

Mariusz Sowa, Agnieszka Wysocka

Ocena wpływu kryzysu gospodarczego na działalność sektora TSL z wykorzystaniem LPI (Logistics Performance Index)

Kryzys gospodarczy, który swym zasięgiem objął wszystkie regiony świata ma swoje korzenie w systemie finansowo – bankowym, a więc w układzie funkcjonowania rynków pieniężnych. Nie ominął także rynku TSL. Wskaźniki ekonomiczne jednoznacznie wskazują na spowolnienie i wyhamowanie pewnych obszarów działalności. W referacie podjęto próbę przedstawienia znaczenia i wykorzystania wskaźnika LPI (*Logistics Performance Index*) do oceny zmian zachodzących w dobie kryzysu gospodarczego na sektor usług TSL. Ponadto dokonano charakterystyki Polski według obszarów wskaźnika LPI z sąsiadującymi krajami. Dane te pozwalają m.in. praktykom, naukowcom i politykom na wskazanie szans, wyzwań i poprawę wydajności logistycznej poszczególnych krajów. Logistyka ma znaczący wpływ na aktywność gospodarczą, a poprawa jej wydajności stanowi główny cel polityki w ostatnich latach.

Kryzys na polskim rynku usług transportowych, spedycyjnych i logistycznych

Transport towarzyszył ludzkości od samych początków rozwoju cywilizacji. Odgrywał, odgrywa i nadal będzie odgrywał istotną rolę w gospodarce narodowej. Towarzyszy każdej działalności o charakterze ekonomicznym i społecznym. Jest ściśle powiązany z pozostałymi działami gospodarki. Istnieje ścisły związek między rozwojem gospodarki a rozwojem transportu - gorszy rozwój gospodarki lub transportu wiąże się z pogorszeniem sytuacji odpowiednio w transporcie i gospodarce¹.

Transport w połączeniu z logistyką i spedycją wchodzi w skład sektora TSL (Transport Spedycja Logistyka). Rynek usług sektora TSL po przystąpieniu Polski do UE zaczął się dynamicznie rozwijać. Jednak warunki działania zarówno dla operatorów TSL, jak też ich klientów stały się trudniejsze, wymagające takiego przygotowania oferty, aby w większym stopniu uwzględniała ona oczekiwaną wartość dodaną z punktu widzenia ostatecznego odbiorcy. Obserwuje się obecnie alianse w określonych obszarach dużych i średnich firm, głównie zagranicznych, oferujących usługi z zakresu TSL². Wskaźniki ekonomiczne jednoznacznie wskazują na spowolnienie i wyhamowanie pewnych obszarów działalności. Międzynarodowe powiązania rynku TSL powodują, iż zmiany, w tym kryzys, mający miejsce nawet w odległych gospodarkach jest odczuwalny na lokalnych rynkach. Globalizacja każdego rynku, w tym również usług TSL, może prowadzić nie tylko do nowych możliwości rozwoju, ale także do zagrożeń. Jednym z takich spektakularnych przykładów globalizacji rynku usług TSL jest między innymi wpływ kryzysu gospodarczego i finansowego na funkcjonowanie krajowych podmiotów rynku usług TSL. W literaturze przedmiotu kryzys definiuje się jako "zjawisko załamania równowagi między popytem na dobra i usługi". Definicja ta wydaje się być bardzo przydatna, zwłaszcza z punktu widzenia badań empirycznych, bowiem zawiera sugestię poszukiwania cech, których wykrycie można uznać za dowód zidentyfikowania kryzysu gospodarczego, zaś ich brak byłby równoznaczny ze stwierdzeniem niewystępowania oznak kryzysu³.

Skutki kryzysu TSL mogą okazać się poważne dla całej polskiej gospodarki. Obecnie transport i logistyka to jeden z kluczowych sektorów osiągający przychód ponad 100 mld zł, gdzie jego udział w PKB wynosi blisko 5%, zatrudniając około 400 000 pracowników. O jego znaczeniu decyduje jednak nie tylko potencjał, ale również rola, jaką odgrywa w sprawnym funkcjonowaniu gospodarki. Branże te tworzą wysokie standardy dotyczące zapotrzebowania na usługi TSL, z którymi muszą się zmierzyć operatorzy działający na tym rynku⁴.

¹ *Transport*. Pod red. Rydzkowski W., Wojewódzka-Król K., aut: Babis H. Wydawnictwo PWN, Warszawa 2008, s. 1.

² Blanchard K., O'Connor M., *Zarządzanie poprzez wartości*, Wydawnictwo Studio EMKA, Warszawa 1998, s. 43.

³ Mańkowski C., *Krajowy rynek usług TSL w warunkach ogólnoświatowego kryzysu gospodarczego i finansowego*, „Logistyka” nr 1/2010.

⁴ www.spedycje.pl (dostęp: 12.04.2011).

Polski rynek TSL charakteryzował się w ostatnich latach dużą dynamiką rozwojową. Stopniowa ewolucja rynku, konieczność dopasowania do wymogów Unii Europejskiej, wykorzystanie doskonałego geopolitycznego położenia Polski, a także zmieniające się wymagania klientów zdeterminowały jego strukturę. Globalne zmiany oddziałują w dużej mierze na zmiany lokalnie. Decyzje rynkowe podejmowane są na płaszczyźnie regionalnej, dlatego dobrze przygotowany rynek powinien umieć przetrwać w czasach kryzysu i wykorzystać ten czas do przygotowania się na powrót prosperity. Rynek TSL jest determinowany przez wiele czynników. W kontekście powiązań międzynarodowych do najważniejszych z nich należy zaliczyć: relacje rynkowe między podażą a popytem, kurs euro oraz ceny ropy. Można znaleźć wiele symptomów kryzysu. Począwszy od spadku produkcji, zatrudnienia, dochodów, konsumpcji, dynamiki rozwoju, PKB do wzrostu bezrobocia, cen, czy inflacji. Odnosząc się do pojęcia kryzysu gospodarczego do sektora TSL należy wskazać na jego najważniejsze objawy, do których można zaliczyć⁵: zmniejszenie rozmiarów rynku (jego wolumenu, wartości i dynamiki), spadek nakładów inwestycyjnych, obniżenie dochodów, redukcję zatrudnienia, znacznie silniejszą konkurencję cenową, spadek/wzrost cen.

Zależność i wzajemne oddziaływanie różnych rynków na siebie wynika z cech charakterystycznych rynku usług logistycznych, co wskazuje na powiązanie sektora TSL z innymi uczestnikami życia gospodarczego. Jednym z najważniejszych elementów, przy rozpatrywaniu sytuacji na rynku TSL jest fakt, iż popyt na większość usług transportowo - logistycznych jest popytem wtórnym⁶, co oznacza, że popyt pierwotny generowany jest przez rynki towarowe, których producenci, albo odbiorcy zgłaszają zapotrzebowanie na usługi z obszaru transportu, spedycji i logistyki. Ze względu na popyt wtóry negatywne skutki kryzysów odczuwalne mogą być z pewnym opóźnieniem. Z drugiej strony taka sytuacja może być korzystna, gdyż jeszcze w czasie prosperity można, widząc symptomy zbliżających się zmian, szybciej na nie zareagować. Równocześnie nie dla każdego uczestnika rynku odczuwalne skutki będą takie same. Zależać będą one od masy i struktury ładunków, ale także różnorodności oferowanych usług i wielkości rynku na jakim on działa⁷.

LPI jako narzędzie pomiaru wydajności logistyki

Współpraca Banku Światowego i operatorów logistycznych z partnerami naukowymi zaowocowała powstaniem wskaźnika wydajności logistycznej LPI (*Logistics Performance Index*). Jest interaktywnym narzędziem analizy benchmarkingowej stworzonym, by pomóc krajom określić wyzwania i ich możliwości w handlu i logistyce. LPI wykorzystuje standardowe techniki statystyczne posługując się danymi z poszczególnych krajów. Takie rozwiązanie pozwala na zestawienie porównań badanych krajów, regionów czy grup dochodowych. Dane pozyskiwane są on-line bezpośrednio od specjalistów logistyki odpowiedzialnych za przemieszczanie towarów na całym świecie. Ich udział ma kluczowe znaczenie dla jakości i wiarygodności wskaźnika LPI. Do badania wydajności logistycznej w 2010 roku przystąpiło około 1 000 specjalistów ds. logistyki z międzynarodowych firm logistycznych w 130 krajach, co dało 25% wzrost z porównaniem do roku 2007. Świadczy to o większym zainteresowaniu LPI w sektorze prywatnym. Pomaga w budowaniu wizerunku kraju przyjaznego logistycznie. Wskazuje wydajność w całym łańcuchu logistycznym dostaw w kraju. Badanie LPI mogą być rozpatrywane na dwóch płaszczyznach: międzynarodowej i krajowej. Z perspektywy międzynarodowej LPI dostarcza jakościowej oceny kraju w sześciu obszarach ocenionych przez ich handlowych partnerów – operatorów logistycznych pracujących poza granicami kraju⁸.

Wskaźnik wydajności logistycznej LPI International (międzynarodowy) jest średnią ważoną uzyskaną na podstawie sześciu podstawowych obszarów, do których zalicza się⁹:

⁵ Na podstawie: C. Mańkowski, *Krajowy rynek usług TSL w warunkach ogólnoświatowego kryzysu gospodarczego i finansowego*, „Logistyka” 2010, nr 1, s. 39.

⁶ Na podstawie A. S. Grzelakowski, *Kryzys w sektorze TSL jego przyczyny i uwarunkowania oraz przejawy i skutki* [w:] materiały z X Kongresu Polskiej Izby Spedycji i Logistyki, Kazimierz Dolny, 23.04.2009 (www.pisil.pl – dostęp: 31.03.2010).

⁷ Tundys B., Sowa M., *Wpływ światowego kryzysu gospodarczego na zmiany rynku nowoczesnej powierzchni magazynowej*, IV Naukowa Konferencja Logistyczna, WSL Forum, Poznań 2011.

⁸ Zob. J.F. Arvis, M. A. Mustra, B. Shepherd, D. Saslavsky, L. Ojala: *Connecting to Compete 2010. Trade Logistics in the Global Economy. The Logistics Performance Index and Its Indicators*. The World Bank, Washington 2010; oraz stronę LPI World Bank <http://web.worldbank.org> (dostęp: 12.07.2011).

⁹ Ibidem.

- odprawę celną – efektywność procesu odprawy (to jest szybkość, prostota i przewidywalność formalności) przez organy kontroli granicznej, w tym celnej
- infrastrukturę – jakość handlu i transportu związana z infrastrukturą (na przykład porty, linie kolejowe, drogi, technologie informacyjne)
- międzynarodowe przesyłki – łatwość w organizowaniu przesyłek po konkurencyjnych cenach
- kompetencje logistyczne – jakość usług logistycznych (na przykład kompetencje przewoźników, agentów celnych)
- tracking & tracing – możliwości identyfikacji i śledzenia przesyłek
- terminowość – terminowości przesyłek w osiągnięciu docelowego miejsca w wyznaczonym lub przewidywanym czasie dostawy (punktualność dostaw).

Żaden z tych obszarów sam nie może zapewnić dobrej wydajności logistycznej. Dlatego należy je rozpatrywać kompleksowo. Wybór tych czynników oparty jest o najnowsze badania teoretyczne i empiryczne jak i na podstawie pogłębionych wywiadów z profesjonalistami, którzy zaangażowani są w problematykę międzynarodowych przewozów.

Wskaźnik wydajności logistycznej LPI Domestic (krajowy) uwzględnia szczegółowe oceny jakościowe i ilościowe danego kraju, zebrane przez profesjonalnych logistyków pracujących na terenie kraju. Zawierają one szczegółowe informacje na temat środowiska logistycznego, głównych procesów logistycznych, instytucji oraz czasu ich wykonania i kosztów jakie pochłaniają¹⁰.

Te informacje mogą być wykorzystane do analizowania głównych determinant całkowitej wydajności logistycznej, koncentrując się na czterech głównych obszarach:¹¹

- infrastrukturze
- usługach
- procedurach granicznych i czasie trwania procesów celnych
- niezawodności łańcucha dostaw.

W ramach obszaru infrastruktury do oceny brana jest jakość handlu i infrastruktury portów, lotnisk, dróg, linii kolejowych, magazynów i urzędzeń przeładunkowych oraz technologii informacyjno – komunikacyjnej.

Do oceny obszaru usług uwzględnia się kompetencję i jakość między innymi podmiotów transportu samochodowego, kolejowego, lotniczego, morskiego, usługodawców magazynowych i dystrybucyjnych, spedytorów, agencji celnych, agencji sanitarnych, stowarzyszeń transportowych, załadowców.

Do kolejnego obszaru oceny zaliczyć należy procedury graniczne i czas trwania procesów celnych, na który wpływ mają: czas eksportu i importu, uwarunkowany procedurami celnymi, biurokracją (zmniejsza się go poprzez inicjatywy takie, jak single window, uproszczenia dokumentacyjne), zaostrzeniem kontroli celnych zwłaszcza po 11 września; opóźnienia realizacji dostaw i zarządzanie nimi; położenie geograficzne kraju.

Niezawodność łańcucha dostaw – ostatni z obszarów poddawanych ocenie, jest najistotniejszym aspektem wydajności logistycznej¹². Niezawodność dostaw obejmuje między innymi takie elementy, jak: dokładność dostaw, kompletność dostaw, terminowość dostaw, częstotliwość i elastyczność. Wszystkie te elementy powinny być prawidłowo zrealizowane łącznie z zapewnieniem klientowi informacji o szczegółach wykonania usług i etapach wykonania dostawy. Niezawodność oznacza, że dostawa przyjdzie bez uszkodzeń, faktury będą prawidłowo sporządzone, bez błędów, dostawa trafi we właściwe miejsce, produkty będą takie, jak zamówiono a ilość produktów będzie dokładnie taka jak zamówiono. Nie wszystkie aspekty niezawodności da się jednak szczegółowo wyliczyć i zmierzyć. Niezawodność oznacza również zdolność i wolę dostarczania klientom dokładnej informacji o stanie realizacji zamówienia, zaangażowanie dostawców lub sprzedawców w dotrzymywanie ustalonych harmonogramem terminów dostaw oraz obowiązek powiadamiania klientów w przydatku, gdy dostawa nie może być zrealizowana w wyznaczonym czasie lub kompletnie. Zdolność do dostarczania dokładnej informacji jest jedną z najbardziej znaczących cech obsługi satysfakcjonującej klienta¹³. Kluczowym przesłaniem wskaźnika LPI jest nie tylko branie pod uwagę kosztów i terminowości dostaw, ale przede wszystkim skoncentrowanie się na niezawodności i przewidywalności, co ma bezpośredni wpływ na konkurencyjność.

¹⁰ Ze strony LPI World Bank <http://web.worldbank.org> (dostęp: 13.07.2011).

¹¹ J.F. Arvis, M. A. Mustra, B. Shepherd, D. Saslavsky, L. Ojala: *Connecting to Compete 2010*. ..., op. cit..

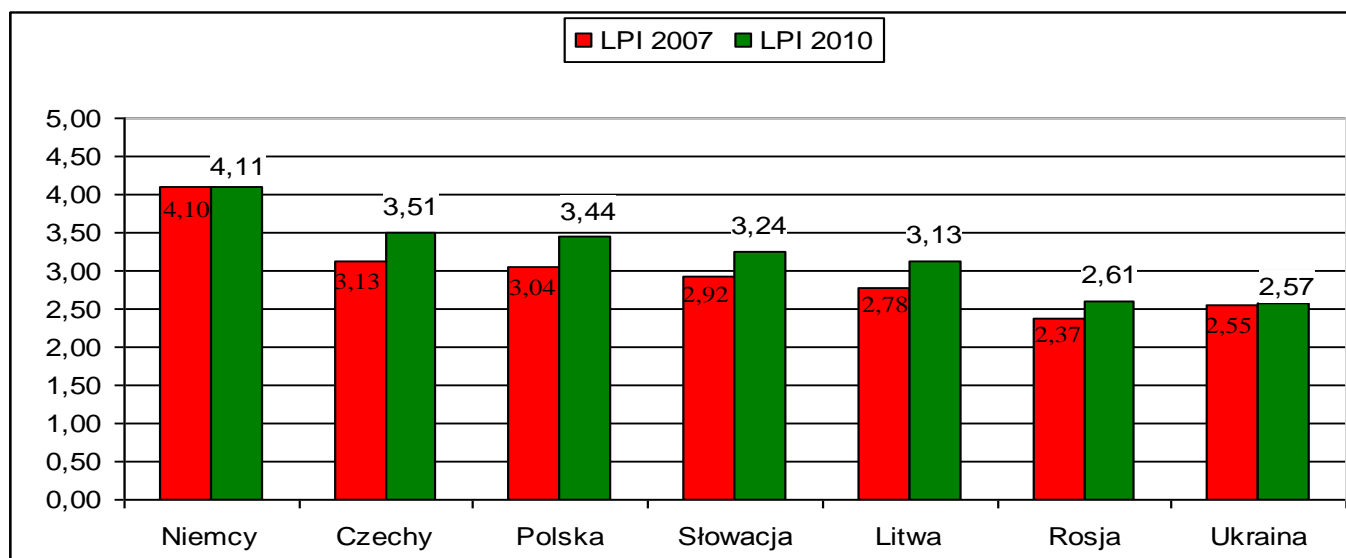
¹² Ibidem.

¹³ *Logistyka*, Red .naukowa D. Kisperska- Moroń, S. Krzyżaniak, ILiM, Poznań 2009, s. 83.

Analiza porównawcza Polski i wybranych krajów Europy z wykorzystaniem wskaźnika LPI z lat 2007 i 2010

Po raz pierwszy wyniki badania wydajności logistycznej zostały opublikowane przez Bank Światowy w Raporcie „Connecting to Compete. Trade Logistics in the Global Economy” w roku 2007, zaś kontynuację Raportu przedstawiono w roku 2010. Podstawowe dane z ostatniego wskaźnika LPI International 2010 dostępne są dla 155 krajów ze świata, gdzie LPI International 2007 objęło o 5 krajów mniej. To wielowymiarowe narzędzie oceny wydajności logistyki posługują się skalą 1 (najgorzej) ÷ 5 (najlepiej)¹⁴.

Dokonując analizy LPI 2010, najlepszy wskaźnik wydajności logistycznej na świecie uzyskała gospodarka niemiecka z wynikiem 4,11, która wyprzedziła Singapur (4,09) i Szwecję (4,08). Polska w ogólnym zestawieniu zajęła 30. pozycję ze średnim wynikiem 3,44 (z awansem o 10 miejsc w porównaniu z rokiem 2007) na 155 państwach poddanych badaniu. Wykres 1 przedstawia porównanie wyników LPI 2007 z rokiem LPI 2010, jakie uzyskała Polska wraz z krajami sąsiadującymi (z pominięciem Białorusi ze względu na brak danych LPI).



Wykres 1. Wskaźnik wydajności logistycznej 2007 i 2010 Polski i krajów z nią sąsiadujących.
Źródło: opracowanie własne na podstawie Raportu „Connecting to Compete ...” 2007, 2010.

Dokonując analizy danych z raportu „Connecting to Compete. Trade Logistics in the Global Economy” spostrzec można wzrost ogólnej wydajności logistycznej w wybranych krajach w roku 2010 w stosunku do roku 2007. Ranking krajów przedstawia się następująco: Niemcy w roku 2010 odnotowali awans na miejsce 1 z miejsca 3 z roku 2007. Czechy z miejsca 38 poprawiły swoją pozycję o 12 miejsc, natomiast wspomniany wynik ogólnego wskaźnika wydajności logistycznej Polski uplasował ją na pozycji 30 w roku 2010 z awansem o 10 miejsc w porównaniu z rokiem 2007. Ponadto wzrost pozycji w rankingu odnotowały także Słowacja, Litwa i Rosja, odpowiednio o 12, 13 i 5 miejsc. Ukraina mimo wzrostu LPI w roku 2010 o 0,02 punktu obniżyła swoją pozycję w rankingu aż o 29 miejsc, ostatecznie obejmując 102 pozycję. Ranking pozycji przedstawia tabela 1.

Analizując podstawowe czynniki LPI Polski (odprawa celna, infrastruktura, międzynarodowe przesyłki, kompetencje logistyczne, tracking & tracing, terminowość), zaprezentowane na wykresie 2, na uwagę zasługuje druga pozycja Polski w światowym rankingu w obszarze terminowości z wynikiem 4,52, ustępując jedynie Luksemburgowi z wynikiem 4,58, wyprzedzając jednocześnie Niemcy z wynikiem 4,48.

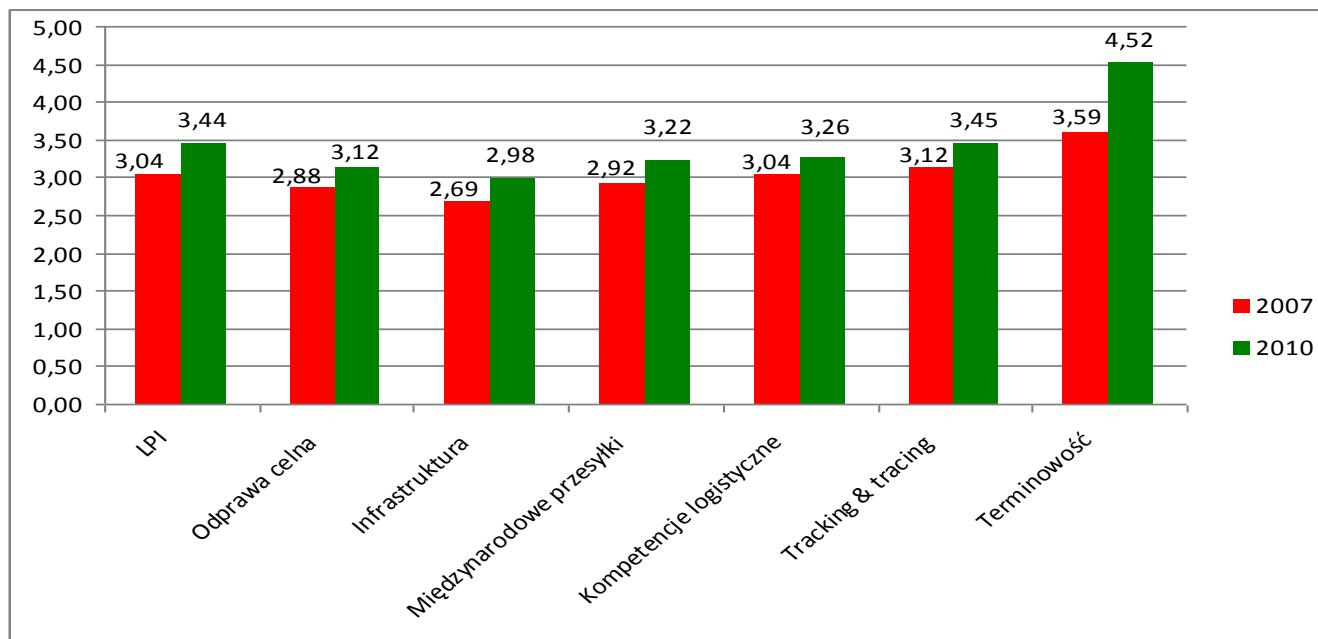
Tendencję wzrostową zauważa się we wszystkich obszarach LPI, porównując dane z obu raportów, co daje następujące miejsca: z 38 na 34 w obszarze odprawa celna, z 51 na 33 w obszarze infrastruktura (najsłabiej oceniany obszar), z 52 na 35 w obszarze międzynarodowe przesyłki, z 38 na 36 w obszarze kompetencje logistyczne, z 40 na 33 w obszarze tracking & tracing i z 40 na 2 miejsce w obszarze terminowość (najlepiej oceniony obszar). Wyniki Polski z raportu LPI 2010 w poszczególnych obszarach na tle krajów, które uzyskały najwyższy wynik zilustrowano na wykresie 3.

¹⁴ J.F. Arvis, M. A. Mustra, J. Panzer, L. Ojala, T. Naula: *Connecting to Compete 2007. Trade Logistics in the Global Economy. The Logistics Performance Index and Its Indicators*. The World Bank, Washington 2007.

Tab. 1. Ranking LPI 2007, 2010 wybranych krajów.

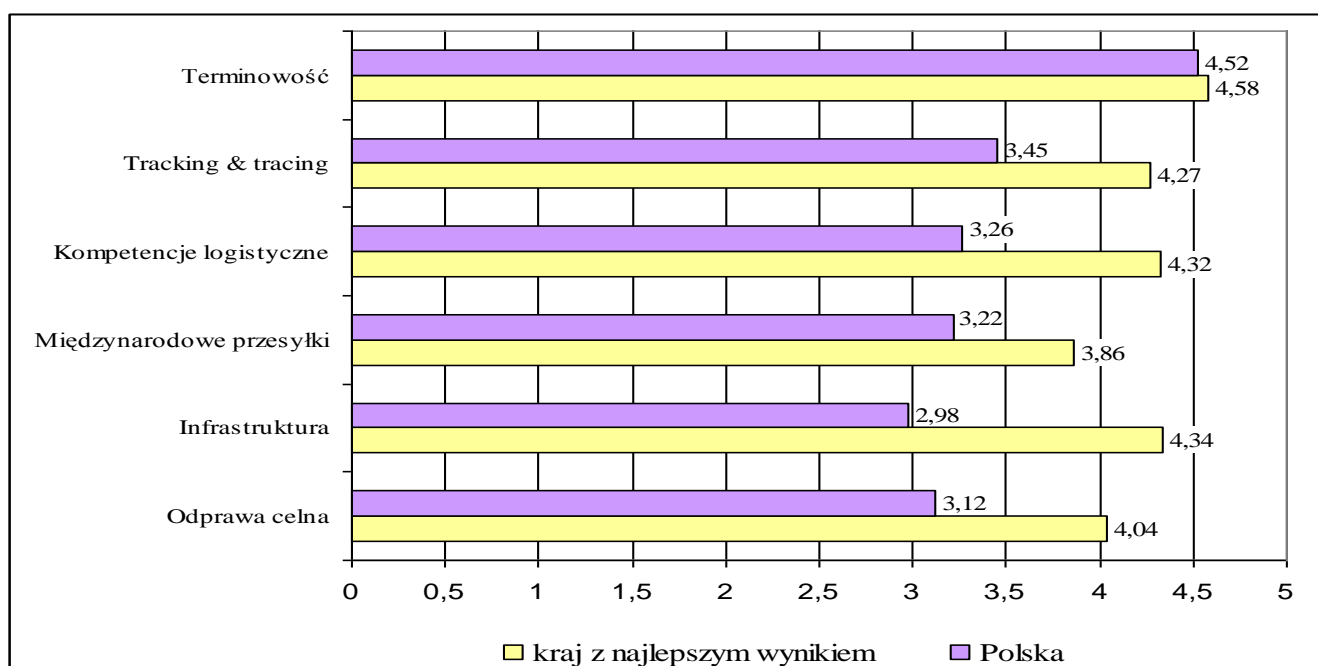
Lp.	Kraj	Ranking LPI 2007	Ranking LPI 2010
1	Niemcy	3	1
2	Czechy	38	26
3	Polska	40	30
4	Słowacja	50	38
5	Litwa	58	45
6	Rosja	99	94
7	Ukraina	73	102

Źródło: opracowanie własne na podstawie Raportu „Connecting to Compete ...” 2007, 2010.



Wykres 2. Wartości w podstawowych obszarach LPI w Polsce.

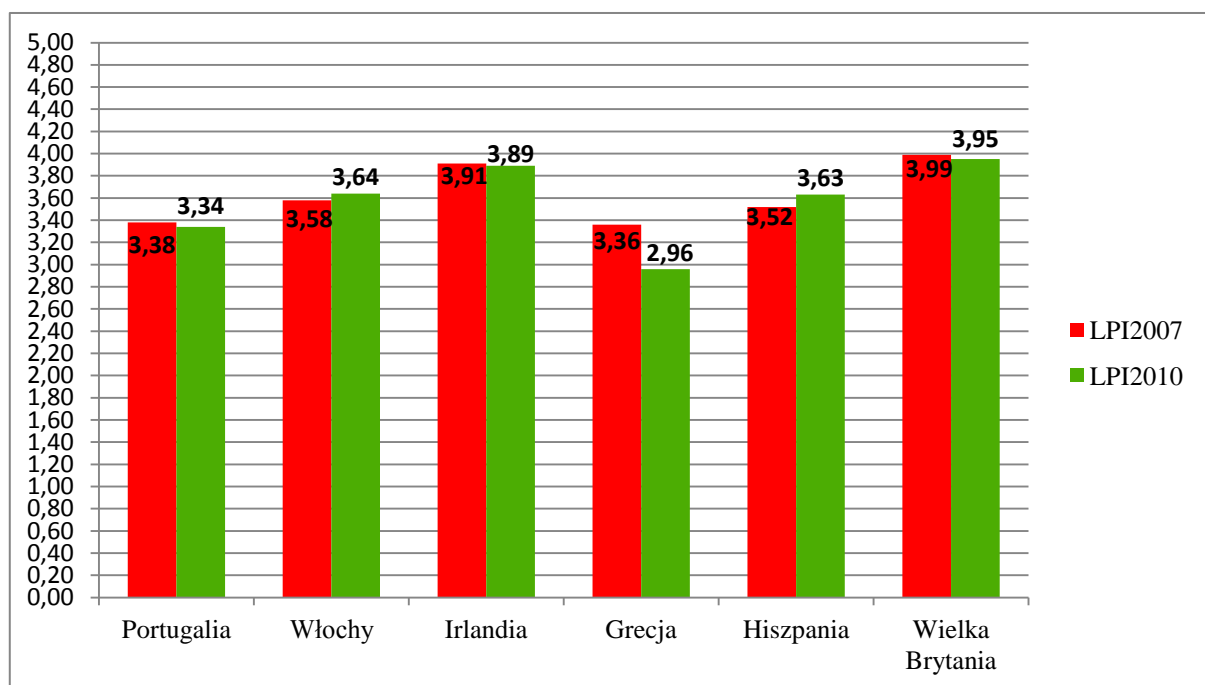
Źródło: opracowanie własne na podstawie Raportu „Connecting to Compete ...” 2007, 2010.



Wykres 3. Wartości LPI 2010 Polski i liderów w poszczególnych obszarach.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Raportu „Connecting to Compete ...” 2007, 2010.

Na podstawie danych z wykresu 3, widać znaczną różnicę w uzyskanych wynikach w stosunku do liderów w poszczególnych obszarach. Najslabiej ocenionym obszarem LPI 2010 w Polsce jest infrastruktura (z wynikiem 2,98), gdzie liderem tego obszaru są Niemcy z wynikiem (4,34). Kolejny słaby czynnik Polski LPI 2010 stanowi odprawa celna, która została oceniona na 3,12, a najlepszy wynik w tym obszarze zajął Luksemburg oceniony na 4,04. Według raportu z 2010 roku, Singapur z wynikiem 3,86 jest najlepszym krajem pod względem organizowania przesyłek po konkurencyjnych cenach, natomiast Polska odbiega tu od lidera o 0,64 punkta. Kompetencje i jakość usług logistycznych najwyższą została oceniona w Szwajcarii z wynikiem 4,32, natomiast Polsce przyporządkowuje się tu wynik 3,26. Liderem w identyfikacji i śledzeniu przesyłek jest także Szwajcaria z sumą punktów 4,27, a Polska w tym obszarze zajmuje 33 miejsce uzyskując wynik 3,45. Spośród wszystkich czynników kształtujących wskaźnik LPI 2010, Polska otrzymała najwyższą ocenę w terminowości, gdzie do lidera (Luksemburg) brakuje zaledwie 0,06 punkta. W związku z światowym kryzysem gospodarczym do krajów, które znalazły się w słabej sytuacji finansowej, według analityków ekonomicznych zalicza się państwa ze strefy euro w południowej Europie znane z podobnych środowisk gospodarczych takie jak: Portugalia, Włochy, Irlandia, Grecja, Hiszpania, znane pod akronimem PIIGS (Portugal, Italy, Ireland, Greece, Spain). Do grupy tej niektórzy naukowcy z świata finansów zaliczają także Wielką Brytanię. Wskaźnik LPI 2007, 2010 dla wyżej wymienionych krajów przedstawia wykres 4.



Wykres 4. PIIGS a wskaźnik LPI 2007, 2010.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Raportu „Connecting to Compete ...” 2007, 2010.

Wskaźniki wydajności LPI stanowią pomocne narzędzie do wskazania obszaru, w który należy najbardziej inwestować, by zwiększyć szanse wyjścia z kryzysu gospodarczego, osiągając tym samym silniejszą pozycję konkurencyjną na tle innych krajów. Wynik wskaźnika logistycznego w Portugalii, Irlandii, Grecji i Wielkiej Brytanii w roku 2010 jest niższy w porównaniu do wskaźnika z roku 2007. We Włoszech i Hiszpanii, pomimo kryzysu nie tylko utrzymano wysoką pozycję w światowym rankingu LPI, lecz także wskaźnik wydajności logistycznej nieznacznie wzrósł. Wśród państw, które odnotowały tendencję spadkową wskaźnika LPI do najsłabszych na świecie według wskaźnika wydajności logistycznej.

Najbardziej wyraźny spadek wskaźnika LPI wśród krajów europejskich zauważyć można w Grecji (w rankingu na 155 państw z pozycji 29 na 54), w Portugalii (z pozycji 28 na 34), w Austrii (z pozycji 5 na 19), na Węgrzech (z pozycji 35 na 52) oraz na Słowenii (z pozycji 37 na 57) i Rumunii (z pozycji 50 na 59).

W zasięgu oddziaływania kryzysu gospodarczego wywołanego sytuacją finansową, znalazły się między innymi gospodarki państw UE, w tym również Polski, włączając sektor usług TSL. Wskaźnik LPI jest jedynie pomocnym narzędziem do identyfikacji rzeczywistych, problemów mających wpływ na niezawodność łańcucha dostaw. Pozwala na pozycjonowanie krajów ukazując ich wyzwania w dążeniu do poprawy logistycznej wydajności.

Wnioski

Globalizacja każdego rynku, w tym również sektora usług TSL, przynosi nie tylko nowe możliwości rozwoju, ale także zagrożenia. Jednym z takich spektakularnych przykładów globalizacji rynku usług TSL, jest między innymi wpływ kryzysu gospodarczego i finansowego na funkcjonowanie krajowych podmiotów rynku usług transportowych, spedycyjnych i logistycznych.

Wskaźnik wydajności logistycznej LPI jest interaktywnym narzędziem analizy benchmarkingowej. Opracowany w celu pomocy krajom, by określić ich wyzwania i możliwości w handlu i logistyce. Pomaga w budowaniu wizerunku kraju przyjaznego logistycznie. Wskazuje wydajność w całym łańcuchu logistycznym dostaw w kraju.

Bank Światowy posługując się wskaźnikiem LPI ma na celu zwrócić uwagę na problemy o znaczeniu globalnym i stworzenie platformy dialogu między rządem, biznesem a społeczeństwem. Dokonuje porównania różnych krajów pod względem wydajności logistycznej. LPI z założenia ma służyć jako katalizator wspomagający działania polityków i sektora prywatnego w budowie krajowej reformy polityki. Wskaźniki wydajności LPI stanowią pomocne narzędzie do wskazania obszaru, w który należy najbardziej inwestować, by zwiększyć szanse wyjścia z kryzysu gospodarczego.

Abstract

The paper attempts to present the meaning and use of the LPI index (Logistics Performance Index) to assess changes in the economic crisis in the services sector of Transport-Forwarding-Logistics. In addition, a performance by Polish LPI index areas of neighbouring countries. These data allow among others practitioners, researchers and policymakers to identify opportunities, challenges and improve the logistical performance of individual countries. Logistics has a significant impact on economic activity and improvement its performance is the main objective of development policy in recent years.

Literatura

1. Arvis J.F., Mustra M. A., Panzer J., Ojala L., Naula T., *Connecting to Compete 2007. Trade Logistics in the Global Economy. The Logistics Performance Index and Its Indicators*, The World Bank, Washington 2007.
2. Arvis J.F., Mustra M. A., Shepherd B., Saslavsky D., Ojala L., *Connecting to Compete 2010. Trade Logistics in the Global Economy. The Logistics Performance Index and Its Indicators*, The World Bank, Washington 2010.
3. Blanchard K., O'Connor M., *Zarządzanie poprzez wartości*, Wydawnictwo Studio EMKA, Warszawa 1998.
4. Grzelakowski A. S., *Kryzys w sektorze TSL jego przyczyny i uwarunkowania oraz przejawy i skutki*, [w:] materiały z X Kongresu Polskiej Izby Spedycji i Logistyki, Kazimierz Dolny, 23.04.2009 (www.pisil.pl – dostęp: 31.03.2010).
5. <http://web.worldbank.org>
6. Mańkowski C., Krajowy rynek usług TSL w warunkach ogólnoświatowego kryzysu gospodarczego i finansowego, *Logistyka* nr 1/2010.
7. *Transport*, pod red. Rydzkowski W., Wojewódzka-Król K., Wydawnictwo PWN, Warszawa 2008.
8. Tundys B., Sowa M., *Wpływ światowego kryzysu gospodarczego na zmiany rynku nowoczesnej powierzchni magazynowej*, IV Naukowa Konferencja Logistyczna, WSL Forum, Poznań 2011.
9. www.spedycje.pl