

Logistikas centru darbības analīze Latvijā

Natalja Podberezska, *Riga Technical University*

Kopsavilkums. Rakstā ir parādīta reālā situācija, kas attiecas uz logistikas centru attīstību Latvijā. Tajā tiek apskatīti logistikas centru pamatīpašības, to darbība, kas ir saistīta ar transporta, logistikas pakalpojumiem un preču izplatīšanu. Tiek apskatīta pasaules pieredze logistikas centru izveidē. Šajā rakstā ir apspriesti galvenie mērķi un uzdevumi valsts mēroga pieejas logistikas centru attīstības jomā, izanalizēta esošo logistikas centru darbība un piedāvāti risinājumi to tālākai attīstībai.

Atslēgas vārdi: logistikas centrs, kravu pārvadājumi, multimodālais transports, ostas, konteineri

Saskaņā ar Latvijas transporta attīstības nacionālo programmu 2007.–2013. gadam viena no galvenajām prioritātēm ir multimodālā transporta un progresīvās logistikas sistēmas veicināšana. Multimodālo 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. Pasaules pieredze parādīja, ka šis uzdevums veiksmīgi tiek risināts logistikas centru ietvaros. Neskatoties uz to Latvijā transporta un logistikas pakalpojumu attīstība notika lielākā mērā tirgus ietekmē, nevis valsts mērķtiecīgas politikas rezultātā. Valsts sniedza ierobežotu atbalstu logistikas centru attīstībai. Tai pat laikā ir virkne privātu iniciatīvu logistikas centru attīstībai. Tagad valstī nav salīdzinošas analīzes un lēmumu pieņemšanas koordinācijas, realizējot kravu plūsmu sadalījumu starp dažādiem transporta veidiem. Šajā rakstā tiek piedāvāta Latvijas logistikas centru darbības analīze.

Logistikas risinājumus, kas tagad meklē Latvijā, daudzas valstīs jau ir atrodami un īstenoti diezgan ilgu laiku. Piemēram, Vācijā pirmais izplatīšanas centrs, kurš tika izveidots saskaņā ar „kravu ciematiņa” modeli tika nodibināts Brēmenē 1985. gadā. Taču, šādu centru izveidošanas plānošana nacionālajā līmenī sākas 70. gados. Tas viss sākās ar federālo programmu, kuru izstrādāja Vācijas Satiksmes ministrija. Pamatojoties uz kravu plūsmu analīzi, tika izvēlēti transporta tīkla mezgli izplatīšanas centra racionālai izvietojumam. Pēc tam, ar federālo zemju un atsevišķu pilsētu valsts iestāžu palīdzību sākās projektēšanas un konkrēto objektu būvniecība. Tālāk, daži zemes gabali centra teritorijā tika pārdoti privātiem uzņēmumiem. Līgumos ar viņiem tika norunāts to darbības profils (tika atļauta tikai pārvadājumu un noliktavas darbība, un ar to saistītie pakalpojumi). Ir svarīgi atzīmēt, ka cena, par kādu viņi pārdeva šo zemi, bija par to, par kuru šī zeme tika iegādāta. Šādā veidā valdība subsidēja „kravu ciematiņa” izveidošanu, kurā izveidoja savus terminālus valsts dzelzceļa kompānija DB un pasts.

Lai vadītu un attīstītu centra darbību tika izveidota tā attīstības biedrība, kas tika iereģistrēta saskaņā ar Vācijas tiesību aktiem – GmbH formā. Par to biedriem ar vienādām kapitāla daļām kļuva pilsēta - Brēmene, uzņēmums DB, kā arī visi uzņēmumi, kuri bija nopirkuši zemes gabalu „kravu ciematiņā”. Tādā veidā tika stimulētas kopējās intereses visiem darba ņēmējiem centrā to labklājībā un attīstībā. Bez attīstības biedrības apstiprinājuma nevar lemt par jaunu kompāniju uzņemšanu strādāt centrā. Biedrība sniedz konsultāciju pakalpojumus un veic dizaina projektus citām pilsētām, kur tiek veidoti līdzīgi centri (ieskaitot ārvalstu), kā arī uzņēmumiem, kas vēlas strādāt „kravu ciematiņā”. Svarīgs virziens attīstības biedrības darbībā kļuva centralizēto autopārvadājumu organizācija. Daudziem no tiem, kas strādā centrā, ir kopīgi klienti, kas atrodas Brēmenē. Salikto maršrutu izstrādes rezultātā kļuva iespējams samazināt uz pusi kopējo transportlīdzekļu skaitu, kuru apkalpoja izplatīšanas centrs. Vēl viens svarīgs attīstības biedrības uzdevums bija centra sasaite ar jūras ostām un citiem „kravu ciematiņiem”, izmantojot tiešas dzelzceļa līnijas. Šī problēma tika atrisināta, un joprojām ir risināma ar izplatīšanas centru tīkla attīstību Vācijā.

Tagad tādu objektu ir jau vairāk nekā trīsdesmit. 1993. gadā Vācijā tika nodibināta akciju sabiedrība DGG. Šī organizācija pārstāv kopējās Vācijas izplatīšanas centru intereses. Tā strādā valsts un starptautiskajā līmenī, veic seminārus un konferences, organizē pieredzes apmaiņu.

DGG speciālisti arī izstrādā jaunu „kravu ciematiņu” projektus, ir iesaistīti logistikas projektos, sniedz konsultācijas Vācijā un ārvalstīs.

Rietumeiropā, mērķtiecīga logistikas centru attīstība sākās jau 80. gados, kas bija saistīts ar lielu kravu apjomu izaugsmes dinamiku. Augoša konkurencei starp ražotājiem, piespieda viņus meklēt papildu iespējas, lai samazinātu transporta izmaksas preču cenā. Tas prasīja jaunu tehnoloģiju izveidošanu, transporta infrastruktūras attīstību, mūsdienīgas transporta un logistikas tehnoloģijas ieviešanu, kas rezultātā atļāva samazināt transporta komponentu preču cenā līdz 10-12%, bet kopējās izmaksas ražotājiem transporta un logistikas pakalpojumiem samazināt līdz 10-30% [1]. Rietumeiropas valstu pieredze parāda nozīmīgu lomu šādu terminālu budžetam. Tādējādi, Nīderlandē tranzīta logistikas centru operācijas dod 40% peļņas transporta nozarē, Francijā - 31%, Vācijā - 25%. Centrālajā un Austrumeiropā šis īpatsvars sastāda vidēji 30% [2]. Tomēr Eiropas tirgus logistikas pakalpojumu kopējais apgrozījums sasniedz vairāk nekā 600 miljardus eiro. Visbiežāk logistikas 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%.

Šajā darbā aprakstāmai struktūrai nav vienotas definēšanas pasaulē. Literatūrā var sastapt šādus nosaukumus: transporta centrs, kravu sadales centrs, termināls, intermodālais centrs, kravu ciematīņš, bet visplašāk tiek izmantots termins – loģistikas centrs.

Loģistikas centru galvenais uzdevums ir kravu plūsmu efektīva plānošana un regulēšana.

Eksistējošo loģistikas centru analīze parādīja, ka tie nav vienveidīgi, tie atšķiras ar savām funkcijām un piedāvātajiem pakalpojumiem. Tomēr eksistē kopīgas pazīmes, kuras ir raksturīgas veiksmīgiem loģistikas centriem Eiropā:

- valsts – privātās partnerības veicināšana loģistikas centru attīstībā un darbībā;
- atrašanās vieta ir lielos transporta mezglos (jeb tuvumā), transporta koridoru krustojumos;
- multimodāla transporta pakalpojumi: dažādu transporta veidu pieejamība un mijiedarbība ar mērķi nodrošināt ātrāku kravu pārkraušanu;
- tiek nodrošinātas visas funkcijas, kuras ir raksturīgas gan transportam, gan loģistikai. Šo funkciju izpildi nodrošina jūras, dzelzceļa un autopārvadātāji, ekspeditori, stividoru, kuģu aģenti, muitas brokeri;
- pakalpojumu daudzveidība attiecībā uz operācijām ar kravām:
- jaunāko informāciju tehnoloģiju pielietošana;
- dažādi papildpakalpojumi: bankas, apdrošināšanas kompānijas, ofisu telpas, kravu automobiļu apkopes un remonta pakalpojumi, veikali, kafejnīcas utt.

Loģistikas centrs nav tikai pārvadājumu datu bāze, bet arī kravu pārvadājumu plānošanas un optimizācijas organizēšana saskaņā ar piegādes laika termiņiem, izmaksām un kvalitāti, apvienojot dažādu transporta veidu darbību vienā tehnoloģiskajā procesā, piesaista dažādus uzņēmumus un organizācijas, kas nodrošina kravu pārvadājumus un sniedz papildpakalpojumus.

Loģistikas centru izveidošana atstāj iespaidu uz dažādām tautsaimniecības nozarēm un ģenerē darbavietas ne tikai pašā centrā, bet arī ar to saistītajās jomās. Pieaug kravu plūsma un līdz ar to darbu apjoms ostās, autopārvadājumos un uz dzelzceļa. Vienmērīgāk tiek apgādāts vietējais tirgus un samazinās preču cenas. Tiek sekmēta lielo ražotājfirmu ieinteresētība vietējā tirgū. Palielinās uzticība no kravu īpašnieku un nosūtītāju puses.

Situācijā, kad starptautisku un reģionālu loģistikas centru izveidošanas projekti Latvijā nav aizgājuši tālāk, kā priekšizpētes posmā, daudzi uzņēmumu ir nolēmuši izveidot šādus objektus ar pašiem spēkiem. Daudz relatīvi mazo, funkcionāli un teritoriāli sadrumstalotu objektu tika izveidoti kā reģionāli loģistikas centri. Tādus objektus visbiežāk izstrādā un vada privāti investori un transporta ekspedīcijas uzņēmumiem. Daļa objektu ir noliktavas centri, kuru uzbūvēja izstrādātāji un tālāk tie tika izīrēti dažādām kompānijām.

Šajā darbā Latvijas loģistikas centri tika sadalīti divās daļās saskaņā ar to atrašanās vietu un līdz ar to piedāvātajiem pakalpojumiem un funkcijām: loģistikas centri blakus lielām ostām un valsts iekšienē.

Ostās pamatā attīstās konteineru termināli, kas ir saistīts ar kravu plūsmu struktūru tajās. Ostas ir tie transporta mezgļi, kur saiet kopā dažveidīgas, dažkārt pat pretrunīgas visu transportēšanas procesu dalībnieku intereses. Kravu intensīvas plūsmas, to bezpārtrauces apstrādes nepieciešamība, augsta piesātinātība ar tehnoloģisko aprīkojumu, no kura stāvokļa un izmantošanas efektivitātes ir atkarīga pārvadājumu līgumsaistību izpilde, tāpēc ostām tāpat ir nepieciešams integrēties ar saistīto loģistikas pakalpojumu ražošanas jaudām, piemēram, noliktavas un sadales centriem, kas balstās uz sarežģītu, pilnveidotu infrastruktūru un sistēmām.

Konteineru termināli Latvijā atrodas Rīgas, Ventspils un Liepājas ostās (sk. 1. tabulu).

Konteineru terminālu galvenais funkcionēšanas uzdevums ir kravu bezpārtrauces pienākšana ostās un nosūtīšanas no tām. Lai sasniegtu šo mērķi termināls ir jābūt tiesīgs pārvaldīt un koordinēt gan jūras transportu, gan dzelzceļa transportu.

1. TABULA

KONTEINERU TERMINĀLI LATVIJAS OSTĀS

	Nosaukums	Atrašanās vieta	Pakalpojumi
1.	Baltic container Terminal	Rīgas brīvosta	Konteineru pārkraušana
2.	Nacionālais konteineru termināls	Rīgas brīvosta	Konteineru pārkraušana
3.	Rīgas centrālais termināls	Rīgas brīvosta	Konteineru pārkraušana. Kravu uzglabāšana un muitas noliktavu pakalpojumi. Ekspeditoru pakalpojumi.
4.	Noord Natie Ventspils termināls	Ventspils brīvosta	Modernākais konteineru un ro-ro kravu terminālis Baltijas jūras reģionā. Beļģijas – Latvijas kopuzņēmums ir aprīkots ar modernāko iekraušanas/izkraušanas un termināļu pakalpojumu sniegšanai nepieciešamo tehniku.
5.	Liepājas osta LM	Liepājas osta	Konteineru pārkraušana. Kravu uzglabāšana. Ekspeditoru pakalpojumi.

Tagad konteineru terminālu operatori nevar nekādā veidā ietekmēt jūras transporta darbību. Tāpēc to galvenās funkcijas

tagad ir tikai konteineru iekraušana/izkraušana no kuģiem, glabāšana, ekspedīcijas pakalpojumi.

2. TABULA
LOĢISTIKAS CENTRI LATVIJĀ

	Nosaukums	Raksturojums	Atrašanās vieta	Teritorija, (hektāri)	Pakalpojumi	Pārvadājumu virzieni
1.	Central Euro-Asia Gateway	Multimodālais konteineru loģistikas centrs	Krustpils, netālu no Krustpils-Daugavpils un Krustpils-Rēzekne dzelzceļa līniju krustojuma vietas	68	Konteineru pārkraušana no dzelzceļa uz autotransportu un otrādi, atmuitošana, kravu marķēšana, šķirošana, iepakojšana, īstermiņa un ilgtermiņa glabāšana	No Eiropas un ASV uz Krieviju, NVS, Centrālo Āziju caur Baltijas jūras ostām
2.	Dominante Park	A klases loģistikas parks	Ķekava (20 km no Rīgas), šosejas A7/E67 tiešā tuvumā.	65	Kravu apstrāde ar informācijas tehnoloģiju palīdzību, atmuitošana, marķēšana, šķirošana, iepakojšana, glabāšana	Regulāri un specializēti pārvadājumi uz Eiropu. Piegādes Baltijā.
3.	DOMMO	Biznesa parks	"Gaismas", Olaines pagasts, 6 km no Rīgas robežas, blakus šosejai A5 un A8 krustojumam	58	Noliktavu pakalpojumi	Piegādes Baltijā. Pārvadājumi uz Eiropu.
4.	EIRKEL	Biznesa centrs	Jelgava, pie Latvijas automaģistrāles A8, kas ir savienota ar transnacionālo Eiropas autoceļu tīklu.	49	Noliktavu pakalpojumi	Piegādes Baltijā. Pārvadājumi uz Eiropu.
5.	NP Jelgavas Biznesa parks	Biznesa parks	Jelgava	23	Mašīnbūves, metālapstrādes un vairumtirdzniecības noliktavas	Piegādes Baltijā. Pārvadājumi uz Eiropu.
6.	Wellman	Loģistikas centrs	Salaspils. Izdevīga atrašanās vieta pie šosejas E67, tuvumā lielas dzelzceļu līnijas, netālu no Rīgas	6.2	Preču uzglabāšana, kodēšana, marķēšana, lietošanas instrukciju pievienošana; preču sagatavošana realizācijai.	Pārvadājumi uz Igauniju, Lietuvu, nepieciešamības gadījumā – uz Krieviju. Vietēja mēroga pārvadājumi Latvijā, Igaunijā, Lietuvā

Kā parāda Eiropas loģistikas centru darbības analīze, šie centri tiek veidoti ar mērķi nodrošināt vienā vietā virkni ar loģistikas saistīto pakalpojumu. Parasti loģistikas centra pakalpojumos ietilpst: pārkraušana no/uz dažādiem transporta veidiem, noliktavas pakalpojumi, muitas operācijas, pievienotās vērtības operācijas ar kravām – pakojšana, marķēšana, bankas pakalpojumi, transporta līdzekļu tehniskā apkope, degvielas uzpildīšana, viesnīcas, telekomunikāciju pakalpojumi.

Loģistikas centri valsts iekšienē (sk. 2. tabulā 2.-5. pozīcija) virzīti uz lielā patērētāju tirgus apkalpošanu, pildot kravu sadales funkciju trim Baltijas valstīm, kā arī uz rūpniecisko ražotņu izvietojumu. Šie centri atrodas svarīgo transporta koridoru krustojumos. Šajos centros tiek nodrošināti pārvadājumi tikai ar autotransportu. Tie piedāvā noliktavas pakalpojumus: kravu uzkrāšana, kravu apstrāde, kas ir saistīta ar kravu partiju apvienojumu vai otrādi sadalīšanu sīkākās partijās, kravu nosūtījumu formēšana saskaņā ar pārvadājumu virzieniem, kravu šķirošana, iepakojšana, marķēšana utt. Atrašanās vieta uz robežas starp ES un Krieviju piedāvā iespējas kompānijām, kas nav ES rezidentes, izvērst reģionā ražošanas jaudas galīgai savākšanai, gūstot labumu no labvēlīga muitas režīma.

Atsevišķi tiek apskatīts konteineru termināls *CEAG* (sk. 2. tabulā 1. pozīcija), jo tas ir vienīgais multimodālais loģistikas centrs Latvijā. Loģistikas centrs atrodas Jēkabpilī, bijušā militāra lidlaukā teritorijā, tādā veidā tika samazinātas izmaksas. Konteineru loģistikas centrā paredzēts pārkraut

kravas, kas no Ķīnas caur Kazahstānu pa dzelzceļu tiks vestas uz Eiropas valstīm un otrādi. Tagad šis centrs nodarbojas tikai ar konteinerkravu pārkraušanu – tika uzbūvēts dzelzceļa pievedceļš, teritorijā uzstādīts dzelzceļa kraušanas krāns, taču nepieciešamības gadījumā centra teritorijā tiks būvētas arī noliktavas un ražošanas telpas. Šāda centra būvniecību kā vienu no prioritātēm bija izvirzījusi arī Ministru prezidenta izveidotā darba grupa Ķīnas kravu piesaistei. Tika paredzēts, ka šo projektu realizācija nodrošinātu darbu visam Latvijas ostām un Latvijas loģistikas centriem, kuri varētu pārstrādāt ievestas preces. Taču līdz šim brīdim šis projekts nav realizēts pilnībā.

Vēl viens svarīgs jautājums ir loģistikas centra bāzes pamatvienības - noliktavu klasifikācija. Saskaņā ar ES standartiem, noliktavu klasificē pēc kategorijām, A, B, C un D.

A klases noliktavas - mūsdienu vienstāvu noliktavas ēka, celta saskaņā ar jaunākajām tehnoloģijām izmantojot augstas kvalitātes materiālus. Augsti griesti sākot ar 10 metriem, kas ļauj uzstādīt daudzlīmeņu plaukta tipa iekārtas. Līdzena grīda ar putekļu necaurlaidīgu pārklājumu. Regulējami temperatūras režīmi. Gaisa aizkari uz vārtiem. Automātiskie vārti ar regulējamo augstumu. Centrālā gaisa kondicionēšana vai ventilācija. Trauksmes signalizācijas sistēma un video novērošana. Biroju telpas noliktavā. Pietiekami liela teritorija smago kravu automašīnu stāvēšanai un manevrēšanai. Atrašanās vieta attiecībā uz galvenajām maģistrālēm, kas nodrošina labu piekļuvi. Noliktavas vadības sistēma, kas ļauj veidot jebkāda veida ziņojumus par klientu precēm un veikt inventarizāciju, optimizēt noliktavā ienākošo kravu sadalījumu

un regulēt transporta kustības. Loģistikas operators simtprocentīgi apdrošina pilnībā kravu.

B klases noliktavas - viena vai daudzstāvu ēka. Griestu augstums no 4,5 līdz 8 m. Grīda - asfalta vai betona, bez pārklājuma. Ugunsgrēka trauksmes sistēmas un hidrantu ugunsdzēsības sistēmas. Rampa kravas izkraušanai no autotransporta. Biroju telpas noliktavā. Apsargājama teritorija.

C klases noliktavas - rūpniecības ēka vai. Griestu augstums 3,5-18 m. Grīdas - asfalta vai betona flīzes. Vārti - uz nulles atzīmes (auto iebrauc iekšā).

D klases noliktavas - pagrabu ēka, nodrošināti pret aukstumu rūpnieciskas telpas vai angāri.

Kā redzams no 2. tabulas lielāki Latvijas loģistikas centri ir Central Euro-Asia Gateway, Dominante Park, Wellmann, Dommo un Eirkeļ. Pie tam, Dommo un Eirkeļ pozicionē sevi, kā biznesa parkus un piedāvā tikai noliktavas pakalpojumus. Tāpēc tālāk tiek apskatīta tikai Dominante un Wellmann loģistikas centru darbība.

Dominante Park Ķekavā – tas ir vislielākais industriālais A klases loģistikas parks Latvijā.

Loģistikas centra Dominante Park noliktavu telpu apraksts [4]:

- Augstums: tīrais augstums – 10 m. Grīda pacelta par 1.10 m no pamatgrīdas; Kolonnu izmēri: 12 m x 24 m (kolonnas no dzelzsbetona un metāla garenisijām);
- Grīdas izturība: sadalīta krava 5t/m², koncentrēta krava – 9 tonnas;
- Izkraušanas ierīču efektivitāte: 1 uz 800 kv. m. Automātiska vārtu pacelšana, izlīdzināšanas mehānismi;
- Piebraucamie ceļi un segumi: saskaņā ar standartiem un prasībām;
- Ugunsdrošības tehnika: atklātas tilpnes ar ūdeni, ESFR sprinkleru sistēma, automātiskas dūmu slūžas;
- Programmējama gāzes apkures sistēma: +5° C - +16° C (iespēja izmantot karstā gaisa kompresoru „SAHARA”);
- Noliktavās dabīga ventilācija;
- Apgaismojums: 200 luksi noliktavā un 150 luksi tehniskās telpās.

Šī loģistikas centra piedāvātie pakalpojumi ir [4]:

1. Loģistikas optimizācija

- Inventarizācijas vadības optimizācija
- Izvietošanas un sakārtošanas optimizēšana
- Piegādes loģistika
- Kontrole
- Prognozēšana
- Simulēšana

Priekšrocības klientiem:

- Samazinātas izmaksas
- Noliktavu un piegādes procesu optimizēšana
- Uzkrājumu optimizēšana (arī uzglabāšanas izmaksu samazināšana)

- Izvietošanas optimizēšana
- Lielāka piegāžu uzticamība
- Ražošanas optimizēšana

2. Noliktavu loģistika

Dominante loģistikas sistēma sniedz klientiem individuālus un piemērotus noliktavu risinājumus. Pēc pieprasījuma tiek iekļauta arī izplatīšanas loģistika.

- Noliktavu koncepciju sagatavošana
- Noliktavu loģistika, tai skaitā izplatīšana
- Inventarizācijas vadība
- Šķirošana
- Iepakojšana
- Tehniskie pakalpojumi (sākotnējā uzkraušana, izpilde pēc individuāla pasūtījuma u.c.)

- Kravas apstrāde ar IT palīdzību

Loģistikas centra risinājumi:

- Atsevišķa noliktava
- Vairāku lietotāju noliktava
- Darba vietas loģistika
- Transporta loģistika

3. Transporta loģistika

Dominante Loģistikas sistēma piedāvā saviem klientiem dažādus transporta loģistikas risinājumus.

- Regulāru un speciāli organizētu transportēšanu uz Eiropu
- Kravas mašīnu pilna uzkraušana/Kravas mašīnu daļēja uzkraušana (LTL/FTL)

- Latvijas piegādes tīkls, kas ietver 4500 piegādes punktus
- Piegādes Baltijā
- Atmuitošana
- Transporta vadība (laika kontrole, GPS, statistika u.c.)

4. Value Added Services :

Dominante Loģistikas sistēma piedāvā:

- Preču sertificēšanu
- Uzlīmju izgatavošanu, aplīmēšanu, tulkošanu
- Marķēšanu / pārmarķēšanu
- POS materiālu salikšanu un glabāšanu
- Akciju iepakojumu veidošanu
- Termosarukuma iepakojšanu

5. E-Komercija

Elektroniska informācijas apmaiņa, galvenokārt dokumentācija, rēķini, pasūtījumi, pārskati starp partneriem. Tie var būt business-biznesam (B2B), business-patērētājam (B2C) vai patērētājs-patērētājam (C2C).

Loģistikas centra Wellmann noliktavu telpu apraksts [7]:

- Bruto platība, kas paredzēta nekustamas mantas uzglabāšanai – 5,0 ha

- Noliktavas telpas pirmajā posmā – 12 193 m²
- Noliktavas telpas otrajā posmā – 11 200 m²
- Faktiskais siju augstums – 9,5 m
- Ārsiena izgatavots no trīs kārtu izolēta dzelzsbetona.

Augstums – 1,5 m

- Trīs kārtu slāņaini paneļi, augšējā daļā pildīti ar minerālvati

- Noliktavu grīdas izlietas ar 180 mm biezu šķiedrbetonu
- Pārvietojamā celtna augstums – 1, 2 m
- Gaisa sildītāji, kuru darbības pamatā ir ūdens sildīšana
- Siltumapgāde no gāzes katlumājas
- Ventilācijas sistēma noliktavās
- 4. kategorijas ugunturi 1. un 2. noliktavā
- 2. kategorijas ugunturi 3. 4. un 5. noliktavā

- Īpašuma teritorija tiks norobežota ar 2 m augstu sieta žogu

- Vadāma kontrole

Wellmann loģistikas centra piedāvātie pakalpojumi ir [7]:

1. Nolikta darbs

- Preču izkraušanas un pieņemšana, kvantitātes pārbaude

- Uzglabāšana

- Kodēšana, marķēšana, lietošanas instrukciju pievienošana; preču sagatavošana realizācijai

- Pavaddzīmju un pavaddokumentu drukāšana un parakstīšana

- Pasūtījumu pieņemšana un noformēšana

- Pasūtījumu izpildes kvalitātes pārbaude

- Kravas iekraušanas transportlīdzeklī

- Garantējam, ka kravā esošās preces tiks nogādātas klientam iepriekš norunātajā laikā

- Preču krājuma inventarizācija

- Informācijas, atskaišu un analīzes materiālu ievākšana un apstrāde

2. Ieņēmumu pārvaldība

3. Reklāmas pasākumu pārvaldība

4. Transports

- Starptautiskie pārvadājumi uz Igauniju, Lietuvu, nepieciešamības gadījumā – uz Krieviju

- Vietēja mēroga pārvadājumi Latvijā, Igaunijā, Lietuvā

5. Piegāžu pārsūtīšana

- Galvaspilsētās: Rīgā, Viļņā, Tallinā piegāde 24 stundu laikā

- Lauku apvidos piegādes maksimālais laiks 48–72 stundas

6. Klientu apkalpošana

- preču plūsmas organizēšana

- attiecīgās darba kārtības izveide un kontrole

- efektīva problēmu risināšana

7. Uzlīmju drukāšana

8. Loģistikas risinājumu izstrāde saskaņā ar klientu vajadzībām.

Pēdējos gados transporta termināli pasaulē, atbilstoši mūsdienīgām prasībām transformējas multimodālajos loģistikas centros. Loģistikas centra plānošana un izveidošana ir sarežģītākā salīdzinot ar autotransporta termināli, kura pamatfunkcijas ir tikai kravu pieņemšana un nosūtīšana. Multimodālais loģistikas centrs ir terminālu komplekss, kurš ir izvietots transporta tīklu mezglos, pilda sadales centra funkcijas, nodrošina dažādu transporta veidu mijiedarbību un koordināciju, kravu iekraušanas/izkraušanas un pārkraušanas darbu izpildi, ilgtermiņa un īstermiņa glabāšanu, kravu pārstrādi, muitas procedūru izpildi, ekspedīcijas pakalpojumus, kravu piegādes pēc principiem „tieši laikā” un „no durvīm līdz durvīm”, piedāvā servisa un komerciālos pakalpojumus un parējos pakalpojumus.

Veiktā pētījuma rezultāta, var redzēt, ka Latvijā tāda centra pašlaik nav, tapāt nav lielā loģistikas centra, kurš varētu apvienot šo centru funkcijas, izveidojot multimodālo loģistikas centru. Latvijas loģistikas centrus, saskaņā ar to izmēriem un piedāvātiem pakalpojumiem, var uzskatīt tikai par reģionāliem sadales centriem. Šādi centri ir orientēti vai uz noteiktā transporta veida, vai uz noteiktā kravas veida apkalpošanu.

Līdz ar to Latvijas loģistikas centri nevar izpildīt savu galveno funkciju – koordinēt kravu plūsmas, piesaistot papildus pārvadājumu apjomus. Tagad šie centri nesniedz visaptverošus loģistikas pakalpojumus, iekļaujot vairākus transporta veidus, taču tas varētu dod konkurētspējīgas izmaksu priekšrocības. Latvijas loģistikas centri piedāvā platības ne tikai loģistikas funkciju pildīšanai, bet arī ražošanai un biroja telpām.

SECINĀJUMI

Vispirms ir jāatzīmē, ka lai analizētu loģistikas pakalpojumus Latvijā ir jānošķir dažādus jēdzienus, ar kuriem tagad mēdz nosaukt loģistikas centrus. Tie ir – industriālie parki, biznesa parki un loģistikas centri.

Industriālie parki ir teritorijas, kas speciāli izveidotas rūpniecības attīstībai. Industriālie parki parasti tiek veidoti transporta infrastruktūras tuvumā, īpaši vietās, kur savienojas vairāki transporta veidi. Ideju koncentrēt rūpniecību tādās zonās pamato:

- Infrastruktūras izveide izvēlētajā teritorijā ar mērķi sadalīt infrastruktūras izmaksas starp vairākiem uzņēmumiem. Tāda infrastruktūra ietver ceļus, dzelzceļus, dzelzceļu piekļūšanas vietas, ostas, augstsprieguma elektrolīnijas (ieskaitot trīs fāžu elektrību), augstas kvalitātes komunikāciju kabeļus, ūdensapgādi un gāzes apgādi.

- Jauno uzņēmumu piesaistīšana, piedāvājot integrētu infrastruktūru vienā vietā.

- Rūpniecības zonu nodalīšana no pilsētu teritorijām ar mērķi samazināt rūpniecības ietekmi uz vidi un sabiedrību.

- Vides piesārņojuma kontroles nodrošināšana, kas ir specifiska rūpniecības zonas vajadzībām.

Vadošais industriālo parku attīstīšanas uzņēmums Latvijā ir *NP Properties*, kuram uz 2010. gada septembri piederēja 8 industriālie parki Latvijā.

Biznesa parku būtība ir līdzīga industriālajiem parkiem, taču to klienti pārsvarā ir nevis rūpniecības, bet apkalpojošās sfēras uzņēmumi, ieskaitot vieglo rūpniecību, IT uzņēmumus, finanšu sfēras uzņēmumus utt. Biznesa parki tiek arī saukti par biroju centriem. Biznesa parkus atšķir un raksturo:

- izdevīgs ģeogrāfiskais novietojums (kas nodrošina ērtu piekļūšanu darbiniekiem un klientiem),

- infrastruktūras un pamatpakalpojumu nodrošināšana (telpas, IT, ēdināšana utt.).

Loģistikas centri tiek veidoti ar mērķi nodrošināt vienā vietā virkni ar loģistiku saistīto pakalpojumu. Loģistikas centra pakalpojumus ietilpst:

- Preču uzglabāšana noliktavā;

- Muitas operācijas;

- Pārkraušana no/uz dažādiem transporta veidiem;

- Pievienotās vērtības operācijas ar precēm - pakošana, marķēšana, likšana kopā utt.;

- Bankas pakalpojumi;

- Transporta līdzekļu tehniskā apkope;

- Viesnīcas pakalpojumi;

- Internets, komunikācijas;

- Degvielas uzpilde.

Loģistikas centru darbības analīze parādīja, ka lielāki Latvijas loģistikas centri ir Central Euro-Asia Gateway,

Dominante Park, Wellmann, Dommo un Eirkel. Pie tam, Dommo un Eirkel pozicionē sevi, kā biznesa parkus un piedāvā tikai noliktavas pakalpojumus. Tāpēc šajā darbā tiek apskatīts tikai Dominante Park un Wellmann loģistikas centru piedāvāto pakalpojumu klāsts.

Loģistikas centru loģiskā atrašanās vieta ir nozīmīgu patēriņa un ražošanas teritoriju tuvumā, kas visbiežāk ir lielās pilsētas un pie nozīmīgu transporta koridoru mezgliem, kur iespējams precēm pievienot pievienoto vērtību, uzkrāt un sadalīt preču plūsmas.

Loģistikas centru izveidošana atstāj iespaidu uz dažādām tautsaimniecības nozarēm un ģenerē darbavietas ne tikai pašā centrā, bet arī ar to saistītajās jomās. Pieaug kravu plūsma un līdz ar to darbu apjoms ostās, autopārvadājumos un uz dzelzceļa. Vienmērīgāk tiek apgādāts vietējais tirgus un samazinās preču cenas. Tiek sekmēta lielo ražotāju firmu ieinteresētība vietējā tirgū. Palielinās uzticība no kravu īpašnieku un nosūtītāju puses. Galvenie faktori, kas ietekmē loģistikas centru panākumus, ir to pieejamība transporta uzdevumiem, ieskaitot transporta veidu dažādību, pietiekami lielas kravu plūsmas, lai nodrošinātu mēroga efektu, operatīvu efektivitāti, cilvēku resursu kvalitāti, valsts un privātā finansējuma pieejamību.

Latvijas loģistikas centri ir samērā nelieli, salīdzinot ar tādiem centriem Eiropā. Lielāki Latvijas loģistikas centri aizņem teritoriju apmēram 70 hektārus. Eiropas vidēji loģistikas centri aizņem teritoriju 100 -150 hektāri, taču atkarībā no piedāvāto pakalpojumu apjomiem to platība var mainīties robežās no 4 līdz 500 hektāriem.

Latvijā transporta un loģistikas pakalpojumi attīstās divos virzienos: konteineru termināli un loģistikas centri. Šobrīd Latvijā loģistikas aktivitātes sadrumstalotības dēļ, kravu apstrādātie apjomi loģistikas centros ir salīdzinoši nelieli, kas liedz konsolidēt lielākus kravu apjomus un līdz ar to nodrošināt zemākas izmaksas un pielietot jaunākas loģistikas tehnoloģijas. Loģistikas centri pie Rīgas un Jelgavas, piemēram, Dominante park vai Eirkel, virzīti uz lielā patērētāju tirgus apkalpošanu, pildot kravu sadales funkciju trim Baltijas valstīm, kā arī uz rūpniecisko ražotņu izvietojumu, piemēram, NP Jelgavas biznesa parks. Konteineru termināli Rīgas, Ventspils un Liepājas ostās, kā arī valstī izvietotais termināls *CEAG*, pirmajām kārtām, ir virzīti uz

kravām, ko importē Krievija, kā arī potenciāli uz konteineru kravām no Austrumāzijas uz ES.

Pēdējos gados transporta termināli pasaulē, atbilstoši mūsdienīgām prasībām transformējas multimodālajos loģistikas centros. Latvijā tāda centra pašlaik nav, tapāt nav lielā loģistikas centra, kurš varētu apvienot šo centru funkcijas, izveidojot multimodālo loģistikas centru. Tagad lielākais loģistikas centrs Latvijā, kurš piedāvā arī multimodālos risinājumus ir *CEAG*, Jēkabpilī. Šāda centra būvniecību kā vienu no prioritātēm bija izvirzījis arī Ministru prezidenta izveidotā darba grupa Ķīnas kravu piesaistei. Tika paredzēts, ka šo projektu realizācija nodrošinātu darbu visam Latvijas ostām un Latvijas loģistikas centriem, kuri varētu pārstrādāt, sakomplektēt ievestas preces un pievienot tām vērtību.

LITERATŪRAS SARAKSTS

1. Круминьш Н., Витолиньш К. *Логистика в Восточной Европе*. 2007. Министерство сообщений Латвийской Республики. 192 с.
2. Сергеев В.И. *Корпоративная логистика: 300 ответов на вопросы профессионалов*. М.: Инфра - М, 2005. — 976 с.
3. *Loģistikas centrs CEAG: Central Euro-Asia Gateway* [tiešsaite] - [skatīts 06.02.2010.]. Pieejams: - <http://www.ceag.lv/>
4. *Loģistikas centrs Dominante Park* [tiešsaite] – [skatīts 06.02.2010.]. Pieejams: <http://www.dominantepark.lv>
5. *Dommo biznesa parks* [tiešsaite] – [skatīts 06.02.2010.]. Pieejams: <http://www.dommo.lv/>
6. *Eirkel biznesa parks* [tiešsaite] – [skatīts 06.02.2010.]. Pieejams: <http://www.eirkel.lv/>
7. *Loģistikas centrs: Wellman logistics center* [tiešsaite] – [skatīts 06.02.2010.]. Pieejams: <http://www.wellman.ee/lat/>
8. *Ģenerālkraavu termināli Rīgas brīvostā: Rīgas brīvosta* [tiešsaite] – [skatīts 02.06.2010.]. Pieejams: http://www.freeportofriga.lv/lat/pkrav_gen.asp
9. *Ģenerālkraavu termināli Ventspils brīvostā: Ventspils brīvosta* [tiešsaite] – [skatīts 02.06.2010.]. Pieejams: <http://www.portofventspils.lv/lv/terminali/>
10. *Ģenerālkraavu termināls Liepājas ostā: Liepājas osta* [tiešsaite] – [skatīts 06.02.2010.]. Pieejams: http://www.liepaja-sez.lv/cat_24.html

Natalja Podberezska, Riga Technical University, Institute of the Road Transport, M.sc.ing.
Address: Ezermalas street 6, LV – 1006, Riga, LATVIA. E-mail: natalja.podberezska@inbox.lv

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.

Podberezska N. The Analysis of Logistics Centers Activities in Latvia

The paper deals with actual situation in Latvia concerning the logistics centers development. It presents the basic characteristics of logistics centers, activities connected with transport, logistics and goods distribution. In the paper the main goals and tasks of national approach to logistics centers development are discussed. In the situation when the projects of creating international and regional logistics centers have not gone further than stage of feasibility studies many business units have decided to engage in their own undertakings. Many relatively small, functionally and territorially disintegrated objects of local center type have been set up. These are most often object developed and operated by business units and transport forwarding companies. Part of the objects is warehousing centers built by developers and rented to various users. In research it has been revealed that industrial parks, business parks and even simple warehouse complexes position themselves as the logistical centers. During conducted research structures have been shown, to function of the logistical centers in Latvia, and also services offered by them. The carried out analysis has shown - absence of uniform understanding of strategy of development of the logistical centers. This factor doesn't allow to use completely possibility of already created logistical centers for attraction of additional goods traffics and to rendering of qualitative logistical services. In the article experience of other countries in creation and development of the logistical centers is analyzed. On the basis of the spent analysis new approaches for the decision of the created situation have been offered.

Подберезская Н. Анализ Деятельности Логистических Центров в Латвии

В статье описывается реальная ситуация, касающаяся развития логистических центров в Латвии. В ней представлены основные характеристики логистических центров, виды их деятельности, связанные с транспортными, логистическими и услугами по распределению товаров. В статье

рассматриваются основные цели и задачи национального подхода к развитию логистических центров. В ситуации, когда проекты создания международных и региональных логистических центров, не пошли дальше этапа технико-экономического обоснования, некоторые частные компании решили принять участие в их разработке самостоятельно. Было создано много относительно небольших, функционально и территориально раздробленных объектов, являющихся логистическими центрами регионального уровня. Они являются наиболее распространенными объектами, которые создаются и управляются инвесторами и компаниями транспортной экспедиции. Часть объектов являются складскими центрами, построенными разработчиками и сдающимися в аренду различным пользователям. В исследовании было выявлено, что индустриальные парки, бизнес-парки и даже простые складские комплексы позиционируют себя как логистические центры. В ходе проводимого исследования были показаны структуры, функции логистических центров в Латвии, а также предлагаемые ими услуги. Проведенный анализ показал - отсутствие единого понимания стратегии развития логистических центров. Именно этот фактор не позволяет полностью использовать возможности уже созданных логистических центров для привлечения дополнительных грузопотоков и оказанию качественных логистических услуг. В статье проанализирован опыт других стран в создании и развитии логистических центров. На основе проведенного анализа были предложены новые подходы для решения создавшейся ситуации.