktů pro další zpracování, čímž se zapojovaly do dodavatelských vztahů k jiným MSP či větším podnikům. Nárůst těchto aktivit lze spatřovat v chemickém a textilním průmyslu, naproti tomu odvětví spotřebního zboží se omezuje v důsledku vlastního poklesu.

<sup>58</sup> Les entreprises – les PMI – les groupes. Dostupné na [www.industrie.gouv.fr/sessi/](http://www.industrie.gouv.fr/sessi/) dne 5.3.2007.

<sup>59</sup> Zpracováno podle L'industrie en France 2005-2006, s. 8. Dostupné na [www.industrie.gouv.fr](http://www.industrie.gouv.fr) dne 5.3.2007.

<sup>60</sup> Les entreprises – les PMI – les groupes. Dostupné na [www.industrie.gouv.fr/sessi/](http://www.industrie.gouv.fr/sessi/) dne 5.3.2007.

<sup>61</sup> Francouzské podniky vymezují malé a střední podniky počtem zaměstnanců od 20 do 249.

Malé a střední podniky jsou výrazně zastoupeny ve většině regionů, především ve střední Francii v regionech Centre, Pays de la Loire, Poitou-Charentes a Limousin a na jihu Francie v Languedoc-Roussillon a Rhône-Alpes.<sup>62</sup>

Průmyslové podniky ve Francii se často sdružují do skupin. 56 % podniků s více než 20 zaměstnanci patřilo v roce 2004 do skupiny. Skupiny soustřeďují 85 % zaměstnanců, tvoří 89 % přidané hodnoty a realizují 91,5 % obrátu. Ve vývozu mají s 96 % obrátu úplnou převahu.<sup>63</sup> Skupiny se koncentrují v kapitálově náročných odvětvích a odvětvích náročných na technologie, zejména jde o působení ve farmaceutickém, kosmetickém, automobilovém průmyslu a také ve výrobě elektrických strojů a elektronice. 65 % skupin z celkového počtu 7200 skupin v roce 2003 se řadí do kategorie tzv. mikroskupin s méně než 500 zaměstnanci. Průměrný počet zaměstnanců jedné firmy ve skupině je 204.

Necelých 5 % podniků má více než 250 zaměstnanců a považuje se dle francouzských dat za velké podniky. Podle odvětví a jeho náročnosti na subdodávky se kolem velkých podniků koncentrují jejich dodavatelé. Podíl velkých podniků na celkové zaměstnanosti regionu je výrazný v Auvergne, kde má závod Michelin v Clermont-Ferrand, pak v Alsasku a Franche-Comté s továrnami Peugeotu, dále v blízkém Lorraine a průmyslově tradičním Nord-Pas-de-Calais.

---

<sup>62</sup> Les entreprises – les PMI – les groupes. Dostupné na [www.industrie.gouv.fr/seSSI/](http://www.industrie.gouv.fr/seSSI/) dne 5.3.2007.

<sup>63</sup> Tamtéž.

## 1.11. Logistika v průmyslu

Každé průmyslové odvětví má svá specifika, která se odráží ve odlišných potřebách například na rychlost dopravy finálních produktů k zákazníkům, nutnost dodržení stanovených podmínek při dopravě a skladování aj. Faktorem společným pro všechna odvětví by ovšem měla být strategická pozice logistiky v organizaci veškerých vztahů. Právě logistika a její rozličné uplatňování odlišuje vítězné podniky od méně úspěšných či těch zaostávajících.

Ve francouzských průmyslových podnicích lze pozorovat dvě tendence: koncentraci velkých podniků a zároveň nárůst počtu průmyslových závodů.<sup>64</sup> Velké podniky přitom zastávají pozici tvůrců logistických řetězců, do kterých implementují své partnery. Koncentrace se projevuje také u skladů a společně s podniky tak přispívá k větší potřebě přesunů výrobků na delší vzdálenosti při dopravě. Rozvoj technologie dodávek just-in-time, velice uplatňované v automobilovém průmyslu, znamenal výraznou racionalizaci dopravy.

Rozsah a druh průmyslové činnosti se odráží v **potřebě skladových ploch**, jejich velikosti a územnímu rozmístění. Zatímco sklady o malé rozloze do 1000 – 1500 m<sup>2</sup> se rozprostírají rovnoměrně na francouzském území, u skladů nad 1500 m<sup>2</sup> již lze pozorovat soustředění do určitých regionů (více o rozmístění skladů viz. kapitola 4.3.1.). Analýza vztahu mezi odvětvovou specializací a koncentrací skladových ploch ukázala, že:<sup>65</sup>

- Malé sklady do 1500 m<sup>2</sup> se využívají k různorodým činnostem, žádná výrazně nevyniká nad ostatními.
- Sklady střední velikosti (od 1500 do 10 000 m<sup>2</sup>) jsou spojeny s přítomností zpracovatelského průmyslu.
- Velké skladové plochy nad 10 000 m<sup>2</sup> navazují na potravinářský a spotřební průmysl, průmysl vyrábějící stroje a zařízení či na energetiku a stavebnictví.

Stejně jako určité odvětví či určitá skupina výrobků vyžaduje specifické zacházení při skladování, liší se také **požadavky na dopravu**. Podle charakteristiky produktů jako například váha, rozměry, skupenství, trvalost, nebo podle umístění výroby či jiných článků řetězce se rozhoduje o způsobu dopravy. Jak ukazuje následující graf, při realizaci dopravy se uplatňuje více oborů, některé ve větším, některé v menším měřítku. To odráží i podíl jednotlivých druhů dopravy na celkovém počtu tun přepravovaného zboží v roce 1999: 79 % pro silniční dopravu, 11 % pro námořní, 5 % pro železniční, 3 % pro potrubní a 2 % pro říční

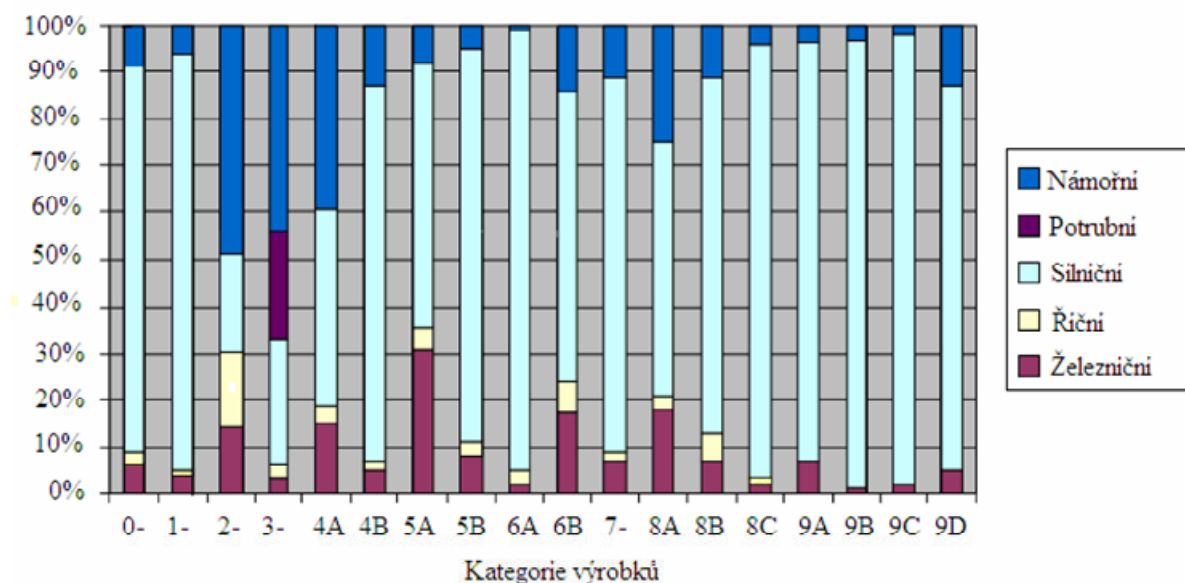
---

<sup>64</sup> Girault, M.: Le programme de recherche „Redefine“ ou comment analyser l'organisation logistique d'un secteur. Notes de synthèse du SES, 2000. Dostupné na [www.industrie.gouv.fr](http://www.industrie.gouv.fr) dne 13.10.2006.

<sup>65</sup> Calzada, Ch., Hammadou, H., Jayet, H., Kazmierczak, S.: La localisation des entrepôts. Notes de synthèse du SES N° 155, 2004. Dostupné na [www.statistiques.equipement.gouv.fr](http://www.statistiques.equipement.gouv.fr) dne 13.10.2006.

dopravu.<sup>66</sup> Při zohlednění přepravní vzdálenosti by zastoupení oborů ve vnitrostátní přepravě Francie v roce 2000 vypadalo takto: silniční doprava 75 % (80 % v roce 2005), železniční 16 % (11 %), říční 2,4 % (2,5 %) a potrubní 7,1 % (6,5%).<sup>67</sup>

Graf 3: Podíl dopravních oborů na přepravené tonáži vybraných skupin výrobků (1999)<sup>68</sup>



Kategorie výrobků:

- 0- Zemědělské výrobky a živá zvířata
- 1- Poživatiny a krmiva
- 2- Pevná paliva
- 3- Výrobky z ropy
- 4A Železné rudy a odpad pro metalurgii
- 4B Neželezné rudy a odpad
- 5A Hutní výrobky ze železa
- 5B Hutní výrobky neželezné
- 6A Surové či zpracované rudy a stavební materiál
- 6B Suroviny pro chemický průmysl
- 7- Hnojiva
- 8A Základní chemické výrobky
- 8B Papírovina a celulóza
- 8C Ostatní chemické výrobky
- 9A Dopravní a zemědělské stoje
- 9B Stroje a výrobky z kovu
- 9C Sklo, keramika, porcelán
- 9D Ostatní výrobky

<sup>66</sup> Bigot, C.: Les conditions d'un transfert modal dans quatre filières logistiques. Notes de synthèse du SES. 2003. Dostupné na [www.statistiques.equipement.gouv.fr](http://www.statistiques.equipement.gouv.fr) dne 13.10.2006.

<sup>67</sup> Les comptes des transports en 2005. Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, 2006, s. 29. Dostupné na <http://www.statistiques.equipement.gouv.fr> dne 17.3.2007. Podrobněji o struktuře viz. příloha 6.

<sup>68</sup> Rozdělení podle tonáže, faktor vzdálenosti vyjadřovaný tunokilometry nebyl brán v úvahu. Zdroj: Bigot, C.: Les conditions d'un transfert modal dans quatre filières logistiques. Notes de synthèse du SES. 2003, s. 44. Dostupné na [www.statistiques.equipement.gouv.fr](http://www.statistiques.equipement.gouv.fr) dne 13.10.2006.

Graf ukazuje, že některé skupiny produktů používají především jeden druh dopravy, například u skupin 9B-Stroje a kovové zboží a 9C-Sklo a porcelán naprosto převažuje silniční doprava nad všemi ostatními. Jiné skupiny kombinují jeden hlavní druh dopravy s dalšími, např. skupina 0- Zemědělské produkty a živá zvířata, která využívá hlavně silniční dopravu a ostatní pouze v určité míře. Pouze u málo skupin se dá hovořit o rovnoměrném využívání všech dopravních oborů, viz. skupina 4A-Železná ruda a hutní odpad, 8A-Základní chemické výrobky nebo 6B- Suroviny pro chemický průmysl, tady záleží na zastoupení zahraničního obchodu v odvětví, který by se realizoval po moři.

Výrobky nejčastěji přepravované jednotlivými obory podle podílu na celkovém počtu tunokilometrů v roce 2005 jsou tyto (více viz. přílohy 7-10):<sup>69</sup>

- Silniční doprava v cizí režii – 33 % hotové průmyslové výrobky, 29 % zemědělsko-potravinářské výrobky, 15,4 % stavební materiály, 4,2 % výrobky z ropy, 3,7 % dopravní stroje. Celkový výkon byl 162 miliard tunokilometrů mimo transitu.
- Silniční doprava ve vlastní režii – 35 % zemědělsko-potravinářské výrobky, 32 % stavební materiály, 15 % hotové průmyslové výrobky, 5,4 % výrobky z ropy. Celkový výkon byl 30,9 miliard tunokilometrů mimo transitu.
- Železniční doprava – 25,4 % hotové průmyslové výrobky, 21,5 % zemědělsko-potravinářské výrobky, 14 % hutnictví, 11 % stavební materiály, 6,7 % produkty základní chemie, 5,7 % výrobky z ropy, 5,5 % rudy a 5 % dopravní stroje. Celkový výkon byl 40,7 miliard tunokilometrů včetně transitu.
- Říční doprava – 32 % stavební materiály, 28 % zemědělsko-potravinářské výrobky, 10 % pevná paliva, 8,5 % výrobky z ropy, 4,8 % výrobky základní chemie, 4 % hutní průmysl, 3 % suroviny. Celkový výkon byl 7,9 miliard tunokilometrů mimo transitu po Rýnu.

Podívejme se podrobněji na **požadavky kladené na logistiku u čtyř vybraných průmyslových odvětví**: zemědělsko-potravinářského, automobilového, chemického a průmyslu stavebních hmot.

Každá jedna tuna z pěti přepravovaných na francouzském území náleží potravinářským výrobkům.<sup>70</sup> Hlavními charakteristikami **zemědělsko-potravinářského**

<sup>69</sup> Les comptes des transports en 2005. Annexes M – Transports de marchandises. Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, 2006. Dostupné na <http://www.statistiques.equipement.gouv.fr> dne 17.3.2007.

<sup>70</sup> Bigot, C.: Les conditions d'un transfert modal dans quatre filières logistiques. Notes de synthèse du SES. 2003, s. 45-46. Dostupné na [www.statistiques.equipement.gouv.fr](http://www.statistiques.equipement.gouv.fr) dne 13.10.2006.



**odvětví** jsou sezónnost, rychlá kazitelnost a různorodost výrobních a zásobovacích podniků. Navzdory této různorodosti se objevuje jeden faktor společný pro všechny: je to snaha o snížení držení zásob ve skladech ve prospěch toku zboží mezi dodavateli a odběrateli, čímž se prosazuje myšlenka optimalizace procesů v celém řetězci, tj. od prvotní sklizně z polí, zpracování nebo uskladnění, distribuci po likvidaci odpadků plynoucích z výroby a spotřeby. V řízení řetězců, zejména při řízení skladování a zásobování, je potřeba pamatovat na kolísání objemu vstupů z důvodu sezónnosti sklizní a taky na odchylky u výstupů u některých produktů jako například větší poptávka po zmrzlině v létě. Tok produktů se těmto omezením musí přizpůsobit, aby došlo ke snížení zásob, a tudíž i nákladů z úspor při výrobě dle aktuální potřeby než výrobě na sklad.

Z charakteristiky odvětví plynou hlavními požadavky na logistiku: garance dostupnosti dopravních prostředků a přístupu k infrastruktuře navzdory proměnlivosti poptávky a jejího nesnadného předvídání, omezená doba přepravy produktů, potřeba zajištění přepravy zboží z hlediska logiky optimalizace zásob, snížení poruch při styků článků řetězce a nejnižší náklady. Nižších nákladů lze v první řadě dosáhnout lepší provázaností v řetězci a odstraněním nákladů plynoucích z poruch.

Potravinářské odvětví využívá zejména silniční dopravu, kdy 86 % objemu odvětví se přepravuje po silnici, jen 7 % po moři, 5 % po železnici a 2 % po řekách.<sup>71</sup> Důvody k častějšímu využívání silniční dopravy, než je průměr průmyslových odvětví (79 %), lze spatřovat v různorodosti produktů, nižšímu stupni hromadnosti nákladů, tak i jejich tonáži, čemuž vyhovují kamiony, a pak velký důraz na rychlost přepravy. Pro využívání silniční přepravy před železniční hraje taky skutečnost častějších stávek a přerušení práce na francouzské železnici.

**Automobilový průmysl** představuje z hlediska požadavků na logistiku velice komplexní odvětví. Továrny na výrobu aut se soustřeďují, jednoduše řečeno, kolem montážní linky, na které se dávají dohromady díly vyrobené četným počtem dodavatelů v několika stupních, od dodavatelů dílů po dodavatele celých systémů. Automobilový průmysl je odvětvím s dlouhým logistickým řetězcem, kterým prostupuje cíl „nulových zásob“. K dosažení tohoto cíle je nutné optimalizovat procesy prostupující řetězcem, co nejvíc snížit dodací lhůty a průběžnou dobu. Například výrobce Renault se zavázal dodat 70 % svých vozidel do 15-ti dnů.<sup>72</sup> Články v logistickém řetězci musí být zároveň natolik pružné, aby

---

<sup>71</sup> Tamtéž, s. 46.

<sup>72</sup> Tamtéž, s. 46.

dokázaly rychle reagovat na nepředvídatelné okolnosti a zamezit tak závažným ekonomickým důsledkům, jaké by například zastavení montážní linky mohlo mít.

Z hlediska rozmístění článků řetězce v automobilovém průmyslu lze konstatovat nárůst vzdálenosti mezi jednotlivými výrobními závody a zároveň trend koncentrace dodavatelů v blízkosti jednotlivých montážních míst. V distribuci automobilů se zvyšuje jak přepravní vzdálenost (při vnitrozemní dopravě ze 130km v roce 1985 na 205km v roce 1995 a při zahraniční dopravě z 560 km na 770 km),<sup>73</sup> tak i objem nákladu, což nahrává většímu využití železniční dopravy, zvláště pokud vezmeme v úvahu faktor nákladů.

Požadavky **chemického průmyslu** na logistiku jsou formovány hromadností výroby a nebezpečností vyráběných látek. Při výběru způsobu dopravy hrají prioritní roli faktory bezpečnosti, spolehlivosti a nákladů. Rychlost dodání a dodržování dodacích lhůt na rozdíl od předchozích odvětví tolik nerozhoduje. Využití dopravních oborů ve vnitrostátní přepravě je následující: 30 % železniční doprava, 7 % říční a 63 % silniční.<sup>74</sup> Mezi výrobními závody převažuje železniční a říční přeprava, zatímco distribuce k finálním zákazníkům probíhá především po silnici z důvodu různorodého rozmístění klientů. Umístění chemických výrobních závodů se bohužel ve Francii nenachází v bezprostřední blízkosti říčních či námořních přístavů, jako je tomu například v Německu či Itálii, a tudíž se tyto obory využívají relativně méně, přestože jsou pro přepravu chemických produktů dobře vybaveny. Celovozová železniční doprava je výhodná i z hlediska využití vagónů jako skladovacích míst, protože to je spojeno s variabilními náklady místo fixních. Přes své výhody je železniční doprava považována ve Francii za nákladnou a navíc z hlediska častých stávek za rizikovou.

**Průmysl stavebních hmot** se potýká s problémy s otevíráním nových lomů, čímž se prodlužují přepravní vzdálenosti, a tudíž i zdražuje doprava. Odvětví je hodně citlivé na cenu dopravy, protože ta se vyrovná hodnotě materiálu nakoupeného přímo v místě těžby. V roce 2003 byly náklady na jeden tunokilometr 9,15 centimů EUR.<sup>75</sup> V odvětví se uplatňuje princip plynulých toků, eliminují se zásoby mezi jednotlivými články řetězce, s tím spojené poruchy na styku, manipulace a dodatečné náklady. Dodržování dodacích lhůt s přesností na půl hodinu je mimo pružnosti systému a přizpůsobivosti sezónním změnám jedním z požadavků odvětví na logistiku.

---

<sup>73</sup> Rouchaud, D.: L'analyse „Redefine“ par groupe de produits. Notes de synthèse du SES. 2000, s. 39. Dostupné na [www.statistiques.equipement.gouv.fr](http://www.statistiques.equipement.gouv.fr) dne 13.10.2006.

<sup>74</sup> Bigot, C.: Les conditions d'un transfert modal dans quatre filières logistiques. Notes de synthèse du SES. 2003, s. 47. Dostupné na [www.statistiques.equipement.gouv.fr](http://www.statistiques.equipement.gouv.fr) dne 13.10.2006.

<sup>75</sup> Tamtéž, s. 48.

Stavební materiály jsou velice náročné z hlediska váhy nákladu, jsou ale přepravovány na velice krátké vzdálenosti, přibližně 35 km, což relativizuje význam odvětví v dopravním sektoru. Z důvodů této krátké vzdálenosti, kterou náklad v průměru urazí, dominuje v přepravě silniční doprava s 92 % přepravovaného objemu, říční doprava má podíl 5 % a železniční pouze 3 %.<sup>76</sup>

Z hlediska propojení země s okolními státy, jakož i se státy geograficky vzdálenějšími, a poznání materiálových toků, které mezi zeměmi probíhají, je nutné zkoumat zahraniční obchod. Pro logistiku jsou důležitější toky vyjádřené v jednotkách nákladu než v hodnotě, protože hodnota zboží nevyjadřuje skutečný objem přepravovaných nákladů.

V **komoditní struktuře zahraničního obchodu podle hodnotového objemu vývozu** dominují: 1. produkty zpracovatelského průmyslu (63,7 %), 2. chemické produkty (16,6 %), 3. potravinářské výrobky (7,7 %), 4. hutní výrobky (4,7 %), 5. pohonné hmoty (3,3 %).<sup>77</sup> Tato struktura vykazuje příznivé charakteristiky pro rozvoj logistických řetězců ve zpracovatelském odvětví, zde převážně automobilovém, leteckém či elektronického průmyslu, jakož i v chemickém průmyslu, protože tato odvětví jsou spojována s využíváním vyspělých logistických koncepcí.

Zastoupení jednotlivých kategorií výrobků ve **fyzickém objemu vývozu** je však: 1. pohonné hmoty (19,7 %), 2. zemědělské produkty (17,6 %), 3. produkty zpracovatelského průmyslu (14,5 %), 4. potraviny (13,4 %), 5. chemické výrobky (12,3 %). Skladba vývozu podle tonáže do jisté míry relativizuje předchozí úvahu o využívání logistiky na nejvyšší úrovni, když podíl zpracovatelského a chemického průmyslu činí přibližně jednu čtvrtinu objemu fyzického nákladu ve vývozu. V potravinářském sektoru se také uplatňuje řízení na úrovni logistických řetězců. U pohonných hmot by bylo nutné znát stupeň finality produktů.

Struktura zahraničního obchodu podle **hodnoty dovozu** vypadá následovně: 1. výrobky zpracovatelského průmyslu (60,4 %), 2. pohonné hmoty (12,9 %), 3. chemické výrobky (12,6 %), 4. potraviny (5,8 %), 5. hutní produkty (4,5 %).

Ve **fyzickém objemu dovozu** se uplatňují: 1. pohonné hmoty (50,3 %), 2. nerostné suroviny (10,3 %), 3. výrobky zpracovatelského průmyslu (10,0 %), 4. chemické produkty (7,4 %), 5. potraviny (7,1 %).<sup>78</sup> Použití vyspělých logistických technologií v dovozu se zdá být menší než ve vývozu. Dováží se více surovin či produktů v nižším stupni finality, které se

---

<sup>76</sup> Tamtéž, s. 48-49.

<sup>77</sup> Více viz. příloha 11.

<sup>78</sup> Více viz. příloha 11.

následně přepracovávají či kompletují do produktů s vyšší přidanou hodnotou a stupněm finality.

Stejně jako pro ostatní země Evropské unie, tak i pro Francii platí, že podstatnou část zahraničního obchodu realizuje se státy Evropské unie. Objem dovozní tonáže pochází z 51 % z EU, objem tonáže ve vývozu směřuje dokonce ze 75 % do zemí EU. Z pohledu hodnoty zboží pak 57 % dovozu má původ v EU a 61 % hodnoty vývozu jde do zemí Evropské unie.

**V relační struktuře zahraničního obchodu** Francie měřené podle **hodnotového objemu vývozu** patří mezi nejvýznamnější tyto země a oblasti: 1. Německo (13,2 % hodnoty vývozu v roce 2005), 2. Asie (11,4 %), 3. Benelux (11,0 %), 4. Španělsko (9,3 %), 5. Itálie (8,9 %).<sup>79</sup>

Ve **fyzickém objemu vývozu** to jsou: 1. Benelux (22,1 % tonáže vývozu v roce 2005), 2. Itálie (14,4 %), 3. Německo (13,1 %), 4. Španělsko (12,3 %), 5. Afrika (7,5 %) těsně před 6. Velkou Británií (7,1 %).

Nejdůležitějšími partnery podle **hodnotového objemu dovozu** jsou: 1. Německo (16,2 %), 2. Asie (14,4 %), 3. země Beneluxu (11,6 %), 4. evropské země mimo EU (8,9 %), 5. Itálie (7,5 %),

zatímco podle **fyzického objemu dovozu** je pořadí následující: 1. Benelux (22,3 %), 2. evropské země mimo EU (17,6 %), 3. Německo (11,8 %), 4. Afrika (11,7 %), 5. Asie (10,7 %).<sup>80</sup>

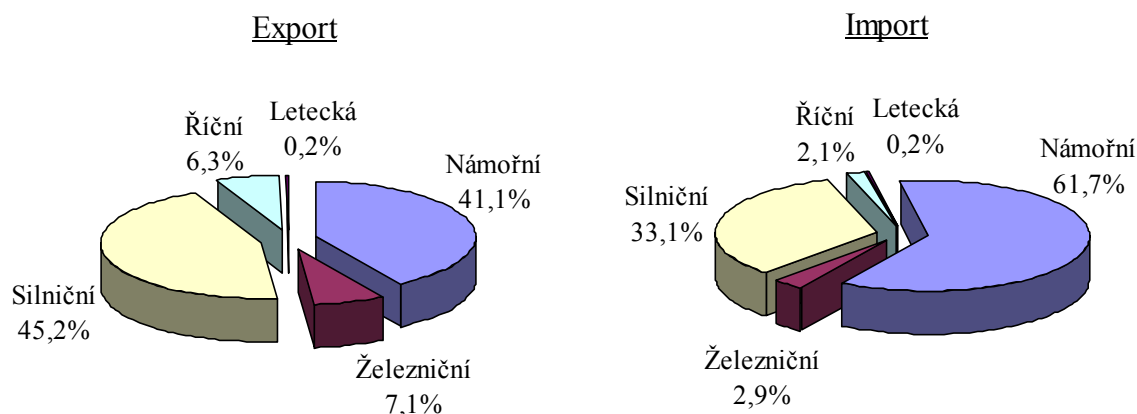
Výchozí či cílové relace zahraničního obchodu podstatně ovlivňují volbu způsobu dopravy. Následující grafy demonstrují, že pokud ve fyzickém objemu vývozu převládají země bezprostředně s Francií sousedící, je volena spíše silniční doprava. Jelikož v dovozu jsou více zastoupeny vzdálenější země, je i podíl námořní dopravy vyšší.

---

<sup>79</sup> Více viz. příloha 12.

<sup>80</sup> Propočty dle Les comptes des transports en 2005. Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, 2006, s. 41. Dostupné na <http://www.statistiques.equipement.gouv.fr> dne 17.3.2007.

Graf 4: Zahraniční obchod Francie podle tonáže a oboru dopravy (2005)<sup>81</sup>



Z výše uvedených skutečností o skladbě a zaměření průmyslových podniků ve Francii, jakožto i popsaných logistických řetězců ve čtyřech vybraných odvětvích a směřování zahraničního obchodu Francie lze shrnout **tendence směřování logistiky ve francouzském průmyslu**. Struktura průmyslu, ve které hrají významnou roli odvětví vytvářející logistické řetězce nabalující na svou činnost širokou síť dodavatelů a prodávající své produkty buď dalším výrobním odvětvím nebo zákazníkům na domácím a často i na geograficky vzdálených trzích, se jeví z hlediska využití vyspělých logistických koncepcí jako příznivá. Podstatná část výroby směřuje k dalšímu zpracování a je podřízena plynulosti montáže, což klade nároky na dodržování dohodnutých dodávek. Uplatňuje a rozšiřuje se prostor pro technologie jako Just in Time, Just in Sequence, kanban či pro využití radiofrekvenční technologie pro tracking a tracing produktů a jejich komponentů nebo například spolupráci s poskytovateli logistických služeb na jiných než jen přepravních službách.

Další možností pro aplikaci logistiky na strategické úrovni lze vidět už ve formování podniků do skupin či ve větším měřítku pak do strategických aliancí. Skupiny se navíc více formují právě v odvětvích zaměřených na vyspělé technologie, kde lze očekávat dlouhodobé uplatňování logistických koncepcí.

<sup>81</sup> Zpracováno na základě Les comptes des transports en 2005. Annexes M – Transports de marchandises. Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, 2006, příloha M.8. Dostupné na [www.statistiques.equipement.gouv.fr](http://www.statistiques.equipement.gouv.fr) dne 17.3.2007. Vývoj a přesná data viz. příloha 13.

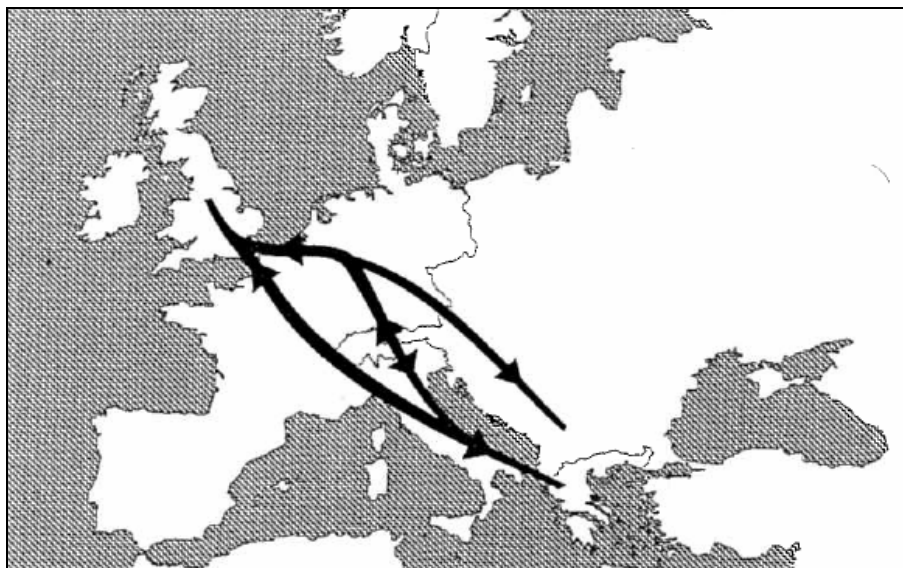
# DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA A POSKYTOVATELÉ LOGISTICKÝCH SLUŽEB

## 1.12. Postavení Francie v evropských logistických vztazích

Důležitost postavení státu či jeho částí v regionálních logistických vztazích se odvíjí od materiálových toků, které tímto územím procházejí. Objem toků a jejich směr pohybu bezprostředně působí na logistickou infrastrukturu, neboť určuje její využití, plánování rozvoje a v širším pohledu i rozvoj dotčeného území, přes které se toky uskutečňují. Z tohoto hlediska lze považovat Francii jak za důležitý výchozí i cílový prostor materiálových toků, tak i za prostor tranzitní.

Materiálové toky nevznikají samovolně, vznikají díky průmyslové činnosti, vnitřnímu a zahraničnímu obchodu. V Evropě se na základě dlouhodobých urbanizačních procesů vytvořily tři zóny soustřeďující ekonomickou aktivitu, v nichž se definují silné přepravní proudy. Hlavní zóna koncentrace probíhá evropským kontinentem od severozápadu k jihovýchodu, tzn. že začíná v oblasti jihovýchodní Anglie, postupuje přes sever Francie, Benelux, západ Německa do Švýcarska až do severní Itálie.

Obrázek 3: Hlavní přepravní proudy v Evropě<sup>82</sup>



Paralelně s hlavní zónou koncentrace západně probíhá „francouzská“ zóna od kanálu La Manche, přes Paříž, Lyon ke středozevnímu moři k největšímu francouzskému přístavu Marseille a případně dále do severní Itálie. Tato zóna spojuje nejvýznamnější oblasti francouzské ekonomiky. Východně od hlavní zóny se objevuje nová zóna koncentrace

<sup>82</sup> Pernica, P.: Logistika (Supply Chain Management) pro 21. století. Radix Praha, 2005, s. 1156.

postupující od severoněmeckých přístavu Hamburg, Brémy přes Berlín, Prahu, Vídeň směrem k Záhřebu a dále do jihovýchodní Evropy. Páteří všech zón koncentrace jsou hlavní dopravní komunikace, které umožňují spojení uvnitř zón a dále do sousedních oblastí.<sup>83</sup>

V návaznosti na tři hlavní zóny se vytvořily zóny vedlejší (viz. příloha 14). Pro Francii z důvodu vysledování hlavních tranzitních přepravních proudů jsou nejdůležitější toky proudící mezi severem Německa či Dánskem buď při západním pobřeží přes Benelux, Paříž, Bordeaux do severního Španělska a dále do Madridu a Portugalska, nebo jiným směrem přes Německo, Lyon, Montpellier na východní pobřeží Španělska do Barcelony. Z dalších toků zmiňme ještě spojení mezi severní Itálií a Španělskem probíhající po jižním pobřeží Francie (zóna zvaná „severní jih“) či mezi severní Itálií a Lyonem nebo spojení Paříže s jižním Německem pokračující do Rakouska.<sup>84</sup> Váha posledních zmiňovaných proudů je navíc podtržena teritoriálním zaměřením francouzského zahraničního obchodu, v němž právě Německo, Španělsko, Itálie a Velká Británie hrají významnou roli.

---

<sup>83</sup> Pernica, P.: Logistika (Supply Chain Management) pro 21. století. Radix Praha, 2005, s. 1147-1149.

<sup>84</sup> Pernica, P.: Logistika (Supply Chain Management) pro 21. století. Radix Praha, 2005, s. 1156-1157.

### 1.13. Vybavenost dopravní infrastrukturou

Infrastruktura je základním předpokladem propojení trhů. Přes rozličné definice infrastruktury zdůrazňující vždy určitý pohled, uveďme si pro potřeby této práce definici M. Žáka, který ji definuje jako „soubor materiálních a nemateriálních charakteristik ekonomiky, financovaných z veřejných zdrojů, které zvyšují produktivitu soukromého sektoru; materiální infrastruktura zahrnuje například dopravní, energetické a vodní sítě; nemateriální infrastruktura zahrnuje například vzdělávací systém nebo systém ochrany vlastnických práv.“<sup>85</sup>

Logistická infrastruktura má usnadnit, či vůbec umožnit, průběh logistických procesů spojených s přemísťováním a případně uchováváním věcí, osob a zpráv. Má mít síťový charakter pro zabezpečení dobrého propojení jednotlivých uzlů a má být rozvíjena v předstihu před vznikem potřeb na logistiku. Logistická infrastruktura je také dvojího charakteru, materiální a nemateriální. Logistická materiální infrastruktura zahrnuje dopravní, skladovou a informační infrastrukturu.<sup>86</sup>

Dopravní infrastruktura se skládá v úzkém vymezení z dopravní sítě definované jejími uzly a spojovacími úseky včetně jejich technického a komunikačního zabezpečení, v širším pojetí pak zahrnuje údržbu a v nejširším pojetí také dopravní prostředky pohybující se po dopravní síti. Skladovou infrastrukturou rozumíme síť skladů jako mezičlánků rozpojčujících tok od dodavatelů k odběratelům, které jsou propojeny dopravou. Informační infrastruktura umožňuje sběr, uchování a šíření informací pomocí telekomunikační a výpočetní techniky, čímž podporuje fungování dopravní, skladové i jiné infrastruktury.

Protože logistická infrastruktura je svázána s ekonomickou činností jiných subjektů a protože v posledních letech roste vzájemná propojenost, tvoří se nadnárodní logistické sítě a roste strategický význam logistické infrastruktury. Podívejme se proto nejprve na dopravní a pak na skladovou infrastrukturu (kapitola 4.3.1.) ve Francii.

#### 1.13.1. Rozvoj dopravní infrastruktury jako priorita dopravní politiky

Francie disponuje velice kvalitní a hustou dopravní sítí. Na 100 km<sup>2</sup> disponuje 146 km silnic a 6,2 km železnic.<sup>87</sup> Konec minulého století probíhal ve Francii ve znamení rozvoje sítě vysokorychlostní železnice, train à grande vitesse (TGV), a pokračující expanze sítě

<sup>85</sup> Žák, M.: Velká ekonomická encyklopedie. Praha 1999. Citováno podle Pernica, P.: Logistika (Supply Chain Management) pro 21. století. Linde Praha, 2005, s. 1144.

<sup>86</sup> Pernica, P.: Logistika (Supply Chain Management) pro 21. století. Radix Praha, 2005, s. 1146-1147.

<sup>87</sup> Francie: Souhrnné teritoriální informace. Ministerstvo zahraničních věcí ČR, 2006. Dostupné na <http://www.mzv.cz> dne 19.7.2006.



národních rychlostních silnic a dálnic. Po dlouhém období zaměření na výstavbu spojení hlavního města s jinými částmi země se dopravní politika v posledních letech soustředila na zlepšení dlouho opomíjených regionálních tratí.<sup>88</sup> Přelomovým rokem v orientaci francouzské dopravní politiky byl rok 1997 spojený se změnou vlády.

Dopravní politika do roku 1997 se odvíjela od hlavního cíle, kterým bylo rozšíření nabídky infrastruktury, zejména silniční a dálniční. Tato priorita měla svůj původ v Zákoně o směřování vnitrozemské dopravy (la Loi d'orientation sur les transports intérieurs, LOTI) z roku 1982, který dal společnosti „právo na dopravu.“ Rozvoj hromadné dopravy podpořil v roce 1996 Zákon o ovzduší a racionálním využívání energie (la Loi sur l'air et l'usage rationnel de l'énergie, LAURE), který nařídil městům nad 100 000 obyvatel vytvořit systém městské hromadné dopravy. Tento zákon podnítil investování do veřejné dopravy. Další zákon Pasqua z roku 2005 dále zdůrazňoval rozvoj dopravní infrastruktury vytvořením fondu na financování nových projektů v oblasti pozemské dopravy. Příjmy fondu měly tvořit poplatky odváděné z vybraného mýtného na silnicích, ale fond byl zrušen z důvodu nesouladu s principem jednotnosti rozpočtu a neurčenosti výdajů.<sup>89</sup>

V první polovině 90. let byly zprovozněny další vysokorychlostní železniční tratě. V roce 1993 to byla trať TGV-Nord z Paříže do Lille a dále do Bruselu, v roce 1994 díky prodloužení trati dále za Lille bylo možno zavést linku Eurostar přes tunel pod kanálem La Manche do Londýna.<sup>90</sup>

Od roku 1997 se vládní politika dopravy odklonila od výstavby nové infrastruktury a zaměřila se na optimalizaci využití stávajících sítí. Do popředí staví ochranu životního prostředí, favorizuje městskou hromadnou dopravu. V roce 1997 došlo k významné události z důvodu vstupu v platnost směrnice EU 91-440, na jejímž základě došlo k rozdělení drážní společnosti SNCF. Odštěpily se aktivity týkající se správy a provozu dopravní cesty, kterými se od té doby zabývá nová společnost Réseau Ferré de France (RFF). SNCF se tímto stala pouze poskytovatelem železničních služeb. Procesem odloučení byl umožněn přístup na trh i jiným dopravcům než jen SNCF.

---

<sup>88</sup> Country Profile 2006: France. The Economist Intelligence Unit Limited, 2006, s. 20. Dostupné na [www.viewswire.com](http://www.viewswire.com) dne 7.2.2007.

<sup>89</sup> Crozet, Y.: Le transport: un enjeu toujours public? L'exemple de la France. Problèmes économiques, č. 2.896, s. 3-5.

<sup>90</sup> Country Profile 2006: France. The Economist Intelligence Unit Limited, 2006, s. 20. Dostupné na [www.viewswire.com](http://www.viewswire.com) dne 7.2.2007.

V roce 2002 se opět změnila vláda, což ovlivnilo i dopravní politiku. Hlavním mottem se stalo nastolení větší rovnováhy ve využívání dopravních oborů<sup>91</sup> jednak z důvodů reakce na rostoucí mobilitu a kvůli omezení dopadů na životní prostředí. Přijatá rozhodnutí měla směřovat k naplnění následujících cílů:<sup>92</sup>

- Finanční podpora rozvoje infrastruktury alternativní k silniční - tento cíl v praxi znamenal snížení objemu investic do silniční infrastruktury a jejich přesun jinam, především do železniční sítě ve smyslu naplnění druhého cíle.
- Přednostní podpora železničních projektů, zejména vysokorychlostních tratí, vytyčená do roku 2012.
- Vůle plně využít příjmů ze silniční dopravy k financování potřeb infrastruktury bez ohledu na její obor.

### **1.13.2.Financování rozvoje dopravní infrastruktury**

Se střídáním priorit dopravní politiky se mění také investiční náročnost na její uplatňování. Při preferenci rozvoje infrastruktury uplatňované do roku 1997 rostly investice do infrastruktury, po roce 1997 mírně klesaly, od roku 2000 opět rostou. Do infrastruktury investuje jak stát prostřednictvím státních institucí pověřených k řízení dané infrastruktury, tak regionální a místní úřady.<sup>93</sup>

V roce 2005 bylo celkově do infrastruktury investováno 15,9 miliard euro. 70 % prostředků, tj. 11,1 mld.EUR, směřovalo na rozvoj silniční sítě, vysoký podíl investic do této oblasti je dlouhodobým trendem, 12 % investic (1,9 mld.EUR) plynulo do železniční sítě, 10 % (1,5 mld.EUR) do městské hromadné dopravy, 5 % (5,4 mld.EUR) do rozvoje letišť a letecké navigace a 3 % (2,7 mld.EUR) na rozvoj přístavů a splavných řek.<sup>94</sup> Vývoj investic do jednotlivých oborů v letech 2002-2005 zachycuje příloha 15.

---

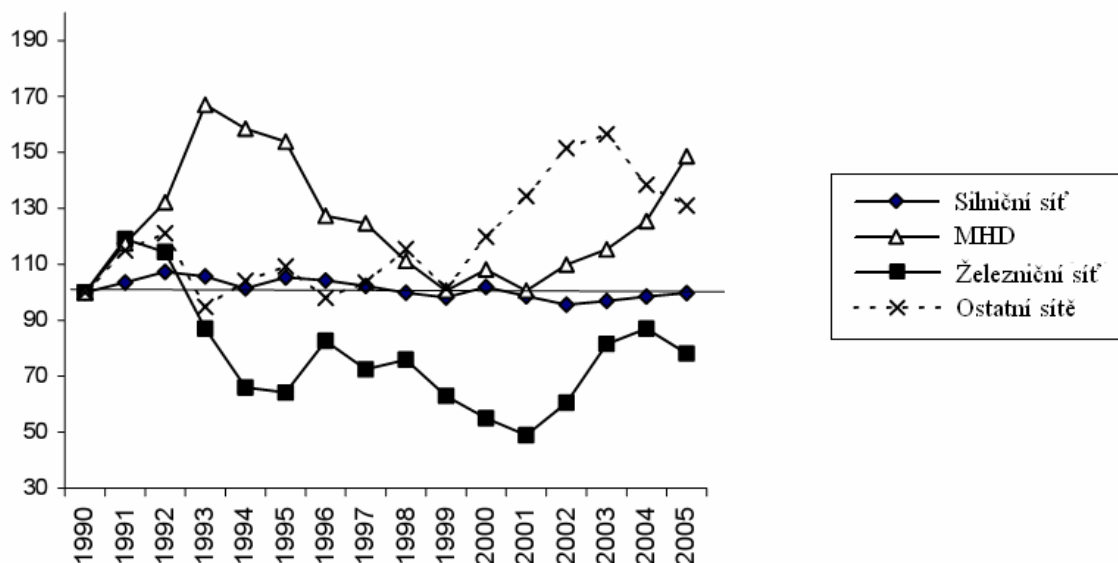
<sup>91</sup> Po silnici se v roce 2000 realizovalo 81 % objemu dopravy zboží, po železnici 16,8 % a po řekách 2,2 %. (De Prémare, J.-B.: Les acteurs publics et les transports en Europe. Problèmes économiques, č. 2.896, 2006, s. 13.)

<sup>92</sup> De Prémare, J.-B.: Les acteurs publics et les transports en Europe. Problèmes économiques, č. 2.896, 2006, s. 10-14.

<sup>93</sup> Tamtéž.

<sup>94</sup> Les comptes des transports en 2005. Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, 2006, s. 100. Dostupné na <http://www.statistiques.equipement.gouv.fr> dne 17.3.2007.

Graf 5: Vývoj investic do dopravní infrastruktury podle oborů (ve stálých cenách, index 100 v roce 1990)<sup>95</sup>



Stejně jako jiné země EU i Francie čelí problému vysoké zátěže centrálního rozpočtu na financování infrastruktury. Ve Francii se snažili vyřešit tento problém spoluprací na financování a řízení projektů se soukromým sektorem přes public-private-partnership (PPP), protože audit realizovaný v roce 2003 odhalil nízkou rentabilitu mnoha realizovaných projektů, a vytvořením zvláštního fondu na financování dopravní infrastruktury – l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF). AFITF funguje od roku 2005, je financován z příjmů vybraných na mýtném a ze státních dotací, má sloužit k rozvoji všech dopravních sítí bez ohledu na obor.<sup>96</sup>

Fiskální příjmy týkající se dopravy se skládají ze tří základních složek. Největší část představují příjmy ze spotřební daně z pohonných hmot, v roce 2005 vytvořily s 25,1 mld. EUR 71 % příjmů. Dalšími složkami jsou poplatky za využívání silnic, např. poplatky placené podle počtu náprav, poplatky z registrace vozidla s podílem 14,3 % na celkových příjmech a regionální platby za dopravu od společností či regionů dopravu organizujících s podílem 13,6 %. Poplatky za říční plavbu a za leteckou navigaci se na celkových příjmech podílejí malou vahou.<sup>97</sup>

<sup>95</sup> MHD zahrnuje městskou hromadnou dopravu v celé Francii včetně pařížského metra RATP a železniční infrastruktury regionu Ile-de-France sloužící jako MHD. Ostatní síť zahrnuje infrastrukturu letišť, přístavů a splavných vodních cest. Zdroj: Les comptes des transports en 2005. Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, 2006, s. 101. Dostupné na <http://www.statistiques.equipement.gouv.fr> dne 17.3.2007.

<sup>96</sup> Crozet, Y.: Le transport: un enjeu toujours public? L'exemple de la France. Problèmes économiques, č. 2.896, 2006, s. 4-6.

<sup>97</sup> Les comptes des transports en 2005. Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, 2006, s. 104-105. Dostupné na <http://www.statistiques.equipement.gouv.fr> dne 17.3.2007.

### 1.13.3.Silniční síť

Délka silniční sítě ve Francii v roce 2005 činila 10 804 km, z toho 8 179 km (tj. 75 %) cest je placených, zatímco užití 2 625 km není zpoplatněno.<sup>98</sup> Placenou síť svěřil stát na základě koncese do rukou veřejných či soukromých společností.<sup>99</sup> Ze 77 % se jedná o komunikace se dvěma jízdními pruhy v jednom směru, 22 % má tři jízdní pruhy a 1 % připadá na komunikace se čtyřmi jízdními pruhy v jednom směru.<sup>100</sup>

Rozsah a kvalita silniční sítě je velice důležitá pro Francouze, neboť ti uskuteční dvě třetiny svých cest právě po silnici. Výdaje, které vydávají na osobní automobilovou dopravu, představují dokonce 80 % nákladů na dopravu domácností.<sup>101</sup> Je nutno podotknout, že 95 % uživatelů silniční sítě je spokojeno se službami, které jim infrastruktura přináší.<sup>102</sup>

#### Způsoby řízení infrastruktury

Jak bylo zmíněno, část silniční sítě svěřil stát na základě koncese společnostem, které se pak starají o provoz, údržbu a rozvoj této svěřené infrastruktury. Na oplátku za svou činnost získávají poplatky, jejichž výše se stanoví na základě jednání mezi společností a státem. Přehled společností, které spravovaly francouzskou silniční síť a počet jim svěřených kilometrů sítě, ukazuje následující tabulka. Mapu sítě znázorňuje příloha 17.

Tabulka 9: Společnosti spravující silniční infrastrukturu Francie

| Název společnosti                                       | Zkratka názvu | Počet kilometrů sítě |
|---------------------------------------------------------|---------------|----------------------|
| Autoroute de liaison Seine-Sarthe                       | ALIS          | 125                  |
| Autoroutes Paris-Rhin-Rhône                             | APPR          | 1810                 |
| Autoroutes Rhône-Alpes                                  | AREA          | 384                  |
| Autoroute du Sud de la France                           | ASF           | 2498,8               |
| Autoroute Estérel, Côtes d'Azur, Provence, Alpes        | ESCOTA        | 460                  |
| Autoroutes et Tunnel du Mont-Blanc                      | ATMB          | 106,3                |
| Compagnie financière et industrielle des autoroutes     | COFIROUTE     | 985                  |
| Société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France | SANEF         | 1374,4               |
| Société des Autoroutes Paris-Normandie                  | SAPN          | 368,4                |
| Société Française du Tunnel Routier du Fréjus           | SFTRF         | 67,5                 |

*Zdroj:* Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes: Chiffres clés 2005. Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes, 2006, s. 6-7 Dostupné na [www.autoroutes.fr](http://www.autoroutes.fr) dne 15.7. 2007.

<sup>98</sup> Les comptes des transports en 2005. Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, 2006, s. 99. Dostupné na <http://www.statistiques.equipement.gouv.fr> dne 17.3.2007.

<sup>99</sup> Autoroutes. Xerfi, 2005, s. 12-14. Dostupné na [www.xerfi700.com](http://www.xerfi700.com) dne 24.8.2006.

<sup>100</sup> Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes: Chiffres clés 2005. Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes, 2006, s. 2-3. Dostupné na [www.autoroutes.fr](http://www.autoroutes.fr) dne 15.7. 2007.

<sup>101</sup> Autoroutes. Xerfi, 2005, s. 20. Dostupné na [www.xerfi700.com](http://www.xerfi700.com) dne 24.8.2006.

<sup>102</sup> Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes: Rapport d'activité 2005. Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes, 2006, s. 19. Dostupné na [www.autoroutes.fr](http://www.autoroutes.fr) dne 15.7. 2007.

Nejvíce kilometrů silniční sítě Francie, 31 %, má ve správě ASF, společně se svou dceřinou společností ESCOTA pak dohromady řídí 37 % sítě. Druhou společností podle počtu svěřených kilometrů je APPR s 22 % a připočteme-li i síť spravovanou AREA, která spadá pod APPR, bylo by to o 5 % více. Třetí významnou skupinou je SANEF-SAPN s 22 % sítě. Tyto tři skupiny byly v roce 2005 vybrány vládou k privatizaci a stát tak odprodal své podíly v nich za celkem 14,87 miliard eur, které použil na snížení zadlužení státu a na vložení finančních zdrojů do vznikajícího fondu na financování dopravní infrastruktury l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF, více viz. kapitola 4.2.2.).<sup>103</sup>

Mimo výše uvedené společnosti existují ještě společnosti spravující velké mosty či tunely, na kterých se platí mýtné.<sup>104</sup> Příkladem je Compagnie Eiffage du Viaduc de Millau mající na starost most přes údolí Millau, který otevřením na konci roku 2004 zjednodušil dopravu mezi Paříží a jižním pobřežím Francie, protože tím byla dokončena paralelní cesta k dálnicím A6-A7 jdoucí přes Lyon a v období prázdnin zažívající velké dopravní zácpy.

Naproti tomu silniční síť místní či regionální úrovně je spravována příslušnými územně správními jednotkami a nepodléhá tedy zvláštním poplatkům.<sup>105</sup>

### Financování

Základem financování silniční infrastruktury je výběr mýtného (francouzsky péage) na koncesované síti, tj. na třech čtvrtinách celkové sítě silnic. Ve Francii existují dva systémy mýtného; prvním je tzv. uzavřené mýtné, kdy si uživatel při vstupu na zpoplatněnou komunikaci odebere lístek a platí při opuštění komunikace. Částka k zaplacení je mu vypočtena na základě ujeté vzdálenosti a kategorie vozidla. Druhým systémem je tzv. otevřené mýtné, kdy na silnici po určitých úsecích jsou vybudovány mýtné brány a řidič musí jimi vždy projet a zaplatit, aby mohl pokračovat v cestě. Částka mýtného v tomto případě závisí na kategorii vozidla, protože vzdálenost je dána umístěním předchozí brány.

Výše poplatku za užití sítě je stanovována na rok ministerstvem dopravy (Le Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer) na základě návrhu předloženého koncesionářskou společností a je vyhlášována v Journal Officiel, obdobě české Sbírky zákonů.

Příjmy z mýtného tvoří více než 95 % obratu společností spravujících infrastrukturu. Jejich použití směřovalo v roce 2004 z 39 % na provoz a údržbu komunikací, z 31 % na

---

<sup>103</sup> De Prémare, J.-B.: Les acteurs publics et les transports en Europe. Problèmes économiques, č. 2.896, 2006, s. 12.

<sup>104</sup> Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes: Chiffres clés 2005. Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes, s. 6-7. Dostupné na [www.autoroutes.fr](http://www.autoroutes.fr) dne 15.7. 2007.

<sup>105</sup> Autoroutes. Xerfi, 2005, s. 13. Dostupné na [www.xerfi700.com](http://www.xerfi700.com) dne 24.8.2006.

daňové odvody, z 23 % na úhradu půjček realizovaných za účelem investování do rozvoje sítě a 7 % zůstalo jako čistý výsledek z hospodaření.

Protože investice do infrastruktury si žádají jednorázově velký objem finančních prostředků, existuje od roku 1963 veřejná instituce Caisse Nationale des Autoroute (CNA), jejímž posláním je poskytovat společnostem spravujícím silniční síť prostředky na výstavbu a modernizaci infrastruktury a činí tak prostřednictvím úvěrů poskytovaných na 15 let.<sup>106</sup>

### Hlavní společnosti

Největší společností co do obrátu a počtu svěřených kilometrů silniční sítě je Autoroute du Sud de la France (ASF). Do ASF spadá navíc její dceřiná společnost Autoroute Estérel, Côtes d'Azur, Provence, Alpes. Společně provozují 37 % silniční sítě Francie a tvoří 40 % obrátu odvětví. Druhou skupinou je Autoroute Paris-Rhin-Rhône (APPR) s Autoroutes Rhône-Alpes (AREA) s dohromady 28 % sítě a 25 % obrátu.<sup>107</sup> Bez zajímavosti není Cofiroute, která byla svěřena správa silniční sítě jako první soukromé společnosti ve Francii. Jejími vlastníky jsou skupina Vinci (celkem 82,4 % kapitálu) a Colas (17,6 % kapitálu).<sup>108</sup>

Závěrem zmiňme profesní sdružení Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes (ASFA), jehož členy jsou společnosti spravující a provozující silniční síť na základě koncese, tudíž všechny výše uvedené plus společnosti spravující mosty a tunely.

### Perspektivy vývoje

Rozvoj silniční sítě vyplývá z předpokládaných požadavků na mobilitu zboží a osob. Pohyb zboží souvisí s konjunkturními stavy ekonomik, pohyb osob zejména s disponibilním příjmem domácností a cenou ropy, kdy při vysoké ceně ropy mají Francouzi snahu omezovat cesty automobilem.<sup>109</sup>

Hlavním cílem společností spravujících infrastrukturu v následujících letech je optimalizace provozu sítě a snížení nákladů. Společnosti se zaměřují zejména na zvyšování efektivnosti výběru mýtného přilákáním více zákazníků k „télépéage“. Télépéage je automatický systém placení mýtného založený na mikrovlnné technologii, kdy ve voze je umístěna palubní jednotka a na mýtné bráně označené symbolem písmena t jako télépéage mikrovlnná anténa. Po rozpoznání palubní jednotky je vozidlo propuštěno na placenou komunikaci, současně systém uchovává informaci o průjezdu vozem pro vystavení souhrnné

---

<sup>106</sup> De Prémare, J.-B.: Les acteurs publics et les transports en Europe. Problèmes économiques, č. 2.896, 2006, s. 12.

<sup>107</sup> Autoroutes. Xerfi, 2005, s. 33. Dostupné na [www.xerfi700.com](http://www.xerfi700.com) dne 24.8.2006.

<sup>108</sup> Cofiroute, concessionnaire et exploitant privé d'infrastructures à péages. Dostupné na [www.cofiroute.fr/cofiroute.nsf/web/profil.htm](http://www.cofiroute.fr/cofiroute.nsf/web/profil.htm) dne 16.4.2007.

<sup>109</sup> Autoroutes. Xerfi, 2005, s. 22. Dostupné na [www.xerfi700.com](http://www.xerfi700.com) dne 24.8.2006.

měsíční faktury za použití infrastruktury. Výhodou pro uživatele je urychlení průjezdu vozidel díky vyhrazení mýtných bran pro tyto operace; odpadá nutnost zastavit a platit na místě; za používání celé sítě francouzských komunikací je vystavena jedna souhrnná faktura. Pro provozovatele jsou hlavními výhodami snížení nákladů na provoz, protože náklady na automatický výběr mýtného oproti klasickému manuálnímu výběru jsou poloviční, a zvýšení propustnosti sítě, neboť télépéage je za stejnou časovou jednotku schopna odbavit 2,5 krát více vozidel.<sup>110</sup> Systém byl zaveden v roce 2001 a od té doby si získal 1,45 milionu uživatelů.<sup>111</sup>

---

<sup>110</sup> Autoroutes. Xerfi, 2005, s. 4. Dostupné na [www.xerfi700.com](http://www.xerfi700.com) dne 24.8.2006.

<sup>111</sup> Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes: Chiffres clés 2005. Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes, s. 12-13. Dostupné na [www.autoroutes.fr](http://www.autoroutes.fr) dne 15.7. 2007.

#### 1.13.4. Železniční síť

Francouzská železniční síť patří k nejlepším na světě. Známa je především budováním vysokorychlostních tratí, lignes à grande vitesse (LGV), na kterých se pohybují speciálně konstruované kolejové vlaky, tzv. train à grande vitesse (TGV). Z celkové délky francouzských železničních tratí 30 880 kilometrů je 1 540 km vysokorychlostních.<sup>112</sup> Konstrukce vysokorychlostních tratí byla od jejich počátku v roce 1969 založena na slučitelnosti s ostatními tratěmi a zařízením, což představuje významnou technickou výhodu například oproti systému vysokorychlostní sítě ve Španělsku. Od počátku byl systém zaměřen na osobní dopravu (až později začal být používán pro přepravu pošty a spěšných zásilek) a zvýšení četnosti spojů.<sup>113</sup>

Kvalitu vysokorychlostní sítě i vlaků dokazují světové rekordy, které vlaky TGV drží v nejvyšší dosažené rychlosti mezi kolejovými vozidly. Naposledy zlepšil TGV svůj rekord z 553 km/h na 574,8 km/h dne 3. dubna 2007 na trati Paříž-Štrasburk u vesničky Passavant-en-Argonne. Zajímavý byl také výkon ze dne 26. května 2001, kdy vlak TGV přejel napříč Francií z Calais do Marseille za 3 hodiny a 29 minut a vzdálenost 1 000 km tak urazil za 3 hodiny 9 minut.<sup>114</sup>

V současné době jsou v provozu následující vysokorychlostní tratě:<sup>115</sup>

- LGV Sud-Est (Jihovýchod): Paříž-Lyon, dokončena 1983 (první část do St. Florentin otevřena 1981), délka 538 km, traťová rychlost 270 km/h;
- LGV Atlantique (Atlantik): Paříž-Le Mans nebo Paříž-Tours, otevřena 1990, délka 282 km, traťová rychlost 300 km/h;
- LGV Nord (Sever): Paříž-Lille-Calais a dále Eurotunelem do Londýna, otevřena 1993, délka 333 km, traťová rychlost 300 km/h;
- LGV Rhône-Alpes: Lyon-Valence, otevřena 1994, délka 115 km, traťová rychlost 300 km/h;
- LGV Méditerranée (Středozemní moře): Valence-Nîmes nebo do Marseille, otevřena 2001, délka 251 km, traťová rychlost 300 km/h;
- LGV Belgium: Lille-Brusel, otevřena 1997, délka 84 km, rychlost 300 km/h.

Za nejvýznamnější lze považovat v národním měřítku spojení Paříže s Marseille, které výrazně urychlilo dopravu k oblíbeným místům letní dovolené a znamenalo obrovskou

<sup>112</sup> Les comptes des transports en 2005. Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, 2006, s. 99. Dostupné na [www.statistiques.equipement.gouv.fr](http://www.statistiques.equipement.gouv.fr) dne 17.3.2007.

<sup>113</sup> Zelený, L.: Rozvoj dopravy ve světě. Oeconomia, Praha, 2004, s. 95-96.

<sup>114</sup> TGV. Dostupné na [www.wikipedia.cz](http://www.wikipedia.cz) dne 18.4.2007.

<sup>115</sup> Mapa vysokorychlostních tratí viz. příloha 20.



konkurenci pro silniční a zejména leteckou dopravu, a v mezinárodním měřítku pak spojení Paříže s Londýnem a Bruselem.

### Způsoby řízení infrastruktury

Správcem francouzské železniční sítě je Réseau Ferré de France (RFF). RFF byla založena na základě evropské směrnice z roku 1991 a příslušného francouzského zákona z 5.května 1991 jako veřejná instituce a byla na ní převedena zodpovědnost za financování, údržbu a rozvoj železniční sítě včetně dluhu do té doby jediné společnosti působící na železničním trhu SNCF (Société Nationale des Chemins de Fer Français). SNCF se tímto stala železničním dopravcem, na konci 90.let 20.století však se stále podílela na údržbě technického zařízení železniční sítě.<sup>116</sup>

### Financování

Peníze určené na rozvoj infrastruktury získává RFF prostřednictvím fondu Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF, více viz. kapitola 4.2.2.). Další část investic se snaží získat spoluprací se soukromou sférou, tzv. financování PPP (public-private partnership). Tímto způsobem se financovaly vysokorychlostních tratě LGV-Sud (LGV-Jih) z Paříže ke Středozemnímu moři a LGV-Atlantique z Paříže do Bordeaux a plánují se financovat budoucí spojení Nimes-Montpellier nebo zavedení komunikačního systému GSM-R.<sup>117</sup>

Prostředky na údržbu by měla RFF získávat z poplatků, které jí platí dopravci provozující železniční dopravu na síti.<sup>118</sup>

### Hlavní společnosti

Jedinou společností spravující národní železniční síť je RFF. V okolí Paříže spravuje síť patřící do systému pařížské hromadné dopravy společnost RATP (Régie Autonome des Transports Parisiens). Hlavním poskytovatelem železničních služeb je SNCF se svými pobočkami, např. Geodis (poskytovatel logistických služeb, podíl SNCF na kapitálu – 44,8 %), Keolis (osobní přeprava, podíl SNCF – 44,5 %), STVA (logistika, přeprava

---

<sup>116</sup> Transports ferrovières. Xerfi, 2005, s. 14. Dostupné na [www.xerfi700.com](http://www.xerfi700.com) dne 24.8.2006.

<sup>117</sup> Dominique Perben présente la politique ferroviaire du ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer. Le Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, 28.2.2007, s. 4. Dostupné na [www.transports.equipement.gouv.fr](http://www.transports.equipement.gouv.fr) dne 17.3.2007.

<sup>118</sup> Les comptes des transports en 2005. Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, 2006, s. 99. Dostupné na [www.statistiques.equipement.gouv.fr](http://www.statistiques.equipement.gouv.fr) dne 17.3.2007.

automobilů, podíl SNCF – 67 %).<sup>119</sup> Ze soukromých poskytovatelů jmenujme Connex, který od roku 2005 realizuje soukromou železniční přepravu, a Gefco.

### Perspektivy vývoje

V politice rozvoje železnice vytyčené na období let 2006-2010 lze pozorovat tři hlavní okruhy činností: výstavbu nových vysokorychlostních tratí, udržení kvality celé sítě a zaměření na trvale udržitelný rozvoj. Jelikož všechny tyto činnosti vyžadují zvýšenou finanční podporu, ministerstvo se zavázalo k vyšším investicím do železniční sítě a to až o 600 milionů eur více v roce 2010 v porovnání s rokem 2005.<sup>120</sup>

V současné době se staví tři vysokorychlostní tratě:

- LGV Est (Východ): Paříž-Štrasburk, první část tratě o délce 320km mezi Paříží a Baudrecourt (poblíž Metz) bude uvedena do provozu 10.6.2007, další část tratě, cca 100 km, jdoucích až do Štrasburku by měla být dokončena do roku 2010;
- LGV Perpignan-Figueres: má propojit Francii se Španělskem do roku 2009;
- LGV Rhin-Rhone (Rýn-Rhone): Dijon-Mulhouse, zlepší spojení na východě Francie do r. 2011.

Mimoto se modernizuje železniční spojení mezi Paříží a Ženevou. Práce jsou vykonávány na úseku mezi Boug-en-Bresse (severně od Lyonu) a Bellegarde-sur-Valserine na hranicích se Švýcarskem a měly by být dokončeny do roku 2009.

Na národní úrovni se diskutuje či bylo rozhodnuto o výstavbě například těchto tratí:

- Lyon-Chambéry-Turín: trať propojující Francii s Itálií patří mezi priority EU.
- LGV Bretagne-Pays de la Loire: Le Mans-Rennes. Začátek výstavby se předpokládá v roce 2009.
- LGV Sud Europe Atlantique: má tři části, které prodlužují LGV Atlantique; první Tours-Bordeaux, Bordeaux-Toulouse a Bordeaux-španělská hranice.
- LGV Provence-Alpes-Côte d'Azur: Marseille-Nice.<sup>121</sup>

Prosazováním trvale udržitelného rozvoje do dopravní politiky se myslí propagace cest alternativních k silnici, multimodální přepravy, uplatnění technologií eliminujících dopad na životní prostředí, zlepšení organizace a užívání dopravních oborů, působení na ekologické chování jednotlivců i firem v dopravě.<sup>122</sup>

---

<sup>119</sup> Transports ferrovières. Xerfi, 2005, s. 32-34. Dostupné na [www.xerfi700.com](http://www.xerfi700.com) dne 24.8.2006.

<sup>120</sup> Dominique Perben présente la politique ferroviaire du ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer. Le Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, 28.2.2007, s. 4-5. Dostupné na [www.transports.equipement.gouv.fr](http://www.transports.equipement.gouv.fr) dne 17.3.2007.

<sup>121</sup> Tamtéž, s. 8-16.

<sup>122</sup> Tamtéž, s. 20-28.

### 1.13.5. Dopravní infrastruktura letišť

Ve Francii se nachází 119 letišť. Přes tento vysoký počet letišť na území kontinentální Francie, jen desítku z nich lze označit za letiště mezinárodního významu. Tato desítku realizuje 90 % osobní letecké přepravy a více než 95 % nákladní letecké přepravy.<sup>123</sup> Mezi francouzskými letišti navíc naprosto dominují dvě pařížská letiště Charles de Gaulle a Orly. Letiště Paris – Charles de Gaulle (CDG) se navíc ve světovém pořadí největších letišť podle počtu odbavených pasažérů řadí na sedmou příčku, z evropských letišť ho předhání pouze London – Heathrow, zatímco letiště ve Frankfurtu nad Mohanem stojí v závěsu za pařížským centrem letecké dopravy.<sup>124</sup>

Tabulka 10: 10 největších letišť ve Francii (2005)

|                           | Osobní přeprava  |       | Nákladní přeprava |       |
|---------------------------|------------------|-------|-------------------|-------|
|                           | Cestující (mil.) | Podíl | Tonáž (mil. t)    | Podíl |
| Paris – Charles de Gaulle | 56 449           | 43,1% | 1 122             | 76,8% |
| Paris – Orly              | 25 603           | 19,6% | 69                | 4,7%  |
| Nice – Côte d'Azur        | 9 926            | 7,6%  | 11                | 0,8%  |
| Lyon – St.Exupery         | 6 661            | 5,1%  | 36                | 2,5%  |
| Marseille – Provence      | 5 958            | 4,6%  | 51                | 2,9%  |
| Toulouse – Blagnac        | 5 899            | 4,5%  | 43                | 3,5%  |
| Bâle – Mulhouse*          | 3 990            | 3,0%  | 32                | 2,2%  |
| Bordeaux – Mérignac       | 3 226            | 2,5%  | 9                 | 0,6%  |
| Nantes – Atlantique       | 2 332            | 1,8%  | 9                 | 0,6%  |
| Strasbourg                | 2 002            | 1,5%  | 1                 | 0,1%  |
| Ostatní letiště           | 8 873            | 6,8%  | 78                | 5,3%  |
| Francie celkem            | 130 919          | 93,2% | 1 383             | 100%  |

\* Francouzsko-švýcarské letiště Bâle – Mulhouse je zde bráno, jakoby celé náleželo k Francii.

Zpracováno podle Observatoire de l'aviation civile 2005-2006, Direction générale de l'Aviation civile, 2006, s.136. Dostupné na [www.aviation-civile.gouv.fr/html/publicat/oac\\_dast/OAC\\_tome2\\_final.pdf](http://www.aviation-civile.gouv.fr/html/publicat/oac_dast/OAC_tome2_final.pdf) dne 7.4.2007.

Velká letiště těží z rozvoje mezinárodní letecké dopravy, která se díky uklidnění mezinárodní situace po těžkých letech začátku tohoto století jeví být v plné formě. Pro rozvoj menších letišť, které se dříve zaměřovaly spíše na vnitrostátní leteckou dopravu, která v důsledku konkurence vysokorychlostní železnice od roku 2001 do roku 2005 klesala, aby se v roce 2006 tento pokles stabilizoval<sup>125</sup>, je důležitým bodem ve strategii rozvoje lákání nízkonákladových přepravců. V Lyonu či Marseille, které nepatří zrovna mezi malé letiště, se dokonce rozhodli postavit úsporné letištní haly s nižší úrovní služeb, takže náklady na jejich

<sup>123</sup> Le transport international moteur de la croissance 2006. La note de synthèse et d'actualité DRE/DOE, č. 3/2007, s. 16. Directoire de l'Aviation Civile, 2007. Dostupné na [www.aviation-civile.gouv.fr](http://www.aviation-civile.gouv.fr) dne 7.4.2007.

<sup>124</sup> Passenger Traffic 2006. Airports Council International. Dostupné na <http://www.airports.org> dne 7.4.2007.

<sup>125</sup> Le transport international moteur de la croissance 2006. La note de synthèse et d'actualité DRE/DOE, č. 3/2007, s. 5. Directoire de l'Aviation Civile, 2007. Dostupné na [www.aviation-civile.gouv.fr](http://www.aviation-civile.gouv.fr) dne 7.4.2007.

provoz by měly být čtyřikrát menší než u klasických prostor. Nízkonákladoví přepravci, konkrétně například Easy Jet, projeví o užívání takovýchto prostor velký zájem.<sup>126</sup>

Řízení letového provozu má na starosti pět regionálních center letecké navigace (Centre en route de la navigation aérienne), které si mezi sebou rozdělují dohled nad francouzským vzdušným prostorem. Centra jsou umístěna v Athis-Mons (poblíž letiště Orly v Paříži), v Brestu, Reims, Aix-en-Provence a v Bordeaux. Centra letecké navigace jsou řízena obchodními komorami příslušného regionu.

### Způsoby řízení infrastruktury

Až do nedaleké minulosti podléhala letiště státní správě. Po druhé světové válce se letiště stala státními podniky nebo přímo složkami státní správy. Postupně byla správa těch velkých, ovšem s výjimkou strategických pařížských letišť, převáděna na základě koncesí na obchodní komory, které fungují na regionální úrovni, nebo na sdružení obcí či jiné veřejné subjekty. První koncese do rukou soukromého subjektu byla svěřena společnosti VIA-GTI a týkala se správy letišť Angers-Marcé (region Pays de la Loire) a Vatry (region Champagne-Ardenne). Jako významnější z hlediska velikosti letiště se ovšem jeví koncese skupině Vinci na správu letišť v městech Grenoble a Chambéry.<sup>127</sup>

V roce 2005 na základě zákona z 20. dubna 2005 započala velká reforma ve správě letišť.<sup>128</sup> Na základě tohoto zákona má do konce roku 2007 stát převést řízení, jakož i majetek a všechny závazky civilních letišť, která do té doby patřila pod jeho patronaci, na nižší územně správní jednotky či jejich sdružení. Cílem je modernizovat řízení, zlepšit služby poskytované veřejnosti ve prospěch rozvoje letecké dopravy a v širším pohledu celkový ekonomický růst, vybavenost daného území a uspokojit potřeby zvýšené mobility. Právě tento zákon umožnil transformaci společnosti Aéroports de Paris, spravující 14 letišť v pařížském regionu včetně Paris – Charles de Gaulle a Paris – Orly, která se ze státního podniku stala již v červenci 2005 akciovou společností a o rok později otevřela 30 % kapitálu soukromým investorům, když vstoupila na burzu. K otevření kapitálu soukromým investorům má postupně dojít i u ostatních letišť.

### Financování

Příjmy letišť jsou tvořeny více zdroji, jejichž velikost a význam v celkovém financování se liší dle velikosti a provozu na letišti. Mezi hlavní složky patří:

---

<sup>126</sup> Aéroports et services aéroportuaires. Xerfi, 2005, s. 1-4. Dostupné na [www.xerfi700.com](http://www.xerfi700.com) dne 24.8.2006.

<sup>127</sup> Tamtéž, s. 13.

<sup>128</sup> Décentralisation et création des sociétés aéroportuaires : Le renouveau des aéroports français. Dossier de presse, 15.3.2007. Directoire de l'Aviation civile, 2007. Dostupné na [www.aviation-civile.gouv.fr](http://www.aviation-civile.gouv.fr) dne 7.4.2007.

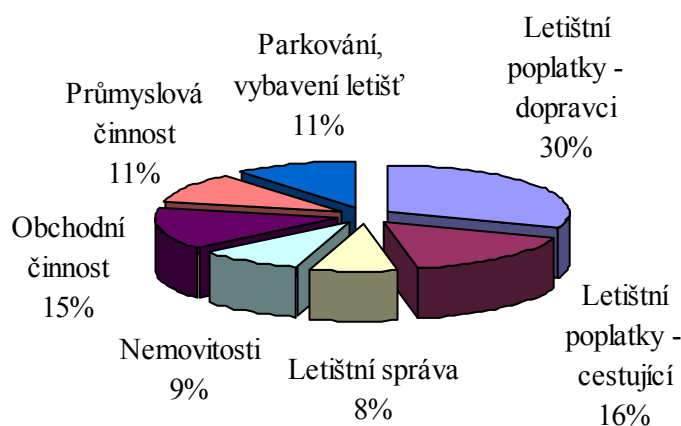
- Letištní poplatky placené leteckými dopravci – jsou účtovány za pohyb letadel na letišti, tudíž nezávisí na obsazenosti letadel. Čím více je letiště vyhledávané dopravci, tím více může na poplatcích získat, na druhou stranu existuje kapacitní omezení letišť, které se už například projevuje u pařížských letišť CDG a Orly.
- Letištní poplatky placené cestujícími – tento poplatek je zahrnut v ceně letenky a většinou se odlišuje podle toho, zda cestující z daného letiště odlétá nebo na něm jen přestupuje, dále podle sezóny apod. Francie je známá vyššími sazbami těchto poplatků.
- Příjmy z pronájmu nemovitostí na letišti – tj. kanceláře, skladovací prostory, obchodní prostory aj.
- Subvence – pokud vybrané prostředky nestačí na pokrytí nákladů na fungování letiště, je možné za určitých podmínek získat dodatečný příspěvek od Intervenčního fondu letišť a letecké dopravy (le Fonds d'Intervention pour les aéroports et le transport aérien). Tento fond je financován zisky některých letišť, které pak plynou ve prospěch letišť ztrátových. Jak z názvu fondu vyplývá, mohou být taky z něj subvencovány letečtí dopravci, kteří ve veřejném zájmu provozují činnost na nerentabilních trasách. V roce 2003 vyplatil fond letišť částku ve výši 34 milionů euro.<sup>129</sup>
- Ostatní příjmy – do této kategorie lze zařadit příjmy z průmyslové či obchodní činnosti, které bezprostředně nesouvisí s hlavní činností letišť. Může jít například o vzdělávání, prodej zboží, parkování apod.

Příklad významu jednotlivých složek ve financování společnosti Aéroports de Paris, která mimo dvou vůbec nejvýznamnějších francouzských letišť Paris – Charles de Gaulle a Paris – Orly spravuje ještě dalších 12 letišť v pařížském regionu, zobrazuje následující graf.

---

<sup>129</sup> Aéroports et services aéroportuaires. Xerfi, 2005, s. 14. Dostupné na [www.xerfi700.com](http://www.xerfi700.com) dne 24.8.2006.

Graf 6: Složení obrátu Aéroports de Paris (2004, v %) <sup>130</sup>



### Hlavní společnosti

Ve správě regionálních letišť se angažují především obchodní komory (Chambre de Commerce et d'Industrie). Správu pařížských letišť zajišťuje akciová společnost Aéroports de Paris. Z poskytovatelů letištních služeb jmenujme například France Handling, Acna, Connecting Bag Services, Air Littoral Assistance či SFS. <sup>131</sup>

### Perspektivy vývoje

V rámci rozvoje mezinárodní letecké dopravy lze očekávat podobný vývoj i u letištní infrastruktury ve Francii. Vzhledem k vysokému počtu letištních ploch lze usuzovat na diferenciaci mezi nimi, koncentraci aktivit u větších letišť s významnou mezinárodní přepravou a spíše pokles aktivit u místních či regionálních letišť s orientací na vnitrostátní přepravu, obzvláště bude-li se v jejich blízkosti nacházet trať vysokorychlostní železnice. Rozvoj bude spojován spíše s dynamičtější osobní přepravou. Úprava právní formy letišť a převod správy na nižší územní jednotky by měla znamenat přínos manažerských postupů a s tím spojenou vyšší efektivitu fungování.

<sup>130</sup> Tamtéž, s. 39.

<sup>131</sup> Tamtéž, s. 36-45.

### 1.13.6.Říční síť

Říční infrastruktura zahrnuje ve Francii celkem přibližně 18 000 km říčních toků, z nichž 8500 km řek a kanálů je splavných. Říční síť Francie patří mezi nejrozsáhlejší v Evropě, ale bohužel zůstává relativně málo konkurenceschopná. Problémem je vzájemná návaznost vodních cest, kdy 1 800 km cest uzpůsobených pro lodě nad 1 000 tun představují v podstatě slepé uličky, protože nejsou propojeny kanály o stejné charakteristice. Pro porovnání v sousedním Německu se nachází říční síť o délce 7 339 km splavných toků, její využití je ale mnohonásobně vyšší. Jistým faktorem určitě bude propojení širokými kanály. Výkon uskutečněný na francouzských řekách v roce 2005 představoval 9,2 miliard tunokilometrů, zatímco v Německu to bylo 64,1 mld. t-km nebo v Holandsku 43,1 mld. t-km při délce sítě 6 000 km.<sup>132</sup>

Do páteřní sítě mezinárodních vodních cest Francie patří:

- Rýn – třída VI dle kategorizace CEMT pro soupravy lodí o tonáži 3200-18000 t;
- Seine, Moselle, Oise, Rhône, Saône, kanál Dunkerque-Escaut, Garonne ve svém ústí – třída V pro lodě o 1500-3000 t a soupravy lodí o tonáži 1600-6000 t;
- Loire – třída IV pro lodě o tonáži 1000-1500 t a soupravy 1250-1450 t.<sup>133</sup>

Jak bylo zmíněno, všechny kanály mimo kanál Dunkerque-Escaut nesou označení regionálních vodních cest, tj. třída tři a nižší, a proto nemohou podporovat přímé spojení mezi velkými řekami bez nutnosti překládky na menší lodě, což ovšem snižuje efektivnost a má negativní dopad na konkurenceschopnost. Do kategorie vodních cest vhodných pro tonáž menší než 1 000 tun spadá 6 496 km z 8 501 km splavných toků, tj. více než 75 %! Splavnost řek jinak pomáhá zabezpečovat 349 jezů různých typů a 1 589 plavebních komor, v blízkosti vodních toků se nachází návazná infrastruktura přístavů či center multimodální přepravy.

Ve Francii se nachází více než 120 říčních přístavů s výkonem přesahujícím 100 tisíc tun za rok.<sup>134</sup> Pro získání přehledu o nejvýznamnějších přístavech je však rozhodující výkon nad milion tun. Nejvíce zboží odbaví ročně přístavy v okolí Paříže, celkem 20,38 mil. tun v roce 2005, nejvíce z nich pak přístav Gennevilliers (3,35 mil.t). Další velice významné jsou přístavy ve Štrasburku (celkem 8,39 mil.t, z toho 4,89 mil.tun obslouží veřejný přístav Štrasburk), v Le Havru (celkem 4,81 mil.t, z toho 4,15 mil.t připadá na veřejný přístav Le

<sup>132</sup> Le transport fluvial de marchandises en Europe. Článek dostupný na internetových stránkách společnosti spravující říční síť Voies navigables de France [www.vnf.fr/vnf/content.vnf?action=content&occ\\_id=4543](http://www.vnf.fr/vnf/content.vnf?action=content&occ_id=4543), dne 11.4.2007.

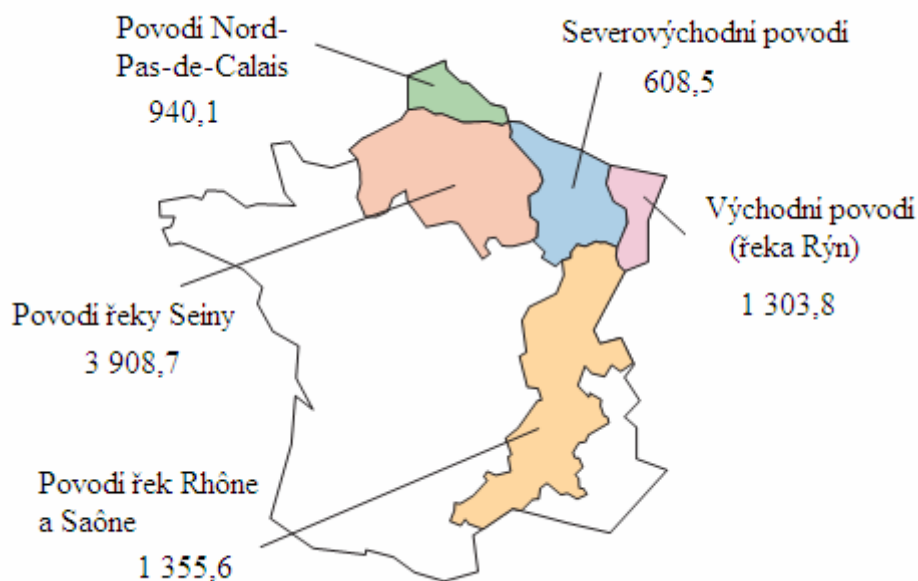
<sup>133</sup> Le transport fluvial en France et en Europe. Mapa říční sítě dostupná na [www.vnf.fr/vnf/content.vnf?action=content&occ\\_id=24921](http://www.vnf.fr/vnf/content.vnf?action=content&occ_id=24921), dne 11.4.2007.

<sup>134</sup> Le transport fluvial de marchandises en France. Dostupné na [www.vnf.fr](http://www.vnf.fr), dne 11.4.2007.

Havre), přístavy Mulhouse (5,9 mil.t), Rouen (3,39 mil.t), Thionville-Illange (2,75 mil.t), Metz (2,12 mil.t) a Dunkerque (2,05 mil.t).<sup>135</sup>

Následující obrázek ukazuje objem realizace přeprav po jednotlivých významných povodích. Objem přeprav se samozřejmě odvíjí od hospodářské činnosti a směřování jejích výsledků, důležitá je také vhodnost řek pro lodě s větší kapacitou nákladu.

Obrázek 4: Intenzita říční přepravy podle povodí ve Francii (2005, v mil. t-km)<sup>136</sup>



### Způsob řízení infrastruktury

V roce 1991 byla nejdůležitější část říční sítě svěřena do správy veřejné instituci Voies Navigables de France (VNF), která oficiálně náleží pod ministerstvo dopravy (Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer). Celkem šlo o 6 700 km splavných vodních cest a návazných vodních děl. Voies Navigables de France je tedy zodpovědná za řízení, provoz a rozvoj této sítě.

Přístavy se rozdělují do několika skupin dle významu. Nejvýznamnější jsou tzv. autonomní přístavy (port autonome), což jsou veřejné instituce spadající pod gesci ministerstva dopravy a řídí více přístavů v dané oblasti. Tato společnost v pařížské oblasti, Port autonome de Paris, spravuje 70 veřejných přístavů (Gennevilliers, Bonneuil, Limay a další) nacházejících se na úseku o délce 500 km.<sup>137</sup> Menší přístavy spadají do působnosti nižších územních celků, které jejich správu svěřují regionálním obchodním komorám.

<sup>135</sup> Le transport fluvial de marchandises en France. Dostupné na [www.vnf.fr](http://www.vnf.fr), dne 11.4.2007.

<sup>136</sup> Le transport fluvial de marchandises en France. Dostupné na [www.vnf.fr](http://www.vnf.fr), dne 11.4.2007.

<sup>137</sup> Internetové stránky společnosti Port autonome de Paris dostupné na [www.paris-ports.fr/fr/connaitre/mission/index.aspx](http://www.paris-ports.fr/fr/connaitre/mission/index.aspx), dne 12.4.2007.



## Financování

Infrastruktura pro říční přepravu je financována přes Voies Navigables de France ze zdrojů plynoucích z poplatků za vodu, z příjmů odvětví například za přístavní koncese, poplatků za užití vodních cest. Podstatná část financí plyne od státu a místních samospráv či v případě projektu evropského významu z fondů Evropské unie.

## Hlavní společnosti

Za hlavní společnosti lze označit Voies Navigable de France a pak jednotlivé autonomní přístavy, např. Port autonome de Paris, Port autonome de Strasbourg, Port autonome du Havre aj.

## Perspektivy vývoje

Po složitých 90. letech 20. století, kdy říční přeprava ve Francii prodělávala krizi, se vývoj na začátku tohoto století jeví mnohem příznivěji. Říční přeprava zboží, zejména v kontejnerech, roste meziročně až o 10 %. <sup>138</sup> S vidinou pokračujícího trendu většího využívání splavných toků se uskutečňují investice do vybavení infrastruktury, přístavů i samotných vodních cest.

Jedním z nejvýznamnějších projektů připravených realizaci je projekt Seine-Nord Europe na vybudování 106 km dlouhého velkokapacitního kanálu, který propojí řeku Oise s kanálem Nord-Escaut, čímž umožní spojení řeky Seiny a pařížského regionu se severnější částí Evropy, v první řadě s francouzským regionem Nord-Pas-de-Calais a Beneluxem či dále s Německem nebo se střední Evropou. Kanál by měl být vybudován kolem roku 2015, přepravovaný objem nákladu se odhaduje na 13,3 až 14,9 milionu tun v roce 2020 a 20 až 27,7 milionů tun v roce 2050. Realizace projektu má stát 3,5 miliardy eur. <sup>139</sup>

---

<sup>138</sup> Les comptes des transports en 2005. Annexes M – Transports de marchandises. Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, 2006, příloha M.6. Dostupné na [www.statistiques.equipement.gouv.fr](http://www.statistiques.equipement.gouv.fr) dne 17.3.2007.

<sup>139</sup> Seine-Nord Europe. Dostupné na [www.vnf.fr](http://www.vnf.fr), dne 11.4.2007.

### 1.13.7. Dopravní infrastruktura námořních přístavů

Přestože francouzské přístavy nedosahují svými výkony na přední příčky evropského žebříčku námořních přístavů, jejich důležitost pro zabezpečení materiálových toků a v oblasti logistiky je neoddiskutovatelná. Přístavy sdružují při své činnosti mnoho aktivit a mnoho subjektů. V oblastech okolí přístavů se nacházejí subjekty zajišťující námořní služby jako navádění lodí do přístavů, manipulace s nákladem, nabídka přepravních služeb, skladování, přepracování aj. Nejvýznamnějšími francouzskými námořními přístavy jsou Marseille, Le Havre, Dunkerque a Calais. Tyto čtyři přístavy se podílely ze 71 % na výkonu francouzských metropolitních přístavů v roce 2006, v přístavu Marseille se realizovalo 26 % výkonu, když počet tun manipulovaného zboží poprvé v historii přesáhl 100 mil.tun. V Le Havru se realizovalo 19 % výkonu.<sup>140</sup>

Tabulka 11: Výkon námořních přístavů ve Francii (2006, v mil.t)

|           | Výkon celkem | Volně ložený kapalný | Druh nákladu        |                    |              |                              |
|-----------|--------------|----------------------|---------------------|--------------------|--------------|------------------------------|
|           |              |                      | <i>z toho nafta</i> | Volně ložený pevný | Kusové zboží | <i>z toho v kontejnerech</i> |
| Marseille | 100,1        | 67,5                 | 64,3                | 16,2               | 16,4         | 9,3                          |
| Le Havre  | 73,8         | 47,6                 | 46,1                | 3,7                | 22,6         | 21,1                         |
| Dunkerque | 56,6         | 14,1                 | 13,2                | 27,9               | 14,6         | 1,7                          |
| Calais    | 41,7         | 0,0                  | 0,0                 | 0,6                | 41,1         | 0,0                          |
| Nantes    | 34,5         | 23,4                 | 22,7                | 8,3                | 2,7          | 1,5                          |
| Rouen     | 23,3         | 12,2                 | 10,2                | 8,1                | 3,0          | 1,4                          |
| Bordeaux  | 8,2          | 5,0                  | 4,4                 | 2,3                | 0,9          | 0,6                          |
| Ostatní   | 44,9         | 10,3                 | 8,2                 | 16,7               | 17,9         | 0,4                          |
| Celkem    | 383,1        | 180,1                | 169,1               | 83,8               | 119,2        | 36,0                         |

*Zdroj:* Ports maritimes, flotte de commerce, voies navigables – Résultats 2006 (provisoire). Direction des Transports maritime, routiers et fluviaux, 2007, s. 13. Dostupné na [www.mer.equipement.gouv.fr](http://www.mer.equipement.gouv.fr) dne 6.3.2007.

Celkový podíl jednotlivých druhů nákladů v námořní dopravě byl ve Francii 47 % pro volně ložený kapalný náklad, 22 % pro volně ložený pevný náklad a 31 % pro kusové zboží. Ropné produkty dosahovaly 94 % kapalných nákladů, kontejnerizováno bylo 30 % kusového nákladu, ale jednotlivé údaje se liší podle přístavu. Marseille je jedničkou v objemu manipulovaných kapalných nákladů a zejména tedy ropných produktů, zatímco Le Havre se specializuje na kontejnerovou námořní dopravu. Dunkerque je významný dopravou přes kanál La Manche a přepravou surovin. Přeprava kusového zboží zejména přes kanál La Manche živí

<sup>140</sup> Propočty podle Ports maritimes, flotte de commerce, voies navigables – Résultats 2006 (provisoire). Direction des Transports maritime, routiers et fluviaux, 2007, s. 13. Dostupné na [www.mer.equipement.gouv.fr](http://www.mer.equipement.gouv.fr) dne 6.3.2007.

přístav v Calais, který jako jediný z přístavů uvedených v tabulce nemá statut autonomního přístavu, ale přístavu národního významu.

### Způsob řízení infrastruktury

Ve Francii se rozlišují tři typy správy přístavů. První jsou tzv. autonomní přístavy (port autonome), které jsou řízeny speciálně pro tyto účely a pro dané přístavy zřízenými právníckými osobami. Ty mají veřejný charakter, protože jejich kapitál je držen veřejnými subjekty, tj. nižšími správními celky, obchodními komorami, odbory apod., ale jsou finančně nezávislé. Formu autonomních přístavů má sedm námořních přístavů: Marseille, Le Havre, Dunkerque, Nantes-Saint-Nazaire, Rouen, Bordeaux a od roku 2006 La Rochelle-La Pallice.

Druhým typem přístavů jsou přístavy národního zájmu (port d'intérêt national). Z počtu dvaceti tři těchto jmenujme například Calais, Brest, Saint-Malo, Nice či Ajaccio na Korsice. Přístavy národního zájmu náležely dříve do správy státu, který na základě zákona o decentralizaci ze srpna 2004 převedl jejich řízení na nižší územně správní celky, které jejich fungování svěřují do rukou obchodních komor stejně jako v případě správy letišť.

Nejmenší, spíše místní přístavy, označované jako decentralizované přístavy (port décentralisé) při kategorizaci spadají do působnosti departementů či obcí, které jejich správu rovněž často převádějí na obchodní komory.<sup>141</sup>

Pro registraci lodí plujících pod francouzskou vlajkou slouží lodní registr Registre International Français (RIF), který byl založen 3. května 2005 v důsledku evropské harmonizace a nahradil registr Terres australes et antarctiques françaises (TAAF).

### Financování

Přístavy získávají finanční prostředky na provoz a rozvoj především z plateb za poskytované služby.

### Hlavní společnosti

Společnostmi spravujícími a provozujícími správu přístavů jsou konkrétní autonomní a jiné přístavy, např. Port Autonome de Marseille, Port Autonome du Havre, Port de Calais. Poskytovatelé přístavních a námořních služeb bývají na rozdíl od přístavů soukromé firmy, nejvíce se zde prostřednictvím svých dceřiných společností uplatňují skupiny Bourbon a Bolloré. Poskytovatel komplexních logistických služeb Setaf Saget ze skupiny Bourbon je leadrem odvětví. Následuje ho Exaf (Bolloré) zabývající se pronájmem lodního prostoru, Les

---

<sup>141</sup> Services portuaires, maritimes et fluviaux. Xerfi, 2005, s. 12-15. Dostupné na [www.xerfi700.com](http://www.xerfi700.com) dne 24.8.2006.

Abeilles a SRPAM (obě patřící do skupiny Bourbon) specializující se na navádění lodí do přístavu, vlečení, záchranné akce.

#### Perspektivy vývoje

Námořní doprava, a tudíž i vybavenost přístavní infrastruktury, slouží především ke spojení Francie s jejími neevropskými obchodními partnery. 54 % objemu dovozu v tunách a 34 % objemu vývozu se realizuje po moři.<sup>142</sup> Vezmeme-li v úvahu strukturu zahraničního obchodu, kdy po moři se dováží mnoho surovin a vyváží se naopak zemědělské plodiny jako obilí, a investice do rozšíření přístavů, otevření nového terminálu v Le Havru umožňující větší provoz, není potřeba mít obavy z poklesu aktivit, nedojde-li k výraznému ochlazení ekonomické aktivity v mezinárodním či francouzském měřítku.

---

<sup>142</sup> Les comptes des transports en 2005. Ministere des Transports, de l'Equipement, du Tourisme et de la Mer, 2006, s. 42. Dostupné na [www.statistiques.equipement.gouv.fr](http://www.statistiques.equipement.gouv.fr) dne 17.3.2007.

## 1.14. Vybavenost poskytovatelů logistických služeb

Po prozkoumání trendů v dopravní infrastruktuře nahlédneme na skladovou infrastrukturu a zjistíme, co nabízejí poskytovatelé logistických služeb.

Jako poskytovatelé logistických služeb jsou označovány specializované podniky, které se externě zapojují do logistických řetězců, jejichž tvůrcům nabízejí své služby. Nejčastěji se lze setkat s poskytovateli na úrovni Third Party Logistics (3PL), kteří nabízejí svým klientům individualizované přepravní, skladovací a jiné služby končící realizací celého logistického řetězce za účelem úspor nákladů. Vyšší stupeň se označuje jako Fourth Party Logistics (4PL) a je zatím docela vzácný. Takový poskytovatel projektuje, realizuje i řídí logistický řetězec, do kterého integruje činnost mnoha specialistů tak, aby v každém článku logistického řetězce byla vytvářena hodnota pro zákazníka.<sup>143</sup> Nejprve se zaměříme na skladování.

### 1.14.1. Prostorové rozmístění skladů a logistických center

Prostorové umístění skladových prostor je kompromisem mezi různými faktory. V rozhodování je nutno brát v úvahu vzdálenost k obsluhovanému centru spotřeby, vzdálenost k průmyslu či jiným dodavatelům, dostupnost infrastruktury, cenu pozemku ke stavbě či nájmu plochy, účel využití skladovacích ploch atd. Ke koncentraci skladových ploch dochází v oblastech, kde se soustřeďuje ekonomická aktivita daného území. V národním měřítku se nejčastěji jedná o centra průmyslové činnosti, spotřeby, či o místa, přes které se uskutečňuje zahraničně obchodní výměna. Protože páteřní roli v logistické struktuře hrají logistická centra s rozlohou nad 10 000 m<sup>2</sup>, věnujme se jejich vývoji a umístění podrobněji.

#### Sklady s plochou větší než 10 000 m<sup>2</sup>

K prostorové koncentraci skladovacích ploch dochází s rozvojem just-in-time technologie a se změnou v distribuční funkci skladů v průběhu 80.let 20.století. Právě od tohoto období Francie zaznamenává neustálý růst podílu skladů s rozlohou nad 10 000 m<sup>2</sup>.<sup>144</sup> V roce 2000 dosáhl podíl „velkých“ skladů 46 % oproti 15 % v průměru v období 1980-2000. Tento trend je patrně důsledkem dvou skutečností: na jedné straně rostoucí míře outsourcingu skladových a jiných činností na poskytovatele logistických služeb projevující se v průmyslu i obchodě, na druhé straně masifikaci skladových ploch v podnicích, které tuto činnost neoutsourcovaly.

---

<sup>143</sup> Pernica, P.: Logistika (Supply Chain Management) pro 21. století. Radix Praha, 2005, s. 1646, 1670-1, 1688.

<sup>144</sup> Le Blanc, F., Sauvart, A.: Localisation des grandes plates-formes logistiques. Notes de synthèse du SES, 2002, s. 1. Dostupné na [www.statistiques.equipement.gouv.fr](http://www.statistiques.equipement.gouv.fr) dne 13.10.2006.

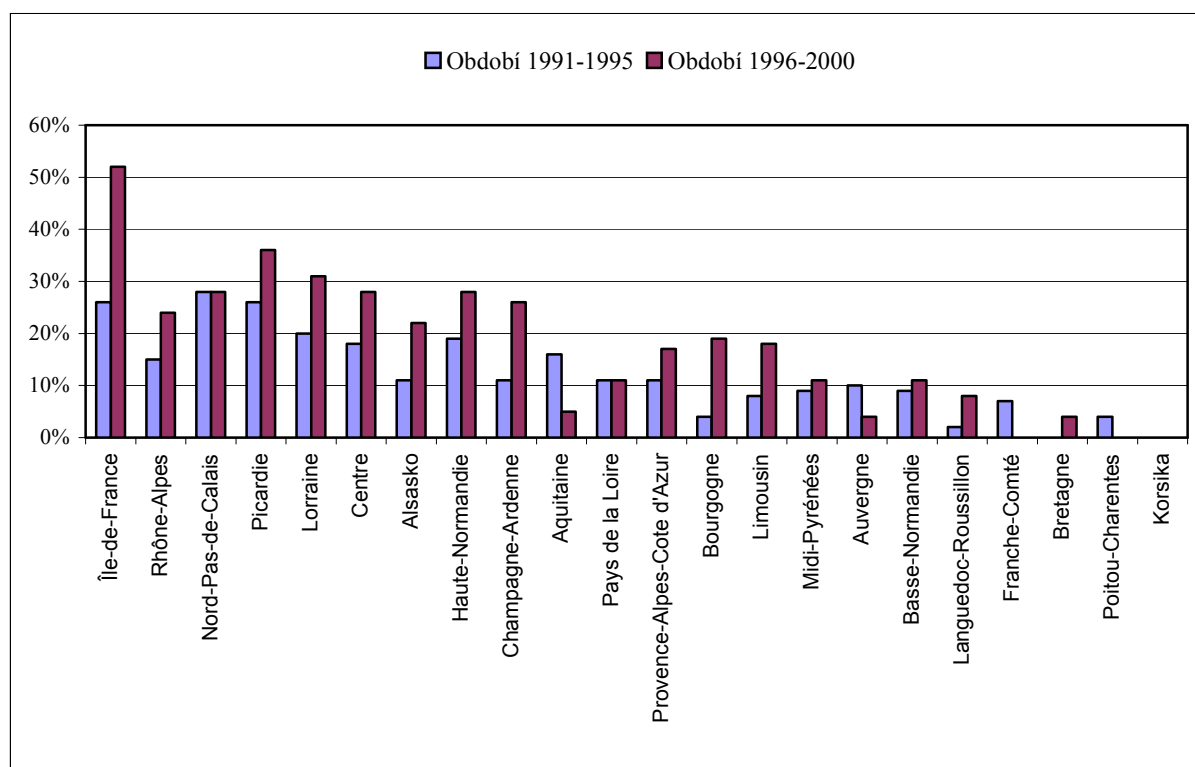
Tabulka 12: Rozloha nově stavěných skladových ploch v období 1981-2000

| Období    | Celková rozloha (v mil.m <sup>2</sup> ) | z toho nad 10 000 m <sup>2</sup> | % ploch nad 10 000 m <sup>2</sup> |
|-----------|-----------------------------------------|----------------------------------|-----------------------------------|
| 1981-1985 | 17,1                                    | 2,0                              | 11,2                              |
| 1986-1990 | 24,5                                    | 3,2                              | 13,0                              |
| 1991-1995 | 21,2                                    | 3,1                              | 14,8                              |
| 1996-2000 | 17,0                                    | 4,0                              | 23,5                              |

Zpracováno podle Le Blanc, F., Sauvant, A.: Localisations des grandes plates-formes logistiques. Notes de synthèse du SES, 2002. Dostupné na [www.statistiques.equipement.gouv.fr](http://www.statistiques.equipement.gouv.fr) dne 13.10.2006. Údaje odpovídají začátku stavby.

K nárůstu skladovacích ploch nad 10 000 m<sup>2</sup> došlo ve všech regionech Francie, nejvýrazněji však v hospodářsky nejsilnějších regionech. Například v pařížském regionu Ile-de-France dosáhly velké skladové plochy podílu 52 % v období 1996-2000.<sup>145</sup>

Graf 7: Podíl skladových ploch nad 10 000 m<sup>2</sup> podle regionů



Zpracováno podle Le Blanc, F., Sauvant, A.: Localisation des grandes plates-formes logistiques. Notes de synthèse du SES, 2002, s. 1. Dostupné na [www.statistiques.equipement.gouv.fr](http://www.statistiques.equipement.gouv.fr) dne 13.10.2006.

<sup>145</sup> Tamtéž, s. 2.

Tabulka 13: Regiony s největší koncentrací skladových ploch nad 10 000 m<sup>2</sup>

| Region             | Skladové plochy nad 10 000 m <sup>2</sup> (tis. m <sup>2</sup> ) | Podíl celé Francie | Kumulovaný podíl |
|--------------------|------------------------------------------------------------------|--------------------|------------------|
| Ile-de-France      | 314                                                              | 38,8%              | 38,8%            |
| Rhône-Alpes        | 83                                                               | 10,2%              | 49,0%            |
| Nord-Pas-de-Calais | 73                                                               | 9,1%               | 58,1%            |
| Picardie           | 47                                                               | 5,8%               | 63,9%            |
| Lorraine           | 43                                                               | 5,3%               | 69,1%            |

Zpracováno podle Le Blanc, F., Sauvant, A.: Localisations des grandes plates-formes logistiques. Notes de synthèse du SES, 2002. Dostupné na [www.statistiques.equipement.gouv.fr](http://www.statistiques.equipement.gouv.fr) dne 13.10.2006.

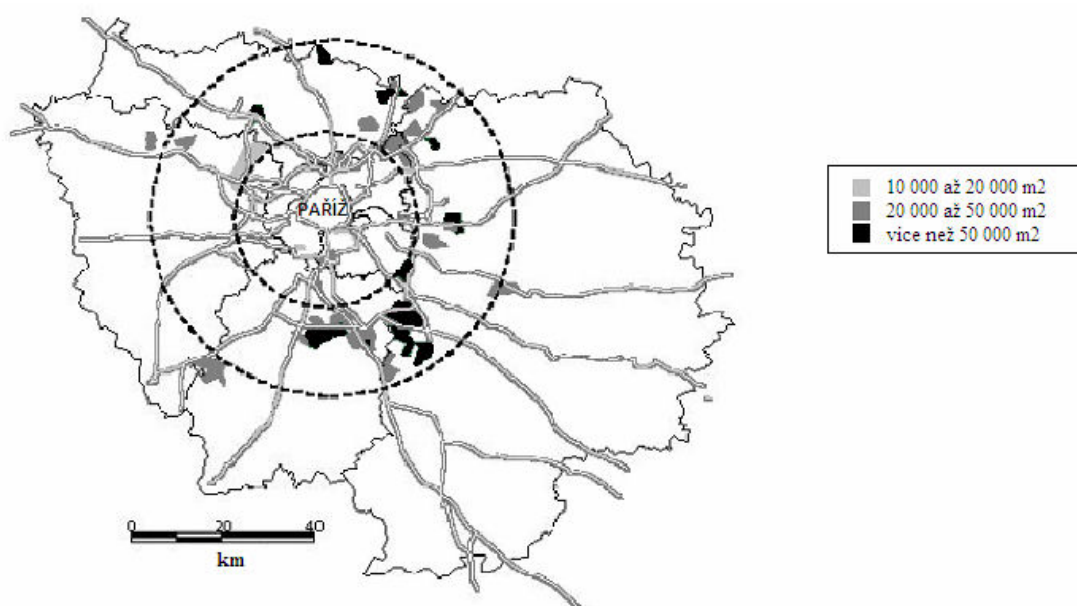
Z uvedeného grafu a tabulky vyplývá, že skladové plochy nad 10 000 m<sup>2</sup> se koncentrují především v pěti regionech. Tři nejvýznamnější regiony – Ile-de-France, Rhône-Alpes a Nord-Pas-de-Calais – disponují 58 % těchto ploch, což je podíl, který překračuje demografickou a ekonomickou váhu těchto oblastí a říká, že skladové plochy tady umístěné zastávají funkci víceregionální či dokonce mezinárodní. Picardie a Lorraine disponují 11 % ploch. Důvodem umístění skladů do těchto regionů je jejich logistická specializace plynoucí z geografické blízkosti hlavní evropské zóny koncentrace aktivit jdoucí z jižní Anglie přes Benelux, západní Německo, Švýcarsko do severní Itálie, a tudíž významných mezinárodních toků, a z finanční dostupnosti zdejších pozemků.

Ukažme si na následujících mapkách zachycujících příslušný region a jeho primární silniční síť, rozmístění skladových ploch nad 10 000 m<sup>2</sup>, které se začaly stavět v letech 1996-2000. Na mapách si lze všimnout rozdílné důležitosti faktorů vzdálenosti od centra spotřeby od dostupnosti infrastruktury v umístění skladových center. V regionech Ile-de-France a Rhône-Alpes s výrazným urbanistickým centrem převažuje důležitost dostupnosti k centru, zatímco v regionu Nord-Pas-de-Calais s více menšími centry se preferuje dobrý přístup k infrastruktuře.<sup>146</sup>

V regionu Ile-de-France vzniklo 310 000 m<sup>2</sup> skladových ploch v období 1996-2000, což odpovídá 39 % nových ploch Francie. Nejvýznamnější plochy se nacházejí v okruhu dvaceti až čtyřiceti kilometrů od centra Paříže s výraznou koncentrací na jihovýchodě a severovýchodě.

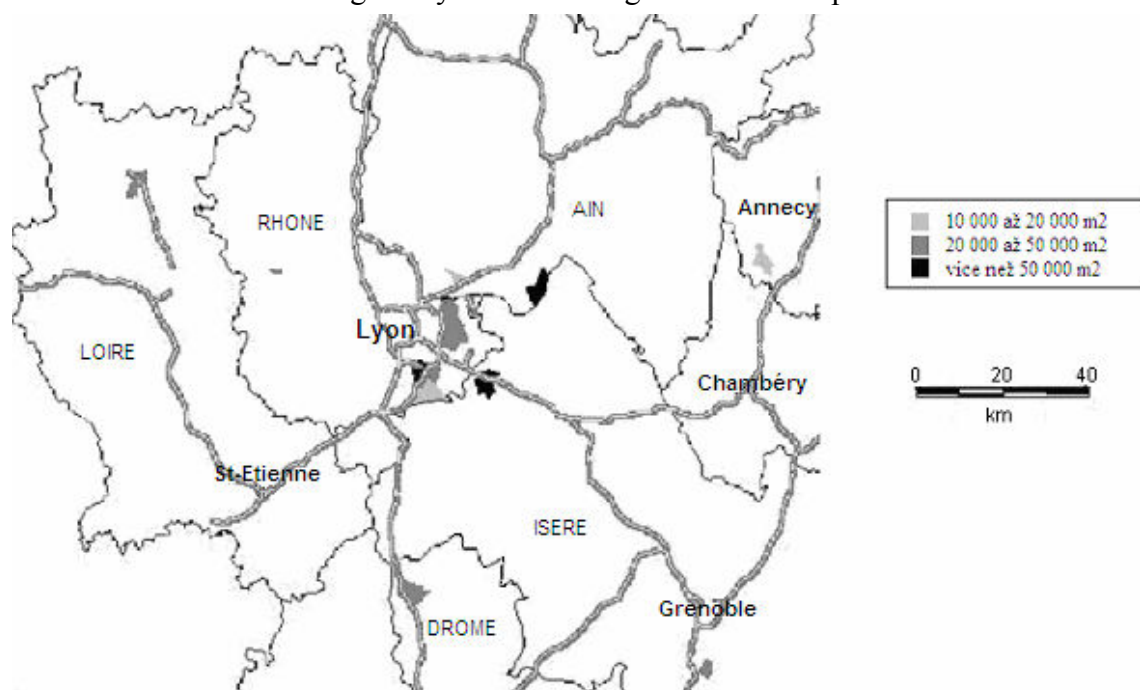
<sup>146</sup> Calzada, Ch., Hammadou, H., Jayet, H., Kazmierczak, S.: La localisation des entrepôts. Notes de synthèse du SES N° 155, 2004. Dostupné na [www.statistiques.equipement.gouv.fr](http://www.statistiques.equipement.gouv.fr) dne 13.10.2006.

Obrázek 5: Rozmístění logistických center v regionu Ile-de-France<sup>147</sup>



V regionu Rhône-Alpes se skladové plochy nad 10 000 m<sup>2</sup> koncentrují na východě a jihu do dvaceti kilometrů od centra Lyonu. Zejména v jižní a jihovýchodní oblasti, například čtvrť Feyzin, se nacházejí rozsáhlé oblasti průmyslu a sklady jsou tak v jejich blízkosti. Na východě Lyonu přispívá ke koncentraci blízkost mezinárodního letiště Lyon, St-Exupéry.

Obrázek 6: Rozmístění logistických center v regionu Rhône-Alpes<sup>148</sup>



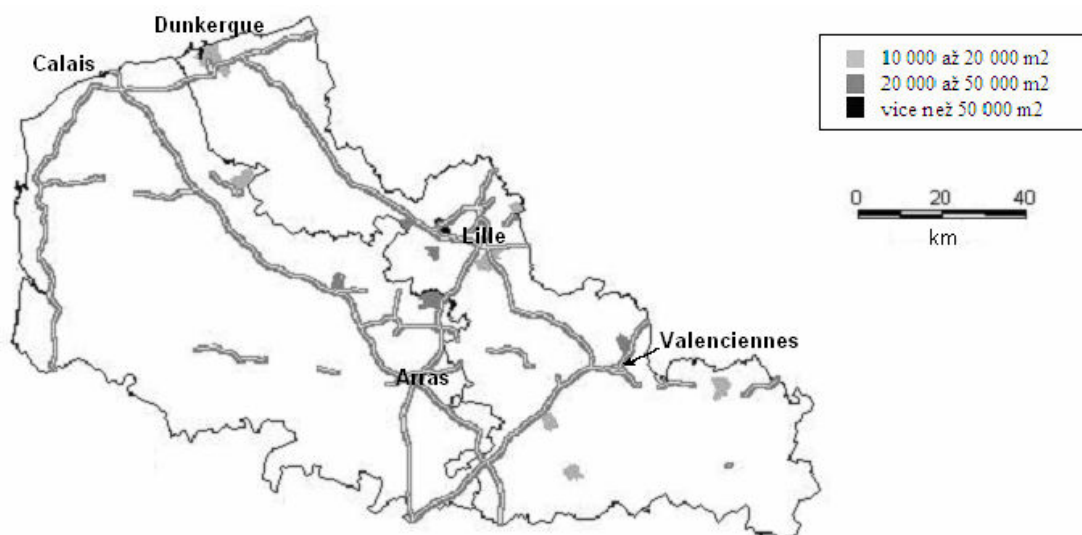
<sup>147</sup> Le Blanc, F., Sauvart, A.: Localisations des grandes plates-formes logistiques. Notes de synthèse du SES, 2002, s. 29. Dostupné na [www.statistiques.equipement.gouv.fr](http://www.statistiques.equipement.gouv.fr) dne 13.10.2006.

<sup>148</sup> Tamtéž, s. 30.



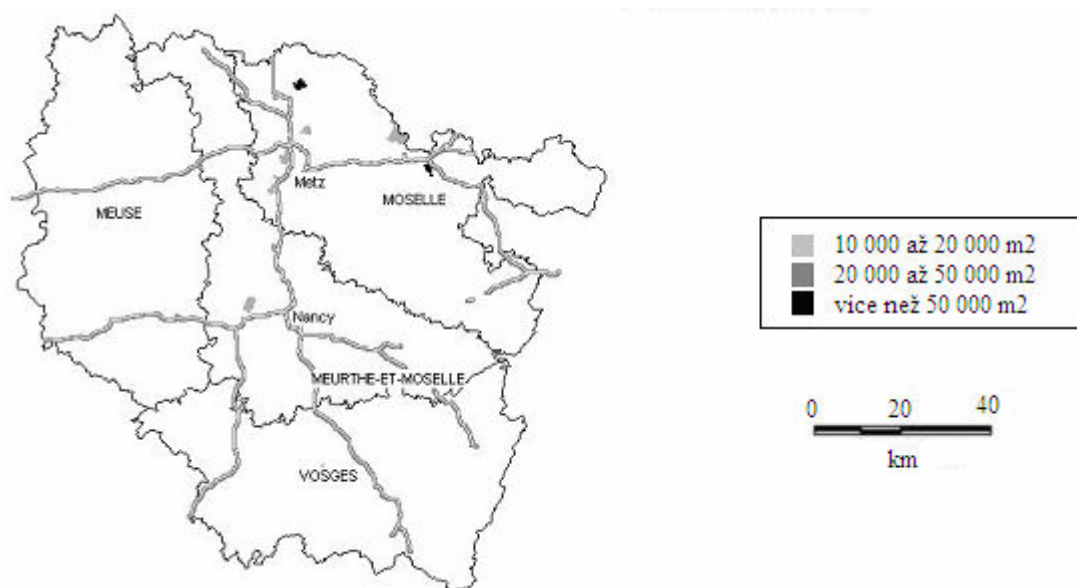
Region Nord-Pas-de-Calais se od předchozích dvou regionů vyznačuje větším počtem center ekonomické aktivity, není zde pouze jedno centrum, a proto se liší rozmístění skladových ploch. Vyšší koncentraci pozorujeme kolem města Lille (do 15km), pak poblíž Valenciennes, Dunkerque, ale zejména v blízkosti infrastruktury.

Obrázek 7: Rozmístění logistických center v regionu Nord-Pas-de-Calais<sup>149</sup>



V regionu Lorraine se ekonomická aktivita soustřeďuje kolem měst Metz (Méty) a Nancy. Z hlediska rozmístění logistických center je určující blízkost k sousednímu Německu a Lucembursku a návazné infrastruktura dálnic A31 a A4. Hlavní logistická centra regionu se nacházejí v severovýchodním departmentu Moselle.

Obrázek 8: Rozmístění logistických center v Lorraine<sup>150</sup>

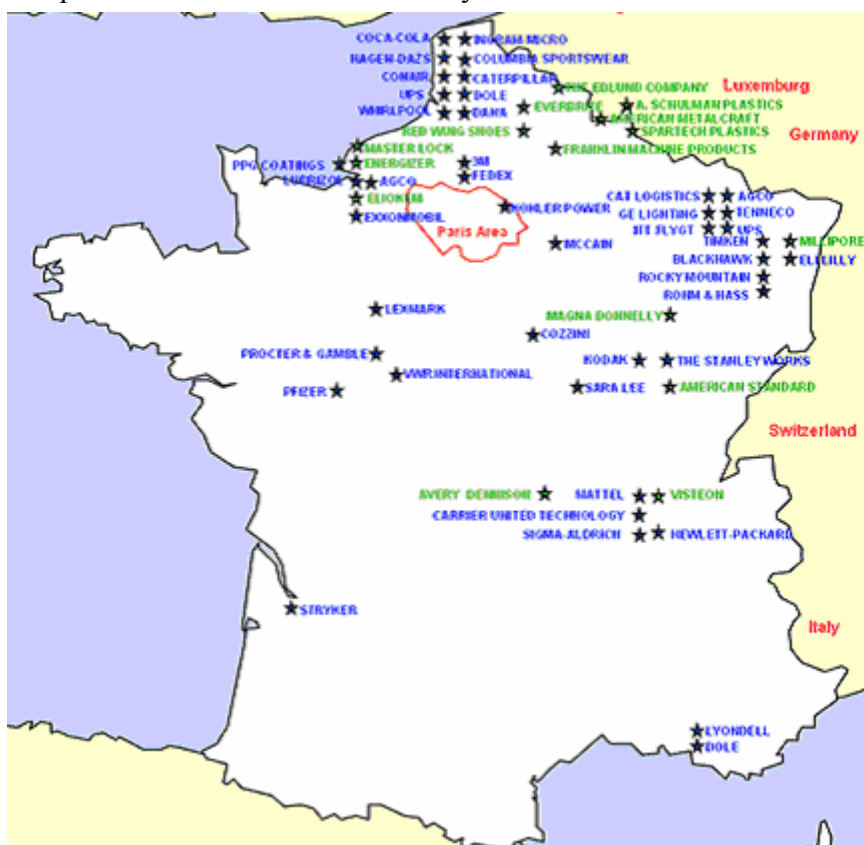


<sup>149</sup> Tamtéž, s. 32.

<sup>150</sup> Tamtéž, s. 33.

Zajímavý může být i příklad rozmístění evropských distribučních center amerických firem na francouzském území. Vzhledem k celoevropskému zaměření těchto center je pochopitelná poloha výhodná pro napojení na infrastrukturu, kterou zboží může do Evropy přicházet, tj. v regionech Haute-Normandie, Nord-Pas-de-Calais nebo v blízké Picardii, nebo pomocí které bude odcházet, tj. v Alsasku či Lorraine. Jinou strategii zvolil například Hewlett-Packard, které své centrum umístil do regionu Rhône-Alpes, protože se v Grenoblu nachází jeho evropské centrum řízení logistických řetězců.

Obrázek 9: Evropská distribuční centra amerických firem ve Francii<sup>151</sup>



Logistická centra jsou často vlastněna specializovanými společnostmi, které sklady projektují, staví a následně pronajímají firmám, které pak v nich provozují činnost. Nejznámějšími investory jsou Prologis, která vlastní plochy o rozměrech 1 mil. m<sup>2</sup> a staví tempem 200 000 m<sup>2</sup> za rok, Bail Investissement, Malvern, Parcolog/Parcogest a Sophia. Tento systém umožňuje i nízké nájemné placené ve Francii za sklady, které v roce 2004 bylo v Paříži cca 50 eur/m<sup>2</sup>/rok, zatímco v Bruselu, Amsterdamu, Milánu, Frankfurtu cca 70 eur, Barceloně 90 eur a Londýně dokonce 170 eur.<sup>152</sup>

<sup>151</sup> Zeleně jsou vyznačena některá distribuční centra řízena 3PL poskytovateli. Zdroj: [www.investinfrance.org/France/KeySectors/Operations/?p=logistics&l=en](http://www.investinfrance.org/France/KeySectors/Operations/?p=logistics&l=en), dne 1.5.2007.

<sup>152</sup> La logistique en France. Agence Française pour les Investissements Internationaux, 2005, s. 3, 6. Dostupné na [www.investinfrance.org](http://www.investinfrance.org) dne 1.5.2007.

### 1.14.2. Logistické služby poskytovatelů

Poskytovatelé logistických služeb těží z trvajícího trendu outsourcingu aktivit, které nejsou pro daný podnik nosné. Podniky často hledají poskytovatele, který jim bude řídit celý logistický řetězec, čímž poskytovatelé vytvářejí svým klientům nabídku stále komplexnějších služeb (zatím spíše ve smyslu 3PL než 4PL).

Mezi služby objevující se v nabídce na francouzském trhu patří přeprava, skladování, přizpůsobení balení, výrobní činnost, řízení toku materiálu, poskytování informací o stavu zásilek v reálném čase (tracing), celní služby, jakož i komplexní zabezpečování realizace celého logistického řetězce. Poptávka po logistických službách je odvozena od poptávky po produktech klientů, proto je v zájmu poskytovatelů obsluhovat více odvětví nejlépe na více trzích, aby se snížilo riziko výkyvů. Trendem je přítomnost na více trzích a poskytování komplexních služeb řízení logistického řetězce.

Podle francouzského práva vystupují poskytovatelé logistických služeb jako komisionáři, tj. jednají vlastním jménem na cizí účet.<sup>153</sup> Sektor, jelikož obsahuje i jen přepravní firmy, je dominován malými firmami do 20 zaměstnanců (73 % firem). Na zaměstnanosti se ze 47,3 % ovšem podílí firmy nad 50 zaměstnanců.<sup>154</sup> Největšími francouzskými poskytovateli jsou:

- Géodis – specializace na elektroniku, automobilový průmysl, informační technologie a farmacii; sklady o ploše 2 000 000 m<sup>2</sup>.
- Premium Logistics – specializace na automobilový, kosmetický, farmaceutický a textilní průmysl; sklady o ploše 1 000 000 m<sup>2</sup>.
- Norbert Dentressangle - specializace na automobilový, kosmetický, textilní průmysl a nápoje; sklady o ploše 1 440 000 m<sup>2</sup>.
- STEF – TFE – specializace na čerstvé a zmrazené potraviny a nápoje; sklady o ploše 1 800 000 m<sup>2</sup>.
- FM Logistics – specializace na spotřební zboží a elektroniku.

Zahraniční poskytovatelé kontrolují 33 % francouzského trhu. Jedná se například o německou DHL (včetně Exel), belgickou ABX Logistics, britského Tibett & Britten či německého Ziegler.<sup>155</sup> Trh poskytování logistických služeb zažíval od počátku 90. let vlnu koncentrace, která může ještě pokračovat a docházet tak k přerozdělování sil.

---

<sup>153</sup> Organisation de transport. Xerfi, 2005, s. 13. Dostupné na [www.xerfi700.com](http://www.xerfi700.com) dne 30.5.2006.

<sup>154</sup> Tamtéž, s. 29.

<sup>155</sup> La logistique en France. Agence Française pour les Investissements Internationaux, 2005, s. 2-3. Dostupné na [www.investinfrance.org](http://www.investinfrance.org) dne 1.5.2007.

## ZÁVĚR

Cílem práce bylo prozkoumat soubor faktorů vnějšího prostředí, které formují logistiku ve Francii, a vyvodit z nich rozhodující skutečnosti pro rozvoj logistiky na tomto území. Shrňme si nyní dosažené poznatky.

Společensko-ekonomický formativní rámec určuje vliv populace a ekonomické činnosti na logistiku. Francie disponuje rozsáhlým vnitřním trhem čítajícím více než šedesát milionů obyvatel a rozlehlým územím s relativně nižší mírou hustoty osídlení v porovnání s evropským průměrem mimo velkých sídel, do kterých se soustřeďuje populace i hospodářská aktivita. Největšími centry jsou aglomerace Paříže s 11,3 miliony obyvatel, Lyonu s 1,65 mil. obyvatel, Marseille-Aix-en-Provence s 1,5 mil. obyvatel, Lille s 1,1 mil. obyvatel, dále pak Nice, Toulouse, Bordeaux, Nantes, Štrasburk a Toulon. Celkový počet obyvatel Francie i jejich soustředění do měst vykazuje tendenci mírného růstu, věkové složení populace se posouvá ke starším ročníkům. Koncentrace obyvatelstva a ekonomické činnosti do určitých oblastí vyžaduje podporu komplexním řešením na úrovni city logistiky.

Francie je třetí nejvýznamnější ekonomikou Evropské unie s 76% podílem služeb na tvorbě HDP. V některých odvětvích přetrvává, ač se zmenšuje, významná role státu jako subjektu ekonomické činnosti. Prostředky vynakládané na vědu a výzkum přesahují průměr Evropské unie, v posledních letech ovšem mírně klesají. Profilace průmyslu na automobilové, letecký či farmaceutické odvětví, která vytvářejí logistické řetězce nadnárodního charakteru, používají moderní logistické technologie a kladou důraz na celkovou optimalizaci procesů, je velice příznivě shledávána. Tato odvětví chápou logistiku jako strategický faktor konkurenceschopnosti a usnadňují rozšíření tohoto pojetí v ekonomice prostřednictvím svých vztahů.

Vzhledem k vysokým pracovním nákladům a různým omezením pracovního trhu lze předpokládat postupný přesun neperspektivních odvětví do méně rozvinutých zemí a útlum návazných služeb poskytovaných těmito odvětvím. V oblasti logistiky by toto mohlo vyvolat pokles poptávky po jednoduchých řešeních a posun, aspoň u některých logistických firem, k celistvějším řešením. Pracovní trh na druhou stranu vykazuje rostoucí kvalifikaci pracovních sil a rozvinutý systém celoživotního vzdělání, což jsou faktory pozitivně působící na logistiku, jakož i na celou ekonomiku.

Zkoumání podnikového formativního rámce ukázalo, že Francie je skutečně zemí malých a středních podniků a zároveň určitého počtu velkých podniků mezinárodního významu. Tato struktura napovídá o rozmanitosti požadavků na logistiku, kdy menší

společnosti se spíše zajímají o jednodušší řešení z důvodu objemu jejich produkce, omezeným vztahům s partnery či kapitálového vybavení. Velké mezinárodní podniky naproti tomu inklinují ke komplexním logistickým řešením na úrovni řízení logistických řetězců. Toto rozdílné chápání logistiky bude způsobovat rozevírání nůžek mezi podniky. Při podnikání ve Francii je potřeba mít na paměti silné postavení odborů a konzultovat s nimi strategické i provozní rozhodnutí chodu podniku. V opačných případech neváhají odbory vstoupit do stávky a omezit tak výsledky vlastního podniku, ale i jeho partnerů.

Třetí část práce se podrobněji zabývávala průmyslovými podniky ve Francii a odvozením jejich požadavků na logistiku. Mezi nejvýznamnější průmyslová odvětví Francie podle produkce a podílu na zaměstnanosti patří automobilový, chemický, farmaceutický, strojný a hutní průmysl. Z hlediska technologické náročnosti je pro Francii důležitý mimo farmaceutického, letecký průmysl a odvětví informačních a komunikačních technologií. Velké podniky se nacházejí v automobilovém a farmaceutickém průmyslu, zatímco v ostatních odvětvích jsou to spíše podniky menší. Podniky ve Francii se často sdružují do skupin, což usnadňuje vytváření a řízení logistických řetězců. Větší koncentraci průmyslu vykazují severní a východní regiony Francie, konkrétně regiony Haute-Normandie, Picardie, Pays de la Loire, Franche-Comté a Alsasko, než jižní regiony. Důležitý je také faktor propojení se zahraničními trhy. Francouzský průmysl intenzivně spolupracuje s partnery z okolních zemí či jiných zemí EU ve vývozu, v dovozu i s partnery vzdálenějšími zejména kvůli zásobování pohonnými hmotami či nerostnými surovinami.

Zaměření francouzského průmyslu vyznívá příznivě pro logistiku jako strategického faktoru konkurenceschopnosti podniků. V mnoha odvětvích se prosazuje organizace ve formě logistických řetězců, jejich optimalizace a řízení procesů poskytovateli logistických služeb.

Po zkoumání požadavků podniků na logistiku jako strategii se dostáváme k vybavenosti území infrastrukturou. Logistická infrastruktura je dána jednak vnitrostátními materiálovými toky, ale rovněž a v dnešní době o to významněji toky směřujícími či pocházejícími ze zahraničí, ať již mají ve Francii konečný cíl své cesty nebo pokračují dále. Z hlediska materiálových toků disponuje Francie důležitou polohou. Nachází se na okraji hlavní zóny koncentrace hospodářské činnosti Evropy začínající v jižní Anglii postupující přes Benelux, západ Německa do Švýcarska až do Itálie, propojuje Iberský poloostrov s Evropou. Francie dlouhodobě investuje do rozšiřování a zkvalitňování dopravní infrastruktury. Silniční a železniční síť i pařížské letiště Charles de Gaulle patří k nejlepším v Evropě i ve světě a i nadále se do jejich rozvoje investují nemalé prostředky. Říční síť by bylo třeba rozšířit a vzájemně propojit, aby dosáhla většího významu. Námořní přístavy

nedosahují svými výkony úrovně největších evropských přístavů, přesto jsou velmi významnými centry logistiky. Správa infrastruktury je svěřena do rukou samostatným společnostem, ve kterých často drží stoprocentní či aspoň určitý podíl stát či regiony, v určitých případech se jedná o společnosti ryze soukromé.

Logistická centra nad 10 000 m<sup>2</sup>, které tvoří páteř skladové infrastruktury, se ze 70 % ploch nacházejí v pěti regionech Francie: Ile-de-France, Rhône-Alpes, Nord-Pas-de-Calais, Picardie a Lorraine. Pro umístění těchto center v regionech Ile-de-France a Rhône-Alpes je důležitá dostupnost k centru spotřeby, v Nord-Pas-de-Calais rozhoduje návaznost na dopravní infrastrukturu, v Picardii a v Lorraine je hlavní blízkost k mezinárodním materiálovým tokům. Největší logistická centra s plochou větší než 50 000 m<sup>2</sup> se vyskytují především v okolí Paříže a Lyonu a v blízkosti přístavů. Logistické služby jsou poskytovány zejména ve smyslu third party logistics a na trhu se vyskytují jak francouzské, tak zahraniční firmy.

Jak bylo v úvodu předpokládáno, bylo zjištěno, že formativní rámec logistiky ve Francii je na vysoké úrovni. Přestože existují místa ke zlepšení, jiné oblasti tyto dílčí nedostatky více než vyrovnávají. Velice potěšujícím byl dojem ze snahy o systémovost přijímaných či plánovaných řešení.

## LITERATURA

### **Knižní a časopisecké zdroje**

1. Accélération de la croissance et baisse amplifiée du chômage. L'essentiel, 2006, č.6. Dostupné na [www.anpe.fr/observatoire](http://www.anpe.fr/observatoire) dne 24.2.2007.
2. Artus, P., Ménascé, E.: Que penser de la directive services version „Bolkestein“? Problèmes économiques, č. 2.905, 2006.
3. Bellone, F., Musso, P., Nesta, P., Quéré, M.: Caractéristiques et performances des firmes exportatrices françaises. Revue de l'OFCE, č. 98. 2006.
4. Crozet, Y.: Le transport: un enjeu toujours public? L'exemple de la France. Problèmes économiques, č. 2.896, 2006.
5. De Prémare, J.-B.: Les acteurs publics et les transports en Europe. Problèmes économiques, č. 2.896, 2006.
6. Eurostat yearbook 2006-07. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2007.
7. Kozmová, J., Brouland, P.: Francouzština v podnikové a obchodní praxi. Ekopress Praha, 2005.
8. La consommation des ménages depuis quarante ans. Insee Premiere, č. 832. Insee, 2006.
9. Legendre, N.: Évolution des niveaux de vie de 1996 et 2001. Insee Premiere, č. 947, 2004.
10. Monnerie, A.: La France aux cent visages. Les Editions Didier, Paris 1996.
11. Pernica, P.: Logistika (Supply Chain Management) pro 21. století. Radix Praha, 2005.
12. Zelený, L.: Rozvoj dopravy ve světě. Oeconomia Praha, 2004.
13. Žák, M.: Velká ekonomická encyklopedie. Linde Praha, 1999.

### **Ostatní zdroje**

14. Aéroports et services aéroportuaires. Xerfi, 2005. Dostupné na [www.xerfi700.com](http://www.xerfi700.com) dne 24.8.2006.
15. Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes: Chiffres clés 2005. Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes, 2006. Dostupné na [www.autoroutes.fr](http://www.autoroutes.fr) dne 15.7. 2007.
16. Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes: Rapport d'activité 2005. Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes, 2006. Dostupné na [www.autoroutes.fr](http://www.autoroutes.fr) dne 15.7. 2007.

17. Atlas régional des transports Rhône-Alpes 2004, Observatoire régional des transport Rhône-Alpes. Dostupné na [www.rhonealpes.fr](http://www.rhonealpes.fr) dne 17.3.2007.
18. Autoroutes. Xerfi, 2005. Dostupné na [www.xerfi700.com](http://www.xerfi700.com) dne 24.8.2006.
19. Bigot, C.: Les conditions d'un transfert modal dans quatre filières logistiques. Notes de synthèse du SES. 2003. Dostupné na [www.statistiques.equipement.gouv.fr](http://www.statistiques.equipement.gouv.fr) dne 13.10.2006.
20. Bréchon, P. : Values of French: A Quantitative Approach. Isuma, 2000, č. 2. Dostupné na [www.isuma.net](http://www.isuma.net) dne 24.11.2006.
21. Bulletin mensuel de statistique. Institut national de la statistique et des études économiques. Dostupné na [www.insee.fr](http://www.insee.fr) dne 26. 11. 2006.
22. Calzada, Ch., Hammadou, H., Jayet, H., Kazmierczak, S.: La localisation des entrepôts. Notes de synthèse du SES, č.155, 2004. Dostupné na [www.statistiques.equipement.gouv.fr](http://www.statistiques.equipement.gouv.fr) dne 13.10.2006.
23. Claveau, E.: Annuaire statistique de la demande d'emploi. Agence national pour l'emploi, 2006. Dostupné na [www.anpe.fr](http://www.anpe.fr) dne 24.2.2007.
24. Cofiroute, concessionnaire et exploitant privé d'infrastructures à péages. Dostupné na [www.cofiroute.fr/cofiroute.nsf/web/profil.htm](http://www.cofiroute.fr/cofiroute.nsf/web/profil.htm) dne 16.4.2007.
25. Country Profile 2006: France. The Economist Intelligence Unit Limited, 2006. Dostupné na [www.viewswire.com](http://www.viewswire.com) dne 7.2.2007.
26. Décentralisation et création des sociétés aéroportuaires : Le renouveau des aéroports français. Dossier de presse, 15.3.2007. Directoire de l'Aviation civile, 2007. Dostupné na [www.aviation-civile.gouv.fr](http://www.aviation-civile.gouv.fr) dne 7.4.2007.
27. Dominique Perben présente la politique ferroviaire du ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer. Le Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, 28.2.2007. Dostupné na [www.transports.equipement.gouv.fr](http://www.transports.equipement.gouv.fr) dne 17.3.2007.
28. European Values Study. Dostupné na [www.europeanvalues.nl](http://www.europeanvalues.nl) dne 2.12.2006.
29. Eurostat. Dostupné na [epp.eurostat.ec.europa.eu](http://epp.eurostat.ec.europa.eu).
30. France: la consommation des ménages, toujours dynamique, bondit de 1,2% en janvier. AFP, 23.2.2007. Dostupné na [www.boursorama.com](http://www.boursorama.com) dne 25.2.2007.
31. Francie: Souhrnné teritoriální informace. Ministerstvo zahraničních věcí ČR, 2006. Dostupné na [www.mzv.cz](http://www.mzv.cz) dne 19.7.2006.
32. Francouzi mají pověst zatvrzelých a obtížných vyjednávačů. Dostupné na [www.businessinfo.cz](http://www.businessinfo.cz) dne 22.11.2006.



33. Girault, M.: Le programme de recherche „Redefine“ ou comment analyser l’organisation logistique d’un secteur. Notes de synthèse du SES, 2000. Dostupné na [www.industrie.gouv.fr](http://www.industrie.gouv.fr) dne 13.10.2006.
34. L’industrie en France 2005-2006. Insee, 2006. Dostupné na [www.industrie.gouv.fr](http://www.industrie.gouv.fr) dne 5.3.2007.
35. La logistique en France. Agence Française pour les Investissements Internationaux, 2005. Dostupné na [www.investinfrance.org](http://www.investinfrance.org) dne 1.5.2007.
36. Le Blanc, F., Sauvart, A.: Localisation des grandes plates-formes logistiques. Notes de synthèse du SES, 2002. Dostupné na [www.statistiques.equipement.gouv.fr](http://www.statistiques.equipement.gouv.fr) dne 13.10.2006.
37. Le transport fluvial de marchandises en Europe. Dostupné na [www.vnf.fr](http://www.vnf.fr), dne 11.4.2007.
38. Le transport fluvial de marchandises en France. Dostupné na [www.vnf.fr](http://www.vnf.fr), dne 11.4.2007.
39. Le transport fluvial en France et en Europe. Dostupné na [www.vnf.fr](http://www.vnf.fr), dne 11.4.2007.
40. Le transport international moteur de la croissance 2006. La note de synthèse et d’actualité DRE/DOE, č. 3-Mars 2007. Directoire de l’Aviation Civile, 2007. Dostupné na [www.aviation-civile.gouv.fr](http://www.aviation-civile.gouv.fr) dne 7.4.2007.
41. Les comptes des transports en 2005. Ministère des Transports, de l’Équipement, du Tourisme et de la Mer, 2006. Dostupné na [www.statistiques.equipement.gouv.fr](http://www.statistiques.equipement.gouv.fr) dne 17.3.2007.
42. Observatoire de l’aviation civile, Direction générale de l’Aviation civile, 2006. Dostupné na [www.aviation-civile.gouv.fr](http://www.aviation-civile.gouv.fr) dne 4.7.2007.
43. OECD in Figures, 2005 edition. OECD, 2005. Dostupné na [www.sourceoecd.org](http://www.sourceoecd.org) dne 27.2.2007.
44. Organisation de transport. Xerfi, 2005. Dostupné na [www.xerfi700.com](http://www.xerfi700.com) dne 30.5.2006.
45. Passenger Traffic 2006. Airports Council International. Dostupné na [www.airports.org](http://www.airports.org) dne 7.4.2007.
46. Ports maritimes, flotte de commerce, voies navigables – Résultats 2006 (provisaires). Direction des Transports maritime, routiers et fluviaux, 2007. Dostupné na [www.mer.equipement.gouv.fr](http://www.mer.equipement.gouv.fr) dne 6.3.2007.
47. Rouchaud, D.: L’analyse „Redefine“ par groupe de produits. Notes de synthèse du SES. 2000. Dostupné na [www.statistiques.equipement.gouv.fr](http://www.statistiques.equipement.gouv.fr) dne 13.10.2006.
48. Sage, A.: France’s 35-hour week adds €100bn to the national debt. The Times, 26.10.2006.
49. Seine-Nord Europe. Dostupné na [www.vnf.fr](http://www.vnf.fr), dne 11.4.2007.

50. Services portuaires, maritimes et fluviaux. Xerfi, 2005. Dostupné na [www.xerfi700.com](http://www.xerfi700.com) dne 24.8.2006.
51. TGV. Dostupné na [www.wikipedia.cz](http://www.wikipedia.cz) dne 18.4.2007.
52. Transports ferrovieres. Xerfi, 2005. Dostupné na [www.xerfi700.com](http://www.xerfi700.com) dne 24.8.2006.

## PŘÍLOHY

- Příloha 1: Mapa Francie
- Příloha 2: Struktura zastoupení pracovních pozic podle oblastí logistiky a výše roční mzdy
- Příloha 3: Počet podniků podle odvětví a počtu zaměstnanců
- Příloha 4: Podniky podle odvětví a počtu zaměstnanců – procentuální přepočet
- Příloha 5: Váha podniků při tvorbě přidané hodnoty podle velikosti podniků (v %)
- Příloha 6: Vývoj vnitrostátní přepravy zboží ve Francii
- Příloha 7: Podíl skupin výrobků na vnitrostátní silniční dopravě na cizí účet ve Francii (mimo transit, v % t-km)
- Příloha 8: Podíl skupin výrobků na vnitrostátní silniční dopravě na vlastní účet ve Francii (mimo transit, v % t-km)
- Příloha 9: Podíl skupin výrobků na vnitrostátní železniční dopravě ve Francii (včetně transitu, v % t-km)
- Příloha 10: Podíl skupin výrobků na vnitrostátní říční dopravě ve Francii (mimo transit po řece Rýn, v % t-km)
- Příloha 11: Vývoj komoditní struktury zahraničního obchodu Francie
- Příloha 12: Relační struktura zahraničního obchodu Francie v roce 2005
- Příloha 13: Použití dopravních oborů při realizaci zahraničního obchodu ve Francii (tonáž v mil. tun, hodnota v mil. eur)
- Příloha 14: Vedlejší přepravní proudy v Evropě
- Příloha 15: Vývoj a struktura investic do dopravní infrastruktury ve Francii
- Příloha 16: Vývoj délky dopravní infrastruktury ve Francii
- Příloha 17: Mapa dálniční sítě Francie
- Příloha 18: Tranzitní proudy v mezinárodní kamionové dopravě přes území Francie
- Příloha 19: Mapa hlavních železničních tratí Francie
- Příloha 20: Mapa vysokorychlostních železničních tratí Francie
- Příloha 21: Mapa hlavní říční sítě Francie