



KLAIPĖDOS
VALSTYBINĖ
KOLEGIJA

VERSLO FAKULTETAS
VERSLO ADMINISTRAVIMO KATEDRA

Akvilė Rasickaitė

UAB „FORE LOGISTICS“ KROVINIŲ GABENIMAS INTERMODALINIŲ BŪDU

Profesinio bakalauro baigiamasis darbas

Logistikos vadybos

Studijų programos valstybinis kodas 6531LX007

Verslo studijų krypties

Autorė Akvilė Rasickaitė

(parašas)

(data)

Lektorė Ieva Kaveckė

(parašas)

(data)

Klaipėda, 2022

Turinys

Lentelių sąrašas.....	3
Paveikslų sąrašas	4
Terminų ir sąvokų žodynas.....	5
Santrauka	6
Summary.....	7
Įvadas.....	9
1. KROVINIŲ GABENIMO INTERMODALINIŲ BŪDŲ TEORINĖ ANALIZĖ	11
1.1. Intermodalinio gabenimo samprata ir bendrieji aspektai	11
1.2. Krovinių gabenimo konteineriais ypatumai	16
1.3. Ekspeditoriaus vaidmuo organizuojant krovinių gabenimą intermodaliniu būdu.....	21
1.4. Intermodalinio gabenimo teisinis reglamentavimas ir dokumentacija	25
2. TYRIMO METODIKOS APŽVALGA	28
3. UAB „FORE LOGISTICS“ KROVINIŲ GABENIMAS INTERMODALINIŲ BŪDŲ	29
3.1. UAB „Fore Logistics“ intermodalinio gabenimo bendrieji aspektai.....	29
3.2. UAB „Fore Logistics“ krovinių gabenimo konteineriais ypatumai	33
3.3. UAB „Fore Logistics“ ekspeditoriaus vaidmuo, organizuojant krovinių gabenimą intermodaliniu būdu.....	37
3.4. UAB „Fore Logistics“ krovinių gabenimo organizavimas intermodaliniu maršrutu Vievis (Lietuva) – Laem Chabang (Taivanas) ir teisinis reglamentavimas.....	40
Išvados ir pasiūlymai.....	45
Literatūros sąrašas	46
Priedai:	
1 priedas. Pažyma dėl organizacijos vardo ir duomenų naudojimo.	
2 priedas. Pavyzdinis raštas dėl laivų vėlavimų.	
3 priedas. Interviu klausimai.	

Lentelių sąrašas

1 lentelė. Intermodalinio gabenimo privalumai.....	12
2 lentelė. Intermodalinio transporto nauda proceso dalyviams	13
3 lentelė. Intermodalinio ir multimodalinio pervežimo palyginimas	15
4 lentelė. Konteinerių tipai	18
5 lentelė. Specialios paskirties konteinerių tipai	19
6 lentelė. Konteinerių privalumai	20
7 lentelė. Konteinerių privalumai ir trūkumai	20
8 lentelė. Tendencijos, įtakančios ekspeditoriaus darbą.....	22
9 lentelė. Ekspeditorių pareigos.....	24
10 lentelė. Vežimo dokumentai	26
11 lentelė. Konvencijos reglamentuojančios krovinių vežimą.....	27
12 lentelė. Transporto rūšių kombinavimas įmonėje.	29
13 lentelė. Įmonės nuosavas transportas.....	30
14 lentelė. Laivybos jūrinės linijos pasirinkimas	30
15 lentelė. Darbo pasidalijimas įmonėje.	32
16 lentelė. UAB „Fore Logistics“ klientų paieška	33
17 lentelė. Jūrinių konteinerių privalumai.....	33
18 lentelė. Jūrinių konteinerių trūkumai.....	34
19 lentelė. Konteinerių rūšys.....	36
20 lentelė. Logistikos vadybininko funkcijos.....	37
21 lentelė. UAB „Fore Logistics“ programinės įrangos.....	39
22 lentelė. Karo ir kuro kainų pasekmės	39
23 lentelė. Dokumentai reikalingi gabenti jūrinį konteinerį.....	43

Paveikslų sąrašas

1 pav. Pagrindinės tendencijos, darančios įtaką intermodalinio transporto plėtrai	14
2 pav. Konteinerio gabenimo procesas.....	17
3 pav. Konteinerių perkrovimas jūrų uostuose.....	18
4 pav. Konteinerių tipai	19
5 pav. Pervežimo procesas.....	21
6 pav. Ekspeditoriaus darbas	23
7 pav. Fizinis krovinių judėjimas	23
8 pav. Ekspeditoriaus pareigos ir veiksmai	25
9 pav. UAB „Fore Logistics“ teikiamos paslaugos.	29
10 pav. Eksportuojami konteineriai jūrinėmis linijomis, 2021 m.	31
11 pav. Eksportuojami jūriniai konteineriai, 2022 m.	31
12 pav. UAB „Fore Logistics“ skyrių struktūra.	32
13 pav. Jūrinio konteinerio plomba.	34
14 Pav. UAB „Fore Logistics“ klientai, 2021 m.	35
15 pav. UAB „Fore Logistics“ gabenama produkcija, 2021 m.	35
16 pav. Kryptys eksportuojamiems konteineriams.....	36
17 pav. Konteinerių tipai eksportuojant krovinius, 2021 m.	37
18 pav. Įmonės naudojama programa ForeApp.....	38
19 pav. Krovinio organizavimas.....	40
20 pav. Konteinerių atplaukimas	42
21 pav. Konteinerių atplaukimas	42
22 pav. Muitinės procedūroms reikalingi dokumentai.	43

Terminų ir sąvokų žodynas

Intermodalinis pervežimas - krovinių vežimas viename transportiniame vienetu keliomis transporto rūšimis (kelių, geležinkelių, oro ir vandens) (Boris ir Bureika, 2017).

Terminalas – vieta su atitinkama infrastruktūra ir superstruktūra kroviniams perkrauti tarp dviejų ar daugiau transporto rūšių (Barysienė, 2011).

Konteineris - tai metalinė dėžė su stipriomis grindimis, plokščių sienomis ir stipriu stogu (Baublys, 2016).

CMR - tarptautinis kelių transporto važtaraštis (Baublys, 2016).

Infrastruktūra - bendraja prasme, tarpusavyje susijusių struktūrinių elementų visuma, įgalinanti ar palaikanti visą struktūrą bei jos funkcionavimą (Barysienė, 2011).

Santrauka

Akvilė Rasikaitė UAB "Fore Logistics" krovinių gabenimas intermodaliniu būdu“, Logistikos vadyba, Verslo fakultetas, Klaipėdos valstybinė kolegija.

Tyrimo problema. Norint, kad pervežimas būtų kuo efektyvesnis, svarbu išsiaiškinti kokie sunkumai įtakoja intermodalinį pervežimą. Pagrindinė problema su kuria susiduria įmonė yra tai, kad labai sunku nustatyti preliminarų krovinio pristatymą jūrų transportu. Krovinio pristatymo vėlavimas lemia prastėjančius santykius su klientais bei jų praradimus. Pagrindinis keliamas klausimas, kaip organizuoti pervežimą, kad nekiltų nesklandumų su esamais ir būsimais klientais?

Tyrimo objektas – UAB "Fore Logistics" krovinių gabenimas intermodaliniu būdu.

Tyrimo tikslas – išanalizuoti UAB "Fore Logistics" krovinių gabenimą intermodaliniu būdu.

Tyrimo metodai: Mokslinės literatūros analizė, dokumentų turinio analizė, interviu.

Išvados. Išanalizavus krovinių gabenimą intermodaliniu būdu teoriniu aspektu, galima teigti, kad intermodaliniai pervežimai vykdomi apimant dviejų ir daugiau transportų rūšių privalumus į vieną visumą. UAB „Fore Logistics“ įmonė kombinuoja kelių ir jūrų transportą, kartais geležinkelių. UAB „Fore Logistics“ yra darbų ir pareigų pasidalijimas, kiekvienas skyrius atsakingas už tam tikrą veiklą. Pastebimas trūkumas tas, kad nėra darbų pasidalijimo logistikos vadybininkam. Siūlytinas nuoseklesnis logistikos vadybininkų pareigų pasidalijimas. Toks darbų pasidalijimas įmonei užtikrintų efektyvesnį ir sklandesnį darbą. Išnagrinėjus UAB „Fore Logistics“ krovinių gabenimo konteneriais ypatumus, nustatyta, kad konteineris tai yra geležinė dėžė skirta kroviniui pervežti. Jūrinio konteinerio privalumai yra tie, kad jie saugūs. Trūkumai – prasta konteinerių būklė. Dažnai konteineriai būna netinkami naudojimui, sprendimo būdas – prašyti vairuotojų atidžiai apžiūrėti konteinerį ar jis tvarkingas. Išsiaiškinus UAB „Fore Logistics“ ekspeditoriaus vaidmenį organizuojant krovinių gabenimą intermodaliniu būdu, galima teigti, kad ekspeditorius atlieka nemažai pareigų. Pasaulyje vykstantys įvykiai turi įtakos įmonės veiklai: kylančios kuro kainos apsunkina darbą, sunkiau derėtis su vežėjais dėl žemesnės pervežimo kainos, taip pat tai kenkia santykiams su klientais. Siūlytina priimti vežėjų kainas ir atitinkamai kainas padidinti klientams. Labai svarbu klientams paaiškinti esamą situaciją, kokios priežastys įtakojo kainų kilimą. Nustačius UAB „Fore Logistics“ pagrindinę problemą, vykdant intermodalinį gabenimą, kombinuojant jūrų ir kelių transportą yra laivo atplaukimo vėlavimas. Įmonei pasiūlyta patobulinta atplaukimų lentelė, kuri papildyta vėlavimo priežasties ir vėlavimo datos grafomis. Vežant krovinius reikia parengti nemažai su krovinių susijusių dokumentų. Dažniausiai už šių dokumentų paruošimą yra atsakingas ekspeditorius. Pagrindiniai dokumentai reikalingi gabenti konteinerį yra Konosamentas, CMR.

Raktiniai žodžiai: intermodalinis gabenimas, jūrinis konteineris.

Summary

Akvilė Rasickaitė The Intermodal Cargo Transportation of „Fore Logistics” Ltd., Logistics management, Business Faculty, Klaipėda State University of Applied Sciences.

Research problem. On purpose of having the shipment as effective as possible, it is important to ascertain what difficulties influence the intermodal shipment. The main problem, met by the company, is that it is really difficult to establish the preliminary delivery of goods via the sea transport. The delay of delivery of goods determines the worsening relations with the customers and their losses. The main question raised is how to organize the shipment so that there are no difficulties with present and future customers?

Research object – shipment of goods of Fore Logistics UAB in the intermodal manner.

Research objective – to analyze the shipment of goods of Fore Logistics UAB in the intermodal manner.

Research methods: academic literature analysis, document content analysis, interview.

Conclusions. After analyzing the shipment of goods in the intermodal manner, it can be stated that intermodal shipments are performed by covering the advantages of two or more types of transport into the whole. Fore Logistics UAB company combines road and sea transport, sometimes railway transport. Fore Logistics UAB has work and position sharing, every department is responsible for certain activity. The noticeable disadvantage is that there is no work sharing for logistics managers. More coherent sharing of positions of logistics managers is proposed. Such sharing of works would guarantee more effective and fluent work for the company. After analyzing the peculiarities of shipment of goods of Fore Logistics UAB in containers, it was established that a container is an iron box for shipment of goods. The advantages of a sea container is that it is safe. The disadvantage – poor state of the containers. Often, containers are not suitable for usage, solution – to ask the drivers to attentively examine the container whether it is in order. After ascertaining the role of the forwarder in Fore Logistics UAB for organizing the shipment of goods in the intermodal manner, it can be stated that the forwarder accomplishes quite many duties. The events, happening in the world, have influence for the company's activity: rising fuel prices burden the work, it is more difficult to negotiate with the carriers for a lower shipment price also this harms the relations with the customers. It is proposed to accept the carrier prices and to increase the prices for the customers respectively. It is really important to explain the existing situation, what reasons influenced the rising of prices. The delay of the ship coming was established as the main problem of Fore Logistics UAB when performing the intermodal shipment by combining the sea and road transport. The improved arrival table was offered to the company which was supplemented with the reason for the delay and the date of the delay. When shipping the goods, it is necessary to prepare quite many documents

related to the goods. The main documents, necessary for the shipment of goods, are the bill of lading, CMR and CIM / SMGS.

Keywords: intermodal shipment, sea container.

Ivadas

Temos aktualumas. Visame pasaulyje egzistuoja krovinių pervežimai eksportuojant bei importuojant. Pagrindinė priemonė norint vykdyti įvairių prekių mainus ne tik savo šalyje bet ir visame pasaulyje yra įvairus transportas. Transportas turi didelę reikšmę ekonomikai.

Lietuva yra logistikos valstybė su gerai išvystyta transporto infrastruktūra. Lietuvos vienas iš didžiausių pranašumų, kad turi uostą Baltijos jūroje, kuris atveria daug galimybių bendradarbiauti su kitomis šalimis, gabenti įvairius krovinius. Vienas svarbiausių Lietuvos intermodalinių vežimų generatorių yra Klaipėdos uostas, yra neužšalantis ir todėl yra labai pageidaujamas stambiems logistinių paslaugų tiekėjams.

Apie tai kaip spartėja globalizacijos procesai, aktyvėja tarptautinis bendradarbiavimas, ilgėja prekių transportavimo maršrutai savo moksliniame straipsnyje rašė Filimavičienė (2014). Autorė paminėjo ir tai, kad reikia naujų sprendimų kaip kuo efektyviau panaudoti įvairias transporto rūšis. Veiksmingas sprendimas yra intermodaliniai pervežimai, kai vienas transporto vienetas yra gabenamas keliomis transporto rūšimis.

Intermodaliniai pervežimai yra unikalūs tuom, kad jie sujungia kelių transportų rūšių privalumus. Tačiau vykstant globalizacijai labai sparčiai didėja krovinių srautai, o iš to gaunasi didesnė konkurencija tarp pervežimo paslaugas siūlančių įmonių. Kiekvienai besiplečiančiai įmonei yra labai svarbu našus ir efektyvus pervežimas. Labai reikšminga yra išanalizuoti kokie sunkumai įtakoja neefektyvų intermodalinį būdą.

Temos problematika – Vykstant globalizacijai didėja ir krovinių srautai, kurie skatina konkurencingumą tarp skirtingų įmonių. Didėjanti konkurencija, skatina transporto sektorių analizuoti problemas ir galimybes. Norint, kad pervežimas būtų kuo efektyvesnis, svarbu išsiaiškinti kokie sunkumai įtakoja intermodalinį pervežimą. Vykstant intermodalinį pervežimą dažnai pasirenkamas kelių ir jūrų transportas jūriniais konteineriais. Pagrindinė problema su kuria susiduria įmonė yra tai, kad labai sunku nustatyti preliminarų krovinio pristatymą jūrų transportu. Krovinio pristatymo vėlavimas lemia prastėjančius santykius su klientais bei jų praradimus. Pagrindinis keliamas klausimas, kaip organizuoti pervežimą, kad nekiltų nesklandumų su esamais ir būsimais klientais?

Tyrimo objektas – UAB „Fore Logistics“ krovinių gabenimas intermodaliniu būdu.

Tyrimo tikslas – Išanalizuoti UAB „Fore Logistics“ krovinių gabenimą intermodaliniu būdu.

Tyrimo uždaviniai:

1. Išanalizuoti krovinių gabenimą intermodaliniu būdu teoriniu aspektu.
2. Išnagrinėti UAB „Fore Logistics“ krovinių gabenimo konteineriais ypatumus.

3. Išsiaiškinti UAB „Fore Logistics“ ekspeditoriaus vaidmenį organizuojant krovinių gabenimą intermodaliniu būdu.
4. Nustatyti UAB „Fore Logistics“ krovinio gabenimo organizavimą intermodaliniu maršrutu Vievis (Lietuva) – Laem Chabang (Taivanas) ir teisinį reglamentavimą.

Tyrimo metodai. Mokslinės literatūros analizė, internetinių šaltinių turinio analizė, lyginamoji analizė, įmonės duomenų ir dokumentų analizė, stebėjimas, išvadų formulavimas.

1. KROVINIŲ GABENIMO INTERMODALINIŲ BŪDŲ TEORINĖ ANALIZĖ

Krovinių gabenimas vyksta visame pasaulyje. Efektyviai suorganizuotas krovinių gabenimas yra labai svarbus užtikrinti sklandų transporto sektoriaus veikimą. Krovinių gabenimas intermodaliniu būdu yra sparčiai paplitęs nes šiuo gabenimo būdu galima sudėti kelių transporto rūšių privalumus į vieną visumą.

1.1. Intermodalinio gabenimo samprata ir bendrieji aspektai

Krovinių mainai tarp skirtingų šalių laikui bėgant vis populiarėja, tuo pačiu plečiasi ir bendradarbiavimas tarptautiniu mastu. Pasak Močalino ir kt. (2016) „tarptautinio bendradarbiavimo plėtra ir ekonomikos globalizacija lėmė stipriai augantį transporto ir logistikos sektoriaus poreikį, tačiau neretai vienos transporto priemonės neužtenka produkcijai pristatyti nuo siuntėjo iki gavėjo, tad per kelis dešimtmečius intermodaliniai pervežimai tapo labai svarbūs tarptautiniuose pardavimuose“ (p. 16). Autorius pabrėžia, kad transporto ir logistikos sektorius atlieka labai didelį vaidmenį ekonomikoje. Be transporto nevyktų įvairių prekių mainai tarptautiniu mastu. Kad būtų užtikrintas kuo efektyvesnis krovinių pervežimas būtina pasirinkti tinkamą krovinių maršruto sudarymą, vienas iš veiksmingų būdų – intermodalinis pervežimas.

Intermodaliniai pervežimai sparčiai plečiasi ir populiarėja pasaulyje nes dažnai neužtenka vienos transporto priemonės efektyviam pervežimui. Puikus sprendimo būdas, kad pervežimas būtų efektyvus yra intermodalinis pervežimas.

Intermodalinio pervežimo sąvoka yra nagrinėjama labai panašiai. „Intermodalinis transportas apibrėžiamas kaip krovinių vežimas viename transportiniame vienetuose keliomis transporto rūšimis (kelių, geležinkelių, oro ir vandens)“ (Boris ir Bureika, 2017, p. 16). Intermodalinio pervežimo sąvoka literatūroje yra aiškinama taip: „mažiausiai dviejų transporto rūšių kombinacija vienoje tiekimo grandinėje, vežant krovinius konteneriais. Didžiąją maršruto dalį kroviniai yra vežami geležinkeliais ar vandens transportu, o pradinė ir galinė vežimo atkarpa yra įveikiama keliais (Caris ir kt. 2013, p.13).“ Barysienė (2011) intermodalinį pervežimą apibrėžia taip: „krovinių vežimas viename ir tame pačiame krovos vienetuose ar transporto priemonėje, kai paeiliui yra naudojamos dvi ar daugiau transporto rūšys, o patys kroviniai nėra perkraunami“ (p. 9). Mocalinas ir kt. (2016) intermodalinį transportavimą įvardija kaip sistemą, kurios pagrindinė paskirtis ir veiklos kryptis – kitų transportavimo rūšių trukumų pašalinimas, vykdant krovinių pervežimo procesą viename krovos vienetuose, dažniausiai konteineryje, lydimas vieno pervežimo dokumento (konosamento) ir organizuojamo vieno operatoriaus. Tai apibendrinus visi autoriai sąvoką aiškina panašiai. Intermodaliniai pervežimai tai yra kelių ir daugiau transporto rūšių panaudojimas viename krovinių vienetui gabenti. Be to, yra pabrėžiama, kad krovins yra neperkraunamas.

Kad krovinio pervežimas būtų pilnai patenkinamas, reikia išsiaiškinti intermodalinio transporto vienetą. Barysienė (2011) išskiria tokius intermodalinio transporto vienetus: konteineris, puspriekabė, keičiamoji talpykla.

Be to, efektyviam intermodaliniam pervežimui svarbu išsiaiškinti intermodalinio transportavimo dalyvio grupes. Tai Levkinas (2014) išskiria tris pagrindines intermodalinio gabenimo grupes: užsakovai, vežėjai ekspeditoriai, infrastruktūra. Užsakovai tai yra žmonės, kurie sudaro paklausą tai yra tie, kurie siunčia ir tie kurie gauna. Vežėjai ir ekspeditoriai užima labai svarbią dalį, nes jie atsakingi už krovinio transportavimą nuo vieno taško iki kito taško. Taip pat jie tvarko ir visą dokumentaciją. Infrastruktūra užima svarbiausią dalį, nes ji apima sandelius, terminalus, kelius tai dalys kurios sujungia pasiūlą ir paklausą į vieną visumą.

Intermodaliniuose pervežimuose visada yra parinktos dvi ar daugiau transporto rūšys. Levkino (2014) aprašo, kad intermodalinis gabenimas yra labai naudingas užsakovui, nes pastarajam nebereikia prižiūrėti skirtingų transportavimo rūšių skirtingu etapu, kadangi tuo rūpinasi operatorius ar ekspedijavimo įmonė, su kuo buvo sudaryta sutartis konkrečiam kroviniui gabenti. Vienas iš pagrindinių intermodalinio pervežimo pranašumų yra, kad šią paslaugą vykdo viena organizacija. Nepaisant to, kad vieno krovinio gabenime dalyvauja kelios transportavimo rūšys. Tai yra, kad užsakovui reikia kreiptis į vieną įmonę, kuri pasirūpins efektyviu maršrutu kroviniui įvairiomis transporto rūšimis. Viena įmonė pasirūpins krovinio perkėlimu ant kitos transporto rūšies ir kitomis krovinio laikymo bei sandėliavimo operacijomis. Tačiau vyrauja ir daugiau privalumų.

Eremeeva (2014) pabrėžia šiuos privalumus – galimybė vežti krovinį „nuo durų iki durų“ vienoje pakuotėje, t.y. konteineryje; pastovi kontrolė priimtų standartų, kurie galioja visame pasaulyje. Tai intermodalinio pervežimo tikslas yra mažinti pervežimo sąnaudas bei didinti efektyvumą, sujungiant kelių transporto rūšių geriausius privalumus, pateikiant klientui „nuo durų iki durų“ paslaugą, remiantis kliento norais. Baublys ir kt (2004) išskiria intermodalinio pervežimo privalumus (žr. 1 lentelę).

1 lentelė. Intermodalinio gabenimo privalumai

Intermodalinio gabenimo privalumai
Efektyvu, pigu, gana greita
Kamščių mažinimas keliuose
Transporto priemonių geresnis išnaudojimas
Didėjantis saugumas keliuose
Mažėjantis triukšmas ir tarša
Sąnaudų mažėjimas
Mažėjantis įrangos nusidėvėjimas
Mažėjantis poreikis transporto parkui
Paprastesnė sienos kirtimo procedūra

Šaltinis: sudaryta autorės pagal Baublys A., ir kt., *Intermodalinio transporto plėtros galimybių analizė ir logistikos centrų valdymo principų nustatymas.* (2004). Vilnius, p. 9.

Išskiriant intermodalinio pervežimo privalumus tai transporto išlaidų bei kelionės laiko balansą galima pasiekti naudojant intermodalinį pervežimą, sujungiant kelis transporto rūšių privalumus į vieną visumą.

Kalbant apie intermodalinio pervežimo privalumus Vasiliauskas (2013) išskiria ir intermodalinio transporto naudą įvairiems proceso dalyviams (žr. 2 lentelė). Pagal 2 lentelę galime teigti, kad šis pervežimas yra naudingas ne vienai svarbiai grandžiai, tai yra jūrų, kombinuotam ir kelių transportui, geležinkeliui, klientams, ekspeditoriams ir net valstybei. Transporto pajėgumo augimui bei bendram šalies ūkio gerinimui nauda suteikiama intermodalinio pervežimo pagalba.

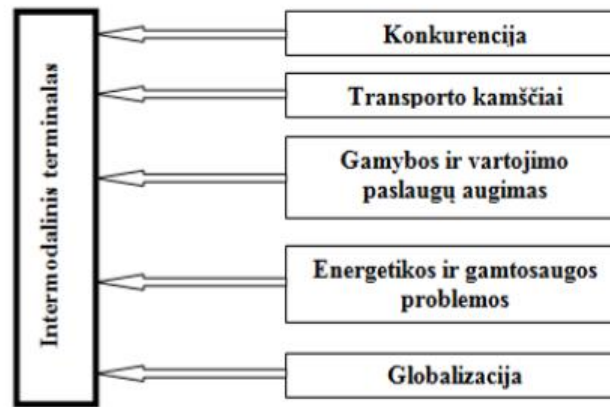
2 lentelė. Intermodalinio transporto nauda proceso dalyviams

Susijusi grandis	Nauda
Jūrų transportas	Daugiau naujos rinkos užėmimo, nauji klientai, paslaugų kokybės gerinimas.
Klientai	Mažesnės išlaidos skirtos transportavimui, daugiau transportavimo galimybių bei pasirinkimų, didesnė alternatyva prieiti prie naujos rinkos, didesnis saugumas bei patikimumas.
Geležinkliai	Efektyvi konkurencija su kelių transportu, naujų paslaugų pasiūla.
Kelių transportas	Auganti ekonomika, labiau palankios sąlygos vilkikų vairuotojams.
Ekspeditoriai	Didesnis galimybių pasirinkimas, mažesnės išlaidos kaitai (darbo vietos).
Kombinuotas transportas	Auganti ekonomika, mažėjančios išlaidos.
Valstybė	Gamtos apsaugos gerinimas, didesnės rinkliavos, auganti konkurencija.

Šaltinis: sudaryta autorės pagal Vasiliauskas, (2013). *Krovinių vežimo technologijos*. Klaipėda, p. 127.

Tačiau neatsižvelgiant į visus privalumus ir keliamą naudą įvairioms proceso grandims yra išskiriami ir intermodalinio pervežimo trūkumai. Rodrigue ir kt. (2017) teigia, kad problemos, su kuriomis susiduria intermodalinis transportas neretai būna sunkiai išsprendžiamos. Vasiliauskas (2013) išskiria šešias intermodalinio transporto trūkumų grupes, kurios, autoriaus nuomone, yra nemažos ir sunkiai išsprendžiamos: organizacinės, techninės, politinės, ekonominės, reikiamos infrastruktūros ir logistinės kliūtys. Barysienės (2011) nuomone, vienas iš pagrindinių intermodalinio pervežimo trūkumų yra tai, kad šis vežimas nėra tinkamas trumpų ar vidutinių atstumų maršrutui pervežant krovinį. Kadangi vežant krovinį intermodaliniu būdu yra panaudojama keletą ir daugiau transporto rūšių, šiam pervežimui kyla nemenka konkurencija, nes vyrauja nemažai trumpų ir vidutinių atstumų pervežimų.

Dažnai įvairius procesus įtakoja išorės veiksniai. Įvairios transporto sistemos dalys tarp jų intermodalinis pervežimas yra įtakojamos kintamų procesų, sparčiai didėjant ekonomikai bei keičiantis įvairių šalių politikai. Intermodalinį pervežimą veikia pasaulyje vykstantys pasikeitimai, Baublys ir kiti (2004) išskiria pagrindines tendencijas, kurios įtakoja intermodalinį pervežimą (žr 1 pav.). Tai yra konkurencija, transporto kamščiai, gamybos ir vartojimo paslaugų augimas, energetikos ir gamtos apsaugos problemos, globalizacija.



1 pav. Pagrindinės tendencijos, darančios įtaką intermodalinio transporto plėtrai

Šaltinis: sudaryta autorės pagal Baublys A., ir kt., Intermodalinio transporto plėtros galimybių analizė ir logistikos centrų valdymo principų nustatymas. (2004). Vilnius, p. 13.

Išnagrinėjus intermodalinio transporto privalumus, naudą, trūkumus bei įtakojančias tendencijas, norint vykdyti efektyvų pervežimą labai svarbu atitinkamai pasirinkti transporto rūšis. Fulzele ir kt. (2019) pabrėžia tris kertines dedamąsias, nuo ko priklauso naudojamo transporto pasirinkimas krovinio transportavimui logistikoje: išlaidos, laikas ir krovinio svoris. Šios trys dalys diktuoja svarbiausius pasirinkimus sprendžiant kokį transportą parinkti. Išlaidos nustato, kokia bus kaina. Laikas nurodo kokia bus transportavimo trukmė. Krovinio svorį apima kokią transporto rūšį reikės parinkti bei įtakoja kainą, sunkesnio krovinio pervežimo kaina didesnė nei lengvesnio.

Kalbant apie efektyvumą, terminalas yra pagrindinė vieta intermodaliniame pervežime, terminalo veiklos efektyvumas įtakoja intermodalinio pervežimo grandinę. Barysienė (2011) teigia, kad „terminalas – vieta su atitinkama infrastruktūra ir superstruktūra kroviniams perkrauti tarp dviejų ar daugiau transporto rūšių“ (p. 9). Terminalo vaidmuo intermodaliniame pervežime yra labai svarbus. Reikšminga sklandus terminalo veikimas. Lietuvoje vykdytį intermodalinį pervežimą yra gana patogiu, nes Lietuvoje yra ne vienas intermodalinis terminalas. Vilniuje ir Kaune yra po vieną, o Klaipėdoje yra du.

Pasaulyje naudojamas ne tik intermodalinis pervežimas bet ir multimodalinis. Lyginant intermodalinį ir multimodalinį pervežimą tai „Multimodalinis pervežimas yra įvairių transporto rūšių, tokių kaip geležinkelis, kelias ir jūra, derinys, leidžiantis klientui ekonomiškai efektyviai valdyti siuntas nuo pradžios iki galo, užtikrinant optimalią priežiūrą ir efektyvumą kiekviename žingsnyje“ (Crainic ir kt. 2018 p. 25). Pasirenkant multimodalinį pervežimą krovinių gabenimui, krovinių srautai yra sujungiami visame pasaulyje. Bazaras ir Vasiliauskas (2010) apibrėžia multimodalinius pervežimus kaip „tai tokie vežimai, kai dalyvauja mažiausiai dvi skirtingos transporto rūšys, kroviniai transportuojami stambiomis siuntomis, o visą vežimo procesą koordinuoja ir kontroliuoja ekspeditorius“ (p. 28). Taip pat Bazaras ir Vasiliauskas (2010) pabrėžia, kad labiau naudojamos turėtų būti sausumos transportu dėl šių privalumų:

- Greitesnis krovinių pristatymas
- Ekonomiškumas
- Galimybė naudotis pigesniais tarifais

Skaržauskas (2005) palygino multimodalinį ir intermodalinį pervežimą. Autorius išskiria, kad multimodaliniu būdu vežant krovinių bus panaudotos dvi ir daugiau transporto rūšių, tuo tarpu intermodaliniame pervežime dalyvauja dvi ir daugiau transporto priemonių.

Išskiriami yra tiek intermodalinio tiek multimodalinio pervežimo pranašumai. Taip pat turi ir panašumų: abiejuose pervežimuose dalyvauja kelios transporto rūšys. Tačiau vyrauja ir skirtumai, multimodaliniu pervežimu rūpinasi kelios, o ne viena įmonė kaip intermodaliniu. Be to intermodalinis pervežimas yra, vieno krovinių vieneto gabenimas, kai nereikia perkrauti krovinių, o multimodaliniai pervežimai yra kai krovinyje yra perkraunamas iš vienos transporto rūšies į kitą. Intermodalinis ir multimodalinis pervežimas palygintas 3 lentelėje.

3 lentelė. Intermodalinio ir multimodalinio pervežimo palyginimas

	Intermodalinis gabenimas	Multimodalinis gabenimas
Pranašumai	Vienas krovinių vienetas, neperkraunamas.	Suderinus įvairias transporto priemones galima išgauti efektyvumą
	Rūpinasi viena įmonė.	
	Skirtingų transporto rūšių privalumų sujungimas į vieną optimalų pervežimą.	
Trūkumai	Trūkstant reikiama infrastruktūra	Krovinių perkrovimas iš vienos transporto priemonės į kitą.
		Rūpinasi kelios įmonės.

Šaltinis: Sudaryta autorės remiantis mokslinės literatūros analize.

Palyginus du pervežimo būdus galima teigti, kad kiekvienas pervežimas turi savų pliusų. Tačiau intermodalinis pervežimas pirmąją dėl savo pranašumų. Pasirinkus šį pervežimą, juo pasirūpins viena organizacija, kelių transporto rūšių privalumai yra sujungiami į vieną visumą.

Intermodaliniame krovinių pervežime yra labai svarbi sąveika tarp skirtingų organizacijų. Eremeeva (2014) pabrėžia, kad šnekant apie transporto sąveiką tai kryptis, kuria yra aptariama nemažai transportavimo procesų dalyvių sąveikų. Baublys ir kt. (2004) sąveikos sąvoka aiškina taip: „tai dviejų sąveikaujančių transporto sistemų kokybinė charakteristika, kuri leidžia teikti priimtino lygio intermodalinio transporto paslaugas atitinkamuose maršrutuose, koridoriuose ar mazguose, ir/arba naudoti tokias pačias paslaugas, kurias teikia skirtingi operatoriai“ (p. 8). Taigi, sąveika yra darnus bendradarbiavimas tarp skirtingų organizacijų, bei priėjimas prie infrastruktūros ir galimybė teikti paslaugas priimtiniu lygiu.

Autorius išskiria pagrindinius sąveikos aspektus:

- Techninė sąveika – tai kai per panašias technologijas, pasireiškia sąveiką jungtimis tarp skirtingų transporto sistemų.
- Korporatyvinė sąveika – pasireiškia kai kelios įmonės bendradarbiauja, su tikslu klientams teikti transporto paslaugas.

- Teisinė sąveika – šis aspektas pasireiškia, kai teisinės kliūtys yra pašalinamos.
- Kultūrinė sąveika – šis aspektas pasireiškia kai tarp skirtingų valstybių pašalinami skirtingi socialiniai faktoriai.

Pagrindinės priemonės užtikrinant sąveiką yra, tai skirtingų transporto rūšių tobulinimas, naujų technologijų, kurios prisidėtų prie sąveikos tobulinimo, kūrimas.

Palšaitis (2010) nagrinėja skirtingų transportų rūšių sąveiką bei išskiria sąveikos privalumus: galima vežti didesnius krovinius, bendrųjų transportavimo išlaidų mažinimas, transportavimo greitis didesnis, mažėjantis gamtos teršimas, geriau išnaudojama esama infrastruktūra, galima standartizuoti krovinių vežimą.

Intermodalinis gabenimas yra suprantama kaip tam tikra sąveika, kurios tikslas visą darbą atlikti kuo efektyviau bei stiprinti bendradarbiavimą tarp atskirtų transporto rūšių. Be to, užtikrintas efektyvumas galimas kai pilnai panaudojami skirtingų transporto rūšių privalumai ir yra vengiama trūkumų.

Baublys (2004) pabrėžia tai, kad intermodalinio pervežimo atsiradimas lėmė visiškai arba dalinai pokyčius transporto sektoriuje: konkurencija, kuri pastumia skirtingas įmones konkuruoti tarpusavyje taip gerindamos teikiamas paslaugas, jų kokybę, naujų transporto įmonių atėjimas į rinką, terminalų paskirties plėtimasis.

Apibendrinus intermodalinį gabenimą bei bendruosius aspektus, galima teigti, kad sparčiai didėjant globalizacijai ir plečiantis bendradarbiavimui tarptautiniu mastu būtinas efektyvus pervežimas, tokiam efektyviam pervežimui tinkantis yra intermodalinis pervežimas. Intermodaliniai pervežimai vykdomi apimant dviejų ir daugiau transportų rūšių privalomus į vieną visumą. Šiuo pervežimu vežamas vienas krovinio vienetas neperkraunant. Kadangi labai populiarėja prekių mainai tarptautiniu mastu, intermodalinis pervežimas yra tam puikiai tinkantis nes šis pervežimas taikomas tolimiems atstumams.

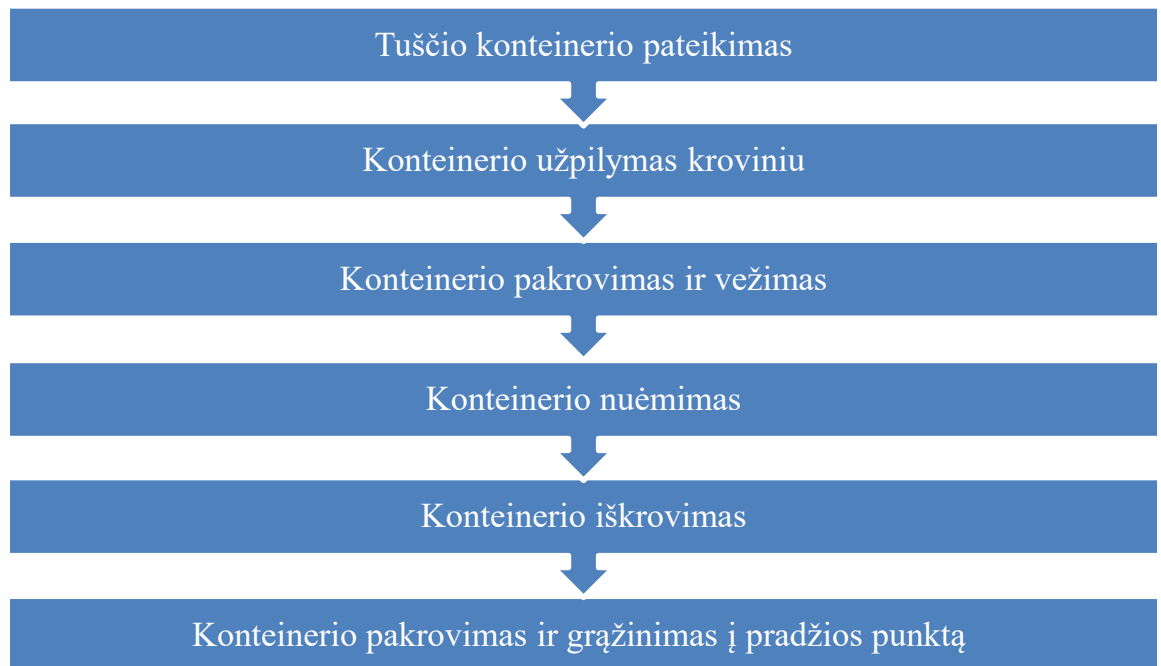
1.2. Krovinių gabenimo konteineriais ypatumai

Intermodaliniai pervežimai yra vykdomi keliomis transporto rūšimis viename transportavimo vienetu. Dažniausiai intermodaliniu būdu krovinytis būna gabenimas konteineriais. Konteineriai buvo pradėti naudoti 1920 m., tačiau konteinerių era yra laikoma 1963 m., kai Jungtinėse Amerikos Valstijose pradėjo veikti jūrinė linija „Sea Land“, kuri plačiai naudojama ir šiuo metu. Ši linija pastatė pirmąjį konteinerių terminalą. Nuo to laiko gabenimas konteineriais sparčiai išpopuliarėjo. Dabar gabenimas konteineriais plačiai paplitęs visame pasaulyje.

Baublys (2016) konteinerį aprašo, kad „tai metalinė dėžė su stipriomis grindimis, plokščių sienomis ir stipriu stogu“ (p. 101). Vasiliausko (2013) nuomone konteineris yra uždara plieninė dėžė. Abu autoriai konteinerio sąvoką apibūdina panašiai, konteineris tvirta dėžė skirta kroviniams gabenti.

Konteineris yra labai patogus pasirinkimas gabenti krovinį intermodaliniu būdu, nes intermodaliniu būdu krovins gabenimas viename transportavimo vienetu, tad šiam gabenimui puikus šis pasirinkimas. Krovins konteineryje yra apsaugotas nuo išorinių aplinkos veiksnių.

Gabenimas konteineriais sparčiai populiarėja vežant krovinį tiek vietiniais tiek tarptautiniais maršrutais. Pervežant krovinį konteineriu yra didinamas našumas bei mažinama pervežimo savikaina. Vasiliauskas (2013) išskiria tokį konteinerio gabenimo procesą (žr. 2 pav.).

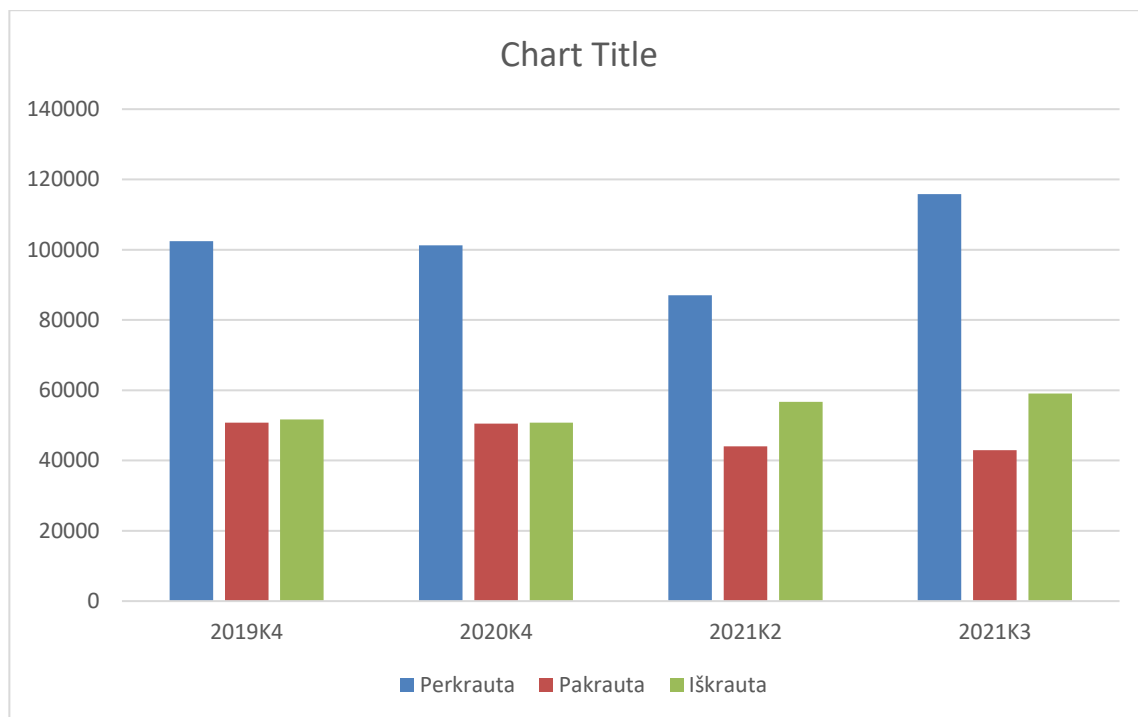


2 pav. Konteinerio gabenimo procesas

Šaltinis: sudaryta autorės pagal Vasiliauskas, A. (2013). *Krovinių vežimo technologijos*. Klaipėda, p. 100.

Konteinerio gabenimo procese išvardinti visi veiksmai nuo pradžios konteinerio paėmimo iki grąžinimo. Visų pirma konteineris yra pateikiamas siuntėjui, tam, kad šis galėtų konteinerį užpildyti kroviniu. Krovins pakraunamas ir tuomet įvairiomis transporto rūšimis gabenamas į paskirties vietą krovinio gavėjui. Konteineriui atvykus šis yra iškraunamas ir grąžinamas į pradžios punktą.

Kalbant apie tai, kad gabenimas konteineriais sparčiai populiarėja, remiantis statistiniais duomenimis, manoma, kad konteinerių skaičius yra padidėjęs lyginant su buvusiais metais (žr. 3 pav). Diagramoje rodomas tuščių bei konteinerių su kroviniu perkrovimas jūrų uostuose. Lyginant iš viso pakrautų konteinerių, matoma, kad 2019 metų ketvirtą ketvirtį, lyginant su 2021 metų trečiu ketvirčiu, konteinerių buvo pakauta beveik septyniais tūkstančiais daugiau. Lyginant 2019 metų ketvirtą ketvirtį perkrautą, pakrautą ar iškrautą konteinerį su 2021 metų trečiu ketvirčiu visuose eilutėse skaičiai yra nemažai padidėję. Ši statistika įrodo, kad konteinerių pervežimas konteineriais šiais metais didėja.



3 pav. Konteinerių perkrovimas jūrų uostuose

Šaltinis: sudaryta autorės pagal Lietuvos Statistikos departamento 2021 m. duomenis.

Konteineriai yra klasifikuojami į universalius ir specializuotus. Universalūs konteineriai yra visi konteineriai išskyrus tuos konteinerius, kurie yra naudojami specialių tipų kroviniams (pavojingi, birūs, skysti). Svetikaitė (2019) išskiria tris tipus pagal kuriuos yra skirstomi universalūs konteineriai:

- Didelio tonažo – bruto masė didesnė nei 10 tonų.
- Vidutinio tonažo – bruto masė ne mažiau kaip 2,5 tonos.
- Mažo tonažo – bruto masė iki 2,5 tonos.

Kalbant apie didelio tonažo universalius konteinerius Vasiliauskas (2013) išskiria labiausiai paplitusius tokio tipo konteinerius: 20 pėdų standartiniai, 40 pėdų standartiniai, 40 pėdų padidinto aukščio.

Analizuojant konteinerių tipus, Baublys (2016) išskiria tokius konteinerių tipus (žr. 4 lentelė).

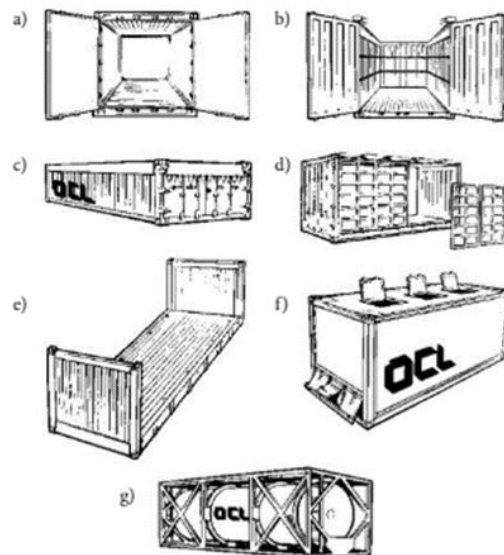
4 lentelė. Konteinerių tipai

Plonasieniai konteineriai	Šie konteineriai krovinį apsaugo tik nuo aplinkos ir nuo vagysčių.
Izoliuojantieji konteineriai	Konteineriai skiriasi nuo plonasienių nes turi storas sienas. Šie pagaminti iš specialios medžiagos, kuri saugo šilumą, jog apsaugotų krovinį nuo išsausėjimo arba atšilimo.
Konteineriai refrižeratoriai	Konteineris su šaldymo įranga, kuri gali jungtis prie laivo ar prie vilkiko. Šis konteineris dėl savo privalumo – šaldymo. Sumažina vietą viduje, tad gali iškilti problemų norint išdėstyti krovinį.
Konteineriai generaliniams kroviniams vežti	Į šių konteinerių vidų patekti galima tik pro galines duris.
Konteineriai kraunami per viršų	Šie konteineriai pritaikyti sunkiems ir ilgiems kroviniams gabenti.
Puskonteineriai	Labai patogu vežti labai sunkius krovinius.
Konteineriai be šoninių sienų	Šio konteinerio sienos padengtos viela, o stogas yra standus. Skirtas

	vežti pavojingiems kroviniams.
Konteineriai platformos	Tai rėmas su atitinkamu pagrindu, šis konteineris taip pat skirtas sunkiems kroviniams.
Konteineriai biriems kroviniams gabenti	Konteineriai skirti gabenti birus krovinius, turi tris angas pakrovimui.
Konteineriai cisternos	Tai uždėta cisterna, pagal matmenis konteineris yra kaip standartinis konteineris.
Kupolo formos konteineris	Šis konteineris yra skirtas gabenimui tik lėktuvais.

Šaltinis: Sudaryta autorės pagal Baublys, A. (2016). *Krovinių vežimas*. Vilnius, p. 101.

Pagal 4 pav. Išskiriami tokie konteinerių tipai: generaliniams kroviniams vežti, konteineris be stogo, puskonteineris, konteineris su sienele, konteineris stelažas, konteineris biriems kroviniams, konteineris cisterna. Pagal 4 paveikslėlį matoma, kad konteinerių yra įvairių, pritaikytų įvairiems kroviniams gabenti. Pavyzdžiui konteineris cisterna tinkamas vežti įvairiems biriems kroviniams, šis konteineris patogus tiek pakrovimui tiek iškrovimui tokio tipo kroviniams. Lyginant konteinerį skirta vežti generaliniams kroviniams ir konteinerį su sienele, matomi skirtumai, kad vienas konteineris atsidaro standartiškai gale, o kitas atsidaro šonine siena.



4 pav. Konteinerių tipai

Šaltinis: sudaryta autorės pagal Baublys, A. (2016). *Krovinių vežimas*. Vilnius, p. 101.

Baublys (2016) išskyrė įvairius konteinerių tipus, o Vasiliauskas (2013) apibūdina specialios paskirties konteinerių tipus (5 lentelė). Autorius taip pat pabrėžia, kad išvardinti konteineriai būna 20 arba 40 pėdų ilgio.

5 lentelė. Specialios paskirties konteinerių tipai

Konteinerio tipas	Apibūdinimas
Uždaras ventiliuojamas	Skirta kroviniams, kuriems būtina ventiliacija.
Atidaromu viršumi	Šis konteineris yra lygiai toks pats kaip ir bendros paskirties konteineris. Tačiau skiriasi to, kad jo stogas yra ne metalinis, o iš minkšto audinio, kurį galima nutraukti.
Su atidaromomis šoninėmis sienomis	Šio konteinerio sienos atsidaro taip pat kaip ir galinės durys.
Konteineriai platformos	Konteineriai neturi viršutinio rėmo, tačiau jame yra viršutinės ir apatinės jungtys, tad galima krauti kaip

	įprastus konteinerius.
--	------------------------

Šaltinis: sudaryta autorės pagal Vasiliauskas, A. (2013). *Krovinių vežimo technologijos*. Klaipėda, p. 103.

Vežant krovinį konteineriu vyrauja nemažai pranašumų. Kelis pagrindinius privalumus išskiria Bektas ir Crainic (2007) ir Baublys (2016) (6 lentelė).

6 lentelė. Konteinerių privalumai

Konteinerių privalumai	
Bektas ir Crainic (2007)	Baublys (2016)
Gabenimas konteineriais užtikrina krovinio apsaugą nuo aplinkos ir kito pašalinio poveikio.	Krovinio sutvarkymas ir pakrovimas yra lengvesnis, tad greitėja krovinio pakrovimas.
Labai dažnai konteineriais galima vežti bet kokius krovinius, neapibrėžiant krovinių reikalaujančių tam tikrų specialių sąlygų.	Vienam konteineriui yra daug nedidelių supakuotų krovinių, vienam krovinio vienetui.
Gana didelis privalumas, kad visame pasaulyje taikomos tos pačios procedūros standartizuotems konteineriams aptarnauti.	Lengvesnis krovinių vežimas.
	Ekonomiškesnis vežimas.
	Lengvesnis dokumentų rengimas.

Šaltinis: sudaryta autorės remiantis mokslinės literatūros analize.

Tačiau nepaisant išskiriamų daugybės privalumų krovinį vežti konteineriu, kad ir kokią transporto rūšį naudotume problemų sunku išvengti. Baublys (2016) išskiria ir problemas, su kuriomis susiduriama gabenant krovinį konteineriu: techninės ir eksploatacinės problemos. Techninės problemos susijusios su krovinio svoriu, stiprumo ir gabaritų standartais, išspręsta su ISO susitarimu. Tačiau tokiems konteineriams gabenti reikia specialių terminalų, uostų, prieplaukų tai reikalauja nemažai technologinių išlaidų. Eksploatacinės problemos dažnai keičiasi ir yra įvairiapusės. Labai daug problemų iškilo kai konteineriai buvo naudojami su transporto priemonėmis, kurios nėra pritaikytos konteineriams. Problemų kyla ir konteinerius iškraunant uostuose, nes ne visur yra tam specialiai tinkanti technika, šią techniką įsigyti yra be galo brangu. Autorius išskiria konteinerių naudojimo finansinę problemą. Naudojant konteinerius uostams, geležinkelių ir transporto priemonių bendrovėms reikėjo įdėti nemažai lėšų visai reikalingai specializuotai technikai konteineriams. Vasiliausko (2013) nuomone konteinerio matmenys nulemia pagrindinius konteinerio trūkumus. Autorius išskiria šiuos trūkumus: nepakankama standartizacija, tenka vežti tuščius krovinius nes yra konteinerių srautų disbalansas ir ne visada yra užpildomas konteinerio tūris todėl tenka papildomai krovinius tvirtinti konteinerio viduje.

Rodrigue ir kt. (2017) taip pat išskiria konteinerių privalumus ir trūkumus (7 lentelė).

7 lentelė. Konteinerių privalumai ir trūkumai

Privalumai	Trūkumai
Standartizuotas ITV. Konteineriai atitinka ISO priimtus standartus, galiojančius visame pasaulyje.	Terminalų apribojimai. Norint efektyviai aptarnauti reikalingi didelio ploto terminalai.
ITV panaudojimo universalumas. Konteineriai ir pusprickabės gali būti naudojamos plataus spektro krovinių transportavimui	Infrastruktūros kaštai. Konteinerių aptarnavimo infrastruktūra reikalauja milžiniškų investicijų. Taip ribojamas mažiau išsivysčiusių regionų aptarnavimas.
Masto ekonomika. Didesni laivai leidžia sumažinti pervežimo kaštus dėl masto ekonomikos principų.	Sukrovimas. Reikalingas kruopštus planavimas, norint sumažinti nereikalingų operacijų skaičių terminaluose.

Greitis. Konteineriu aptarnavimas uostuose nuo 3 iki 6 kartu greitesnis nei to paties kiekio generalinių krovinių.	Tuščių konteinerių pervežimas. 56% laiko konteineris praleidžia tuščias kelyje arba sandėliavimo vietoje.
Sandėliavimas. Konteineris – savo paties sandėlis.	Nelegali prekyba. Dėl konteinerių uždaro mo lengviau organizuoti nelegalių krovinių transportavimą.
Krovinio saugumas. Kroviniai rečiau vagiami dėl uždaro mo.	Konteinerių praradimas ir vagystės. Konteineriai prarandami jūroje ir iš jų vagiama galutinio pristatymo autotransportu metu.
Valdymas ir aptarnavimas. Standartizuoti konteineriai ir jų markiravimas pagreitina aptarnavimo procesus.	

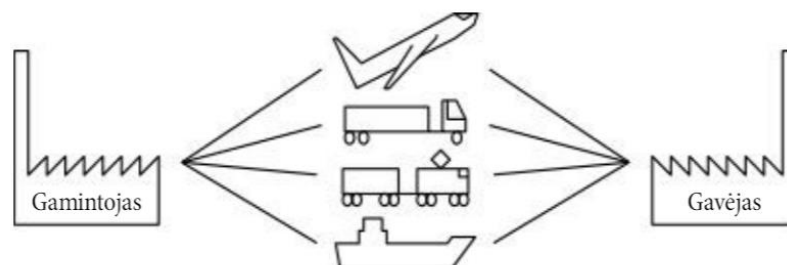
Šaltinis: sudaryta autorės pagal Rodrigue, J., Slack, B., Comtois, C. (2017). *The Geography of Transport Systems, FOURTH EDITION*. New York, p. 27.

Autorius išskiria krovinių gabenimo konteineriais privalumus ir trūkumus. Gabenti konteineriais yra greičiau ir patogiau, krovins konteineryje yra saugesnis. Tačiau tokie gabenimai turi ir trūkumų, norint gabenti konteineriais yra privalomi tam pritaikyti terminalai, reikalingas kruopštus aptarnavimas ir pasitaiko konteinerių praradimų ir vagysčių.

Apibendrinus krovinių gabenimo konteineriais ypatumus galima teigti, kad krovinio gabenimas konteineryje sparčiai auga. Apibendrinant skirtingų autorių nuomones konteineris tai yra geležinė dėžė skirta kroviniui pervežti. Pervežimas konteineryje turi labai daug pranašumų. Pagrindiniai pranašumai yra tie, jog krovinio pervežimas konteineryje yra tinkamas intermodaliniam pervežimui, taip pat konteineryje krovins yra saugus, apsaugotas nuo aplinkos veiksnių. Taip pat išnagrinėjus įvairius konteinerių tipus, vyrauja nemažai konteinerių tipų, pagal krovinio rūšį yra parenkamas konteinerio tipas.

1.3. Ekspeditoriaus vaidmuo organizuojant krovinių gabenimą intermodaliniu būdu

Krovinių gabenimas tai prekės gabenimas nuo siuntėjo iki gavėjo. Baublys (2016) vežimo procesą (5 pav.) apibrėžia taip „tai fizinis prekių gabenimas iš vieno geografinio taško į kitą“ (p. 45). Iš dalies krovinio gabenimas nuo vienos vietos iki kitos neatrodo sudėtingas, tačiau įmonė atliekanti pervežimą susiduria su įvairiais rūpesčiais. Vežimas tampa sudėtingu nes reikia prižiūrėti transporto techninę būklę, parinkti kuo optimalesnį maršrutą, rūpintis dokumentacija, pervežti krovinį išvengiant prastovų. Parinkti kuo efektyvesnį pervežimą patogiu yra vykdant intermodalinį pervežimą.



5 pav. Pervežimo procesas

Šaltinis: Baublys, A. (2016). *Krovinių vežimas*. Vilnius, p. 25.

Intermodalinis pervežimas vyksta kombinuojant kelias ir daugiau transporto rūšis į vieną visumą. Labai dažnai krovinio siuntėjui ar krovinio gavėjui nerūpi koks bus nustatytas krovinio

maršrutas. Šį procesą atlieka viena organizacija ir krovinio gabenimo maršrutą parenka ekspeditorius. Tad procese labai svarbus ekspeditoriaus vaidmuo. „Ekspeditorius – juridinis asmuo (verslininkas), sudaręs krovinių ekspedicijos sutartį su užsakovu ir įsipareigojęs užsakovo (užsakovo kliento) lėšomis, jo ar savo vardu, organizuoti krovinio vežimą ir teikti ar organizuoti kitas su krovinio vežimu susijusias paslaugas” (Valinskaitė, 2006, p. 11). Ekspeditorius tai žmogus atsakingas už krovinio maršruto sudarymą ir su kitomis pervežimo operacijomis. Baublys (2016) ekspeditorių apibrėžia kaip transporto architektą. Puikiai tinkantis apibrėžimas, nes šis darbas reikalauja sudėti transportą nuo pradžios iki pabaigos. Remiantis Baublio (2016) knyga, galima teigti, kad ekspeditoriaus veikla nėra naujai susiformavusi. Ši veikla manoma, kad atsirado XIII amžiuje, kai pradėjo statyti pirmuosius sandėlius. Ir kiek vėliau už kelių amžių, ekspeditoriaus veiklą kaip pradmenis galima laikyti tai kaip šie pradėjo dėti maršrutus pasiturinčių asmenų tais laikais bagažui pervežti.

Ekspeditoriaus darbas yra labai svarbus krovinio pervežime. Svarbu sudėti maršrutą išnaudojant kuo mažiau sąnaudų ir maršrutas turi būti kuo optimalesnis. Krovinių organizavimą sudeda ekspeditorius. Norint tinkamai atlikti krovinių pervežimą, dauguma įmonių laikosi krovinių technologinio organizavimo sistemiškumo. Sudarant krovinio gabenimo maršrutą yra patariama atsižvelgti į šiuos kriterijus (Mathieu Arsenault, 2020): laikas, pinigai, klientų patenkinimas. Jarašiūnienė (2011) išskiria pagrindines tendencijas, į kurias turi atsižvelgti ekspeditorius (8 lentelė).

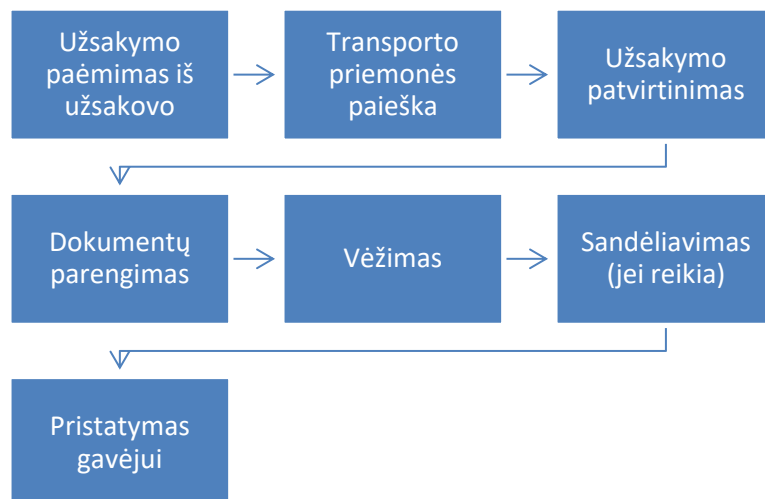
8 lentelė. Tendencijos, įtakančios ekspeditoriaus darbą.

Tendencija	Paaškinimas
Valdymo efektyvumas.	Vadybininkas tobulina transportavimo sistemą, taiko naujus būdus spręsti su transportavimu susijusiomis problemomis. Vadybininkas atsakingas už tai, kad suteiktų įmonei konkurencingumas kainas ir aptarnavimo pranašumą rinkoje.
Informacija.	Šis aspektas labai svarbus, be tikslios informacijos vadybininkas negali priimti svarbių sprendimų ir planuoti maršruto. Svarbi informacija yra vežėjų veiklą, vežimo apimtis ir išlaidas. Informacija yra esminė derintis su vežėjais.
Vežėjų skaičiaus nustatymas.	Kai siuntėjas mažina skaičių vežėjų, su kuriais dirbama, yra didinama rinkos galia ir galimybė efektyviau derėtis su vežėjais. Tokiu būdu vežėjas tampa svarbiu krovinio siuntėju. Tai labai įtakoją ir efektyvesnį bendradarbiavimą tarp vežėjo ir siuntėjo.
Vežimo laikas.	Transportinio aptarnavimo kokybinis parametras yra vežimo laikas. Vežimo laikas yra svarbus tiek siuntėjo, tiek gavėjo atveju. Ilgesnis vežimo laikas reikalauja daugiau išlaidų. Ekspeditoriui svarbu optimaliai sudėlioti maršrutą taupant laiką.
Transporto išlaidos.	Už konkrečios kainos nustatymo pervežimui yra atsakingas vežėjas. Reikėtų įvertinti ir papildomas išlaidas, kurios gali susidaryti dėl papildomų sustojimų, ilgai užtrunkančio pakrovimo ar iškrovimo.
Prieinamumas.	Labai svarbu atsižvelgti į kiekvienos transporto rūšies prieinamumą. Pavyzdžiui: kelių transportas užtikrina didžiausią prieinamumą, su šiuo transportu patogiu nuvažiuoti nuo vienos vietos iki kitos, o vandens transportas gali užtikrinti tinkamą prieinamumą vartotojams, kurie yra šalia vandens kelių.
Transportinis pajėgumas.	Ekspeditorius rinksis tą transporto rūšį, kuri atitiks visus keliamus reikalavimus krovinio gabenimui. Svarbu atsižvelgti į specialiai tam tikram kroviniui, keliamus specialius reikalavimus. Pavyzdžiui: jei tai maisto produktas, kuriam reikia temperatūrinio režimo, reikia rinktis konteinerį refrižeratorių.

Šaltinis: sudaryta autorės pagal Jarašiūnienė A. (2011). *Specialybės įvadas. Transporto inžinerinė ekonomika ir vadyba*. Vilnius, p. 147.

Ekspeditoriaus veikla apima krovinio maršruto sudarymą. Autorius Baublys (2016) išskiria tokias ekspedicines veiklas: saugojimas krovinio sandėlyje, tuomet vežimo ir draudimo dokumentų bei muitinės procedūrų tvarkymas ir visos kitos operacijos, kurios yra susijusios su krovinio

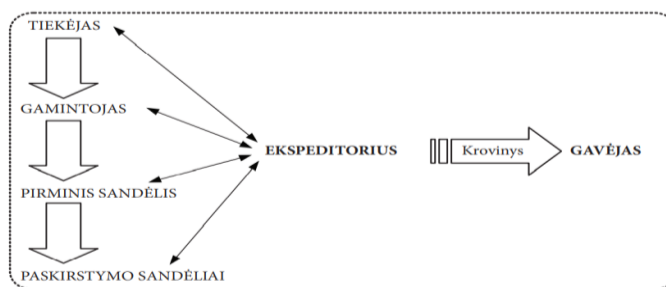
gabenimu nuo siuntėjo iki gavėjo. Jarašiūnienė (2011) pabrėžia (6 pav.) ekspedicinės veiklas nuo pradžios iki pabaigos. Kiekvienas punktas yra skirtingai svarbus. Ekspeditorius planuodamas su vežimu susijusias veiklas privalo viską atlikti kokybiškai ir atidžiai, kad būtų užtikrintas efektyvus krovinio pervežimas. Ekspeditoriaus parinktas vežimo būdas lemia krovinio kainą, saugumą bei greitį. Taip pat ekspeditorius yra atsakingas už papildomus darbus, tokius kaip krovinio draudimas, kurį užsako ir apmoka siuntėjas ar gavėjas. Kaip ir buvo paminėta ekspeditoriaus darbas labai svarbus, dažnai jis atsakingas už įvairių dokumentų sutvarkymą. Kai krovinys vežamas skirtingomis transporto rūšimis keičiasi ir privalomi dokumentai apie, kuriuos išmanyti turi ekspeditorius.



6 pav. Ekspeditoriaus darbas

Šaltinis: sudaryta autorės pagal Jarašiūnienė A. (2011). *Specialybės įvadas. Transporto inžinerinė ekonomika ir vadyba*. Vilnius, p. 147.

Jarašiūnienė (2011) apibrėžia fizinį krovinių judėjimą (7 Pav.). Matoma, kad yra gaunamas užsakymas iš siuntėjo. Siuntėjas pateikia užsakymą, kai produkcija yra paruošta. Ekspeditoriaus darbas išsiaiškinti, kada galima krauti ir efektyviai suplanuoti maršrutą. Šiuo etapu labai svarbus tikslumas, nes siuntėjo nurodytų laiku svarbu ekspeditoriui išgabenti krovinį, kad sandėlyje nebūtų pertekliaus.



7 pav. Fizinis krovinių judėjimas

Šaltinis: Jarašiūnienė A. (2011). *Specialybės įvadas. Transporto inžinerinė ekonomika ir vadyba*. Vilnius, p. 148.

Nors iš pažiūros (5 pav.) krovinio pervežimas neatrodo sudėtingas, tačiau įsigilinus į ekspeditoriaus darbą yra matoma gana sudėtinga vežimo grandinė. Visos krovinio vežimo dalys yra skirtingai svarbios, jų negalima maišyti ar praleisti. Nuo visų veiksmų atlikimo priklauso įmonės

įvaizdis, jos darbo profesionalumas ir kokybė. Tad visumoje ekspeditoriaus vaidmuo krovinių pervežime yra labai svarbus. Baublys (2016) bei Palšaitis (2011) labai aiškiai išskiria ekspeditoriaus pareigas (žr. 9 lentelė).

9 lentelė. Ekspeditorių pareigos

Ekspeditorių pareigos	
Baublys (2016)	Palšaitis (2010)
Krovinių gabenimui tinkamos transporto priemonės parinkimas	Tinkamos transporto rūšies parinkimas
Krovinių radimas laisvam transportui	Krovinių radimas laisvam transportui
Vežimo maršrutų optimizavimas	Transportavimo maršrutų optimizavimas
Transporto apkrovimo didinimas	Reikiamų krovinių dokumentų pildymas
Reikiamų krovinių lydraščių pildymas	Muitinės formalų tvarkymas
Muitinės dokumentų pildymas	Krovinių surinkimas ir išskirstymas
Muitinės formalumų tvarkymas	Siuntų konsolidavimas
Krovinių fizinis surinkimas bei pildymas	Krovinių sandėliavimas
Krovinių konsolidavimas	Krovinių draudimas
Krovinių sandėliavimas	Finansinių atsiskaitymų tarp vežėjo ir siuntėjo organizavimas
Krovinių draudimas	

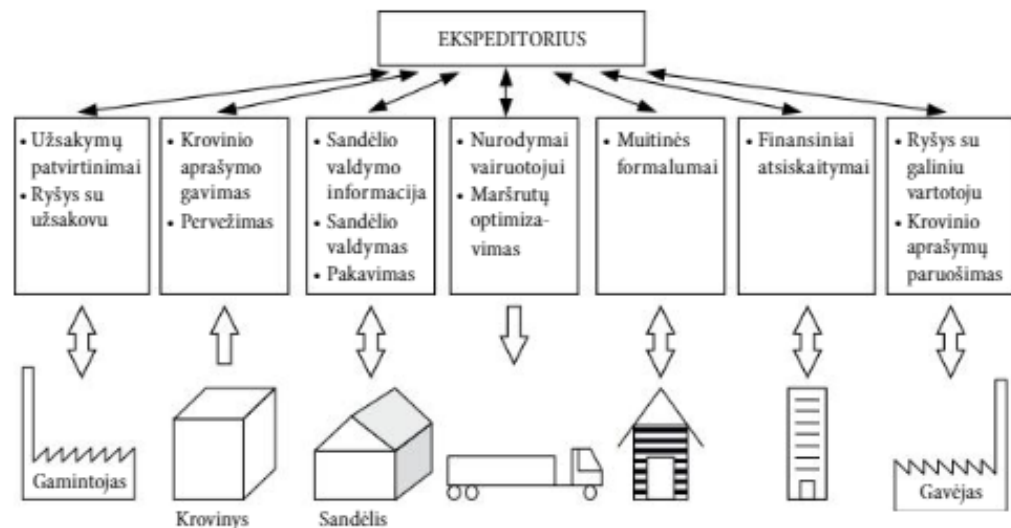
Šaltinis: sudaryta autorės pagal Baublys, A. (2016). *Krovinių vežimas*. Vilnius, p. 101.; Palšaitis, R. (2011). *Tarptautinio Verslo Transportinis Logistinis Aptarnavimas*: Vadovėlis, Vilnius: Technika, p.99.

Palyginus dviejų autorių išskiriamas ekspeditoriaus pareigas galima teigti, kad jos pasiskirstė panašiai. Abu autoriai išskiria beveik visas vienodas pareigas, kurias turi atlikti ekspeditorius. Baublys (2016) išskiria tiek muitinės dokumentų pildymą tiek muitinės formalų tvarkymą, o Palšaitis (2012) apibrėžia vienu muitinės formalumų tvarkymą. Taip pat skiriasi tuo, kad Palšaitis (2010) išskiria finansinių atsiskaitymų tarp vežėjo ir siuntėjo organizavimo, ko tuo tarpu neišskiria Baublys (2016).

Šį autorių sąrašą būtų galima tęsti priklausomai nuo darbo, teikiamų paslaugų įvairovės bei sunkumo. Tačiau užtenka ir tokio sąrašo, kad pamatyti, kad ekspeditoriaus veikla krovinių pervežime yra labai atsakinga.

Kalbant apie ekspeditoriaus funkcijas, Baublys (2016) išskiria šias pareigas ir veiksmus (8 Pav.). Autorius išskiria tokias pagrindines pareigas: užsakymai, ryšys su užsakovu, sandėlio valdymas jo informacija, krovinių gavimas pervežimas, nurodymai vairuotojui, maršrutų optimizavimas, muitinės formalumai, ryšys su vairuotoju, finansiniai atsiskaitymai. Galima teigti, kad pagrindinis ekspeditoriaus ryšys yra su užsakovu, sandėliu, kroviniu bei vairuotoju.

Galima teigti, kad ekspeditorius kaip atsakingas asmuo krovinių pervežime, turi optimaliai išnaudoti įvairias transporto rūšis, atsižvelgiant į krovinių iškrovimą ir pakrovimą bei sandėliavimą. Taip pat ekspeditorius atsakingas už muitinės formalumų sutvarkymą, finansinius atsiskaitymus. Taigi ekspeditoriaus darbas reikalauja labai daug atsakomybės bei kruopštumo.



8 pav. Ekspeditoriaus pareigos ir veiksmai

Šaltinis: Baublys, A., (2016). *Krovinių vežimas*. Vilnius, p. 45.

Apibendrinus, ekspeditoriaus vaidmenį organizuojant krovinių gabenimą intermodaliniu būdu, galima teigti, kad šis darbas yra labai atsakingas. Nors krovinio pervežimas neatrodo sudėtingas procesas, tačiau iš šio paprasto veiksmo atsiranda daugybė procesų su kuriais turi susitvarkyti ekspeditorius. Dažniausiai ekspeditorius tvarko su krovinio gabenimu susijusią dokumentaciją, taip pat turi atlikti nemažai kitų pareigų. Išnagrinėjus literatūrą yra išskiriama nemažai ekspeditoriaus pareigų, tokių kaip: tinkamos transporto rūšies parinkimas, transporto maršruto organizavimas, krovinio draudimas ir daug kitų pareigų.

1.4. Intermodalinio gabenimo teisinis reglamentavimas ir dokumentacija

Vienos iš svarbiausių priemonių, kurios užtikrina krovinių gabenimo funkcionalumą yra teisinis reglamentavimas ir dokumentacija. Jaržemskis (2014) įvardija, kad „dokumentacijos sąvoka transporte apima tiek krovinio dokumentus, kuriuos galima apibendrintai pavadinti važtaraščiais, tiek įvairius dokumentus leisti užsiimti transporto veikla (licencijas, leidimus ir panašiai)“ (127 p.). Teisiškai transporto veikloje, dokumentas fiksuoja atliktą, įvykdytą veiksmą kiekviename krovinio vežimo etape (Vaitiekutė, 2021).

Krovinio pervežimo procese, pasak Sinkevičiaus (2008), ypač didelę reikšmę turi krovinių vežimo dokumentai, kurie atlieka svarbų vaidmenį gabenant krovinius. Autorius išskiria keturias krovinių vežimo dokumentų funkcijas: dokumento įrodomoji funkcija – dokumentas laikomas sutarties sudarymo, jos turinio ir sutarties vykdymo įrodymu, t. y. patvirtina tam tikrų faktinių aplinkybių egzistavimą, dokumento legitimacinė funkcija – padeda atpažinti sutarties šalis ir trečiąjį asmenį, įgyvendinti jiems pagal sutartį turimas teises, leidžia disponuoti vežamu kroviniu, dokumento informacinė funkcija – sutartis pateikia gabenamo krovinio sąlygas, dokumento instrukcinė funkcija

– sutartyje apibrėžiamos sąlygos vežėjui, kurių privaloma laikytis gabenant krovinį.

Pasak Baublio (2016) vežant krovinius, reikia parengti labai daug įvairių dokumentų. Dokumentus rengia užsakovas arba ekspeditorius. Autorius išskiria šiuos: sąskaitą faktūra, konsulinė faktūra, krovinio kilmės liudijimas, vežimo važtaraštis, standartinis vežimo orderis, tarptautinis kelių transporto važtaraštis (CMR), TIR knygelė, laivo frachtavimo sutartis, kelių transporto priemonių vairuotojų kontrolės dokumentas (10 lentelė).

10 lentelė. Vežimo dokumentai

Dokumentas	Paskirtis
Sąskaitą faktūra	Tai dokumentas, kuris yra rengiamas kai vienas asmuo siunčia krovinį kitam asmeniui. Šiame dokumente įvardijami kiekvienos šalies vardai ir pavardės, adresas, data, krovinio kiekis ir suma.
Konsulinė faktūra	Šis dokumentas reikalingas eksportuojant krovinius į kitas šalis.
Krovinio kilmės liudijimas	Šis dokumentas yra reikalingas, kai yra susitariama dėl lengvatinių mokesčių.
Vežimo važtaraštis	Šį dokumentą parengia eksporto kontora arba transporto ir ekspedicinės įmonės. Šiame dokumente turi būti nurodytos vežimo sąlygos, kokia transporto rūšimi bus gabenamas kroviny. Tai prekių paskirstymo dokumentas.
Standartinis vežimo orderis	Šis dokumentas yra surašomas prieš siunčiant krovinį į uostą. Dokumente pateikiama informacija apie: išsiuntimą, ženklumą, vietų skaičių, laivo pavadinimą, krovinio siuntėją ir paskirties uostą.
Tarptautinis kelių transporto važtaraštis (CMR)	Šis važtaraštis atitinka tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos, priimtos Ženevoje 1956 m. reikalavimus. Važtaraštyje nurodomi visų trijų krovinio proceso dalyvių adresai ir vardai (krovinio siuntėjo, transporto įmonės ir krovinio gavėjo).
TIR knygelė	Muitinės konvencija dėl tarptautinio krovinių gabenimo su TIR knygelėmis priimta 1975 metais. Ši knygelė užtikrina, kad kroviny būtų vežamas be kliūčių bei užtikrina patikimumą tranzito šalių muitinėms.
Laivo frachtavimo sutartis	Ši sutartis yra susitarimas dėl laivo, kurį išsinuomoja siuntėjas, arba laivo dalies nuoma.
Kelių transporto priemonių vairuotojų kontrolės dokumentas	Šiuo dokumentu būtina registruoti visų krovinių automobilių, kurie sveria daugiau nei 3,5 tonos, vairuotojų darbo laiką. Jeigu automobilyje nėra tachografo.

Šaltinis: sudaryta autorės pagal Baublys, A. (2016). *Krovinių vežimas*. Vilnius, p. 63 - 72.

Bazaras ir Vasiliauskas (2010) prie krovinio dokumentų išskiria dar ir krovinio draudimo dokumentą. Autoriai pabrėžia, kad šiuo dokumentu yra suinteresuotas krovinio siuntėjas ir gavėjas. Draudimas krovinio vežime yra dažnas reiškinys. Apdraudus krovinį yra grąžinama pinigų suma už padarytą žalą kroviniui. Žala yra atlyginama šiais atvejais: kai kroviny yra sugadinamas dėl bet kokios transporto priemonės avarijos (gaisro, sprogimo, žemės drebėjimo), pakrovimo ir iškrovimo metu gresiančių pavojų bei krovinio vagystės ar pagrobimo.

Išskiriami pagrindiniai dokumentai, kurie reikalingi vežant krovinį:

Vienas iš svarbiausių yra sąskaita faktūra kurioje įrašomos visu dalyvaujančiu šalių (siuntėjo, vežėjo ir gavėjo) vardai ir adresai, taip pat data, krovinio kiekis ir jo kaina, kiti rekvizitai.

Dar vieni svarbūs dokumentai yra krovinio kilmės dokumentai, jie reikalingi dėl galimų krovinio importavimo draudimų.

Jei kroviny vežamas tarp šalių, kuriose veikia skirtingi muitų režimai, reikia pasirūpinti muitinės dokumentais. Muitinės deklaracija, kuri patvirtina, kad kroviny atvyko į šalį arba TIR

knygele, taip kroviny bus vežamas greičiau ir be kliūčių.

Tarptautinėje prekyboje yra labai svarbūs tarptautiniai pervežimai, transporto sritis yra labiausiai unifikuota pasauliniu mastu tarptautinių privatinų santykių sritis – transporto srityje priimta nemažai tarptautinių sutarčių, konvencijų, pasirašyta dvišalių tarpvalstybinių sutarčių, reguliuojančių tarptautinius vežimus.

Labai svarbios dvi konvencijų rūšys:

- Unifikuojančios teisės normos, reglamentuojančias teisinius ir organizacinius santykius, susidarančius tarp tranzitiniuose vežimuose dalyvaujančių subjektų – transportavimo dokumentai.
- Siekiančios palengvinti tranzitinių pervežimų atlikimą, tai pagrinde muitinės formalumų supaprastinimą reguliuojančios normos – muitinės dokumentai.

Jaržemskis (2014) išskiria keturias konvencijas, kurios reglamentuoja krovinių vežimą geležinkelių, vandens, kelių ir oro transportu (11 lentelė).

11 lentelė. Konvencijos reglamentuojančios krovinių vežimą

Transportas	Reglamentuojanti konvencija
Kelių transportas	Tarptautinių vežimų keliais konvencija CMR, patvirtinta 1956 m. Ir papildyta protokolu 1979m.
Oro transportas	Varšuvos konvencija, priimta 1929 m. Ir papildyta Hagos protokolu 1955 m., ir Gvadalarajos konvencija 1961 m.
Vandens transportas	Hagos taisyklės, patvirtinta 1921 m. Vėliau 1968 m. Jas pakeitusios Hagos ir Visbio taisyklės ir galiausiai 1978 m. Patvirtintos, tačiau iki šiol visuotinai neratifikautos Hamburgo taisyklės.
Geležinkelių transportas	CIM taisyklės, kurios yra skirtos specialiai krovinių vežimui reglamentuoti ir yra COTF konvencijos, priimtose 1980 m., sudedamoji dalis. CIM naudojamas Europos šalyse, kuriose yra europinio standarto vėžės plotis (1435 mm), o šalyse, kuriose yra vadinamoji rusiška vėžė (1520 mm), taikomos SMGS taisyklės.

Šaltinis: sudaryta autorės pagal Jaržemskis, A., Jaržemskis, V. (2014). *Krovininis transportas*. Vilnius, p. 127.

Kalbant apie krovinių reglamentavimą, ekspedicinę veiklą reglamentuojančios teisės normos pateiktos atskirame Civilinio kodekso skyriuje „Krovinių ekspedicija“. Minėto skyriaus teisės normos reguliuoja ekspeditoriaus bei užsakovo teisinius santykius. Įstatymų leidėjas nustatė, kad ekspeditorius sutartis su trečiaisiais asmenimis gali sudaryti tiek savo, tiek ir užsakovo vardu.

Apibendrinus, galima teigti, kad priemonės, kurios užtikrina krovinių gabenimo funkcionalumą yra teisinis reglamentavimas ir dokumentacija. Vežant krovinius reikia parengti nemažai su krovinių susijusių dokumentų. Dažniausiai už šių dokumentų paruošimą yra atsakingas ekspeditorius. Yra išskiriamos pagrindinės konvencijos, kurios reglamentuoja krovinių vežimą kelių, oro, vandens ir geležinkelių transportu.

2. TYRIMO METODIKOS APŽVALGA

Organizacija, kurioje atliekamas tyrimas - UAB „Fore Logistics“ Lietuvoje įkurta įmonė. Krovinių transportavimo ir logistikos paslaugas teikianti įmonė. Įmonė yra ekspedijavimo įmonė. Specializacija: jūrinių konteinerių gabenimas. Įmonė savo veiklą tęsia jau daugiau nei 9 metus. Pagrindinės teikiamos paslaugos: krovinių ekspedijavimas jūriniais konteineriais FCL/LCL, jūrinių konteinerių gabenimas nuosavu transportu, negabaritinių krovinių ekspedijavimas. Įmonė užsiima intermodaliniu gabenimu, kombinuoja jūrų, kelių kartais ir geležinkelio transportą.

Tyrimo objektas - Krovinių gabenimas intermodaliniu būdu. Intermodaliniai pervežimai sujungia kelių transporto rūšių privalumus. Didėjant konkurencijai tarp pervežimo paslaugas siūlančių įmonių, kiekvienai besiplečiančiai įmonei yra labai svarbu našus ir efektyvus pervežimas. Reikšminga yra išanalizuoti kokie sunkumai įtakoja neefektyvų intermodalinį būdą.

Tyrimo metodai:

Buvo atlikta mokslinių šaltinių analizė. Darbe buvo lyginamos ne tik lietuvių, bet ir užsienio autorių nuomonės, remtasi mokslinė disertacija, internetiniais šaltiniais, teisės aktais, vadovėliais, knygomis. Daugiausiai informacijos buvo naudojama remiantis moksliniais šaltiniais internete. Analizuojami įmonės pateikti duomenys, įvairūs dokumentai. Padaryta dokumentų analizė. Įvykdytas stebėjimo metodas įmonėje. Atliktas nestruktūruotas interviu, kurio metu išsiaiškinta kokios transporto rūšys naudojamos, kokie konteineriai naudojami, kokios problemos kyla gabenant jūrų transportu.

Tyrimo procesas:

Pasirenkamas nestruktūruotas interviu. Šis interviu pasirenkamas nes yra lankstus, vyksta laisvai, taip pat yra galimybė užduoti papildomus klausimus. Šiuo atveju yra tiriami įmonės UAB „Fore Logistics“ darbuotojai. Darbuotojams buvo pateikta visi tiksliai informaciją apie tyrimą. Suteiktas savarankiškumas, dalyviai laisvai rinkosi dalyvauti tyrime ar ne. Buvo išskirti trys elementai: pilna informacija, supratimas ir savanoriškumas. Tyrimo imtis buvo sudaryta iš trijų informantų. Pirmas informantas – įmonės vadovas. Antras informantas – logistikos vadybininkas. Trečias informantas – pardavimų vadybininkas. Atsižvelgus į tyrimo temą bei turinį tyrime galėjo dalyvauti šie darbuotojai, kurie yra atsakingi už jūrinių konteinerių gabenimą ir dirba ne vienerius metus. Sudaromi klausimai, leidžiantys labiau įsigilinti į dabartinę įmonės situaciją, veiklą. Interviu buvo sudarytas iš dvidešimties klausimų. Interviu vyko įmonės biure. Sudarius klausimus praktikos pabaigoje buvo apklausti informantai. Taip pat buvo atliktas stebėjimo metodas. Stebėjimo metodas vyko visos praktikos metu. Šiuo metodu buvo stengiamasi išanalizuoti kylančias problemas organizuojant jūrinių konteinerių gabenimą intermodaliniu būdu. Visos praktikos metu vyko įmonės duomenų bei dokumentų analizė, geriau susipažįstant su įmonės veikla, trūkumais.

3. UAB „FORE LOGISTICS“ KROVINIŲ GABENIMAS INTERMODALINIŲ BŪDU

3.1. UAB „Fore Logistics“ intermodalinio gabenimo bendrieji aspektai

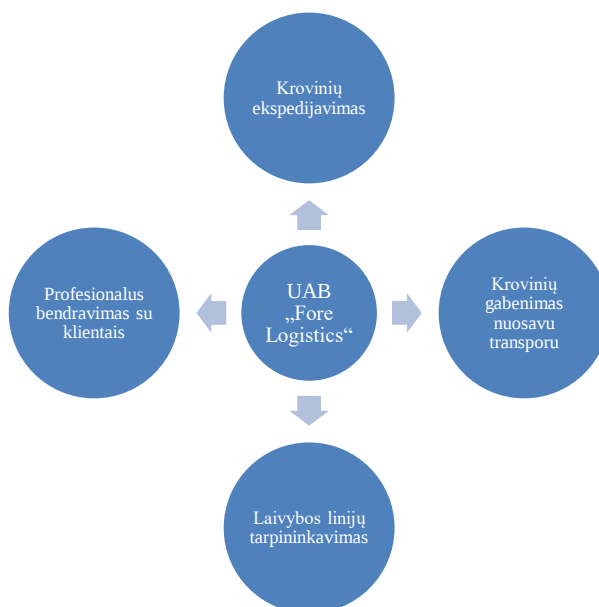
UAB „Fore Logistics“ – tai krovinių transportavimo ir logistikos paslaugas teikianti įmonė. Taip pat ši įmonė priskiriama prie ekspedijavimo įmonių bei yra uždaroji akcinė bendrovė. UAB „Fore Logistics“ savo veiklą tęsia jau daugiau nei 9 metus. Bendrovės specializacija – jūrinių konteinerių gabenimas. UAB „Fore Logistics“ užsiima krovinių gabenimu intermodaliniu būdu. Tyrimo metu buvo pateiktas klausimas: kaip yra kombinuojamos transporto rūšys Jūsų įmonėje? Atsakymai matomi 12 lentelėje. Įmonė kombinuoja kelių ir jūrų transportavimą, kartais ir geležinkelį. UAB „Fore Logistics“ savo klientams siūlo optimalius logistinius sprendimus, krovinių gabenimą nuosavu transportu, konteinerių laivybos linijų agentavimą bei konteinerių transportavimą kelių, jūrų ir geležinkelio transportu.

12 lentelė. Transporto rūšių kombinavimas įmonėje.

1 Informantas	2 Informantas	3 Informantas
Mūsų įmonė užsiima jūrinių konteinerių gabenimu, tai aišku, kad gabenama jūrų transportu. Nuo kliento iki Klaipėdos uosto dažniausiai konteineris yra gabenamas kelių transportu, kartais ir geležinkelį.	Įmonė kombinuoja jūrų ir kelių transportus.	Įmonė didžiąją dalį gabena jūrų transportu, o iki uosto konteineris atgabenamas kelių arba geležinkelio transportu.

Šaltinis: sudaryta autorės remiantis tyrimo duomenimis, 2022 m.

Įmonės teikiamos paslaugos pavaizduotos 9 paveiksle. UAB „Fore Logistics“ gabena jūrinius konteinerius nuosavu transportu, profesionaliai bendrauja su klientais, užsiima krovinių ekspedijavimu bei tarpininkauja tarp laivybos įmonių.



9 pav. UAB „Fore Logistics“ teikiamos paslaugos.

Šaltinis: sudaryta autorės pagal UAB „Fore Logistics“ duomenis, 2022 m.

Be išvardintų paslaugų įmonė taip pat gali pasiūlyti šias paslaugas:

- parinkti optimalų maršrutą, atsižvelgiant į kliento poreikius;
- muitinės tarpininkavimą, krovinių draudimą, fumigacijos parengimą (fumigacija – tai procesas, kurio metu cheminė medžiaga išskiriama į uždara zoną, kad būtų pašalintas kenkėjų užkrėtimas);
- ekspedijavimą „nuo durų iki durų“ jūriniais konteineriais, parinkus tinkamiausią jūrinę liniją, kad būtų patenkinti kliento lūkesčiai.

Interviu metu buvo užduotas klausimas: ar turite nuosavo įmonės transporto? Ar gabenate krovinius savo įmonėje? 13 lentelėje pateikiami atsakymai.

13 lentelė. Įmonės nuosavas transportas.

1 Informantas	2 Informantas	3 Informantas
Įmonė turi 1 nuosavą vilkiką ir 10 nuomojamų.	Įmonė didžiąją dalį vilkikų nuomojasi (10 vilkikų), tačiau turi ir 1 nuosavą.	Įmonė dar nėra labai didelė, tad įmonė turi 1 nuosavą vilkiką ir 10 nuomojamų.

Šaltinis: sudaryta autorės remiantis tyrimo duomenimis, 2022 m.

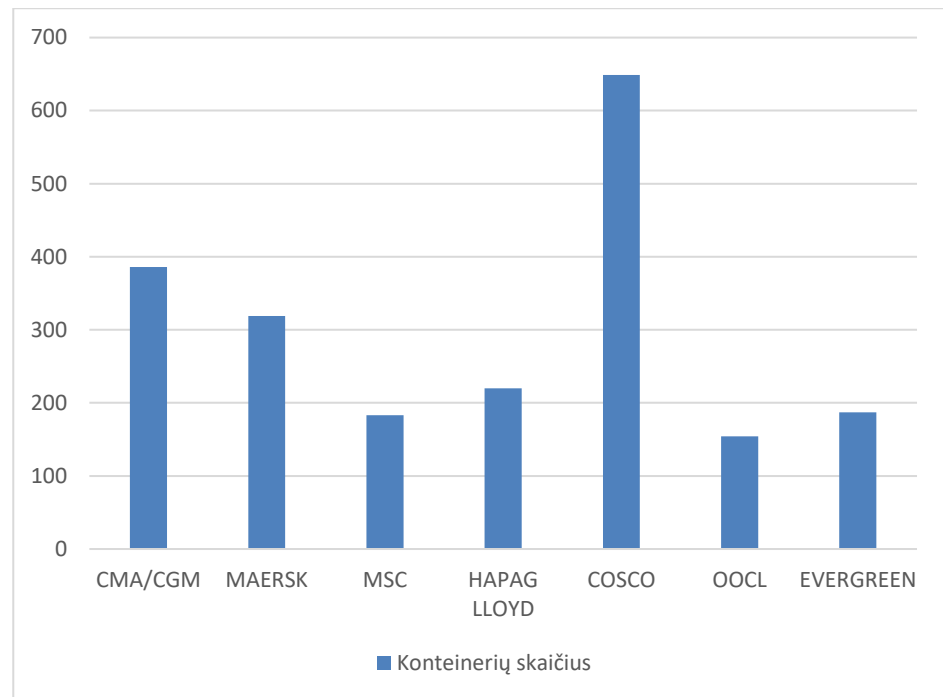
Kalbant apie įmonės krovinių gabenimą nuosavu transportu, matoma, kad UAB „Fore Logistics“ yra įmonė, kuri turi 1 nuosavą vilkiką ir 10 nuomojamų. Visi vilkikai yra MAN markės ir pritaikyti gabenti 26 tonų ir sunkesnius krovinius. Bendrovė teikia ir ADR (pavojingi kroviniai) krovinių pervežimą, o minėti vilkikai gali vežti ir temperatūrinio režimo reikalaujančius konteinerius. Kalbant apie laivybos linijų tarpininkavimą, UAB „Fore Logistics“ yra įmonė, kuri turi galimybę bendradarbiauti su didelio masto jūrinėmis linijomis ir gabenti jūrinius konteinerius į įvairias šalis. Interviu metu įmonės darbuotojų buvo paklausta: kaip pasirenkate liniją, su kuria gabenti jūrinį konteinerį? 14 lentelėje matomi atsakymai.

14 lentelė. Laivybos jūrinės linijos pasirinkimas

1 Informantas	2 Informantas	3 informantas
Pagrindinis dalykas, pagal kurį yra pasirenkama jūrinė linija, yra frachto kaina.	Laivybos linijos pasirinkimą lemia, žinoma, kaina bei nemokamos dienos galutiniame uoste, klientui dažnai yra svarbu gauti daugiau nemokamų dienų.	Labai svarbus kriterijus renkantis laivybos liniją yra tranzito laikas. Kuo greičiau pristatytas kroviny, tuo geriau. Be to, didelį pasirinkimą lemia ir frachto kaina konteineriui.

Šaltinis: sudaryta autorės remiantis tyrimo duomenimis, 2022 m.

Apibendrinus visų pašnekovų atsakymus, galima teigti, kad linijos pasirinkimą lemia kaina, nemokamos dienos galutiniame iškrovos uoste bei tranzito laikas. Nemokamos dienos galutiniame iškrovos uoste yra svarbios klientui, nes, kiek linija suteikia nemokamų dienų, per tiek dienų klientas turi pasiimti konteinerį. Dažnu atveju klientai prašo daugiau nemokamų dienų, kad nesusidarytų prastovos ir nereiktų mokėti papildomai bei patirti išlaidų. Pagrindinės laivybos linijos, su kuriomis bendradarbiauja įmonė: „CMA/CGM“, „MAERSK“, „MSC“, „HAPAG LLOYD“, „COSCO“, „OOCL“, „EVERGREEN“. 10 paveiksle išnagrinėta, su kokiomis jūrinėmis linijomis buvo bendradarbiaujama eksportuojant konteinerius 2021 metais.

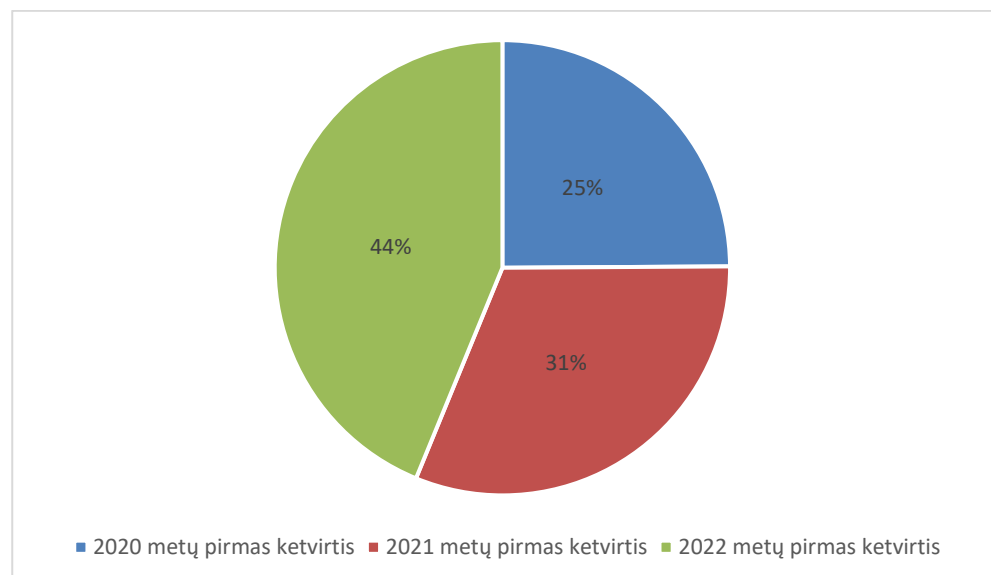


10 pav. Eksportuojami konteineriai jūrinėmis linijomis, 2021 m.

Šaltinis: Sudaryta autorės pagal UAB „Fore Logistics“ duomenis, 2022 m.

Įvertinus eksporto skyriuje vykstantį bendradarbiavimą su jūrinėmis linijomis, 10 paveikslėlyje matoma, kad daugiausiai užsakymų 2021 m. buvo padaryta su „COSCO“ jūrine linija, o mažiausiai – su „OOCL“.

Kalbant apie eksportuojamus konteinerius, išanalizuoti konteinerių srautai nuo 2020 metų iki 2022 metų. Imti visų metų pirmi ketvirčiai, kad būtų galima palyginti ir 2022 metus. 11 paveiksle pateikiama skritulinė diagrama.



11 pav. Eksportuojami jūriniai konteineriai, 2022 m.

Šaltinis: Sudaryta autorės pagal UAB „Fore Logistics“ duomenis, 2022 m.

Skritulinėje diagramoje matoma, kad jūrinių konteinerių srautas kiekvienais metais didėjo. Nuo 2020 metų iki 2021 metų konteinerių srautas padidėjo tik šešis procentus, tačiau lyginant 2021

metų ir 2020 metų pirmus ketvirčius, krovinių srautas padidėjo trylika procentų. Viena iš pagrindinių didėjimo priežasčių – į eksporto skyrių 2021 metų pabaigoje priimtas naujas pardavimų skyriaus vadybininkas bei logistikos vadybininkas.

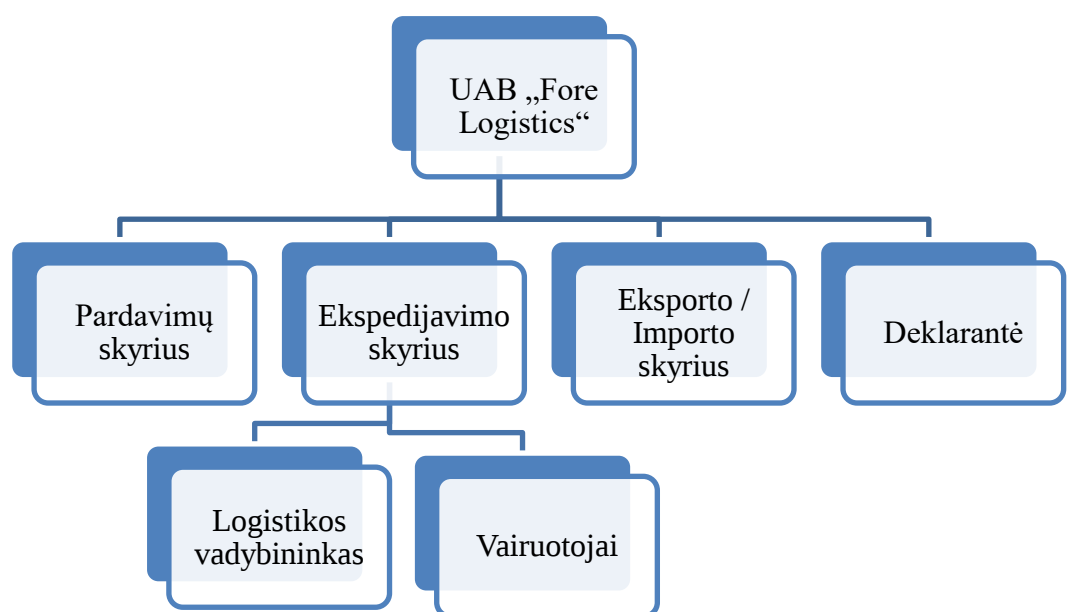
Norint užtikrinti kokybišką bei profesionalų darbą, įmonėje paskirstomi darbai ir kiekvienas skyrius atsako už tam tikrą veiklą. Interviu metu buvo analizuojamas klausimas: papasakokite, kaip yra pasidalijamas darbas Jūsų įmonėje? 15 lentelėje matomi gauti atsakymai. Apklaustųjų nuomonės apie darbo pasidalijimą yra panašios.

15 lentelė. Darbo pasidalijimas įmonėje.

1 Informantas.	2 Informantas.	3 Informantas.
Įmonėje yra trys skyriai: eksporto, importo ir ekspedijavimo. Eksporto ir importo skyrius turi pardavimų vadybininkus bei logistikos vadybininkus, kurie atsakingi už sklandų užsakymo vykdymą. Ekspedijavimo skyrius atsakingas už transporto maršrutų suplanavimą, o deklarantas atlieka muitinės procedūras.	Įmonėje darbą dalijasi kiekvienas skyrius atskirai. Ekspedijavimo skyriuje vieni darbuotojai suplanuoja maršrutus, kiti yra atsakingi už dokumentų rengimą. Importo ir eksporto skyriuje dirba pardavimų vadybininkai, kurie bendrauja su esamais bei ieško naujų klientų, ir logistikos vadybininkai, kurie atsakingi už užsakymo įvykdymą bei dokumentų rengimą.	Darbą dalinasi trys skyriai. Eksporto skyrius atsakingas už jūrinių konteinerių eksportavimą, importo skyrius atsakingas už jūrinių konteinerių importavimą ir ekspedijavimo skyrius atsakingas už įmonės vilkikų maršrutų planavimą. Įmonės deklarantas tvarko muitinės procedūras.

Šaltinis: sudaryta autorės remiantis tyrimo duomenimis, 2022.

Įmonėje yra trys skyriai: importo, eksporto ir ekspedijavimo. Ekspedijavimo skyrius atsakingas už jūrinių konteinerių pervežimą kelių transportu, maršrutų sudarymą bei instrukcijų vairuotojams siuntimą. Eksporto / importo skyrius atsakingas už profesionalų bendravimą su klientais, užsakymo atlikimą, dokumentų tvarkymą. Deklarantė atsakinga už muitinės tarpininkavimą. Apibendrinus rezultatus, 12 paveiksle yra pavaizduota įmonės skyrių struktūra.



12 pav. UAB „Fore Logistics“ skyrių struktūra.

Šaltinis: Sudaryta autorės pagal UAB „Fore Logistics“ duomenis, 2022 m.

Pardavimų skyrius yra atsakingas už bendradarbiavimo palaikymą su esamais klientais, naujų klientų paiešką, taip pat už kainų skaičiavimą.

Kalbant apie klientus, informantų buvo paklausta: ar turite ilgalaikių klientų, ar dauguma yra trumpalaikių ir kas atsakingas už jų paiešką? 16 lentelėje pateikti atsakymai.

16 lentelė. UAB „Fore Logistics“ klientų paieška

1 informantas	2 informantas	3 informantas
Nors įmonė nėra dar labai didelė, tačiau turime tikrai nemažai ilgalaikių klientų, iš kurių reguliariai gauname užsakymus. Žinoma, pasitaiko ir trumpalaikių klientų. Už naujų klientų paiešką yra atsakingi pardavimų vadybininkai.	Naujų klientų visada ieško pardavimų skyrius. Turime nemažai ilgalaikių klientų, su kuriais dirbame ne vienerius metus, tačiau yra ir trumpalaikių klientų, kurie pateikia vieną vienintelį užsakymą.	Viskas, kas susiję su klientų paieška, atsako pardavimų skyrius. Įmonė UAB „Fore Logistics“ turi ilgalaikių klientų, su kuriais palaiko gerus ryšius nuo pat įmonės įsteigimo. Be abejo pasitaiko ir trumpalaikių, kurie pateikia tik vieną užsakymą ir renkasi konkurentus.

Šaltinis: sudaryta autorės remiantis tyrimo duomenimis, 2022 m.

Darbo ir pareigų pasidalijimas įmonėje yra, tačiau jį reikėtų koreguoti. Kad darbas būtų efektyvesnis ir sklandesnis, bendrovėje reikėtų išskirstyti darbuotojų atsakomybes už transporto paiešką, dokumentų ruošimą bei jų nuvežimą į reikiamą vietą, bendravimą su klientais. Kadangi visos pareigos yra priskirtos vienam logistikos vadybininkui, atsiranda nesklandumų, sudėtinga paslaugas klientui suteikti kokybiškai ir laiku.

Apibendrinus UAB „Fore Logistics“ intermodalinio gabenimo bendruosius aspektus, matoma, kad įmonė kombinuoja kelių ir jūrų transportą, kartais geležinkelį. Nors įmonė nėra didelė, tačiau teikia įvairias logistines paslaugas, turi nuosavą transportą. Bendrovė tarpininkauja tarp jūrinių linijų, o jas renkasi pagal konteinerio kainą ir tranzito laiką. UAB „Fore Logistics“ yra darbų ir pareigų pasidalijimas, kiekvienas skyrius atsakingas už tam tikrą veiklą.

3.2. UAB „Fore Logistics“ krovinių gabenimo konteineriais ypatumai

Kaip minėta anksčiau, UAB „Fore Logistics“ vykdo krovinių pervežimą jūriniais konteineriais. Įmonė dažniausiai gabena standartinius konteinerius, kurie nereikalauja specialių vežimo sąlygų, tai yra, 20, 40 ir 45 pėdų konteinerius. Standartinis konteineris – tai metalinė dėžė su medinėmis grindimis ir durimis viename gale. Įmonės darbuotojų buvo paklausta: kokie yra jūrinių konteinerių privalumai? 17 lentelėje pateikiami atsakymai.

17 lentelė. Jūrinių konteinerių privalumai.

1 Informantas	2 Informantas	3 Informantas
---------------	---------------	---------------

Jūriniai konteineriai yra saugūs gabenimui: kaip klientas pakraus konteinerį, tokį ir gaus gavėjas. Konteineryje galima gabenti įvairias prekes.	Vienas iš didžiausių privalumų yra tas, kad konteineriai yra plombuojami, tad be gavėjo niekas negalės atidaryti konteinerio.	Jūrinio konteinerio privalumas tas, kad jis yra pats sau sandėlis, prekės nereikia perkrauti iš vienos vietos į kitą. Konteineryje produkcija yra saugi ir konteineris yra plombuojamas.
--	---	--

Šaltinis: sudaryta autorės remiantis tyrimo duomenimis, 2022 m.

Apibendrinus gautus atsakymus, galima teigti, kad konteineriuose krovinyje yra apsaugotas nuo aplinkos veiksnių, yra saugus gabenimui tolimam maršrutui, taip pat yra privalomai plombuojamas. Konteinerio plombos užtikrina, kad konteinerio niekas neatidarys, išskyrus muitinės atstovus ar gavėją. Plomba yra nedidelė, o įmonės darbuotojai visada prašo vežėjų atsiųsti jos nuotrauką, kad galėtų perduoti klientui ir taip užtikrinti, kad konteineris nebus atidarytas ir pažeistas trečiųjų asmenų. Konteinerio plombos pavyzdys matomas 13 paveiksle.



13 pav. Jūrinio konteinerio plomba.

Šaltinis: pagal UAB „Fore Logistics“ įmonės duomenis, 2022 m.

Išanalizavus jūrinių konteinerių privalumus, interviu metu buvo paklausta: kokie yra trūkumai gabenant jūriniais konteineriais? 18 lentelėje matomi atsakymai.

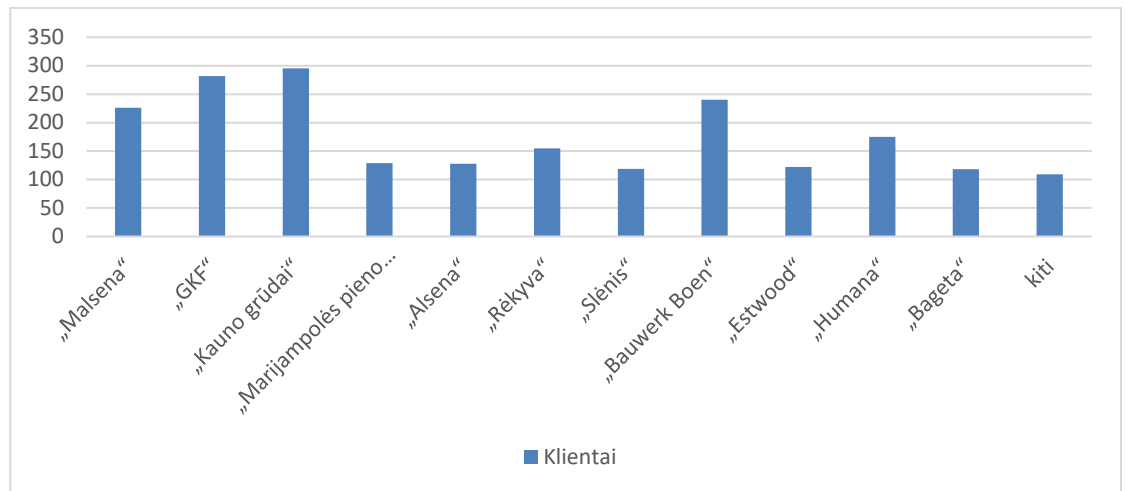
18 lentelė. Jūrinių konteinerių trūkumai.

1 Informantas	2 Informantas	3 Informantas
Vienas iš pagrindinių trūkumų yra tai, kad konteineriai dažnai būna netinkami naudoti.	Gabenant konteineriais, kartais pasitaiko, kad jūrinė linija neturi tuščių, bet didžiausias trūkumas, kad konteineriai yra seni.	Didžiausias trūkumas yra konteinerių būklė. Dažnai jūrinė linija išduoda konteinerį, kuris yra su skylėmis ar su pažeistomis grindimis.

Šaltinis: sudaryta autorės remiantis tyrimo duomenimis, 2022 m.

Pagal gautus rezultatus matoma, kad viena iš pagrindinių jūrinių konteinerių problemų yra ta, kad jie dažnai būna pažeisti, prastos kokybės ir netinkami naudojimui. Galimas šios problemos sprendimo būdas yra jūrinės linijos prašymas, kad konteineris būtų atrinktas, tačiau ši paslauga kainuoja papildomai. Kitas sprendimo būdas – prašyti vairuotojo atidžiai apžiūrėti konteinerį, ar šis yra tvarkingas.

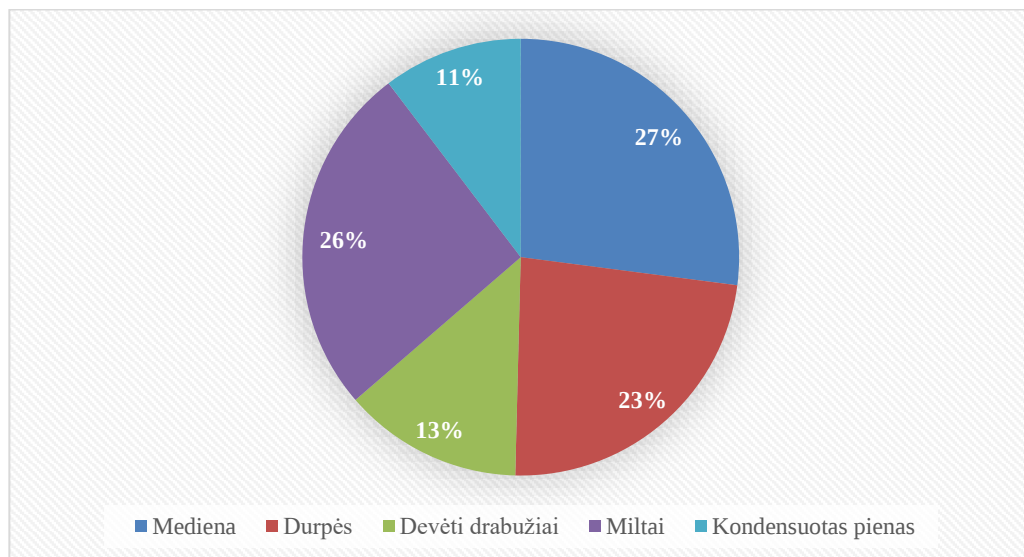
Konteineris yra metalinis, todėl jame gali būti gabenami įvairūs kroviniai. Bendrovė UAB „Fore Logistics“ gabena įvairių rūšių krovinius. 14 paveiksle pavaizduoti įmonės klientai 2021 metais.



14 Pav. UAB „Fore Logistics“ klientai, 2021 m.

Šaltinis: pagal UAB „Fore Logistics“ įmonės duomenis, 2022 m.

14 paveiksle matomi įmonės klientai, kurie 2021 metais užsakė jūrinių konteinerių gabenimą. Stulpelinėje diagramoje nėra įrašyti tokie klientai kaip: „Sprusas“, „Vigidas“, „AV projektai“, „Minordija“, „Slėnis“, „Grainmore“, „Eurolinen“, nes šie klientai pateikė mažiau nei 20 užsakymų. Diagramoje atsispindi, kad įmonė daugiausiai sulaukė užsakymų iš „Kauno grūdų“ ir „GKF“. Išnagrinėjus klientus, taip pat išanalizuota dažniausiai gabenama produkcija, kuri pavaizduota 15 paveiksle.



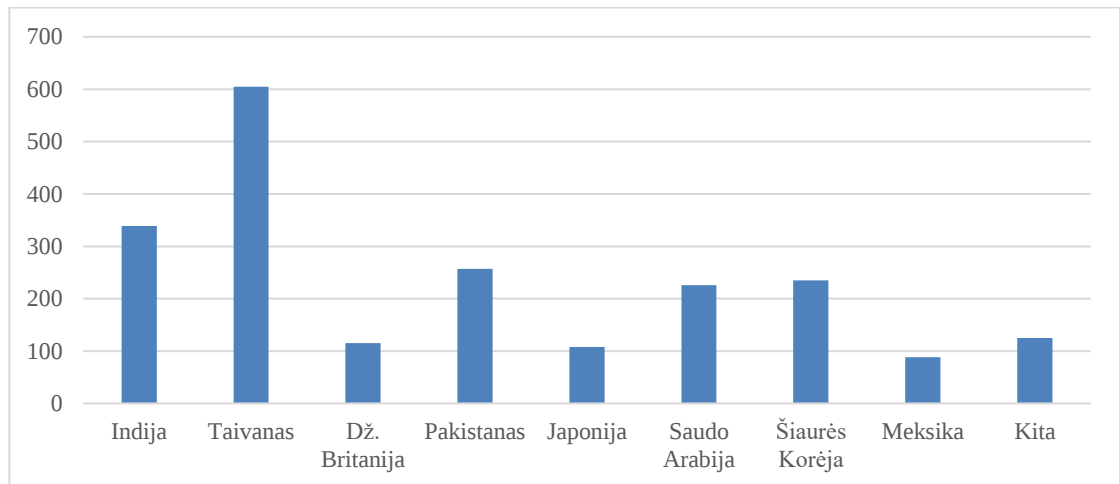
15 pav. UAB „Fore Logistics“ gabenama produkcija, 2021 m.

Šaltinis: pagal UAB „Fore Logistics“ įmonės duomenis, 2022 m.

Išnagrinėjus gabenamą produkciją, nustatyta, kad UAB „Fore Logistics“ 2021 metais daugiausiai eksportavo medieną, durpes ir miltus. Daugiausiai gabenta medienos, kas sudaro 27 procentus produkcijos, šiek tiek mažiau, tai yra, 26 procentus sudaro miltai ir 23 procentus

produkcijos sudaro durpės. Mažiausiai įmonėje gabentas kondensuotas pienas, kuris sudaro tik 11 procentų.

Taip pat buvo išsiaiškinta ir dažniausiai pasitaikančios kryptys prekių gabenimui į užsienio šalis. Pagal išanalizuotą įmonės 2021 metų statistiką (16 paveikslas) matoma, kad per metus buvo eksportuoti 2098 konteineriai, dažniausiai kroviniai gabenami į Taivaną, o mažiausiai į Meksiką. Paskutiniame stulpelyje „Kita“ nurodytos tos šalys, kurios įmonei pateikė mažiau nei 10 užklausų.



16 pav. Kryptys eksportuojamiems konteineriams.

Šaltinis: pagal UAB „Fore Logistics“ įmonės duomenis, 2022 m.

Produkcijos transportavimui dažniausiai pasirenkamos 3 pagrindinės konteinerių rūšys, atsižvelgiant į kliento poreikius ir gabenamą produkciją. Interviu metu informantai įvardijo dažniausiai pervežimui naudojamus konteinerius, 19 lentelėje pateikti atsakymai.

19 lentelė. Konteinerių rūšys.

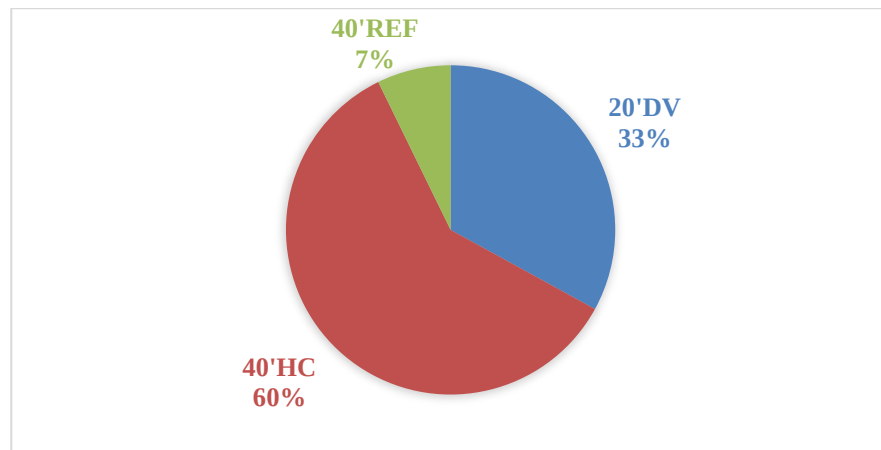
1 Informantas	2 Informantas	3 Informantas
Dažniausiai naudojami 20, 40 pėdų konteineriai ir 40 pėdų konteineris refrižeratorius.	Naudojame dvidešimtukus ir keturiasdešimtukus ir konteinerius refrižeratorius.	Standartiškai beveik visada naudojami 20 ir 40 pėdų konteineriai ir specialus 40 pėdų konteineris refrižeratorius, kai produkcijai reikia temperatūrinio režimo.

Šaltinis: sudaryta autorės remiantis tyrimo duomenimis, 2022 m.

Dažniausiai naudojami konteineriai:

- 20 pėdų standartiniai (20'DV);
- 40 pėdų padidinto aukščio (40'HC);
- 40 pėdų konteineris refrižeratorius (40'REF).

17 paveiksle pavaizduoti dažniausiai eksportui naudojami konteineriai pagal įmonės duomenis (2021 metų išanalizuotą statistiką). Matoma, kad dažniausiai naudojamas standartinis 40 pėdų konteineris, tada mažesnis 20 pėdų konteineris ir rečiau naudojamas konteineris refrižeratorius, kuris reikalauja temperatūrinio režimo.



17 pav. Konteinerių tipai eksportuojant krovinius, 2021 m.

Šaltinis: sudaryta autorės, remiantis UAB „Fore Logistics“ duomenimis, 2022 m.

Apibendrinus įmonės UAB „Fore Logistics“ gabenimą konteineriais, nustatyta, kad įmonė dažniausiai naudoja 20, 40 pėdų konteinerius bei konteinerius refrižeratorius, kurie reikalauja temperatūrinio režimo. Jūrinio konteinerio privalumai yra tie, kad jie saugūs ir yra plombuojami. Trūkumai – prasta konteinerių būklė. Dažnai konteineriai būna netinkami naudojimui, sprendimo būdas – prašyti vairuotojų užtikrinti konteinerio būklę ar jis tvarkingas, neturi skylių ir grindys nėra pažeistos. Pagal gautus įmonės duomenis konteineriai dažniausiai gabenami į Taivaną ir dažniausiai eksportuojama produkcija yra mediena, durpės ir miltai.

3.3. UAB „Fore Logistics“ ekspeditoriaus vaidmuo, organizuojant krovinių gabenimą intermodaliniu būdu

Kiekvienoje įmonėje vienas iš svarbiausių vaidmenų, organizuojant intermodalinį pervežimą, tenka ekspeditoriui. Ne išimtis ir įmonė UAB „Fore Logistics“ – pervežimo organizavime svarbiausias vaidmuo tenka logistikos vadybininkui. Nors didelė atsakomybė gaunant užsakymus, nustatant kainą ir pateikiant klientui tenka pardavimų vadybininkui, tačiau logistikos vadybininkui tenka daugiau funkcijų. Interviu metu įmonės darbuotojų paklausta: kokias funkcijas atlieka logistikos vadybininkai eksporto skyriuje? 20 lentelėje pateikiami atsakymai.

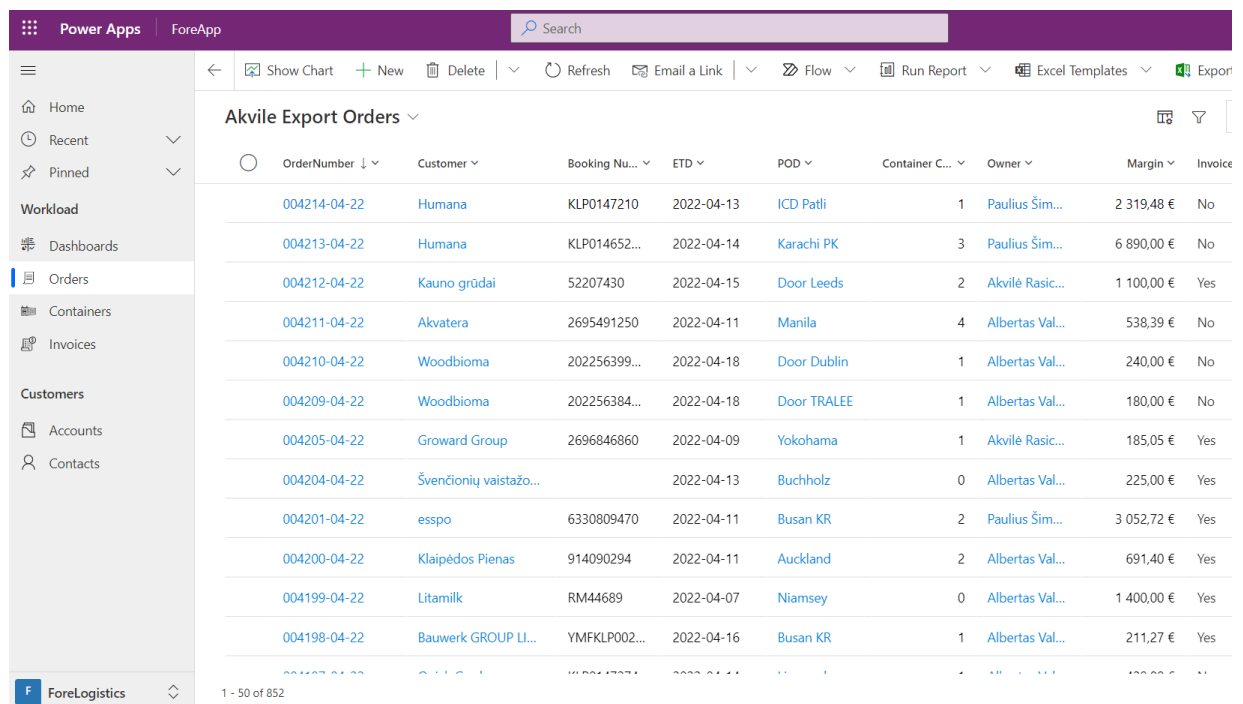
20 lentelė. Logistikos vadybininko funkcijos

1 Informantas	2 Informantas	3 Informantas
Eksportuojant krovinius į kitas šalis, vadybininkui tenka nemažai darbo. Visų pirma, susiderinti su klientu pakrovos dieną, rasti transportą, pasirūpinti konteinerio suvedimu į Kipis, eksporto deklaracijos forminimas, paruošti konosamentą ir išrašyti sąskaitą.	Logistikos vadybininkas atlieka nemažai funkcijų, ruošia dokumentus, reikalingus kroviniui gabenti, ieško transporto, išrašo sąskaitą, su įmonės deklarante susiderina dėl eksporto deklaracijos paruošimo.	Logistikos vadybininkas yra atsakingas nuo dokumentų rengimo iki transporto paieškos. Smulkiau aptarus, tai vadybininkas susiderina pakrovos dieną, tuomet ieško transporto, tada turi gauti dokumentus, kad būtų galima forminti eksporto deklaraciją, paruošti konosamentą kroviniui ir galiausiai išrašyti sąskaitą.

Šaltinis: sudaryta autorės remiantis tyrimo duomenimis, 2022 m.

Logistikos vadybininkas, visų pirma, gauna užsakymą iš pardavimų vadybininko. Tuomet iš kliento gauna informaciją, kada paruošta produkcija ir kada galima krauti. Išsiaiškinus pakrovos dieną, pradedama ieškoti transporto. Radus transportą, klientas yra informuojamas, koks bus vilkikas ir konteinerio numeris. Pakrovus konteinerį, vadybininkas gauna krovinio dokumentus. Konteineris suvedamas į kippis sistemą, kad vairuotojas galėtų pridurti į uostą. Gauti krovinio dokumentai perduodami įmonės deklarantei eksporto deklaracijos suforminimui. Tuomet per jūrinės linijos tinklą, su kuria gabenamas kroviny, paruošiamas konosamentas. Konosamentas pateikiamas klientui, gaunamas patvirtinimas. Išrašoma sąskaita ir užsakymas būna baigtas.

Be išvardintų funkcijų logistikos vadybininkas įmonėje UAB „Fore Logistics“ taip pat privalo į įmonės programą suvesti užsakymą. 18 paveiksle nurodyta įmonėje naudojama programa. Programoje, vedant užsakymą, reikia nurodyti klientą, konteinerių kiekį bei jų numerius. Prie kiekvieno konteinerio nurodoma, kokia įmonė gabena krovinį ir kokia yra pervežimo kaina. Taip pat prie užsakymo bylos sukuriamos sąskaitos, tos, kurias išrašo įmonės darbuotojas, ir tos, kurios gaunamos iš jūrinių linijų už frachto kainą. Programoje nurodoma, kada ir iš kur konteineriai turi išplaukti, ir kada ir kur preliminarai turi atplaukti. Be to, nurodomas užsakymo numeris bei linijos suteikiamos nemokamos dienos iškrovos uoste. Programos tikslas tas, kad įmonei būtų lengviau sekti užsakymus, matyti, kokį pelną atnešė užsakymas. Logistikos vadybininkai programoje pasižymi, kada klientui buvo išsiųstas svarbiausias krovinio dokumentas – konosamentas ir taip įkeliama skenuota versija.



OrderNumber	Customer	Booking Nu...	ETD	POD	Container C...	Owner	Margin	Invoice
004214-04-22	Humana	KLP0147210	2022-04-13	ICD Patli	1	Paulius Šim...	2 319,48 €	No
004213-04-22	Humana	KLP014652...	2022-04-14	Karachi PK	3	Paulius Šim...	6 890,00 €	No
004212-04-22	Kauno grūdai	52207430	2022-04-15	Door Leeds	2	Akvilė Rasic...	1 100,00 €	Yes
004211-04-22	Akvatera	2695491250	2022-04-11	Manila	4	Albertas Val...	538,39 €	No
004210-04-22	Woodbioma	202256399...	2022-04-18	Door Dublin	1	Albertas Val...	240,00 €	No
004209-04-22	Woodbioma	202256384...	2022-04-18	Door TRALEE	1	Albertas Val...	180,00 €	No
004205-04-22	Groward Group	2696846860	2022-04-09	Yokohama	1	Akvilė Rasic...	185,05 €	Yes
004204-04-22	Švenčionių vaistaž...		2022-04-13	Buchholz	0	Albertas Val...	225,00 €	Yes
004201-04-22	esspo	6330809470	2022-04-11	Busan KR	2	Paulius Šim...	3 052,72 €	Yes
004200-04-22	Klaipėdos Pienas	914090294	2022-04-11	Auckland	2	Albertas Val...	691,40 €	Yes
004199-04-22	Litamilk	RM44689	2022-04-07	Niamsey	0	Albertas Val...	1 400,00 €	Yes
004198-04-22	Bauwerk GROUP LI...	YMFKLP002...	2022-04-16	Busan KR	1	Albertas Val...	211,27 €	Yes

18 pav. Įmonės naudojama programa ForeApp

Šaltinis: UAB „Fore Logistics“ duomenys, 2022 m.

Kalbant apie įmonėje naudojamas programines įrangas, interviu metu darbuotojų buvo paklausta: kokios programinės įrangos naudojamos? 21 lentelėje pateikiami atsakymai.

21 lentelė. UAB „Fore Logistics“ programinės įrangos

1 Informantas	2 Informantas	3 Informantas
Viena iš specialiai įmonei kurtų programų dėl patogesnio darbo yra ForeApp, naudojame ir sąskaitų išrašymų programą OGSB, taip pat dirbame su TrustTrack, kurioje matome įmonės vilkikų sekimą.	Įmonė savo vilkikų sekimui naudoja TrustTrack, visų užsakymų suvedimui naudojama ForeApp ir sąskaitų išrašymui OGSB.	Dirbame su ForeApp, OGSB ir vilkikų sekimo programa TrustTrack.

Šaltinis: sudaryta autorės remiantis tyrimo duomenimis, 2022 m.

Lengvesniam ir patogesniam darbui yra naudojama programa ForeApp. Visoms sąskaitoms išrašyti pasirinkta OGSB programa. Vilikų sekimui naudojama programa TrustTrack.

Įmonėje UAB „Fore Logistics“ nemažai funkcijų atlieka ekspeditorius. Be anksčiau išvardintų funkcijų vadybininkui reikia spręsti ir globaliai kylančias problemas. Karas Ukrainoje ir sparčiai kylančios kuro kainos yra vieni pagrindinių veiksnių, kurie šiuo metu įtakoja įmonės darbą. Interviu metu (22 lentelė) buvo paklausta: ar karas, vykstantis Ukrainoje, turėjo įtakos Jūsų darbui? Sparčiai kylančios kuro kainos įtakoja įmonės darbą? Iš gautų atsakymų matoma, kad pasekmės įmonėje jaučiamos. Bendrovė prarado klientų, nes buvo nutrauktas bendradarbiavimas su Rusijos ir Baltarusijos įmonėmis. Pinigai, kurie turėjo būti gaunami per Rusijos bankus, stabdomi, prailgintas pinigų gavimo laikas. Dėl karo padidėjęs USD kursas įmonei atnešė nuostolių, nes iš linijos kaina gaunama USD, o UAB „Fore Logistics“ kainą klientui pateikia eurai. Taip pat įtakos turėjo sparčiai kylančios kuro kainos. Priklausomai nuo atstumo pervežimo kaina kilo 30,00–60,00 eurų, tad kaina už vieną konteinerį kilo ir įmonės klientams. Padidėjusios išlaidos kenkia santykiams su klientais, nes darosi sudėtingiau pasiūlyti patrauklią paslaugos kainą.

22 lentelė. Karo ir kuro kainų pasekmės

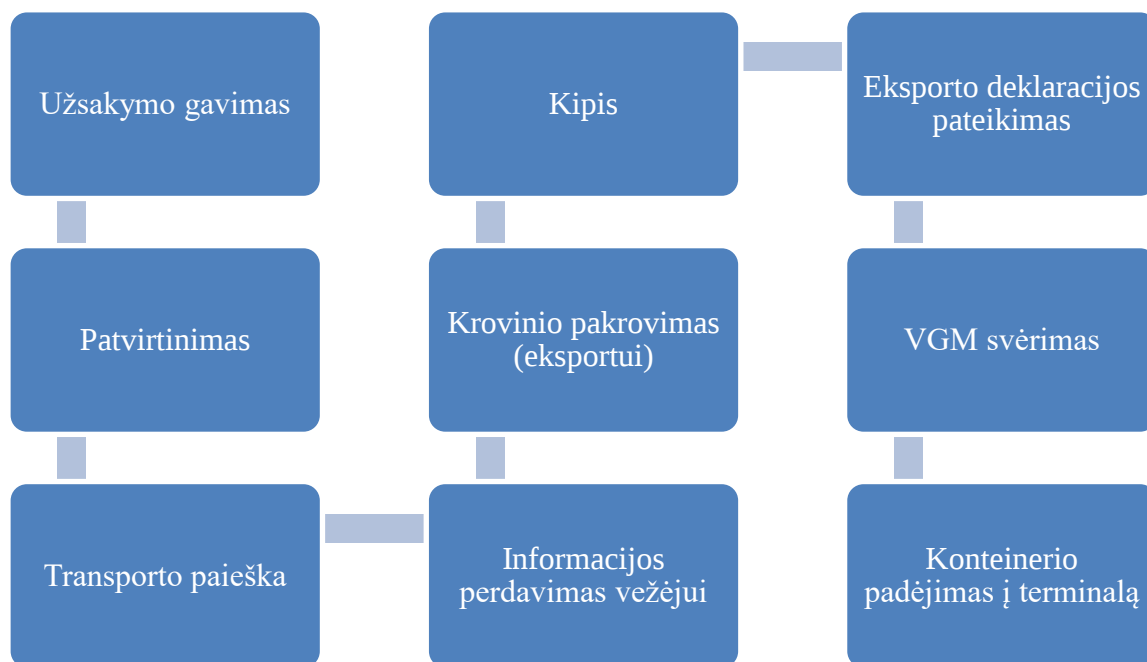
1 Informantas	2 Informantas	3 Informantas
Tiek karas Ukrainoje, tiek sparčiai kylančios kuro kainos turėjo įtakos įmonės darbui. Praradome kelis klientus, nes bendradarbiavimas su Rusijos ir Baltarusijos įmonėmis buvo nutrauktas. Dėl keliamų sankcijų Rusijai buvo sunkiau gauti likusius apmokėjimus iš buvusių klientų.	Kiekvienos įmonės darbą stipriau ar silpniau paveikė karas Ukrainoje ir kylančios kuro kainos. Šnekant dėl kylančių kuro kainų, galbūt jos labiau atsiliepė santykiams su klientais.	Dėl karo Ukrainoje praradome kelis klientus. Kylančios kuro kainos turėjo įtakos santykiams su klientais, įmonė stengiasi pateikti geriausias kainas, tačiau dėl kuro kainų kainos pabrango.

Šaltinis: sudaryta autorės remiantis tyrimo duomenimis, 2022 m.

Apibendrinus UAB „Fore Logistics“ ekspeditoriaus vaidmenį, organizuojant intermodalinį pervežimą, galima teigti, kad darbas yra reikalaujantis daug atsakomybės. Ekspeditorius atlieka labai daug funkcijų – nuo transporto paieškos iki dokumentų tvarkymo. Pasaulyje vykstantys įvykiai turi įtakos įmonės veiklai: kylančios kuro kainos apsunkina darbą, sunkiau derėtis su vežėjais dėl žemesnės pervežimo kainos, taip pat tai kenkia santykiams su klientais. Siūlytina priimti vežėjų kainas ir atitinkamai kainas padidinti klientams. Labai svarbu klientams paaiškinti esamą situaciją, kokios priežastys įtakoja kainų kilimą.

3.4. UAB „Fore Logistics“ krovinių gabenimo organizavimas intermodaliniu maršrutu Vievis (Lietuva) – Laem Chabang (Taivanas) ir teisinis reglamentavimas

Efektyviam intermodaliniam pervežimui labai svarbus krovinių organizavimas. Krovinių organizavimui pasirinktas vienas iš užsakymų iš kliento JSC „Malsena“. Įmonė dažniausiai pateikia užsakymus 4 konteineriams, 20 pėdų ilgio, apie 25 tonos svorio. Gabenama produkcija – miltai. Bendrovė teikia užsakymą produkcijos gabenimui į Laem Chabang (Taivanas). UAB „Fore Logistics“ kroviniams gabenti renkasi įvairias jūrines linijas, bet šiuo atveju pasirinkta jūrinė linija „Evergreen“. Šio krovinių organizavimas pavaizduotas 19 paveiksle.



19 pav. Krovinių organizavimas

Šaltinis: sudaryta autorės, remiantis UAB „Fore Logistics“ duomenimis, 2022 m.

Pagal 17 paveikslėlį matomas kiekvienas krovinių organizavimo etapas. Remiantis pasirinktu užsakymu, kiekvienas etapas išnagrinėjamas:

1. Užsakymo gavimas. Šiuo metu yra gaunamas užsakymas iš kliento JSC „Malsena“. Pardavimo vadybininkai siūlo geriausią kainą bei susitaria kitus formalumus (dėl eksporto deklaracijos, svėrimo, krovinių draudimo).
2. Patvirtinimas. Klientas patvirtina užsakymą, informuoja krovinių pakrovimo datą ir laiką, patikslina kraunamą svorį ir kitą svarbią informaciją užsakymui. Šiam užsakymui svarbi informacija buvo ta, kad 20 pėdų konteineris turi būti pritvirtintas priekabos gale.
3. Suderinus pakrovos laiką yra ieškomas transportas. Norint sutaupyti, įmonė dažnai ieško atgalinio konteinerio. Atgalinis konteineris – tai konteineris, kurį galima naudoti po konteinerio importo. Šiam užsakymui ieškomi atgaliniai konteineriai, kurie buvo iškrauti Kaune.

4. Suradus transportą, visa reikalinga informacija perduodama vežėjui: pakrovos adresas, kelintą valandą būti ir ar bus forminama eksporto deklaracija, ar ne. Šiuo atveju JSC „Malsena“ neformina eksporto deklaracijos, tai vežėjas konteinerį grąžins į uostą tik su CMR.
5. Krovinio pakrovimas. Viską suderinus vežėjas važiuoja pasikrauti krovinių.
6. Kipis. Šiuo metu, kai konteineris yra pakrautas, konteinerio numeris bei transporto informacija yra suvedama į Kipis sistemą, kad vežėjas galėtų priduoti konteinerį.
7. Vedant Kipis reikia pasirinkti X arba C statusą. Kai grįžta su eksporto deklaracija, suvedama X statusu ir yra suvedama eksporto deklaracija. Kai grįžta C statusu, tai yra tik CMR ir nevedama eksporto deklaracija. Šiuo atveju eksporto deklaraciją formina UAB „Fore Logistics“. Kai visi konteineriai yra uoste, įmonės deklarantė suformina eksporto deklaraciją, o ekspeditorius visus duomenis suveda į Kipis programą ir perduoda linijai.
8. VGM (krovinio svoris + konteinerio taros svoris) svėrimas atliekamas arba terminale, paprašius kliento, arba svėrimą atlieka pats klientas. Šiuo atveju klientas pats atlieka svėrimą.
9. Atlikus visus punktus, konteineris yra padėtas į terminalą ir ruošiamas pakrovimui į laivą bei išgabenimui.

JSC „Malsena“ pateikė užsakymą 4 konteineriams. Klientui siūloma kaina vienam konteineriui 1630 doleriai (pagal kursą 1496,51 eurai).

Įmonei šis pervežimas kainuos:

- eksporto deklaracijos forminimas – 20 eurų;
- jūrinis frachtas konteineriui – 1210 doleriai (1110,91 eurai);
- vieno konteinerio pervežimui naudojant atgalinį konteinerį – 260 eurų.

Viso suma už 4 konteinerius – 5503,64 eurai, o iš kliento gaunama 5986,04 eurai. Šis pervežimas įmonei yra naudingas ir pelningas, nes lieka 482,40 eurai. Įvykdžius jūrinių konteinerių pervežimus iš Vievio į Klaipėdą, pirmasis pervežimas kainavo 250 eurų. Antrasis ir trečiasis kainavo 260 eurų. Paskutinis pervežimas kainavo 330 eurų. Tai įmonės pelnas – 422,40 eurai.

Tikslinga atlikti visus krovinio organizavimo etapus atsakingai, kad gabenimas intermodaliniu būdu būtų efektyvus. Nors ir visas krovinio organizavimas atliekamas tvarkingai, tačiau visiškai išvengti kylančių problemų neįmanoma. Interviu metu buvo išsiaiškinta, kad viena iš pagrindinių problemų gabenant jūrų transportu yra krovinio pristatymo vėlavimas. Laivai vėluoja atplaukti į galutinį uostą, tačiau, kai vėlavimas tęsiasi mėnesį ir daugiau, tai kelia problemų klientui. Ilgi krovinio vėlavimai kenkia santykiams su klientu, nes klientas, gaudamas grafiką, gauna preliminarų krovinio atplaukimą ir tikisi, kad viskas vyks, kaip numatyta. Analizuojant šį klausimą,

interview metu buvo išsiaiškinta, kaip linijos sprendžia šį klausimą: linijos paaiškina priežastį, kodėl įvyko vėlavimas, tačiau nepateikia jokio raštinio dokumento. Įmonės UAB „Fore Logistics“ klientai dažnai prašo linijos pasirašytų pasiaiškinimų dėl vėlavimų ir piktinasi, kai linija negali to padaryti.

Užsakymo numeris	Jūrinė linija	Konteineriai	Iškrovimo uostas	Atvykimo data
6323262970	cosco	3x40'hc	Busan	2022-04-12
YMFKLP0020476	YML	4x40'hc	Busan	2022-05-08
216343734	Maersk	3x40'hc	Nhava sheva	2022-04-16
2694045160	OOCL	3x40'hc	Nhava sheva	2022-05-10
6327893490	Cosco	4x40'hc	Busan	2022-05-29
2694045170	OOCL	3x40'hc	Nhava sheva	2022-05-17

20 pav. Konteinerių atplaukimas

Šaltinis: sudaryta autorės, remiantis UAB „Fore Logistics“ duomenimis, 2022 m.

20 paveikslėlyje matomas lentelės pavyzdys, kuris yra siunčiamas kiekvienam klientui kiekvieną trečiadienį. Ši informacija siunčiama, kad klientui nekiltų klausimų, kada atvyks konteineris, ar vėluoja atvykimas. Sprendžiant klausimą, kaip patobulinti lentelę, įmonei buvo pasiūlyta ją šiek tiek praplėsti ir detalizuoti, pateikiant daugiau informacijos.

Užsakymo numeris	Jūrinė linija	Konteineriai	Iškrovimo uostas	Preliminari atvykimo data	Atnaujinta atvykimo data	Vėlavimai
6324595780	Cosco	5x40'hc	Busan	2022-03-27	2022-04-12	
503290001088	Evergreen	1x40'hc	Poti	2022-03-06	2022-04-02	ETA nusikėlė dėl okeano laivo vėlavimo.
2KLJ000132	Hamburg Sud	2x40'NOR	Montevideo	2022-04-06	2022-04-13	
9015950010	Cosco	1X40'HC	Limassol	2022-04-10	2022-04-13	
6328786580	COSCO	1X40'HC	Busan	2022-05-15		

21 pav. Konteinerių atplaukimas

Šaltinis: sudaryta autorės, remiantis UAB „Fore Logistics“ duomenimis, 2022 m.

21 paveikslėlyje matoma išplėsta lentelė. Įmonei siūloma naudotis šiuo išsamesniu variantu. Pradinėje lentelės formoje yra pateikiamas užsakymo numeris, kokia jūrine linija yra plukdomas kroviny, kiek konteinerių ir kokios jie rūšies, galutinis atvykimo uostas, į kurį plukdomas konteineris, ir kada numatomas atvykimas. Papildytoje lentelėje siūloma pridėti dvi grafas: vienoje rašoma pasikeitusi atplaukimo data, o kitoje pateikta informacija, kodėl užsakymo atplaukimas nusikėlė. Pasiūlyta papildyti lentelę dėl patogumo ir dėl to, kad būtų išvengta klientų klausimų, kodėl nusikėlė atplaukimas.

Bendrovei UAB „Fore Logistics“ pasiūlytas sprendimo būdas dėl laivų vėlavimų ir dokumento anglų kalba paaiškinimų. Kadangi jūrinės linijos nepateikia atskiro dokumento su paaiškinimu dėl vėlavimų, pasiūlyta tai daryti savo vardu: idėja yra ant įmonės firminio blanko anglų kalba užrašyti užsakymo ir konteinerio numerius ir paaiškinimą dėl nusikėlimo. 2 priede yra sukurtas

pavyzdys, kaip turėtų atrodyti tokio tipo raštas. Taip pat paimti keli užsakymai, iš linijos gauta informacija, kodėl yra vėluojama ir viskas pateikiama anglų kalba. Tikėtina, kad tai leistų sustiprinti santykius su klientu ir būtų galima išvengti nesutarimų dėl vėlavimų.

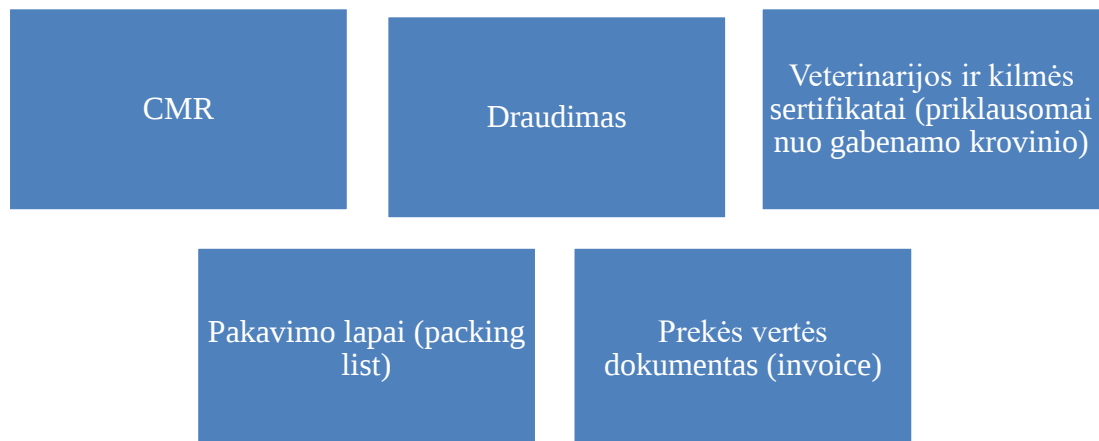
UAB „Fore Logistics“ krovinių jūrinių konteineriais organizavimą seka tam tikri dokumentai, kurie atitinka teisinį reglamentavimą, bei muitinės procedūros. Pagrindiniai dokumentai, kurie yra reikalingi, norint gabenti jūrinį konteinerį, pateikti 23 lentelėje.

23 lentelė. Dokumentai reikalingi gabenti jūrinį konteinerį

Konosamentas (Bill of lading)	Tai pats svarbiausias konteinerio dokumentas, be kurio kliento gavėjas negali atsiimti krovinių. Dar kitaip – tai laivo važtaraštis, kurį išduoda jūrinė linija ekspeditoriui ar tam įgaliotam asmeniui. Pagrindinės dokumento funkcijos: frachto sutarties turinio įrodomas dokumentas, vertybinis popierius.
CMR	Tai tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija. Ši sutartis reglamentuoja sutarties laikymąsi, vykdymą bei atsakomybę už vėlavimą ar krovinių praradimą. Transportui išduodamas standartizuotas CMR važtaraštis.
CIM/SMGS	Tai tarptautinio važtaraščio variantas geležinkeliui, kuris parengtas remiantis 1956 metais Ženevoje pasirašyta Konvencija.

Šaltinis: sudaryta autorės, remiantis tyrimo duomenimis, 2022 m.

UAB „Fore Logistics“ yra muitinės tarpininkai, ši įmonė turi deklarantą, kuris tvarko muitinės procedūras – eksportą, importą ir tranzitą. Išvardintos procedūros yra atliekamos remiantis teisiniu reglamentavimu bei turint visus reikiamus dokumentus, kurie yra susiję su gabenamu kroviniu. Gabenimai jūrinių konteineriais kerta mažiausiai vieną muitinės postą, todėl muitinės procedūros yra labai svarbios ir neišvengiamos. Dokumentai, kurie reikalingi muitinėms formalumams atlikti, pateikiami 22 paveiksle.



22 pav. Muitinės procedūroms reikalingi dokumentai.

Šaltinis: sudaryta autorės, remiantis UAB „Fore Logistics“ duomenimis, 2022 m.

Kai muitinės sistemoje yra suvesti visi reikalingi duomenys ir konteineris pristatytas į uostą, yra paruošiama eksporto deklaracija. Eksporto deklaracija yra labai svarbi, norint krovinį išgabenti į kitas valstybes.

Apibendrinus UAB „Fore Logistics“ krovinių gabenimo organizavimą intermodaliniu maršrutu Vievis (Lietuva) – Laem Chabang (Taivanas) ir teisinį reglamentavimą, nustatyta, kad

norint efektyviai įvykdyti maršrutą reikia tiksliai įvykdyti krovinio organizavimo etapus. Pagrindinė problema vykdant intermodalinį gabenimą kombinuojant jūrų ir kelių transportą yra laivo atvykimo vėlavimas. Įmonei pasiūlyta patobulinta atplaukimų lentelė, kuri papildyta vėlavimo priežastimi ir vėlavimo data. Pagrindiniai dokumentai reikalingi gabenti jūrinį konteinerį yra Konosamentas, CMR ir CIM / SMGS.

Išvados ir pasiūlymai

1. Išanalizavus krovinių gabenimą intermodaliniu būdu teoriniu aspektu, galima teigti, kad intermodaliniai pervežimai vykdomi apimant dviejų ir daugiau transportų rūšių privalumus į vieną visumą. Šiuo pervežimu vežamas vienas krovinio vienetas neperkraunant. UAB „Fore Logistics“ įmonė kombinuoja kelių ir jūrų transportą, kartais geležinkelių. Įmonė teikia įvairias logistinės paslaugas taip pat turi nuosavą transportą.

2. Išnagrinėjus UAB „Fore Logistics“ krovinių gabenimo konteineriais ypatumus, nustatyta, kad konteineris tai yra geležinė dėžė skirta kroviniui pervežti. UAB „Fore Logistics“ gabenimą konteineriais, nustatyta, kad įmonė dažniausiai naudoja 20, 40 pėdų konteinerius bei konteinerius refrižeratorius, kurie reikalauja temperatūrinio režimo. Jūrinio konteinerio privalumai yra tie, kad jie saugūs ir yra plombuojami. Trūkumai – prasta konteinerių būklė. Dažnai konteineriai būna netinkami naudojimui, pasiūlymas – prašyti vairuotojų užtikrinti konteinerio būklę ar jis tvarkingas, neturi skylių ir grindys nėra pažeistos.

3. Išsiaiškinus UAB „Fore Logistics“ ekspeditoriaus vaidmenį organizuojant krovinių gabenimą intermodaliniu būdu, galima teigti, kad ekspeditorius tvarko su krovinio gabenimu susijusią dokumentaciją, taip pat turi atlikti nemažai kitų pareigų. Pasaulyje vykstantys įvykiai turi įtakos įmonės veiklai: kylančios kuro kainos apsunkina darbą, sunkiau derėtis su vežėjais dėl žemesnės pervežimo kainos, taip pat tai kenkia santykiams su klientais. Siūlytina priimti vežėjų kainas ir atitinkamai kainas padidinti klientams. Labai svarbu klientams paaiškinti esamą situaciją, kokios priežastys įtakojo kainų kilimą.

4. Nustačius UAB „Fore Logistics“ krovinio gabenimo organizavimą intermodaliniu maršrutu Vievis (Lietuva) – Laem Chabang (Taivanas) ir teisinį reglamentavimą, galima teigti, kad norint efektyviai įvykdyti maršrutą reikia tiksliai įvykdyti krovinio organizavimo etapus. Pagrindinė problema vykdant intermodalinį gabenimą kombinuojant jūrų ir kelių transportą yra laivo atplaukimo vėlavimas. Įmonei pasiūlyta patobulinta atvykimo lentelė, kuri papildyta vėlavimo priežastimi ir vėlavimo data. Vežant krovinius reikia parengti nemažai su krovinių susijusių dokumentų. Dažniausiai už šių dokumentų paruošimą yra atsakingas ekspeditorius. Pagrindiniai dokumentai reikalingi gabenti jūrinį konteinerį yra Konosamentas, CMR ir CIM / SMGS.

Literatūros sąrašas

1. Baublys, A., (2016). „Krovinių vežimas“. Vilnius: VGTU leidykla „Technika“.
2. Baublys A., Palšaitis R., Vasilis Vasiliauskas A., Ivankovas V. (2004) Intermodalinio transporto plėtros galimybių analizė ir logistikos centrų valdymo principų nustatymas. VGTU: ataskaita. Prieiga per internetą: [final LC Studija 2005 03 31 \(lrv.lt\)](http://final.LC.Studija.2005.03.31(lrv.lt))
3. Bazaras, D, Vasiliauskas A. D. (2010). „Krovinių vežimo technologijos“. Vilnius „Technika“.
4. Bektas, T., & Crainic, T.G. (2007). A Brief Overview of Intermodal Transportation.
5. Bojorovienė, J., Kaveckė I., Kavolius R., Meškelienė A., Pikturnaitė I., Tamašauskienė R., Vaitiekus A., (2018) „VERSLO FAKULTETO KURSINIŲ, PEDAGOGINIŲ STUDIJŲ BAIGIAMŲJŲ DARBŲ IR BAIGIAMŲJŲ DARBŲ RENGIMO METODIKA” Klaipėda
6. Caris, A.; Macharis, C.; Janssens, G. K. (2013). Decision support in intermodal transport: A new research agenda, Journal Elsevier Computers in Industry 64 (2013): 105–112.
7. Crainic, T., Perboli, G., Rosano, M. (2018). Simulation of intermodal freight transportation systems: a taxonomy. European Journal of Operational Research, 2(16), 401-41
8. Filimanavičienė, A. (2014). Krovinių vežimai geležinkeliais, jūriniu ir kelių transportu: sąveikos, privalumai, galimybės, Transporter Railways 1(23). Prieiga per internetą: : <<http://www.zurnalastransportas.lt/?p=5770>>.
9. Fulzele, V., Shankar, R. and Choudhary, D. (2019), "A model for the selection of transportation modes in the context of sustainable freight transportation", Industrial Management & Data Systems, Vol. 119 No. 8, pp. 1764-1784. <https://doi.org/10.1108/IMDS03-2019-0169>
10. Intermodalinio transporto plėtros galimybių analizė ir logistikos centrų valdymo principų nustatymas šiuolaikinių inovacijų konteinerių terminaluose tyrimai. (2019). KVK. Prieiga per internetą:
11. Jarašūnienė A., (2011) Specialybės įvadas. Transporto inžinerinė ekonomika ir vadyba. Vilnius „Technika“.
12. Jaržemskis, A., Jaržemskis, V. (2014). Krovinių transportas. Vilnius: „Technika“.
13. Palšaitis, R. (2011). Tarptautinio Verslo Transportinis Logistikinis Aptarnavimas: Vadovėlis, Vilnius: Technika
14. Palšaitis R., (2010) Šiuolaikinė logistika. Vilnius: „Technika“.
15. Rodrigue, J., Slack, B., Comtois, C., (2017). The Geography of Transport Systems, FOURTH EDITION, New York: Routledge
16. Sinkevičius, E. (2008). Krovinių vežimo dokumentai, jų funkcijos ir teisinė reikšmė. Jurisprudencija: Mokslo darbai, 103 (1), 46–54.

17. Svetikaitė P., Plačienė B., (2021). Šiuolaikinių inovacijų konteinerių terminaluose tyrimai. Verslas, technologijos, biomedicina: inovacijų žvalgos 2021 : straipsnių rinkinys, 1, 464–474.
18. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR) (1998) [Žiūrėta 2019-12-05]. Prieiga per internetą: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.68227>
19. Vaitiekutė A., (2021). Įmonės krovinių gabenimo valdymas. Klaipėdos valstybinė kolegija.
20. Valinksaitė I. Ekspedicinių sutarčių skirtumas nuo kitų civilinių sutarčių: magistro baigiamasis darbas: 01 S - Teisė. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2006. – 52 p. – URL: http://vddb.library.lt/obj/LT-eLABa-0001:E.02~2006~D_20070130_224216-31244.
21. Vasiliauskas, A. (2013). Krovinių vežimo technologijos. Klaipėda: SMK.
22. Vasiliauskas, A., Zinkevičiūtė, (2013). Gamybos logistika. Klaipėda: SMK.
23. Л. Э. Еремеева, Л. Э. (2014) Интермодальные и Мультимодальные Перевозки, Сыктывкар
24. Левкин, Г. Г. (2014) Организация интермодальных перевозок, Конспект лекций, Москва – Берлин
25. Мочалин С.М., Левкин, Г.Г., Терентьев, А.В., Заруднев, Д. И. (2016) Логистика, Учебное пособие, Москва-Берлин

UAB „Fore Logistics“

(įmonės pavadinimas, duomenys)

Klaipėdos valstybinei kolegijai

PAŽYMA DĖL ORGANIZACIJOS VARDŲ IR DUOMENŲ NAUDOJIMO

2021-02-11

(data, Nr.)

Diplomantas (ė)

Akvilė Basichaitė

savo Baigiamajame darbe

UAB „Fore Logistics“ krovinių gabenimas intermodaliniu

gali naudotis

Fore Logistics

vardu

beide

bei duomenimis, susijusiais su

įmonės veikla

Šis Baigiamasis darbas yra taikomojo pobūdžio, o jame pateikti pasiūlymai bus panaudoti tobulinant organizacijos veiklą.

Direktorius

(Pancigos, A.V)

(parašas)

Direktorius
Arnis Valtulis
(v. pavardė)



Letter regarding delayed arrivals to Ashdod

20225556524 / GLDU3952084 container, - Booking postponed as per vessels planners' instructions due to overbooking in Klaipeda and other ports on service rotation and due to allocation issues. Please also kindly note vessel schedules depends on vessel rotation and weather conditions. Unfortunately TS ports/ vessels are heavily overbooked and our planners are doing their best to load your cargo on earliest vessel possible, in these extreme circumstances. Apologies for inconvenience caused.

20225563463 / MEDU5818121 container, - order originally was booked for MSC CORUNA IP202A, but this vessel has changed it's rotation and wont depart in Klaipeda. MSC had to rebook container for MSC EVEREST vessel. Due to overbooking, MSC EVEREST will come to Klaipeda two times – one time for unloading import, and second time for loading export containers (MEDU5818121 included). Also, bad weather also adds up to total transit time.

503290001274 / EITU0171497 container, - TS ports are heavily overbooked and thats why vessel are late. Planners trying their best to load your cargo on earliest vessel possible. Ship delays are also affected by bad weather conditions

503290001274 / FSCU5001333 container, - TS ports are heavily overbooked and thats why vessel are late. Planners trying their best to load your cargo on earliest vessel possible. Ship delays are also affected by bad weather conditions

503290001291 / BMOU2859548 container, - the ship's delays are affected by severe weather conditions - particularly very strong winds. Our planners inform that, that as from today afternoon, we will face severe weather conditions in the following areas: UK, ENGLISH CHANNEL, NORTH SEA, KATTEGAT, BALTIC SEA. The weather is forecast as follows: swell / waves up to 6.5 m., wind with W'y direction force up to 10bft.

Apologies for these delays

UAB „FORE LOGISTICS“
Naudojimo būdas: g. 1A (traukimas)
92118 Klaipėda
LITUVA
www.forelogistics.com

Įmonės kodas: 302724208,
PVM: LT100006662317
Atsiskaitymoji sąskaita
Nr. LT89 4010 0510 0394 9604
„Luminor bank“, AB

Interviu klausimai

1. Kiek laiko dirbate šioje įmonėje?
2. Papasakokite, kaip yra pasidalijamas darbas Jūsų įmonėje.
3. Kas yra atsakingas už dokumentų rengimą gabenant krovinius?
4. Kokias funkcijas atlieka darbuotojai eksporto skyriuje?
5. Kalbant apie klientus, ar turite ilgalaikių klientų ar dauguma yra trumpalaikių?
6. Kas yra atsakingas už klientų paiešką, bei bendravimą su jais?
7. Kaip yra kombinuojamas transporto priemonės Jūsų įmonėje?
8. Ar turite nuosavo įmonės transporto?
9. Kokie pagrindiniai jūrinių konteinerių privalumai?
10. Kokie yra trūkumai gabenant jūriniais konteineriais?
11. Kokios rūšies konteineriai dažniausiai yra gabenami?
12. Kokiomis kryptimis dažniausiai gabenami konteineriai?
13. Kaip renkatės liniją su kuria gabenti jūrinį konteinerį?
14. Kokias įvardintumėt problemas gabenant jūrų transportu?
15. Dažnai pasitaiko krovinio pristatymo vėlavimų?
16. Kaip jūrinės linijos sprendžia problemas susijusias su laivo vėlavimu?
17. Krovinio vėlavimas kenkia santykiams su klientais?
18. Kokios programinės įrangos yra naudojamos Jūsų įmonėje?
19. Ar karas vykstantis Ukrainoje turėjo įtakos Jūsų darbui?
20. Sparčiai kylančios kuro kainos turėjo įtakos Jūsų darbui?