

# „Index logistické výkonnosti“

Světová banka (World Bank), sídlící v USA, zveřejnila počátkem listopadu svůj Index logistické výkonnosti LPI (Logistics Performance Index) a na něj navazující studii, porovnávající logistické kvality 150 zemí světa.

LPI má být interaktivním porovnávacím nástrojem (benchmarking), vytvořeným na pomoc všem zemím, aby identifikovaly výzvy a příležitosti, kterým jsou vystaveny v oblasti výkonů v obchodní logistice a co mohou ve své výkonnosti zlepšovat. Obchodní logistika je zásadní zejména pro rozvojové země ke zlepšování jejich konkurenceschopnosti, využívání výhod globalizace a efektivnějšího boje s chudobou ve stále integrovanějším světě.

LPI je založen na přehledech operátorů, působících celosvětově (globální speditéři a expresní dopravci), které byly podkladem o logistické „vstřícnosti“ zemí, ve kterých pracují a se kterými jsou ve spojení. Kombinuje se hluboká znalost těchto zemí, poznatky se zeměmi, s nimiž se obchoduje a zkušenosti z globálního logistického prostředí. Podklady operátorů jsou doplněny o objektivní údaje o výkonech v klíčových složkách logistických řetězců v domácích zemích – údaje se sbíraly ve více než stovce zemí.

LPI je tedy prvním komplexním mezinárodním ohodnocením logistické výkonnosti ve 150 zemích, založeném na celosvětových přehledech, na nichž se podílelo víc než 800 logistických profesionálů. Agreguje výkonnost v sedmi oblastech – od tradičních, jako jsou celní procedury, logistické náklady (včetně sazeb dopravného), kvality infrastruktury, po oblasti nové jako je schopnost sledovat zásilky (track and trace), včasnost v dosahování destinací či kompetence domácího logistického oboru. Přehledy měly podporu a součinnost celé řady světových profesních asociací.

LPI proto sestává z poznatků a z objektivních měření a pomáhá vytvořit profily logistické vstřícnosti pro tyto země. Poměří výkonnost v logistickém dodavatelském řetězci v rámci země a má tři části:

- poznatky o logistickém prostředí partner-ských obchodních zemí
- informace o logistickém prostředí vlastní země působení
- údaje o nákladové výkonnosti v reálném čase pokud jde o zemi působení

LPI je k dispozici ve třech různých režimech:

- národní score-karta používá sedm klíčových ukazatelů k porovnání výkonnosti zemí (benchmarking) a také zobrazuje odvozený celkový index LPI. Umožňuje porovnání se světem a s regiony nebo s příjmovými skupinami.

- světové hodnocení dle LPI představuje výsledky

výkonnosti ve všech zemích na základě uvedeného indexu jakož i podle sedmi klíčových ukazatelů, a sice v tabulkovém formátu. Pro uvedené je také sestavena barevná mapa světa.

- porovnání mezi zeměmi - umožňující porovnání do 20 zemí podle jejich celkových LPI a sedmi klíčových ukazatelů.

Podle studie, která se opírá o výše popsany LPI je na prvním místě ve světě Singapur, vedoucí světové a logistické centrum s indexem 4,19. V první desítce následují 2. Holandsko – LPI = 4,18 ● 3. Německo – 4,10 ● 4. Švédsko – 4,08 ● 5. Rakousko – 4,06 ● 6. Japonsko – 4,02 ● 7. Švýcarsko – 4,02 ● 8. HongKong China 4,00 ● 9. Spojené Království 3,99 ● 10. Kanada 3,92. (14. USA, 18. Francie, 22. Itálie) Pozice nových členů EU - 35. Maďarsko – 3,15 ● 37. Slovinsko – 3,14 ● 38. ČR – 3,3 ● 40. Polsko – 3,04 ● 42. Litva – 3,02 ● 47. Estonsko – 2,96 ● 49. Kypr – 2,92 ● 50. Slovensko – 2,92 ● 51. Rumunsko – 2,91 ● 55. Bulharsko – 2,87 ● 58. Lotyšsko – 2,78

Nejhůře jsou na tom 146. Tádžikistán - 1,93 ● 147. Djibuti - 1,86 ● 148. Rwanda – 1,77 ● 149 Timor – 1,71 ● 150. Afghanistan - 1,21

Studie uvádí i celou řadu konkrétních případů. Například, že vzdálená země jako Chile může prodávat čerstvé ryby a zkazitelné ovoce spotřebitelům v Asii, Evropě a severní Americe díky dobře fungujícím dodavatelským řetězcům. Opačným extrémem je import 20 stopého kontejneru ze Šanghaje do hlavního města N'djamena vnitrozemského státu Čad, který trvá kolem deseti týdnů a stojí 6.500 USD ve srovnání se čtyřmi týdny a za méně než 3.000 USD do vnitrozemského státu západní či střední Evropy.

Úspěch ve zlepšování logistické výkonnosti závisí podle studie m.j. na celkovém vládnutí a institucionálním rámci. Zatímco výběr ne-



formálních plateb (tj. úplatků) je zřídka mezi prvními 30 zeměmi podle LPI, stává se běžným u nižších „performerů“. Individuální reformy, jako je modernizace celního systému je třeba kombinovat se zlepšeními ve všech aspektech dodavatelských řetězců. Země potřebují lépe koordinované hraniční procedury, zlepšené telekomunikace, informační technologie, fyzickou infrastrukturu a usnadněné fungování soukromých služeb. Celková reforma logistiky a usnadnění obchodu jsou zásadní k zakrytí logistické „díry“. Mělo by dojít ke zlepšením na trzích logistických služeb, aby se omezila koordinací pochybení, zejména ze strany veřejných institucí, pracujících na hranicích a k zajištění silné podpory budoucím změnám a hospodářskému rozvoji.

Přehled byl sestaven a administrován Světovou bankou (departementem obchodu a dopravy) ve spolupráci s Vysokou školou ekonomickou ve finském Turku (TSE Finland). Byl schválen a podpořen organizací Global Facilitation Partnership for Transportation and Trade (GFP). Nemohl by vzniknout bez aktivní podpory a účasti Mezinárodní spediční asociace (FIATA) a Světové asociace expresní dopravy (GEA). ■

Ing. Jiří Kládiva, CBC

## Aktuálně z dopravy

Dnem 1. 2. 2007 se stává novým předsedou představenstva a generálním ředitelem Českých drah, a.s. Petr Žaluda, dosavadní ředitel společnosti AXA pro Českou a Slovenskou republiku. Z funkce předsedy představenstva odstoupil dosavadní generální ředitel Josef Bazala, který nadále zůstává jeho členem

a nově působí jako generální ředitel společnosti ČD Cargo, a.s. Současně se vzdal funkce člena představenstva Rodan Šenekl, dosavadní náměstek generálního ředitele ČD pro nákladní dopravu, který bude pracovat jako obchodní ředitel společnosti ČD Cargo, a.s.