

Mūsdienīgu loģistikas tehnoloģiju pielietojums tranzīta kravu pārvadājumu attīstībai Latvijā

Natalja Podberezska, Riga Technical University

Kopsavilkums. Šajā darbā tiek piedāvātas jaunas loģistikas tehnoloģijas, lai attīstītu tranzīta kravu pārvadājumus Latvijā. Tranzīta kravu piesaistīšana ir saistīta ar jaunas sistēmas izveidi, kurā mijiedarbojas transports un loģistika, un tā tiek balstīta gan uz eksistējošās transporta infrastruktūras modernizāciju, gan uz jaunas loģistikas pieejas ieviešanu.

Šie pasākumi ļaus izveidot jaunu transporta un loģistikas nozari, kurā tiks iekļautas šādas daļas: multimodālais transports, mūsdienīgi termināļi, kravu ekspedicija, kas ļaus realizēt kombinētos kravu pārvadājumus.

Atslēgas vārdi: kravu pārvadājumi, tranzīts, terminālis, osta, autotransports, konteineri.

Latvijas ģeogrāfiskais novietojums pie Baltijas jūras austrumu krasta, tās neaizsalstošās ostas, autoceļu un dzelzceļu infrastruktūra, robežas ar Igauniju, Lietuvu, Krieviju un Baltkrieviju nosaka tās lomu starptautisko pārvadājumu tirgū.

Latvijas iekšzemes kopproduktā transporta un sakaru daļa jau vairāku gadu garumā veido 16 – 17%, aptuveni 6 – 7% no tā ir, pateicoties tieši tranzīta kravu apstrādei, jo ar tranzīta kravu apstrādi nodarbojas lielākā daļa transporta kompāniju [2,3,4]. Tranzītu ir nepieciešams uzskatīt ne tikai par biznesa daļu, kas ienes ieguldījumu valsts iekšzemes kopproduktā, bet arī par svarīgu valsts pozicionēšanās elementu transporta pakalpojumu starptautiskajā tirgū. Taču tagad netiek izmantotas visas šīs iespējas.

Laikā, kad mainās daudzu valstu un lielu uzņēmumu ekonomiskā politika, samazinās pārvadājumu apjomi visā pasaulē, tranzīta pārvadājumu attīstības mērķis Latvijā ir saglabāt un palielināt kravu pārvadājumu apjomus, kā arī maksimāli palielināt tranzīta kravu pievienoto vērtību. Tai pašā laikā jāsaprot, tranzīts ietver ļoti plašu pakalpojumu klāstu. Tranzīts pats par sevi būtiskus ieņēmumus valsts budžetam nerada. Loģistikas pakalpojumi ir tie, kas dod valsts budžetam vislielāko pienesumu. Tranzīta attīstībai ir nepieciešama pilnvērtīga transporta sistēma, kurā būtu sasaistīti transports un loģistika.

Šī darba mērķis ir piedāvāt jaunas loģistikas tehnoloģijas tranzīta pārvadājumu attīstībai Latvijā.

Pasaules Bankas otrais novērtējums pasaules valstu loģistikas attīstības indeksa analīzē pasaulē risināmās problēmas un iespējas uzlabot tirdzniecības loģistiku. Pirmo reizi šāds pētījums tika iesniegts 2007. un to pārstāvēja 150 valstis. 2010. gada ziņojumā - 155 valstis.

Kā atzīmē pētnieki, dažādu valstu loģistikas vides novērtēšanas un salīdzināšanas jautājums ir samērā sarežģīts. Galīgā indeksa aprēķins tiek veikts, pamatojoties uz vidējo 6 pamatrādītāju novērtējumu 5 punktu skalā (kur 5 - augstākais

rezultāts). Ziņojuma eksperti bija 800 profesionāli loģistikas speciālisti no visas pasaules. Katrs no viņiem pēc 6 loģistikas kritērijiem novērtēja attīstību 8 nejauši izvēlētās pasaules valstīs:

- 1) Muita (efektivitāte un procedūras pārskatāmība muitās);
- 2) Infrastruktūra (transporta infrastruktūras un loģistikas informācijas tehnoloģiju kvalitāte);
- 3) Starptautiskās piegādes (vieglums un efektivitāte, organizējot starptautisko pārvadājumu);
- 4) Kvalitāte un kompetence loģistikas sfērā (reģionālās loģistikas vides kvalitāte un kompetence);
- 5) Kravu izsekošana (spēja sekot starptautiskajam sūtījumam);
- 6) Piegādes savlaicīgums (savlaicīga kravu piegāde galapunktā).

2010. gada pētījumā valstu sarakstu ar visvairāk attīstīto loģistikas tirdzniecības sistēmu ievadīja Vācija ar indeksu 4.11 punktiem. Latvijā šajā sarakstā aizņem 37. vietu ar indeksu 3.25. Kaut gan Latvija ieņēma augstāko vietu starp Baltijas valstīm – Igaunija šajā sarakstā atradās 43. vietā, Lietuva – 45. vietā, tomēr ir nepieciešama iegūto rezultātu analīze, lai nākotnē uzlabotu situāciju loģistikas sfērā [6].

Saskaņā ar izvirzītajiem kritērijiem Latvija ieguva šādus punktus [6]:

- 1) Muita – 2.94;
- 2) Infrastruktūra – 2.88;
- 3) Starptautiskās piegādes – 3.38;
- 4) Kvalitāte un kompetence loģistikas sfērā – 2.96;
- 5) Kravu izsekošana – 3.55;
- 6) Piegādes savlaicīgums – 3.72.

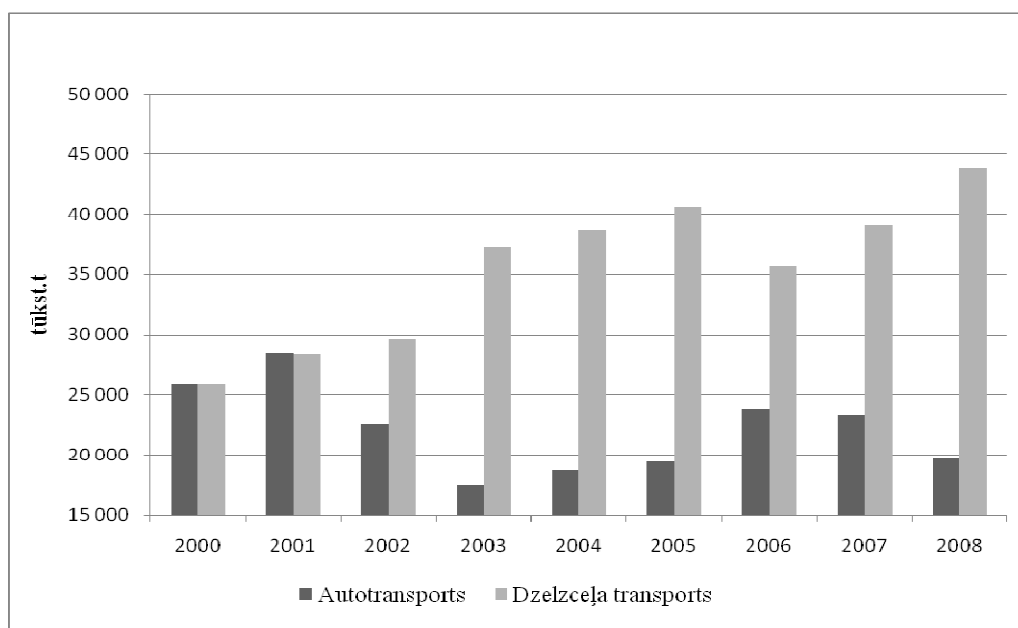
Analizējot iegūtos rezultātus, var secināt, ka labākie rādītāji sasniegti piegādes laika ievērošanā un kravu izsekošanā. Vājās vietas Latvijas loģistikas attīstībā ir infrastruktūra un muita.

Attīstot tranzīta nozari Latvijā, ir jānošķir dažādi transporta veidi, kuri nekādā gadījumā nedrīkst savstarpēji konkurēt. Ilgstošā periodā valstī ir izveidojies relatīvi sabalansēts transporta tīkls, kas kopumā nodrošina kravu plūsmu. Latvijas transporta sistēmas infrastruktūru veido 3 lielās un 7 mazās ostas, divi naftas un viens naftas produktu maģistrālais cauruļvads, labi attīstīts autoceļu un dzelzceļa tīkls, kā arī lidosta. Acīmredzama prioritāte kopējā transporta kravu pārvadājumu sistēmā ir Latvijas lielajām jūras ostām (Liepājas osta, Rīgas brīvosta un Ventspils brīvosta). Tās nodarbojas galvenokārt ar tranzīta kravām. Latvijas ostās 2008.gadā kravu apgrozījums bija lielākais kopš neatkarības atjaunošanas, kopējais apgrozījums pārsniedza 63 milj. tonnu, no kurām 80% bija tranzītkravas [4]. Ostu darbība ir saistīta ar kravu pārkraušanu no viena transporta veida uz citu. No tā, cik

veiksmīgi izdodas savākt un no jauna sadalīt ienākošās un izejošās kravu plūsmas, ir atkarīgs ļoti daudz. Tagad Latvijas ostās notiek tikai kravu pieņemšana, noformēšana un glabāšana. Efektīvas pārkraušanas iekārtas ostās ir būtisks faktors loģistikas procesā. Šajās iekārtās jāizmanto mūsdienīgi tehnoloģiskie risinājumi, piemēram, mūsdienīgas informācijas sistēmas, un tajās jābūt kvalitatīviem infrastruktūras savienojumiem, lai nodrošinātu vairāk veidu pārvadājumus. Ostas ir tikai pārkraušanas vieta, visus posmus kopā parasti saliek ekspeditors vai loģistikas kompānija. Eiropā lielas transporta kompānijas sniedz visaptverošus loģistikas pakalpojumus, iekļaujot vairākus transporta veidus, jo tas dod

konkurētspējīgas izmaksu priekšrocības. Latvijā šobrīd daudz dažādu transporta kompāniju piedāvā loģistikas pakalpojumus, līdz ar to apstrādātie kravu apjomi ir nelieli, kas liedz konsolidēt lielākas kravu partijas, izmantot jaunas pārvadājumu tehnoloģijas un tādā veidā nodrošināt zemākās pārvadājumu izmaksas.

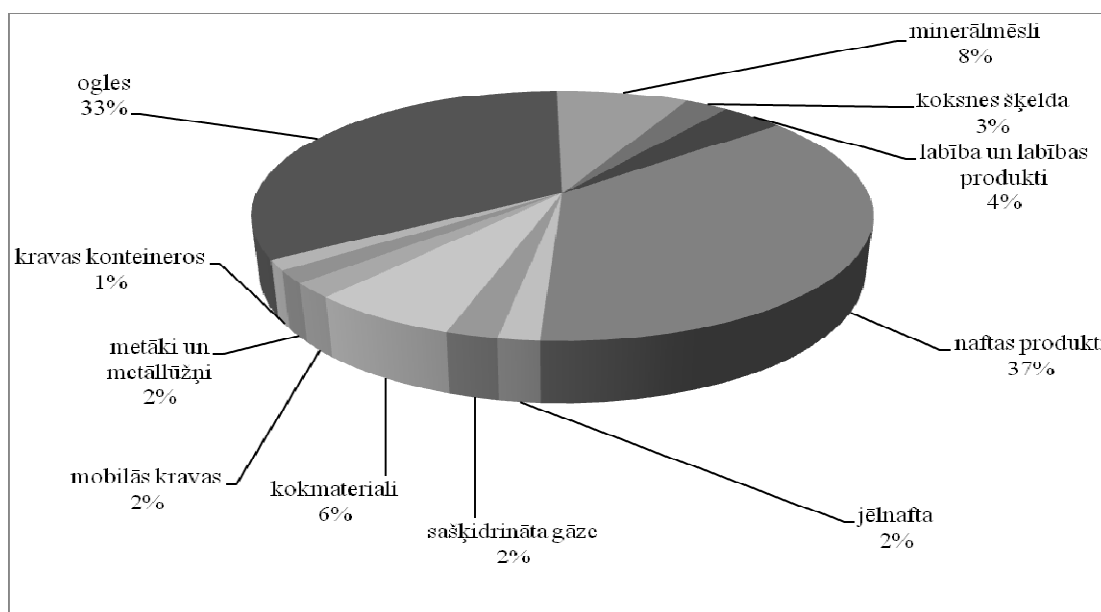
Kravas uz un no Latvijas ostām galvenokārt tiek pārvadātas pa dzelzceļu (sk. 1. att.). Pa dzelzceļu pārvadāto kravu apjoms 2008. gadā sastādīja 56 milj. tonnu, no kurām 10% bija sauszemes un 80% jūras tranzītkravas, galvenokārt no Krievijas un Baltkrievijas uz Latvijas ostām (Austrumu - Rietumu tranzīta koridors)[1].



1. att. Pārvadājumi caur Latvijas ostām

No ostu darbības ir atkarīgi gan kravu pārvadājumu apjomi, gan kravu plūsmu struktūra. No Latvijas ostām galvenās

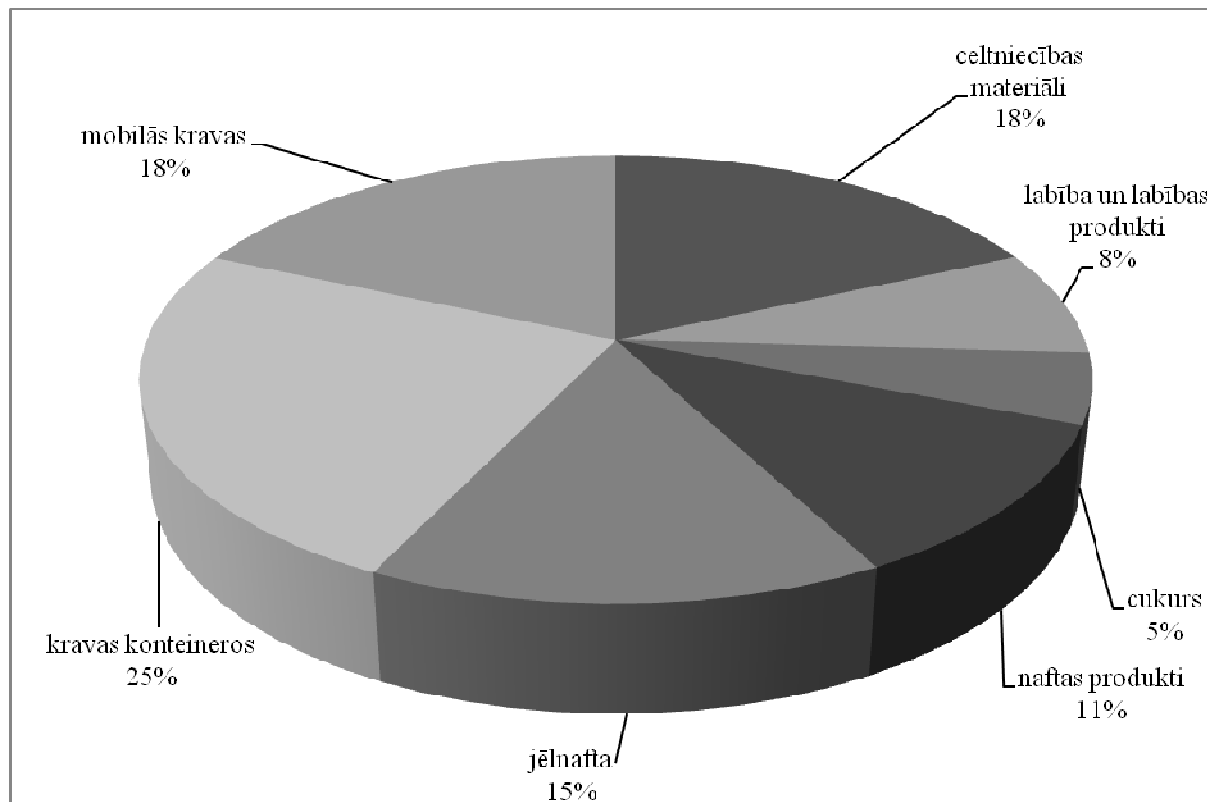
nosūtītās kravas (2. att.): naftas produkti (37%), ogles (33%), minerālmēsli (8%), labība un labības produkti (4%) [4].



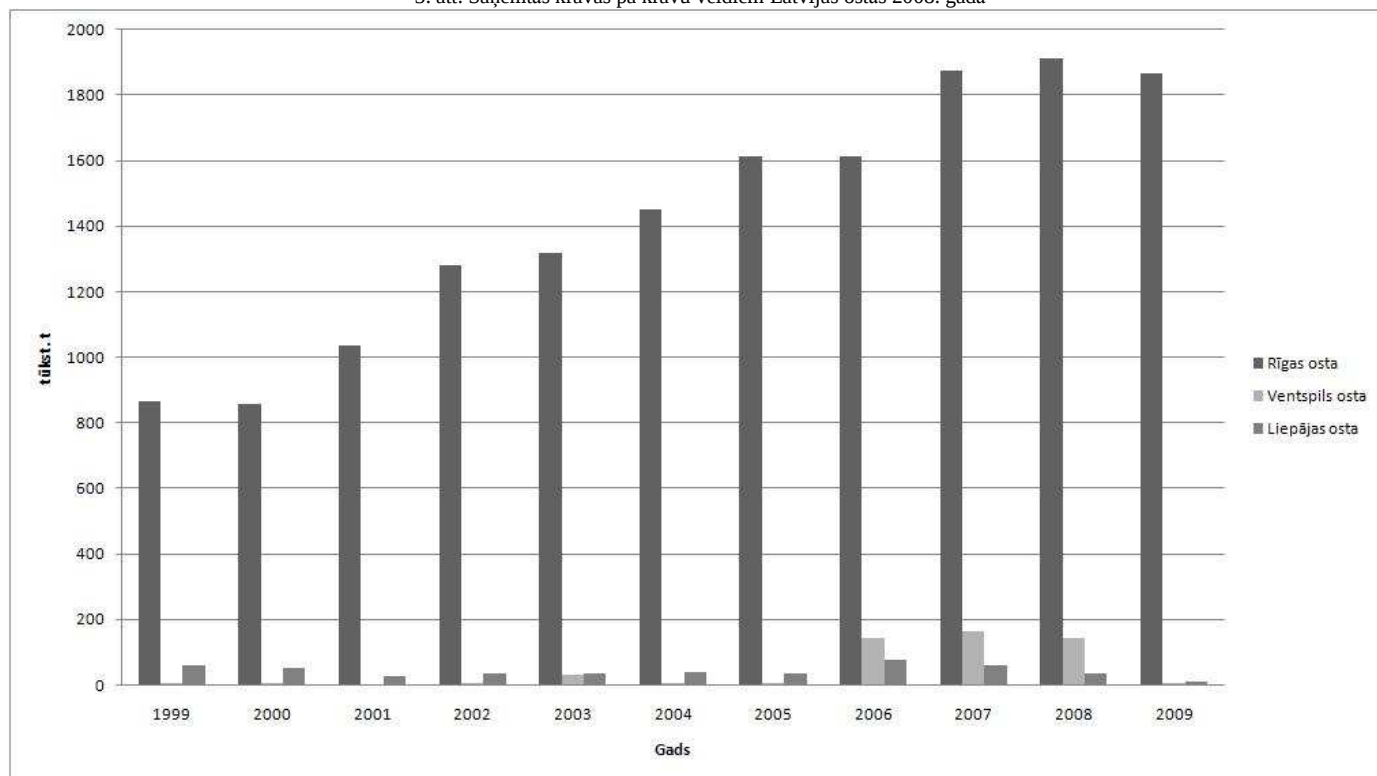
2. att. Nosūtītās kravas pa kravu veidiem Latvijas ostās 2008. gadā

Saņemto kravu struktūra Latvijas ostās (3. att.): kravas konteineros (25%), mobilās kravas (18%), celtniecības materiāli (18%), jēlnafta (15%), naftas produkti (11%) [4].

Šī Latvijā vēsturiski izveidojusies struktūra ļoti atšķiras no Rietumeiropas lielāko ostu kravu struktūras, kurā aptuveni 70% no kravām veido konteineri. Konteinerkravu pārvadājumu apjoms caur Latvijas ostām ir parādīts 5. attēlā.



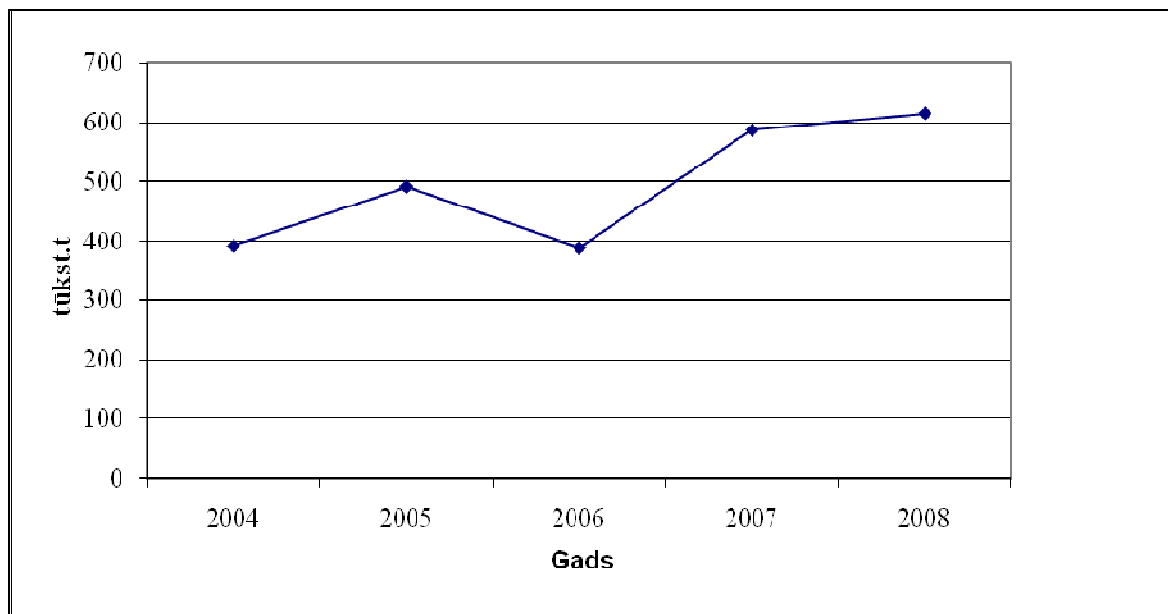
3. att. Saņemtās kravas pa kravu veidiem Latvijas ostās 2008. gadā



4. att. Konteinerkravu pārvadājumu apjomi caur Latvijas ostām (1999.-2009. g.)

Latvijas tranzīta sektoram un valstij kopumā ievērojami lielāku labumu dod augstākas pievienotās vērtības kravu apstrāde. Atbilstoši mūsdienīgajām pasaules tendencēm šīs kravas tiek pārvadātas konteineros. Tādēļ svarīgi attīstīt tieši konteinerkravu pārvadājumus caur Latvijas ostām.

Konteinerkravu pārvadājumi pārsvarā notiek ar autotransportu un pārvadājumu apjomiem ir tendence pieaugt (sk. 5. att.). Taču viena no būtiskākajām problēmām ir garās rindas uz Latvijas-Krievijas robežas.



5. att. Konteinerkravu pārvadājumu apjomi ar autotransportu Latvijā (2004.-2007. g.)

Lai efektīvi izmantotu tranzīta nozarē esošās potenciālās iespējas, Latvijas tranzīta attīstībai ir jāpielieto jaunas loģistikas tehnoloģijas vienotas transporta un loģistikas sistēmas izveidošanai. Šajā sistēmā ir jāapvieno dzelzceļa, autotransporta un jūras pārvadātājus, ostas un ekspeditorus. Tādējādi šādai darbībai jābūt virzītai uz kompleksu pakalpojumu piedāvājumu, t.i., transporta pakalpojumam jābūt pasniegtam nevis kā atsevišķu transporta veidu un operatoru pakalpojumu summai, bet kā vienotas transporta sistēmas piedāvātam pakalpojumam.

Visefektīvākais kravu pārvadājumu veids, piedaloties vairākiem transporta veidiem, ir kombinētie pārvadājumi, kad tie tiek veikti ar vienu nosūtīšanas dokumentu visa maršruta garumā, kravas nodošana no viena transporta veida uz citu notiek pārkraušanas punktos, nepiedaloties kravas nosūtītājam vai saņēmējam. Jauktajā satiksmē katrs transporta veids veic kravas pārvadājumu savā maršruta daļā, turpinot pārvadājuma procesu, kuru uzsāka sākotnējais transporta uzņēmums. Tas veicina transporta un ekonomiskās saites racionalizāciju, ļauj izmantot katra transporta veida priekšrocības saskaņā ar lietderīgāko piemērošanas jomu, sniedz papildu komfortu klientiem, atbrīvo viņus no vajadzības sastādīt papildus transportēšanas dokumentus katram transporta veidam, kā arī no tiešas iesaistīšanās operācijās, lai pārkrautu kravu no viena transporta veida uz citu.

Transporta veidu sasaistīšana ir ne tikai kravas pārvadāšana ar dažādiem transporta veidiem un transporta loģistikas attīstība. Lielā mērā tā ir arī transporta informācijas plūsmas

organizācija starp dažādiem transporta operatoriem, gan arī klientam domātā informācija. Šādi, savstarpēji koordinējot dažādus transporta veidus, ir iespējams nodrošināt savstarpēji saistītu kravu pārvadājumu sistēmas radīšanu. Svarīgs šādas sistēmas elements ir transporta termināļi, kuri darbojas kā vidutāji starp dažādiem transporta veidiem, noliktavām un pasūtītājiem. Termināļos bez noliktavu funkcijām klāt nāk kravu apstrāde – identifikācija, pārpakošana, sadale utt., t.i., viss tas, kas veido preces pievienoto vērtību. Latvijā šādu mērķtiecīgi veidotu multimodālo mezglu, kur vienā būves kompleksā būtu apvienoti dažādi transporta veidi, pagaidām nav.

Galvenais transporta termināļu uzdevums ir plānot un regulēt kravu pārvadājumu plūsmas. Tas ir sasniegts, pateicoties ciešai sadarbībai starp transporta un loģistikas kompānijām. Svarīga transporta termināļu īpatnība ir tendence sadarboties nacionālā un starptautiskā līmenī un tādā veidā izveidot efektīvu transporta ķēdi un piedāvāt jaunus risinājumus, lai optimizēti sadalītu kravu plūsmas.

Šādiem termināļiem ir sekojoši uzdevumi:

- koordinēt transporta veidu darbību transporta mezglos, pamatojoties uz vienotu tehnoloģisko procesu;
- kravu plūsmu maršrutizācija visā pārvadājuma garumā, ja iesaistīti vairāki transporta veidi un pārvadājums tiek veikts saskaņā ar grafiku;
- nodrošināt sinhronizētu ritošā sastāva piebraukšanu pārkraušanas punktā un iekraušanas–izkraušanas iekārtu pielietošanas optimizāciju kravu pārkraušanai, ieskaitot

kopīgo tehnisko līdzekļu izmantošanu dažādu transportu veidiem; pārvadājumu informācijas atbalsts;

- īstenot integrētu transporta un ekspedīcijas pakalpojumu sniegšanu;
- saskaņot jauktu pārvadājumu dalībnieku ekonomiskās intereses.

Rietumeiropā mērķtiecīga transporta termināļu attīstība sākās jau 80. gados, tas bija saistīts ar lielu kravu apjomu izaugsmes dinamiku. Augošā konkurence starp ražotājiem piespieda viņus meklēt papildu iespējas, lai samazinātu transporta izmaksas preču cenā. Tas prasīja jaunu tehnoloģiju izveidošanu, transporta infrastruktūras attīstību, mūsdienīgas transporta un loģistikas tehnoloģijas ieviešanu, kas rezultātā ļāva samazināt transporta komponentu preču cenā līdz 10-12%, bet kopējās izmaksas ražotājiem transporta un loģistikas pakalpojumiem samazināt līdz 10-30%. Rietumeiropas valstu pieredze rāda, cik nozīmīga loma ir šādu termināļu budžetam. Tādējādi Nīderlandē tranzīta loģistikas centru operācijas dod 40% peļņas transporta nozarē, Francijā - 31%, Vācijā - 25%. Centrālajā un Austrumeiropā šis īpatsvars sastāda vidēji 30% [2]. Tomēr Eiropas tirgus loģistikas pakalpojumu kopējais apgrozījums sasniedz vairāk nekā 600 miljardus eiro. Visbiežāk loģistikas līgumdarbu piesaistīšanā tiek nodotas šādas funkcijas [2]:

- glabāšana - 73,7%
- ārējā transportēšana - 68,4%
- kravu noformēšana / maksājumi - 61,4%
- iekšējā transportēšana - 56,1%
- kravu konsolidācija / sadale - 40,4%
- tiešā transportēšana - 38,6%.

Transporta termināļu izveidošanas rezultātā, kuri balstīsies uz dažādu transporta veidu mijiedarbību, tiks sasniegti šādi rezultāti:

- kravu pārkraušanas laika samazinājums;
- eksistējošās un projektējamās infrastruktūras racionāla izmantošana visos transporta veidos;
- kravu transportēšanas pakalpojumu kvalitātes paaugstināšana un dažādības palielināšana, lai tie atbilstu mūsdienu prasībām – „tieši laikā” un „no durvīm līdz durvīm”;
- muitas, sertifikāciju un pārējo operāciju izpildes laika samazinājums, pielietojot jaunākas informācijas tehnoloģijas;
- loģistikas un transporta pakalpojumu kvalitātes paaugstināšana.

Rezultātā paaugstināsies Latvijas transporta sistēmas konkurentspeja un līdz ar to palielināsies tranzīta kravu plūsmu apjoms, kas nodrošinās valstij ievērojamus ienākumus.

SECINĀJUMI

Latvijai ir unikālas iespējas, lai piedalītos starptautiskajā tranzītā. Taču tagad netiek izmantotas visas šīs iespējas. Šajā darbā tiek piedāvāts izmantot jaunas loģistikas tehnoloģijas, lai attīstītu tranzīta kravu pārvadājumus Latvijā. Tranzīta attīstība izvirzīs jaunas prasības pārvadājumu pakalpojumu kvalitātei: tranzīta pārvadājumu laika samazināšana, pārvadājumu izmaksu samazinājums, tarifu optimizācija, kravu saglabātība, kravu plūsmu informācijas uzturēšana

vienotā formātā. Šo prasību ievērošanu var nodrošināt tikai ar visu kravu piegādes ķēdes dalībnieku (transporta mezglu, staciju, ostu, dzelzceļa transporta, autotransporta, termināļu, muitas) koordinētu sadarbību.

Ekonomisko pārmaiņu laikā svarīgs priekšnoteikums transporta sistēmas drošai un ātrai darbībai ir visu transporta veidu efektīvas sasaistes nodrošināšana. Šādas sistēmas pamatā ir visu transporta veidu savstarpēja sasaiste un darbības koordinācija.

Transporta veidu sasaistīšanas galvenais mērķis - kravu pārvadājumu klientu pieprasījuma nodrošināšana ar drošiem, ērtiem un ātriem kravu pārvadājumiem, lai pārvadājuma veicēji un nodrošinātāji gūtu peļņu un stabili iekļautos starptautiskajā kravu pārvadājumu tirgū. To var panākt, izmantojot katra transporta veida priekšrocības. Sen jau ir aprēķināts un pierādīts, ka relatīvi vislētākais transporta veids uz vienu kravas vienību ir jūras pārvadājumi. Ostām bez pieveidceļiem nav būtiskas nozīmes. Savukārt dzelzceļa pārvadājumi komerciāli atmaksājas tikai tajā gadījumā, ja krava jāpārvadā pa dzelzceļu vairākus tūkstošus kilometru. Latvijā šādu attālumu nav. Autotransports nevar pārvadāt lielus kravu apjomus salīdzinājumā ar citiem transporta veidiem, taču vienīgais var darboties pēc "no durvīm līdz durvīm" principa. Šo problēmu risināšanai Latvijas transporta sistēma jāoptimizē, izmantojot modernus loģistikas risinājumus. Loģistika var palielināt atsevišķu transporta veidu un to apvienojumu efektivitāti. Tā rezultātā mazāk transporta vienību, piemēram, autotransporta līdzekļu, vagonu un kuģu, pārvadās lielāku daudzumu kravu.

Transporta veidu un mūsdienīgu loģistikas risinājumu savstarpēja papildināšanās ļauj efektīvi plānot, vadīt, kontrolēt un izpildīt pārvadājumus, izmantojot vienu vai vairākus transporta veidus.

Kombinēto pārvadājumu organizēšanā jāapvieno dzelzceļa, autotransporta un jūras pārvadātājus, ostas un ekspeditorus. Tādējādi šādai darbībai jābūt virzītai uz kompleksu pakalpojumu piedāvājumu, t.i., transporta pakalpojumam jābūt pasniegtam nevis kā atsevišķu transporta veidu un operatoru pakalpojumu summai, bet kā vienotas transporta sistēmas piedāvātam pakalpojumam. Tomēr kombinētajos pārvadājumos ir jāizmanto unificētas kravas vienības – konteineri, taču statistikas dati liecina, ka konteinerpārvadājumu apjomi Latvijā ir nelieli. Pamatā ar konteinerkravām nodarbojās Rīgas osta, kur atrodas konteineru terminālis. Skatoties uz pasaules pieredzi, redzam, ka lielākajās Rietumeiropas ostās arvien lielāku nozīmi iegūst tieši konteinerpārvadājumi. Vidēji šajās ostās pārkrauto konteineru īpatsvars kopējā kravu struktūrā sastāda pat 65–70%, bet Latvijā šis rādītājs pagaidām ir ļoti zems – tikai 3%. Iemesli tam ir visdažādākie, sākot no vēsturiskām īpatnībām, kad gadu desmitiem Latvijas ostas bija vairāk orientētas uz Krievijas un citu NVS valstu izejvielu eksportu, beidzot ar nepietiekamām investīcijām ostu infrastruktūras sakārtošanā.

Transporta veidu sasaistīšana ir ne tikai kravas pārvadāšana ar dažādiem transporta veidiem un transporta loģistikas attīstība. Lielā mērā tā ir arī transporta informācijas plūsmas organizācija starp dažādiem transporta operatoriem, gan arī

klientam domātā informācija. Šādi, savstarpēji koordinējot dažādus transporta veidus, ir iespējams izveidot un nodrošināt savstarpēji saistītu kravu pārvadājumu sistēmu.

Svarīgs transporta sistēmas elements ir terminālis, kurā bez noliktavu funkcijām klāt nāk kravu apstrāde – identifikācija, pārpakošana, sadale utt. Viss tas, kas veido preces pievienoto vērtību. Transporta termināļi šajās sistēmās darbojas kā vidutāji starp dažādiem transporta veidiem, noliktavām un pasūtītājiem. Latvijā šādu mērķtiecīgi veidotu multimodālo mezglu, kur vienā kompleksā būvē būtu apvienoti dažādi transporta veidi, pagaidām nav.

LITERATŪRAS SARAKSTS

1. **Urbahs A., Cerkovņuks A.** Intermodālie konteineru pārvadājumi - Rīga: RTU izdevniecība, 2003. - 496 lpp.
2. **Сергеев В.И.** Корпоративная логистика: 300 ответов на вопросы профессионалов. М.: Инфра-М, 2005. — 976 с.

3. *Transports 2000.gadā: statistisko datu krājums*//Latvijas Republikas Centrālā Statistikas Pārvalde. Rīga: Latvijas Republikas Centrālā statistikas pārvalde, 2001.

4. *Transports 2003.gadā: statistisko datu krājums*//Latvijas Republikas Centrālā Statistikas Pārvalde. Rīga: Latvijas Republikas Centrālā statistikas pārvalde, 2004.

5. *Transports 2008.gadā: statistisko datu krājums*//Latvijas Republikas Centrālā Statistikas Pārvalde. Rīga: Latvijas Republikas Centrālā statistikas pārvalde, 2009.

6. *Pasaules valstu loģistikas attīstības līmenis* [tiešsaite] – [skatīts 04.06.2010.]. Pieejams: <http://rus.db.lv/tr/543-transport/26880>

Natalja Podberezska graduated from Master of Science in transport and traffic engineering at Riga Technical University in Riga, Latvia at 2006. Currently she is a candidate for the doctor degree of the doctoral programme “Road Transport and Transportations” in the same university. Her field of scientific interest includes: logistics, transportation management, information technologies application in transport, operations research. Riga Technical University, Institute of the Road Transport
Address: Ezermalas street 6, LV – 1006, Riga, LATVIA.
E-mail: natalja.podberezska@inbox.lv

Natalja Podberezska. Application of Modern Logistical Technologies for Transit Freight Transportation Development in Latvia

Latvia possesses unique possibilities of participation in the international transit. Transit should be considered not only as the part of business bringing the contribution to gross national product, but also as the important element of positioning of the country on international scene. In the paper the transit sector in Latvia is analyzed, the main tendencies of its development are shown. On the basis of the spent analysis, new decisions which are used in world practice, for attraction of additional transit goods traffics and their qualitative service are offered. Attraction on the Latvian transport network of the foreign trade cargoes is connected with construction of transport-logistical system on the basis of modernization of an existing transport infrastructure and introduction of logistical approaches of management in system of interaction of all participants of a chain of deliveries, on the basis of access equal in rights to the information about freight transport flows. Transit development will be accompanied by increase of requirements to quality of given services: reduction of transit time, decrease in expenses for transportation, optimization of tariffs, safety of cargoes, information support of goods traffics in a uniform format. Acceleration of delivery of cargoes can be provided by only coordinated interaction of all participants of a chain of deliveries of cargoes: Transport knots, stations, ports, the railway, terminals and custom. It will allow to create the transport-logistical branch including: multimodal transport, modern terminals, expedition of cargoes, formation of effective transport routes of the movement, allowing to carry out the combined moving of cargoes.

Наталья Подберезская. Применение современных логистических технологий для развития транзитных грузовых перевозок в Латвии

Латвия обладает уникальными возможностями участия в международном транзите. Транзит следует рассматривать не только как часть бизнеса, вносящую свой вклад в ВВП, но и как важный элемент позиционирования страны на международном рынке транспортных услуг. В данной работе проанализирован транзитный сектор в Латвии, показаны главные тенденции его развития. На основе проведенного анализа, предложены новые решения, которые используются в мировой практике, для привлечения дополнительных транзитных грузопотоков и их качественного обслуживания. Привлечение на латвийскую транспортную сеть внешнеторговых грузов связано с построением транспортно-логистической системы на основе модернизации существующей транспортной инфраструктуры и внедрения логистических подходов управления в систему взаимодействия всех участников цепочки поставок, на основе равноправного доступа к информации о товародвижении. Развитие транзита будет сопровождаться повышением требований к качеству предоставляемых услуг: сокращение транзитного времени, снижение затрат на перевозку, оптимизация тарифов, сохранность грузов, информационное сопровождение грузопотоков в едином формате. Выполнение этих требований может быть обеспечено лишь согласованным взаимодействием всех участников цепочки поставок грузов: транспортных узлов, станций, портов, железной дороги, терминалов и таможенных органов. Это позволит создать транспортно-логистическую отрасль, включающую: мультимодальный транспорт, современные терминалы, экспедицию грузов, формирование эффективных транспортных маршрутов движения, позволяющих осуществить комбинированное перемещение грузов.