

Loģistikas loma pašvaldību darba uzlabošanā The Role of Logistics in Improving Performance of Local Governments

Inta Slavinska

LLU Ekonomikas katedra un Biznesa augstskolas „Turība” Komerccarbības katedra,
e-pasts: inta.slavinska@llu.lv

Department of Economics of LLU and Department of Business of the
School of Business Administration „Turība”, e-mail: inta.slavinska@llu.lv

Abstract. Logistics as a science is little researched in Latvia, no scientific background for it has been developed, as well as no necessary elements promoting faster development of logistics have been analyzed especially as regards promoting the flow of various social processes. A great deal of the elements of infrastructure are under supervision of municipalities, therefore municipalities could be promoters of the processes of logistics; in its turn logistics could promote development and stability of municipalities. Implementation of elements and structures of logistics providing different types of flows in Latvia's rural areas may substantially facilitate access to local municipalities disregarding the distance to places of residence, providing access to qualitative services at any part of its territory. By its nature, logistics is formed from already existing functions, and elements forming any process are engaging in it, however, the role of logistics in this case is exactly such that logistics comprises all so far existing things and activities in a united system, emphasizing mutual coherence of these things and activities.

Key words: logistics, regions, municipality, infrastructure.

Ievads

Loģistika kā zinātne Latvijā ir maz pētīta, nav izstrādāta tās zinātniskā bāze, kā arī nav izvērtēti nepieciešamie infrastruktūras elementi, kas veicinātu loģistikas straujāku attīstību, sevišķi dažādu sociālo procesu plūsmu nodrošināšanā.

Lielā daļa infrastruktūras elementu ir pašvaldību pārziņā, līdz ar to tās var būt loģistikas procesu veicinātājas, bet loģistika var veicināt pašvaldību attīstības stabilitāti. Loģistiku veicinoša pašvaldību integrācija parasti izpaužas tikai kā teritoriāla apvienošanās, neveidojot dažādas piederības infrastruktūras integrētus elementus, kuru veidošanā un uzturēšanā kopēja sadarbība varētu veicināt loģistikas pamatprincipu ieviešanu biznesa, finanšu un sociālo plūsmu nodrošināšanā.

Pašreiz Latvijā uzmanība tiek veltīta tikai biznesa loģistikai un netiek novērtēta loģistikas nozīme sociālo jautājumu risināšanā, taču tieši sociālo jautājumu risināšana un plūsmu nodrošināšana šajā sfērā varētu ļaut veidot lielākus un spēcīgākus reģionus.

Loģistikas elementu un struktūru ieviešana dažāda rakstura plūsmu nodrošināšanā Latvijas

laukos varētu būtiski veicināt piekļuvi vietējām pašvaldībām neatkarīgi no dzīves vietas attāluma, nodrošinātu kvalitatīvu pakalpojumu saņemšanu jebkurā teritorijas daļā, radot jaunas darba vietas, veidotu lauku teritorijas par pievilcīgu un kvalitatīvu dzīves telpu un līdz ar to veicinātu iedzīvotāju ienākumus un lielāku iedzīvotāju ienākuma nodokļa masu pašvaldību budžetos. Loģistikas pamatprincipu veicināšana un ieviešana, īpaši lauku teritorijās, varētu veicināt arī tādu šodienas sadrumstalotajā lauksaimnieciskās ražošanas sistēmā nepieciešamus procesus kā ražotāju kooperācija un procesu integrācija, lai veiksmīgāk piemērotos šodienas izvirzītajām globālā tirgus prasībām.

Vadoties no šādiem apsvērumiem, autore par sava **pētījuma mērķi** izvirzīja loģistikas pamatprincipu izmantošanas iespēju novērtēšanu pašvaldību darba uzlabošanā un loģistikas iespējamo ietekmi uz lauku teritoriju apdzīvotību. Mērķim pakārtoti šādi **uzdevumi**:

- 1) apspriest loģistikas teorētiskos aspektus pašvaldību darbības kontekstā;

- 2) novērtēt loģistikas pamatprincipu ieviešanas iespējas pašvaldību darbā;
- 3) novērtēt loģistikas ietekmi uz vienmērīgu valsts apdzīvotību.

Materiāli un metodes

Pētījuma veikšanai izmantoti ārzemju autoru (Bowersox, Closs, 1996; Stock, Lambert, 1996; Гордон, Карнаухов, 1999; Ballow, 1993; Байерцокс, Клосс, 2001) un Latvijas (Praude, Beļčikovs, 2003; Krūmiņš, 2004) autoru darbi par loģistikas jautājumiem, kā arī I. Vaideres, E. Vanaga, I. Vanaga un I. Vilkas (2006) darbi par Latvijas pašvaldībām. Skaitliskā informācija iegūta no Centrālās statistikas pārvaldes (Latvijas reģioni ..., 2006; Latvijas statistikas ..., 2007), Ekonomikas ministrijas (Latvijas Attīstības ..., 2003), Satiksmes ministrijas (Informātika ..., 2000) un Latvijas interneta asociācijas (Statistikas dati ..., 2007) informatīvajiem materiāliem. Izmantotas induktīvās loģikas un zinātniskās indukcijas metodes, analīzes un interpretāciju metodes, kā arī statistiskās grupēšanas metodes. Lai noskaidrotu topošo uzņēmēju viedokli par dzīvi lauku teritorijā, aptaujāti 249 Rīgas augstskolu topošie uzņēmējdarbības vadītāji.

Rezultāti un diskusija

Veicot hronoloģisku pētījumu par loģistikas attīstību Amerikas Savienotajās Valstīs, profesori Stoks un Lamberts (Stock, Lambert, 1996) par pirmo autoru, kurš definējis loģistikas pamatprincipus, uzskata Krauelu (Crowell) – autoru ziņojumam (1901. gadā) par industriālās starpniecības lomu fermu produkcijas izplatīšanā, par preču virzības izmaksām un efektivitāti.

Tāpat loģistiku var uzskatīt par samērā jaunu zinātni, kas strauji attīstās un savā attīstībā ir izgājusi jau vairākus etapus, sākot no fragmentāras loģistikas elementu izmantošanas līdz pat integrētu loģistikas sistēmu izveidei. Lielu ieguldījumu loģistikas attīstībā devušas ASV, kas vienas no pirmajām savu lielo attālumu un 20. gs. 60. gados piedzīvotās ekonomiskās krīzes rezultātā bija spiestas pievērsties jaunu metožu meklējumiem preču ražošanas un sadales sistēmas racionalizācijā. Šajā laikā tiek izveidota arī “kopējo izdevumu koncepcija”, kas parādīja izmaksu sadalījumu preču transportēšanas, sadales un realizēšanas procesos un to iespējamo samazinājumu loģistikas sistēmas ieviešanas rezultātā

(Bowersox, Closs, 1996), kā arī tiek izdarīti vairāki mēģinājumi definēt loģistiku kā darbību kopu un sistēmu.

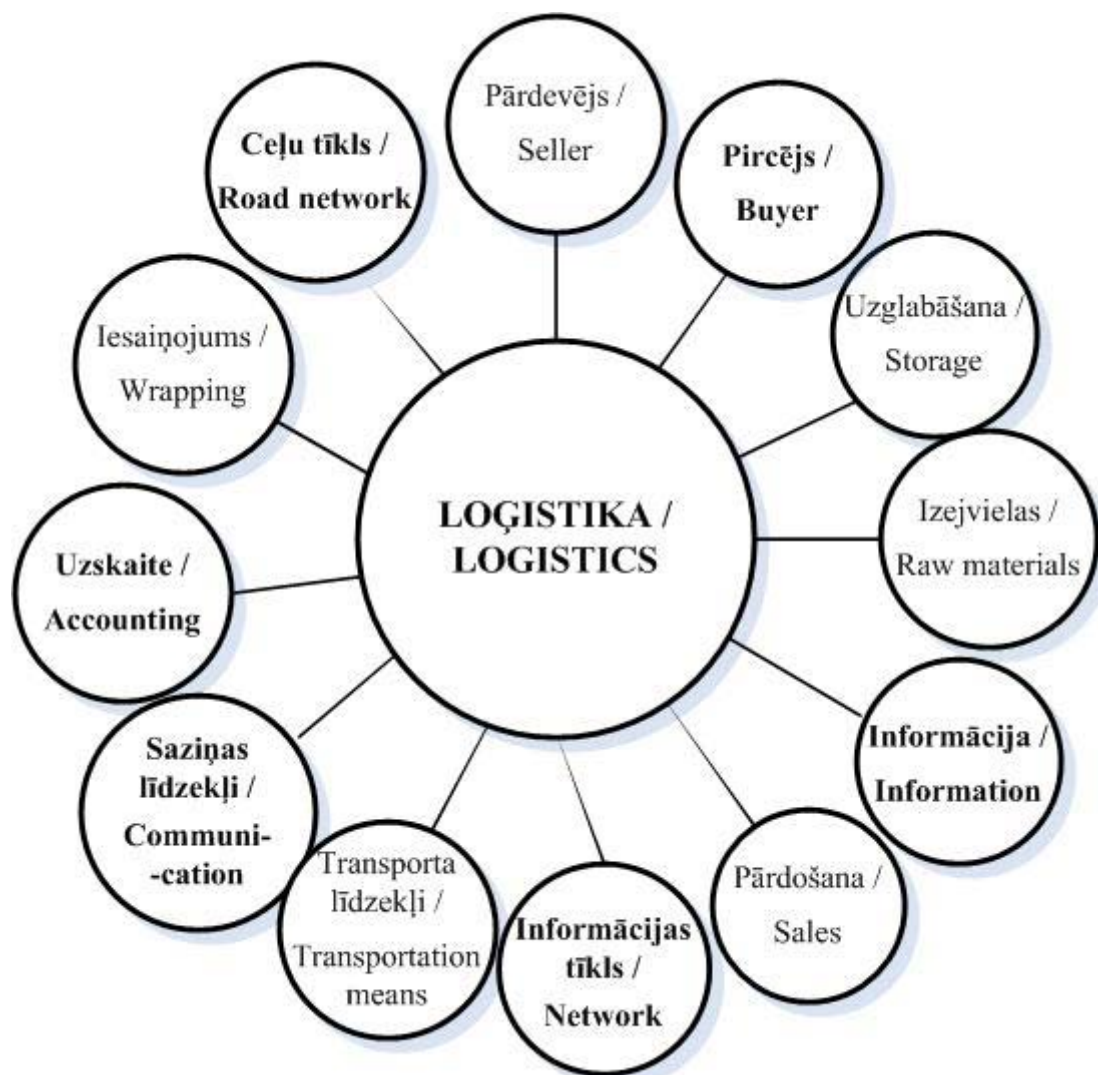
ASV organizācija “Amerikāņu inženieru-loģistiķu sabiedrība” piedāvāja šādu loģistikas definīciju: “Loģistika ir vadīšanas māksla un zinātne, tehnika un tehniskās aktivitātes, kas paredz plānošanu, apgādi un pārvietošanās līdzekļu izmantošanu, lai realizētu plānotās darbības izvērīto mērķu sasniegšanai” (Ballow, 1993). 1985. gadā amerikāņu Loģistikas Menedžmenta Padome definēja loģistiku kā produkcijas, pakalpojumu un informācijas plānošanas, izpildes un kontroles procesu no tās radīšanas vietas līdz patērētājam ar mērķi samazināt izmaksas un pilnīgi apmierināt patērētāja vajadzības. Šajā definējumā saskatāma liela līdzība ar integrācijas procesiem un popularitāti ieguvušo integrēto sistēmu “lauks–veikals”, taču vārdam „loģistika” ir daudz plašāka nozīme nekā tikai „transportēšana, piegāde un uzglabāšana”. Modernā loģistika ietver sevī daudzas citas darbības, arī mārketingu, grāmatvedību informācijas tehnoloģijas, klientu servisu. Tādējādi loģistika var kļūt par iespaidīgu ieroci jebkuras institūcijas rīcībā, kuras darbība saistīta ar materiālo resursu, cilvēku, informācijas vai naudas plūsmu veidošanu un klientu apkalpošanu. Akcentētās funkcijas (skat. 1. attēlu) ir raksturīgas arī pašvaldībām, kas ļauj saskatīt loģistikas pamatprincipu izmantošanas iespējas ne tikai uzņēmējdarbībā.

Kā galvenais faktors konkurētspējas nodrošināšanai tiek akcentēts elastīgums un dinamiskums.

1. attēlā shematiski parādīts, ka loģistika pēc savas būtības veidojas no esošām funkcijām un tās procesos iesaistās ražošanas un pakalpojumu procesu veidojošie elementi. Taču loģistikas loma ir tieši tā, ka visas eksistējošās lietas un darbības ietver vienotā sistēmā, akcentējot šo lietu un darbību savstarpējās sakarības.

Pēc autores domām tieši integrētā loģistika globālās ekonomikas apstākļos var nodrošināt veiksmīgu attīstību un konkurētspējas paaugstināšanu, jo pēc savas būtības tas ir procesa vadīšanas veids, kas paredz vienotu procesu plānošanu, realizēšanu un pakalpojumu nodrošināšanu ar galveno mērķi paaugstināt darbības efektivitāti.

Loģistikas norises un atbalstāmie procesi dažādos darbību veidos un reģionos var atšķirties, taču visiem



1. att. Ar loģistiku saistītās funkcijas un elementi.
Fig. 1. Functions and elements connected to logistics.

ir kopīga īpašība – vajadzība pēc pielāgojama integrēta risinājuma, kas tiem ļauj pārvaldīt, kontrolēt, uzskaitīt un pārskatīt visus iegādes, ražošanas realizācijas un pakalpojumu nodrošināšanas procesus.

Kopumā var teikt, ka loģistika tās pilnā izpausmē ir sistēmanalītiska pieeja procesu plānošanai un vadībai, kas nodrošina “caurviju efektu” laika, resursu un izmaksu ekonomijā.

Loģistikas principi un faktori

Galvenie loģistikas principi ir **kompleksas un sistēmpieejas princips**, kas loģistiku būtiski atšķir no līdzšinējās pierastās plānošanas. Ja plānošana galvenokārt akcentē atsevišķas darbības un procesus, tad loģistikas galvenais akcents tiek likts uz kompleksu lietu vērtēšanu un visu procesu kā vienotas sistēmas

aplūkošanu, orientējoties nevis uz atsevišķiem starprezultātiem, bet uz kopīgo gala rezultātu un **visu procesa uzdevumu un sastāvdaļu caurviju**. Tas ir “**ķēdes**” **analīzes princips**, kas galveno uzmanību pievērš nevis sekmīgai atsevišķu sastāvdaļu darbībai vai uzdevuma veikšanai, bet gan tieši procesiem un darbībām, kas notiek uz atsevišķu sastāvdaļu saskares robežas, nodrošinot savstarpēju atsevišķu struktūru un sastāvdaļu ieinteresētību veiksmīgā gala rezultātā.

Autore pilnībā piekrīt krievu profesoru Gordona un Karnauhova (Гордон, Карнаухов, 1999) viedoklim, ka **loģistiku var apskatīt trijos līmeņos:**

- 1) **loģistika kā tautsaimniecisks process**, jo jebkurā nozarē vai darbības jomā, pēc autores domām, ir saskatāmas loģistikas iezīmes, kas, akcentētas un apzināti izmantotas

šodienas globālās ekonomikas apstākļos, varētu būtiski veicināt tautsaimniecības kopējo attīstību;

- 2) **loģistika kā vadības sistēma**, jo tā ļauj palūkoties uz notiekošajiem procesiem no cita skatu punkta un redzēt ne tikai konkrētā uzņēmuma darbību, bet aplūkot tā sniegumu un uzdevumu vienotā uzņēmumu integrētā sistēmā. Būtībā loģistika kā darbību kopums nav jaunatklājums. Loģistika neprasa jaunas, līdz šim nebijušas darbības, bet gan jaunu, līdz šim nebijušu šo darbību redzējumu un savstarpējo koordinēšanu, uztverot un akcentējot nevis atsevišķas darbības, bet gan šo darbību harmoniju un ietekmi uz procesa gala rezultātu – apmierinātu gala patērētāju, jo, pēc autores pārlicības, jebkurš preču ražošanas process beidzas tikai tad, kad konkrētā prece nogādāta tās tiešajam patērētājam;
- 3) **loģistika kā ekonomikas zinātnes sastāvdaļa**, jo pēdējos gados loģistika ir kļuvusi par vienu no faktoriem, kas varētu nodrošināt veiksmīgāku Latvijas uzņēmēju integrēšanos kopējā Eiropas tirgū, līdz ar to Latvijas ekonomikas zinātnei jāveido un jāpopularizē teorētiskie loģistikas izmantošanas lietderības principi.

Daudzi Latvijas uzņēmēji loģistiku uztver saistībā ar tirgus globalizāciju, kā globālo un teritoriālo plūsmu veidošanu (Krūmiņš, 2005), maz uzmanības veltot loģistikas sistēmu veidošanai pēc funkcionālām pazīmēm, tas ir, uzņēmumu grupu, atsevišķu nozaru un institucionālajā aspektā.

Latvijā visbiežāk loģistiku saista ar transporta pakalpojuma sniegšanu (Rijkure, 2005). Sadārdzinoties transporta pakalpojumiem, ļoti svarīgi ir veikt pārvadājumu optimizāciju gan pasažieru, gan kravas pārvadājumos.

Loģistikas procesu teorētiskajā un praktiskajā izpētes gaitā autore nonākusi pie slēdziena, ka jebkura loģistikas darbība ir nesaraucami saistīta ar citām, to papildinošām darbībām un infrastruktūras elementiem.

Pēc autores vērtējuma pašlaik loģistikas nozare Latvijā attīstās brīvā tirgū, bet netiek veikti pētījumi, kā arī netiek uzkrāti statistikas dati par loģistikas pakalpojumu daudzumu un pielietojumu.

Saprotams, ka loģistikas sistēmu, principu un komponentu attīstību ietekmē vairāki ārējie un iekšējie faktori. No pētījumu rezultātiem izriet, ka pie **ārējiem faktoriem** pieskaitāmas tādas tendences, kā:

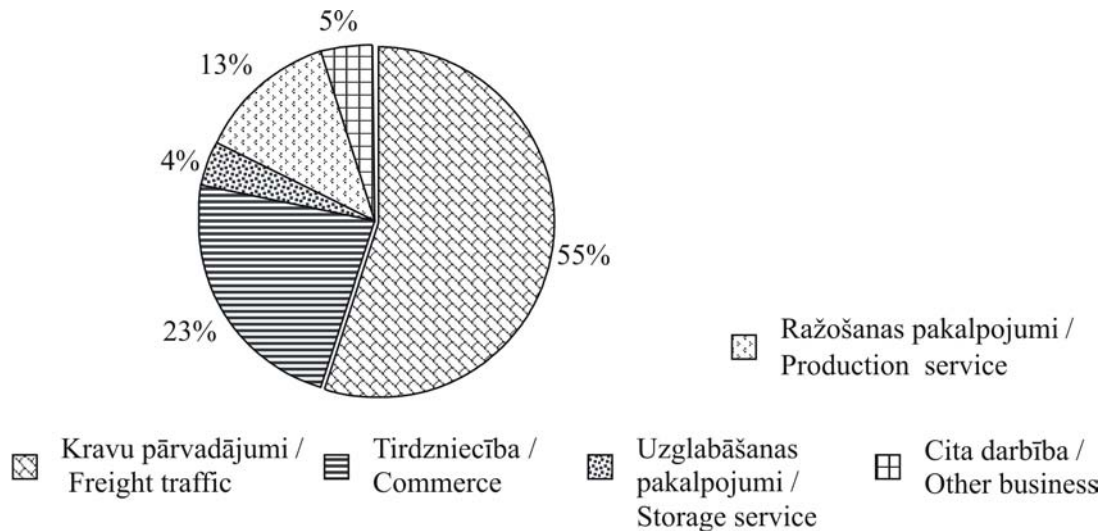
- 1) kapitāla piesaistes nepieciešamība investīcijām, to krājumu uzturēšana un izmantošana;
- 2) aizvien pieaugošā informācijas nozīme, kas kļuvusi par autonomu ražošanas faktoru;
- 3) pircēja, kā viena no galvenajiem konkurences faktoriem, iespēju nozīmīguma palielināšanās.

Pie **iekšējiem faktoriem** pieskaitāmas:

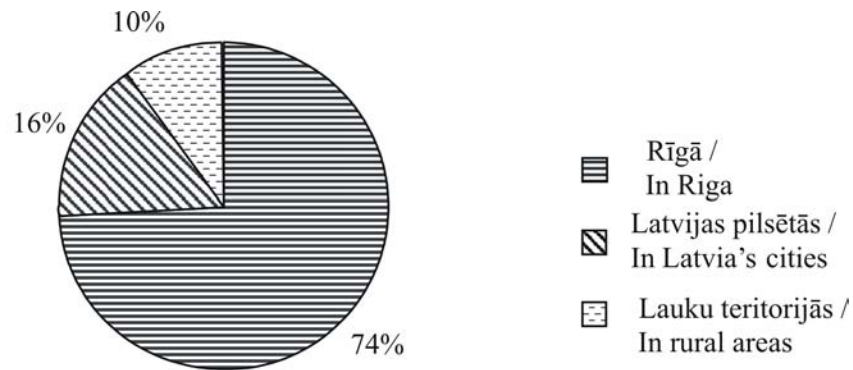
- 1) iespējas iegūt reālus saimnieciskus, ne tikai vispārējus teorētiskus, slēdzienus un lēmumus par uzņēmuma darbību;
- 2) iespēja ar datortehnikas palīdzību šos slēdzienus iegūt īsākā laikā operatīvai to lietošanai;
- 3) iespēja realizēt integrētās loģistikas galveno funkciju, savienot ražošanas sākumu ar tās rezultātu – pircēju pieprasīto produkcijas un pakalpojumu veidu, un to savukārt – ar preču pārdošanu, veidojot vienotu vadības sistēmu.

Var pievienoties teorētiskam apkopojumam, ka loģistikas ienākšana biznesa pasaulē nav mainījusi tās pamatdarbības un mērķus, taču būtiski ir mainījusies attieksme pret šīm darbībām, un jaunā pakāpē veidojas attiecības starp sadarbības partneriem. Ieviešoties jēdzienam “integrētā loģistika”, veidojās ne tikai darbību savstarpēja saskaņošana, bet arī gala mērķu saskaņošana, kas rada pamatu jauna biznesa termina “loģistikas attieksme” ieviešanai. Ar terminu “loģistikas attieksme” autore saprot institūciju vēlmi ne tikai apvienoties kopīgu mērķu vārdā un veidot vienotu un saskaņotu produkcijas un informācijas plūsmu, kas ir orientēta uz patērētāju, bet arī pilnīgu vēlmi veidot informācijas plūsmu jeb “atgriezenisko saiti” no patērētāja uz katru loģistikas ķēdes dalībnieku.

Pētot 82 Latvijas uzņēmumu darbību, kuri sevi definējuši par loģistikas uzņēmumiem portāla „Siets” uzziņu sadaļā, autore konstatēja, ka 55% no tiem pamatdarbība ir kravu pavadājumi, 23% – tirdzniecība, bet ar pakalpojumu sniegšanu ražošanai saistīti tikai 13% uzņēmumu (2. attēls).



2. att. Loģistikas uzņēmumu pamatdarbība.
Fig. 2. Basic activities of logistics enterprises.



3. att. Loģistikas uzņēmumu izvietojums Latvijā.
Fig. 3. Location of logistics enterprises in Latvia.

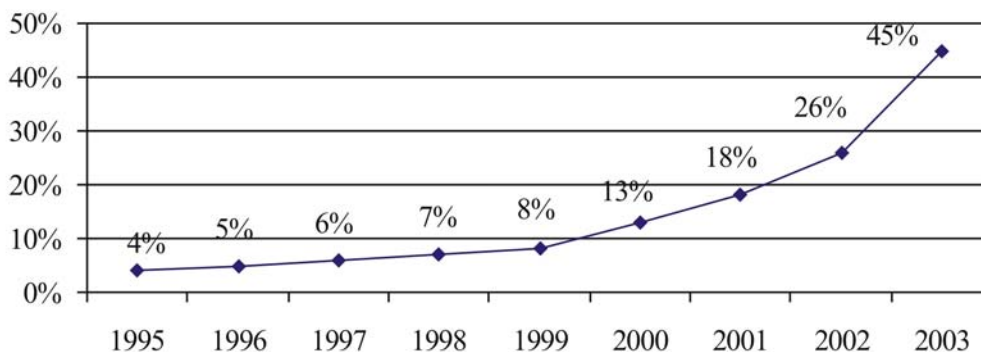
Šis fakts ļauj autorei secināt, ka lielākā daļa uzņēmumu terminu „loģistika” saista vienīgi ar tā redzamāko daļu – transporta pakalpojuma sniegšana. Savukārt noliktavu pakalpojumus, kas ietvertu sevī kravu uzglabāšanu, komplektēšanu, fasēšanu, iesaiņošanu un citas darbības, piedāvā tikai 4% loģistikas uzņēmumu. Pašvaldību iniciatīva un atbalsts šādu pakalpojumu sniedzēju uzņēmumu tapšanā arī pašām pašvaldībām uzlabotu finansiālo stāvokli, jo tieši šādu pakalpojumu trūkums lauku teritorijās daudzos gadījumos ir šķērslis ekonomiski spēcīgu lauku saimniecību esamībai un nespējai finansiāli uzturēt savu pašvaldību darbību.

Loģistikas nozīmi darbības uzlabošanā visvairāk apzinājuši Rīgas uzņēmēji, jo Rīgā ir 74% no visiem reģistrētajiem loģistikas uzņēmumiem, bet citās

Latvijas pilsētās darbojas tikai 16%, tajā skaitā 6% Ventspilī, un tikai 10% savu darbību veic lauku teritorijās (3. attēls).

Autore uzskata, ka Latvijā, it īpaši pašvaldībās, lietderīgi ir nodalīt un aplūkot divas atsevišķas loģistikas sistēmas:

- 1) **biznesa loģistiku**, kas primāri orientēta uz caurviju efektu nodrošināšanu, sākot no izejvielu izcelsmes vietas līdz pat gatavā produkta vai pakalpojuma gala patērētājam ar visas nepieciešamās infrastruktūras izveidi un sistēmas dalībnieku atlasīšanu, sasaisti un motivāciju;
- 2) **sociālo loģistiku**, kas orientēta uz visu nepieciešamo dažāda rakstura (transporta, komunālo un citu pakalpojumu, preču, informācijas u.c.) plūsmu nodrošināšanu



4. att. Interneta lietotāju skaita pieaugums ekonomiski aktīvo iedzīvotāju vidū, %.

Fig. 4. Increase in the number of internet users among economically active people, in percent.

no to rašanās vietas līdz katram konkrētam iedzīvotājam.

Liela loma šo procesu attīstībā ir interneta pieejamībai, kas pēdējo gadu laikā Latvijā ir strauji paplašinājusies. Tomēr šīs iespējas izmanto tikai puse Latvijas ekonomiski aktīvo iedzīvotāju, kas ir daudz mazāk nekā, piemēram, Igaunijā (4. attēls).

Latvijas atsevišķu reģionu attīstības līmenis un iespējas ievērojami atšķiras. Viena no problēmām ir zema uzņēmējdarbības aktivitāte pašvaldību teritorijās, no kā atkarīgs arī nodarbināto iedzīvotāju skaits konkrētā pašvaldībā. Šo faktu kā pamatojumu reģionālās reformas nepieciešamībai akcentē arī Pūķis un Začesta (2004). Teritorijās ar lielu iedzīvotāju blīvumu iedzīvotāju ienākuma nodokļa īpatsvars vietējās pašvaldības budžetā sasniedz pat 85%, savukārt teritorijās ar nelielu iedzīvotāju blīvumu, kādas pārsvarā ir daudzas lauku teritorijas, iedzīvotāju ienākuma nodokļa īpatsvars vietējās pašvaldības budžetā veido tikai 35–40%. Tas nozīmē, ka lielāka iedzīvotāju piesaiste pašvaldībā varētu palielināt arī tās budžetu un aktivizēt pakalpojumus sniedošo uzņēmumu attīstību konkrētā teritorijā.

Likums par pašvaldībām uzliek tām par pienākumu organizēt iedzīvotājiem komunālos pakalpojumus, gādāt par savas administratīvās teritorijas labiekārtošanu un sanitāro tīrību, nodrošināt sabiedriskos pārvadājumus, kā arī nodrošināt pirmsskolas, skolas, medicīnas un citu sociāla rakstura iestāžu pieejamību u.c.

Arī Latvijas Ekonomikas ministrijas izstrādātajā Nacionālās attīstības plāna Stratēģiskajā memorandā formulēti vairāki mērķi reģionu attīstības veicināšanai:

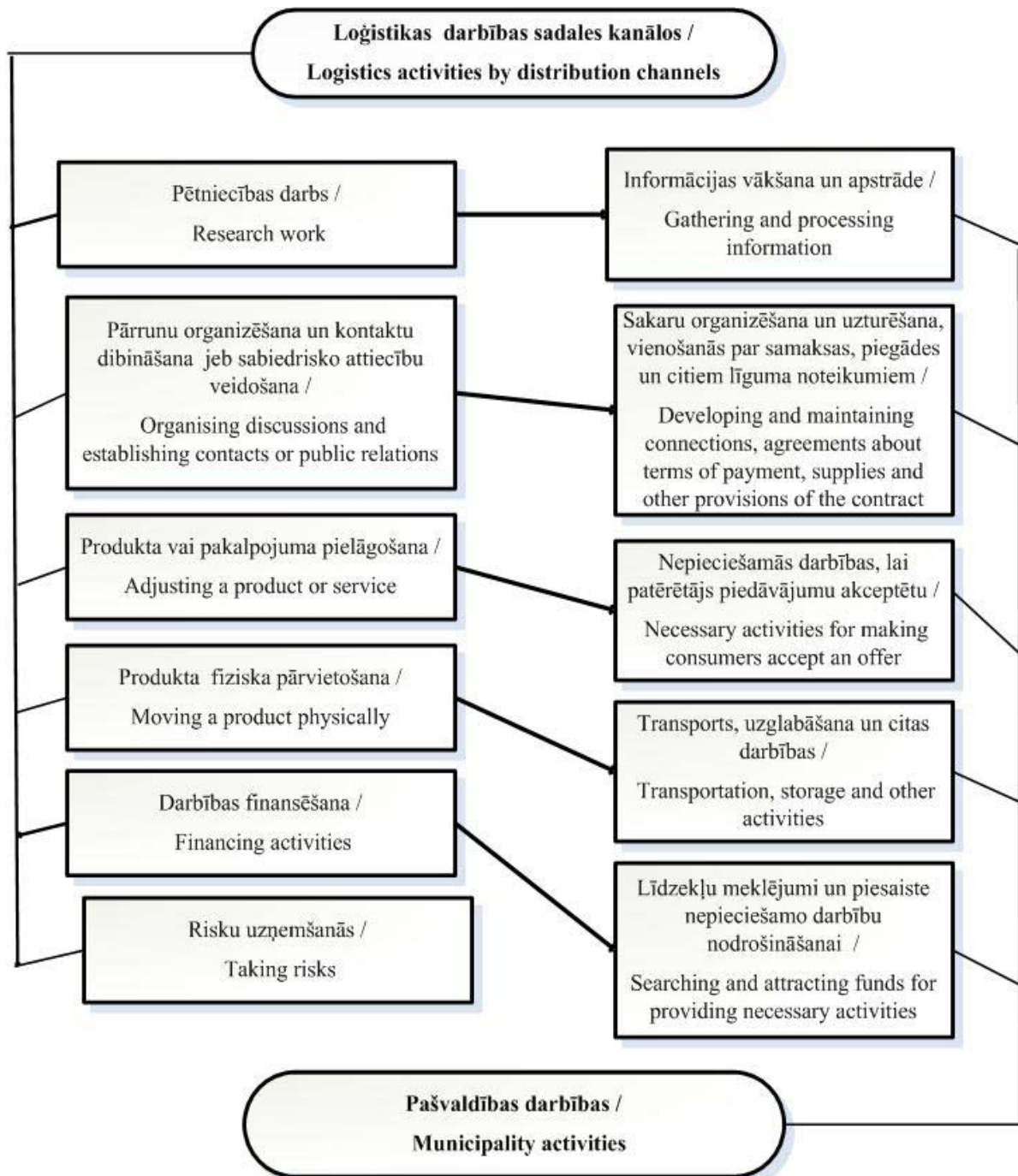
- 1) ekonomikas infrastruktūras attīstība;
- 2) reģionu līdzsvarota un ilgspējīga attīstība;
- 3) publiskās pārvaldes efektivitātes paaugstināšana;
- 4) sociālās infrastruktūras attīstība;
- 5) labvēlīgas vides izveidošana uzņēmējdarbības attīstībai un finanšu resursu piesaistei;
- 6) sabiedrības integrācija.

Pēc autores uzskatiem izvirzītie mērķi pēc sava satura ir komplementāri. Tie savā starpā ir saistīti un veicina viens otra virzību. Tas nozīmē, ka, realizējot vadošo mērķi, pārējie var atrisināties paši no sevis (5. attēls).

Loģistikā salīdzinoši labi un veiksmīgi izstrādāti sadales kanāli, to dalībnieku loma un nepieciešamība un sadales kanālu veidošanas pamatprincipi, kas paredz šajos kanālos ietvert ne tikai tiešo pamatdarbību – pakalpojuma vai produkta plūsmas organizēšanu un fizisku nodrošināšanu, bet arī tādas papildu darbības kā kontaktu dibināšana un pārrunu organizēšana, veidojot sabiedriskās attiecības (Szpon, 2001). Tieši sabiedriskās attiecības, pēc autores ilggadīgās pieredzes pašvaldību darbā, ir galvenais faktors, kas nodrošina pozitīvu iedzīvotāju attieksmi un veiksmīgu sadarbību gan ar iedzīvotājiem, gan ar uzņēmējiem kopīgu problēmu risināšanā, tostarp arī finansiālo līdzekļu piesaistes un infrastruktūras izveides un uzturēšanas jautājumos.

Galvenās sabiedrisko attiecību darbības ir orientētas nevis uz atsevišķu sfēru, bet gan uz darbību ar klientu un tā vēlmju un vajadzību apmierināšanu.

Patlaban viena no lielākajām problēmām pašvaldību darbā ir tiešo komunikāciju trūkums



5. att. Loģistikas darbības sadales kanālos un to saistība ar pašvaldību darbību.
Fig. 5. Logistics activities by distribution channels and their connection to activity of municipality.

ar pagastu iedzīvotājiem, to zemā informētība par pagasta norisēm un līdz ar to arī zemā līdzdalība sava pagasta norisēs un attīstībā. Pašvaldību lietu pārvaldes organizētās aptaujas dati liecina, ka vairāk nekā puse pagastu iedzīvotāju lielā attālumā, laika vai transporta trūkuma dēļ savās pašvaldībās nav iegriezušies gadiem (Vanags u.c., 2001).

Līdzīgi kā loģistikas sadales kanālos, arī pašvaldības varētu veidot sadarbības kanālus ar savu pakalpojumu patērētājiem jeb iedzīvotājiem, ietverot gan nepieciešamo infrastruktūru, gan arī nepieciešamos šos kanālus papildinošos dalībniekus, veidojot ciešākas partnerattiecības ar savas teritorijas uzņēmējiem. Ja loģistikas sadales kanālos sabiedriskās

attiecības paredzētas kā informācijas sniegšanas un, galvenais, atgriezeniskās saites nodrošināšanas svarīgākais elements, tad pašvaldībās ļoti bieži informācijas plūsmas trūkuma dēļ šāda atgriezeniskā saite praktiski nav izveidota un daudzos gadījumos pat tiek uzskatīta par nevēlamu.

Pašvaldību un uzņēmumu sadarbība loģistikas sistēmu veidošanā

Aplūkojot plašāk uzņēmuma atsevišķas darbības un to nodrošināšanai nepieciešamos faktoros, autore saskata vairākas kopīgas iezīmes ar pašvaldību funkcijām un to nodrošināšanai nepieciešamajiem faktoriem. Pašvaldību, līdzīgi kā uzņēmumu, darbā vērojamas galvenās plūsmas – produkcijas, cilvēku, informācijas un finanšu plūsmas, kas lielā mērā nosaka gan uzņēmuma darbības efektivitāti, gan arī to, kādā līmenī un kvalitātē tiks veiktas pašvaldībai uzticētās iedzīvotāju apkalpošanas funkcijas, cik lielā mērā šie pakalpojumi būs pieejami iedzīvotājiem un apmierinās to vajadzības.

Pašvaldību funkcijas lielos vilcienos dalās divās grupās (6. attēls):

- 1) administratīvās funkcijas jeb funkcijas, kuras nodrošina administratīvās procedūras, likumā paredzēto institūciju izveidošanu un to darbības nodrošināšanu;
- 2) pakalpojumi jeb funkcijas, kas sniedz tiešus pakalpojumus iedzīvotājiem.

Pirmā funkciju grupa ir reglamentēta un obligāti veicama. Otrā grupa bieži paliek kā pašvaldību brīva izvēle, lai gan pakalpojumi ir tā pašvaldības darba daļa, kas vistiešāk ietekmē iedzīvotāju piesaisti teritorijai, rezultātā nodrošinot finanšu līdzekļu pieplūdumu pašvaldībai.

Dažādos valsts attīstības dokumentos (Latvijas lauku attīstības plāns, Nacionālās attīstības plāns u.c.) norādītas svarīgākās attīstības prioritātes. Ar loģistiku saistītas dažas no tām:

- 1) uzturēt lauku apdzīvotību un nodrošināt lauku teritorijā pilsētas līmenim līdzvērtīgus dažādus sociālās infrastruktūras pakalpojumus;
- 2) veicināt iekšējā un ārējā tirgus prasībām atbilstošu un konkurētspējīgas produkcijas ražošanu;
- 3) nodrošināt teritorijas apdzīvotības un pieejamības saglabāšanu;

- 4) veicināt cilvēkresursu attīstību un mazināt sociālo izslēgtību.

Lai arī visā valsts teritorijā līdz šim ir veikti investīciju ieguldījumi infrastruktūras kvalitātes uzlabošanā no dažādiem finanšu avotiem, Nacionālajā attīstības plānā tiek atzīts, ka joprojām ir vērojama nepietiekama pakalpojumu pieejamība, īpaši lauku teritorijās. Autore uzskata, ka, risinot jebkuru infrastruktūras uzlabošanas un pilnveidošanas pasākumu, jānovērtē tā atbilstība policentriskās attīstības idejai, kas Nacionālajā attīstības plānā noteikta kā nākotnes attīstības virziens.

Mobilitātes, saziņas un sakaru jeb loģistikas infrastruktūras sakārtošana veicinās visu Latvijas reģionusabalansētuattīstībuunreģionusasniedzamību, palīdzēs mazināt nelabvēlīgās attīstības rādītāju atšķirības starp dažādām valsts teritorijas daļām. Attīstot šos tīklus, tiks veicināta tūrisma attīstība attiecīgajā reģionā, tiks radītas papildu darba vietas reģionos, palielināsies nodokļu ieņēmumi pašvaldību budžetos, kuru teritorijās atradīsies attiecīgie transporta infrastruktūras objekti.

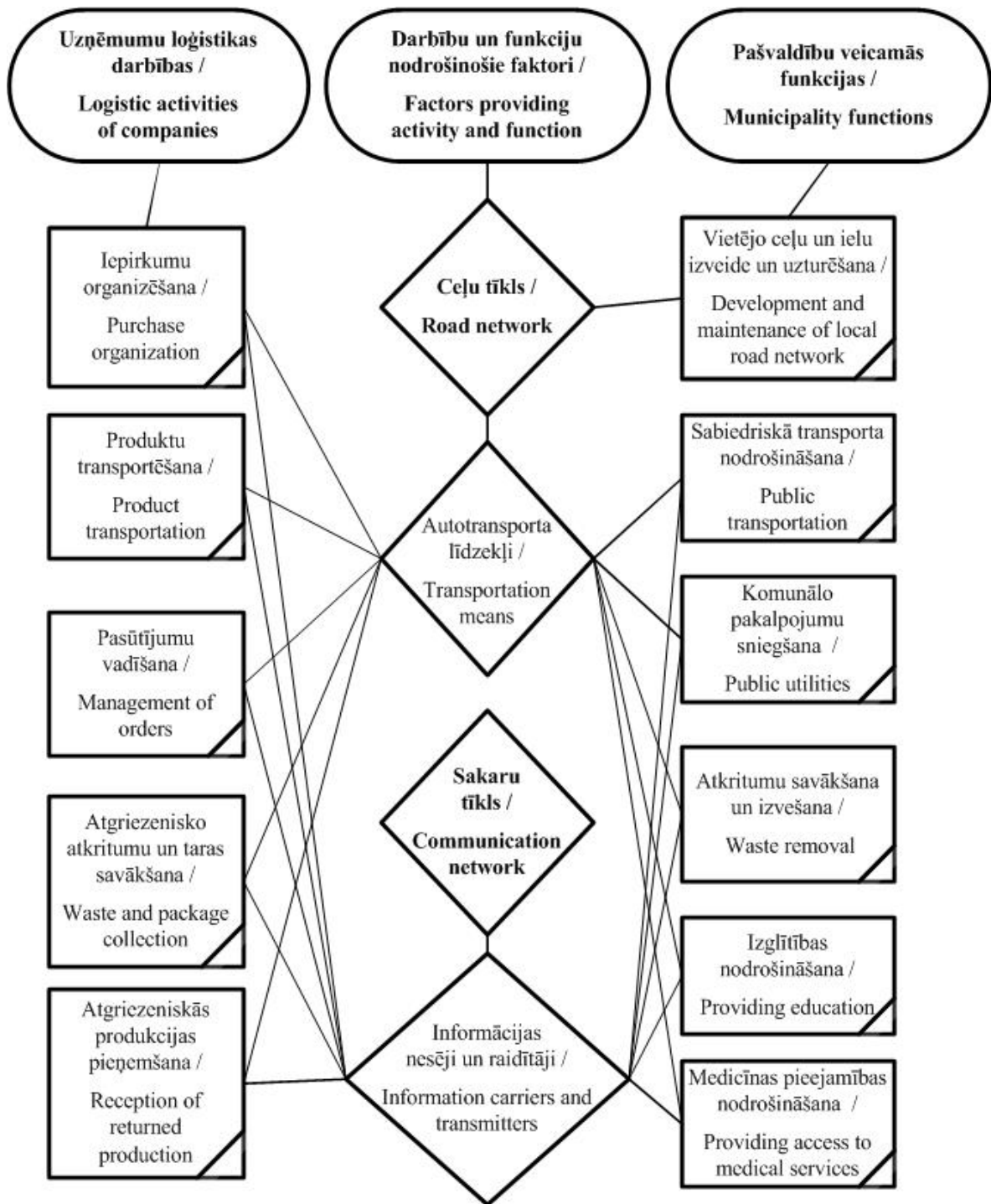
Tieši pašvaldībām jābūt ieinteresētām un iniciatorēm, veicinot valsts un privātās partnerības aktivizēšanos infrastruktūras objektu izveidē savās teritorijās, lai varētu pilnībā izmantot loģistikas pamatprincipus savas darbības uzlabošanai.

Šāda līdzdalība varētu paātrināt dzīves kvalitātes uzlabošanas lauku teritorijās, kas lielā mērā varētu veicināt nodokļu ieņēmumu palielinājumu, jo svarīgi faktori iedzīvotāju piesaistei ir jau iepriekšminētai kvalitatīvās dzīves vides nodrošināšanai, kas mazinātu iedzīvotāju aizplūdi no laukiem vai pat veicinātu to skaita palielinājumu.

Loģistikas loma Latvijas lauku vienmērīgas apdzīvotības veicināšanai

Lai izvērtētu iespējamās izmaiņas Latvijas apdzīvojuma struktūrā un tās ierosinošos faktoros, autore ar anketēšanas palīdzību noskaidroja pilsētas un piepilsētas iedzīvotāju vēlamākās dzīves vietas reģionus, dzīves vietas attālumu no darba vietas un kvalitatīvu dzīves vietu nodrošinošo infrastruktūras elementu nozīmīguma vērtējumu (7. attēls).

Pēc autores domām tieši šie cilvēki veidos Latvijas nākotni un no viņu lēmuma par savas darbības un dzīves vietas izvēli lielā mērā būs

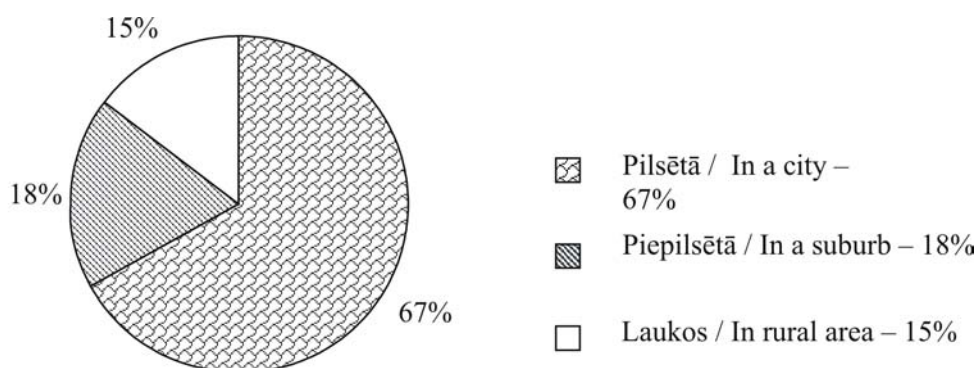


6. att. Uzņēmumu un pašvaldības darbību nodrošināšanai nepieciešamie loģistikas infrastruktūras elementi.
 Fig. 6. Elements of logistics infrastructure necessary to provide business and municipality activities.

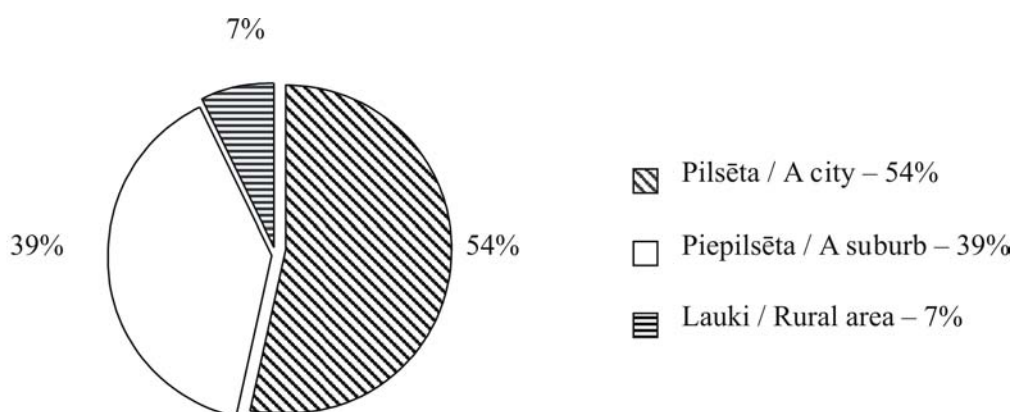
atkarīga arī Latvijas lauku nākotne. Jau šodien iezīmējās tendence savu uzņēmējdarbību, kas saistīta ar lielāku teritoriju izmantošanu, pārcelt no Rīgas vai citām lielākajām pilsētām uz lauku teritorijām, lai izvairītos no palielinātiem zemes un īpašuma nodokļa maksājumiem. Prognoze par iespējamo nodokļu

palielinājumu Rīgas pilsētā un Jūrmalā šo procesu varētu pastiprināt (8. attēls).

No autores aptaujātajiem 249 pilsētas un piepilsētas iedzīvotājiem tikai 18 jeb 6.7 % izteica vēlmi dzīvot laukos. Atbildēs norādītais iespējamais dzīves vietas attālums līdz darba vietai ļauj secināt,



7. att. Aptaujāto pašreizējā dzīves vieta.
Fig. 7. Present places of residence of the respondents.



8. att. Aptaujāto uzrādītā vēlamā dzīves vieta.
Fig. 8. Preferable place of residence for the respondents.

1. tabula / Table 1

Aptaujāto topošo uzņēmēju vēlamā dzīves vieta un tās attālums līdz darba vietai
Preferable places of residence and their distance to workplace for the surveyed future businessmen

Vēlamās dzīves vietas attālums / Distance to the preferable place of residence	Vēlamā dzīves vieta / Preferable place of residence						Kopā aptaujātie / Respondents in total	
	pilsētā / in a city		piepilsētā / in a suburb		laukos / in rural area			
	skaits / number	%	skaits / number	%	skaits / number	%	skaits / number	%
Līdz 5 km / Up to 5km	46	34.6	16	16.3	4	22.2	66	26.5
5–15 km	41	30.8	44	44.9	3	16.7	88	35.4
15–30 km	35	26.3	29	29.6	4	22.2	68	27.3
30 un vairāk km / 30 and more km	11	8.3	9	9.2	7	38.9	27	10.8
Kopā grupā / Total in a group	133	100	98	100	18	100	249	100
No aptaujātajiem / From the respondents	133	53.8	98	39.5	18	6.7	249	100

Aptaujāto topošo uzņēmēju infrastruktūras un pakalpojumu elementu vērtējums
Evaluation of infrastructure and service elements by the surveyed future businessmen

Infrastruktūras elementi / Elements of infrastructure	Ļoti svarīgi / Very important		Vidēji svarīgi / Of average importance		Mazsvarīgi / Of less importance		Topošo uzņēmēju vērtējuma rezultāts / Evaluation by future businessmen	
	cilvēki / people	%	cilvēki / people	%	cilvēki / people	%	nosacītās vērtējuma balles / conditional points	iegūtā vieta / place
Kvalitatīvi ceļi / Qualitative roads	201	80.7	46	18.5	2	0.8	348.5	3/4
Laba satiksme / Good traffic	167	67.2	61	24.4	21	8.4	322.0	10
Skola un bērnudārzs / School and kindergarten	180	72.2	55	21.9	14	5.9	332.0	7/8
Ārsta prakse / Doctor	178	71.5	58	23.3	13	5.2	331.5	9
Aptieka / Pharmacy	182	73.1	52	20.9	15	5.0	332.5	6
Pasts / Post office	102	41.0	85	34.1	62	24.9	274.0	11
Internets / Internet	212	85.2	31	12.4	6	2.4	352.0	2
Kvalitatīvi sakari / Qualitative communications	236	94.8	13	5.2	x	x	367.0	1
Komunālie pakalpojumi / Utility services	196	78.7	44	17.7	9	3.6	342.5	5
Sadzīves pakalpojumi / Consumer services	179	71.9	57	22.9	13	5.2	332.0	7/8
Veikals / Store	205	82.3	38	15.3	6	2.4	348.5	3/4

ka dzīves vietas izvēle vairāk raksturo cilvēku izpratni par iespējamām ērtībām šajās dzīves vietās nekā iespējamo pārvietošanās attālumu.

Pēc 1. tabulā apkopotās informācijas 38.1% aptaujāto iedzīvotāju pieļauj, ka attālums no dzīves līdz darba vietai varētu būt pat vairāk nekā 15 km, bet vēl 35.4% būtu ar mieru dzīvot 5 līdz 15 km attālumā no savas darba vietas. Šie rezultāti, pēc autores domām, ļauj izdarīt pieņēmumu, ka, nodrošinot lauku teritorijā cilvēku ierastajām ērtībām atbilstošu dzīves vidi, daļa no šiem aptaujātajiem iedzīvotājiem, kā arī daļa no šobrīd pilsētās dzīvojošajiem Latvijas

iedzīvotājiem par savu dzīves vietu izvēlētos teritoriju ap pilsētām.

2. tabulā apkopots autores aptaujāto iedzīvotāju viedoklis par nepieciešamajiem infrastruktūras elementiem, kuri varētu nodrošināt kvalitatīvu dzīves vidi.

Lai noteiktu infrastruktūras elementu nozīmīgumu, autore iegūtos vērtējumus (viens cilvēks – viena balss) ranžēja ar koeficientu palīdzību: vērtējumam “ļoti svarīgi” tika piemērots koeficients 1.5, vērtējumam “vidēji svarīgi” – koeficients 1, bet vērtējumam “mazsvarīgi” – koeficients 0.5

Šie koeficienti ļauj novērtēt infrastruktūras elementu nozīmīgumu no iedzīvotāju – topošo uzņēmēju – viedokļa. Kā pašus nozīmīgākos iedzīvotāji uzskata kvalitatīvus sakarus, interneta pieslēguma iespējas un kvalitatīvus ceļus, kas faktiski ir loģistikas plūsmu nodrošināšanas pamatelementi. No ērtību nodrošināšanas viedokļa par svarīgāku tiek uzskatīti komunālie pakalpojumi, veikals un aptieka. Pašvaldībām vajadzētu veltīt galveno uzmanību šo faktoru esamībai un kvalitātei.

Lai noskaidrotu loģistikas vidi, tās attīstības iespējas un faktoru sakarības, tika veikti korelatīvo faktoru aprēķini. Šie aprēķini atklāja ciešu sakarību ($R^2=0.96$) starp iedzīvotāju skaitu un pašvaldību budžetu un vidēji ciešu sakarību ($R^2=0.78$) starp ilgtermiņa migrāciju un galveno autoceļu kopgarumu pašvaldības teritorijā.

Visas iepriekš aplūkotās korelatīvās sakarības norāda uz vairāku faktoru ciešu savstarpēju mijiedarbību, kuras gala rezultāts tieši un pietiekami nozīmīgi ietekmē katras pašvaldības finansiālās un līdz ar to arī ekonomiskās attīstības iespējas. Pašvaldības budžets vislielākā mērā ir atkarīgs no iedzīvotāju ienākuma nodokļa, tātad arī no iedzīvotāju skaita un nodarbinātības katrā pašvaldībā, savukārt iedzīvotāju piesaisti konkrētai pašvaldībai lielā mērā nosaka ceļu tīkls un kvalitāte šajā pašvaldībā.

Pieņemot, ka loģistikas sistēmu veidošanā būtiska loma ir elektroniskiem sakariem, pētījumā tika ieslēgta interneta pakalpojumu pieejamība. Noskaidrojās, ka palielinās to uzņēmumu skaits, kuri izmanto pastāvīgu interneta pieslēgumu, bet liela daļa uzņēmumu interneta iespējas vēl neizmanto.

Autore uzskata, ka šādā situācijā veiksmīga informācijas plūsmas nodrošināšana starp uzņēmumiem vai uzņēmumu iekšienē ir apgrūtināta un kavē iespēju vadīt uzņēmumu, vai atsevišķas tā struktūras un procesus no attāluma.

Uzņēmējiem un iedzīvotājiem arvien plašāk tiek piedāvāti arī dažādi ar interneta izmantošanu saistīti pakalpojumi.

Secinājumi

1. Latvijas iekļaušanās globālajā tirgū rada nepieciešamību ieviest un izmantot pasaulē plaši pazīstamos loģistikas pamatprincipus un sistēmas.

2. Viens no svarīgākajiem priekšnoteikumiem veiksmīgai loģistikas sistēmu darbībai ir operatīvas un kvalitatīvas saziņas iespēju nodrošināšana.
3. Loģistikas sistēmu neveido tajā ietvertās struktūrvienības un to veiktās darbības, bet gan šo struktūrvienību un darbību savstarpējā saskaņotība un orientācija uz procesa galamērķi – klienta vēlmju pilnīgāku apmierināšanu.
4. Daudzi loģistikai raksturīgi procesi un funkcijas ir saskatāmas arī pašvaldību darbībā.
5. Viena no lielākajām problēmām pašvaldību darbā ir tiešo komunikāciju trūkums ar saviem iedzīvotājiem, to zemā informētība par pagasta norisēm un līdz ar to arī zemā līdzdalība sava pagasta darbā un attīstībā.
6. Lai uzņēmēji un iedzīvotāji varētu gūt maksimālu labumu no e-komercijas, daudzus valsts un pašvaldības sektora sniegtos pakalpojumus būtu nepieciešams piedāvāt elektroniskā veidā, paaugstinot to kvalitāti un samazinot ar tiem saistītās izmaksas.
7. Loģistikas infrastruktūras sakārtošana un uzlabošana dotu ieguldījumu valsts vienmērīgas apdzīvotības veicināšanā un līdz ar to pašvaldību finansiālā stāvokļa stabilizēšanā.
8. Mobilitātes, saziņas un sakaru jeb loģistikas infrastruktūras sakārtošana var veicināt visu Latvijas reģionu sabalansētu attīstību un to sasniedzamību.

Literatūra

1. Ballou, R. (1993) *Business Logistics Management*. 3rd ed. Prentice-hall International, Inc., 492 pp.
2. Bowersox, D., Closs, D. (1996) *Logistical Management*. The McGraw-Hill Companies, 645 pp.
3. Informātika. LR Satiksmes ministrijas nacionālā programma, akceptēta 2000. gadā: <http://ec.europa.eu/idabc/servlets/Doc?id=22549> – Resurss aprakstīts 15.08.2007.
4. Krūmiņš, N. (2004) *Rokasgrāmata Loģistikas sistēmu vadīšanai*. LR Ekonomikas Ministrija, 153 lpp.
5. *Latvijas Attīstības plāns (Vienotais programmdokuments). 1. mērķa programma 2004.–2006. gadam.* (2003) LR Ekonomikas Ministrija, 76 lpp.

6. *Latvijas reģioni skaitļos 2005.* (2006) Rīga: LCSP, 161 lpp.
7. *Latvijas statistikas Gadagrāmata 2006.* (2007) Rīga: LCSP, 292 lpp.
8. Praude, V., Beļčikovs, J. (2003) *Loģistika*. Rīga: Vaidelote, 540 lpp.
9. Pūķis, M., Začesta, L. (2004) Iespēja izveidot Latvijā liela mēroga reģionālās pašvaldības. *LU zinātnisko rakstu krājums "Ekonomika un vadības zinātne"*, Nr. 677, Rīga: LU, 280.–289. lpp.
10. Rijkure, A. (2005) Lauku autoceļu attīstība. *LLU zinātniskās konferences rakstu krājums "Economic science for rural development"*, Nr. 8, 112.–118. lpp.
11. Statistikas dati par interneta attīstību Latvijā: <http://www.lia.lv/stat.htm> – Resurs aprakstīts 16.08.2007.
12. Stock, J. R., Lambert, D. M. (1996) *Strategic Logistic Management*. Boston: McGraw-Hill, 117 pp.
13. Szpon, J. (2001) The development of logistics strategies in large companies in the aspect of basic purpose criteria. *LU zinātnisko rakstu krājums "Vadības zinātnes attīstība Latvijā: mūsdienas un nākotne"*, Nr. 634, 512.–523. lpp.
14. Vaidere, I., Vanags, E., Vanags, I., Vilka, I. (2006) *Reģionālā politika un pašvaldību attīstība Eiropas Savienībā un Latvijā*. Rīga: LU Akadēmiskais apgāds: Latvijas Statistikas institūts, 295 lpp.
15. Vanags, E., Seimuškāne, L., Vilka, I. (2001) Vietējās pašvaldības līderu un iedzīvotāju skatījumā. *LU zinātnisko rakstu krājums "Vadības zinātnes attīstība Latvijā: mūsdienas un nākotne"*, Nr. 634, 321.–349. lpp.
16. Бауерсокс, Д. Дж., Клосс, Д. Дж. (2001) *Логистика: интегрированная цепь поставок*. Москва: Олимп-Бизнес, 639 с.
17. Гордон, М., Карнаухов, С. (1999) *Логистика товародвижения*. Москва, 196 с.