

MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETAS
EKONOMIKOS IR FINANSŲ VALDYMO FAKULTETAS
EKONOMIKOS IR VERSLO INSTITUTAS

Aleksandra Formaniuk

MUITINĖS SANKCIONUOTI VEIKSMAI
LOGISTINĖJĖ GRANDINĖJE

Magistro baigiamasis darbas

Vadovas:

Dr. A. Jablonskis

VILNIUS, 2015

MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETAS
EKONOMIKOS IR FINANSŲ VALDYMO FAKULTETAS
EKONOMIKOS IR VERSLO INSTITUTAS

MUITINĖS SANKCIONUOTI VEIKSMAI
LOGISTINĖJĖ GRANDINĖJE

Tarptautinės prekybos magistro baigiamasis darbas
Studijų programa 621N10005

Vadovas: dr. A. Jablonskis

Recenzentas: prof. dr. A. Laurinavičius

Atliko: A. Formaniuk

VILNIUS, 2015

TURINYS

ĮVADAS	6
1. ŠIUOLAIKINĖ TARPTAUTINĖ PREKYBA IR LOGISTINĖ VEIKLA	8
1.1. Logistinės veiklos ištakos ir jos įtaka tarptautinei prekybai	8
1.2. Logistinė veikla ir jos dedamosios	11
1.3. Materialieji srantai tarptautinėje ir muitinės logistikoje	16
2. MUITINĖS OPERACIJOS TARPTAUTINĖJE LOGISTINĖJE GRANDYJE	27
2.1. Grandys ir grandinės logistinėje veikloje	27
2.2. Tarifinis ir netarifinis užsienio prekybos reguliavimas	41
2.3. Muitinės sankcionuoti veiksmai ir muitinės formalumai	47
2.3.1. Prekių įvežimas į laisvąją zoną arba padėjimas į laisvąjį sandėlį	53
2.3.2. Muitinės prižiūrimas prekių sunaikinimas, reeksportas, perdavimas valstybės nuosavybėn	55
3. MUITINĖS SANKCIONUOTI VEIKSMAI LIETUVOS	58
TARPTAUTINĖJE PREKYBOJE.....	58
3.1. Muitinės formalumai ir muitinės sankcionuoti veiksmai su į Lietuvą įvežamu ir iš jos išvežamu prekių srautu	58
3.2. Muitinės formalumai ir muitinės sankcionuoti veiksmai Lietuvos-Rusijos užsienio prekyboje	63
3.3. Į Lietuvą įvežamų prekių laikinasis saugojimas	70
ANOTACIJA	83
ANOTATION	84
SANTRAUKA	85
SUMMARY	86
LITERATŪRA	95

PAVEIKSLAI

1 pav. Srautų formavimosi sistema	18
2 pav. Logistinė grandinė	30
3 pav. Logistinė grandinė	32
4 pav. Logistinių operacijų klasifikacija	35
5 pav. Logistinė grandis ir tarptautinė logistinė grandis	39
6 pav. Tarptautinės logistinės grandies dalyviai ir jų sąveika.....	41
7 pav. Muitinės procedūrų įforminimas Lietuvos įvežamoms ir išvežamoms prekėms (BAD kiekis tūkst. vnt., 2006-2014 m.)	59
8 pav. Lietuvos įvežamų ir išvežamų prekių muitinės procedūrų dalis bendrame jų kiekyje (% , 2006-2004 m.)	60
9 pav. Lietuvos įvežamų ir išvežamų prekių svoris (tūkst. t, 2006 – 2014 m.).....	60
10 pav. Lietuvos įvežamų ir išvežamų prekių svorio dalis bendrame jų kiekyje (% , 2006 – 2014m.) .	61
11 pav. Lietuvos įvežamų ir iš jos išvežamų prekių vertė (mln. Lt, 2006 – 2014 m.).....	62
12 pav. Lietuvos įvežamų ir iš jos išvežamų prekių vertės dalis bendrame jų kiekyje (% , 2006 – 2014 m.)	63
13 pav. Lietuvos-Rusijos išvežamų ir įvežamų prekių muitinės procedūrų įforminimo atvejų kiekis (BAD tūkst. vnt) ir jų dalis bendrame Lietuvos įvežamų ir išvežamų srautų kontekste 2006-2014 m.	64
14 pav. Lietuvos-Rusijos išvežamų ir įvežamų prekių svoris (tūkst. vnt) ir jų dalis bendrame į Lietuvą įvežamų ir iš jos išvežamų srautų kontekste 2006-2014 m.....	64
15 pav. Lietuvos-Rusijos įvežamų ir išvežamų prekių vertė (mln. Lt) ir jų dalis bendrame į Lietuvą įvežamų ir išvežamų srautų kontekste 2006-2014 m.	65
16 pav. Lietuvos-Rusijos įvežami ir išvežami srautai (BAD kiekis vnt., 2006-2014 m.).....	66
17 pav. Lietuvos-Rusijos įvežamų ir išvežamų prekių muitinės procedūrų dalis bendrame jų kiekyje (% , 2006-2014 m.)	66
18 pav. Lietuvos-Rusijos įvežamų ir išvežamų prekių svoris (tūkst. t, 2006-2004 m.).....	67
19 pav. Lietuvos-Rusijos įvežamų ir išvežamų prekių svorio dalis bendrame jų kiekyje (% , 2006-2014 m.)	68
20 pav. Lietuvos-Rusijos įvežamų ir išvežamų prekių vertė (mln. Lt, 2006-2014 m.).....	69
21 pav. Lietuvos-Rusijos įvežamų ir išvežamų prekių vertės dalis bendrame jų kiekyje (% , 2006-2014 m.)	70
22 pav. Prekių įvežimas į Lietuvą ir laikinasis saugojimas Lietuvoje (BD kiekis vnt., 2006-2014m.) .	71
23 pav. Į Lietuvą įvežtų prekių laikinojo saugojimo dalis bendrame įvežtų prekių kiekyje (% , 2006-2014 m.)	72

24 pav. Į Lietuvą iš trečiųjų šalių įvežamų ir Lietuvoje laikinai saugomų prekių svoris (tūkst. t., 2006-2014m.)	72
25 pav. Lietuvoje laikinai saugojamų prekių svorio dalis bendrame į Lietuvą įvežtų prekių kiekyje (% , 2006-2014 m.)	73
26 pav. Lietuvoje laikinojo prekių saugojimo būdai ir BD kiekis (vnt., 2006-2014 m.)	74
27 pav. Lietuvoje laikinojo prekių saugojimo būdai ir BD kiekis (% , 2006-2014 m.)	75
28 pav. Lietuvoje prekių laikinojo saugojimo būdai ir jų svoris (tūkst. t, 2006-2014 m.)	76
29 pav. Lietuvoje prekių laikinojo saugojimo būdai ir jų svoris (% , 2006-2014 m.)	76
30 pav. Laikinasis saugojimas Klaipėdos uoste pagal panaudotą transporto rūšį (BD kiekis vnt., 2006-2014 m.)	77
31 pav. Laikinasis saugojimas Klaipėdos uoste pagal panaudotą transporto rūšį (prekių svoris tūkst.t, 2006-2014 m.)	78
32 pav. Iš Rusijos Federacijos į Lietuvą įvežamos ir laikinai saugomos prekės pagal saugojimo būdą (BD kiekis vnt., 2006-2014 m.)	78
33 pav. Iš Rusijos Federacijos į Lietuvą įvežamos ir laikinai saugomos prekės pagal saugojimo būdą ir jų BD kiekio dalis bendrame laikinojo saugojimo kontekste (% , 2006-2014 m.)	79
34 pav. Iš Rusijos Federacijos į Lietuvą įvežamų ir laikinai saugomų prekių svorio paskirstymas pagal laikinojo saugojimo būdą (tūkst. t, 2006-2014 m.)	79
35 pav. Iš Rusijos Federacijos į Lietuvą įvežamų ir laikinai saugomų prekių svorio paskirstymas pagal laikinojo saugojimo būdą (% , 2006-2014 m.)	80

ĮVADAS

Mūsų kasdieniame gyvenime daug kas pasikeitė nuo tų laikų, kai ūkininkai surinko gintarą ir išmainė jį į atvežtus iš Indijos šilkus: mainų formos labai įvairios, prekiaujama daugelyje šalių, tarptautinės prekybos dalyviu gali tapti bet kuris kompiuteriu ir internetu mokantis naudotis asmuo, didelė dalis buvusių tarptautinės prekybos barjerų, draudimų ar apribojimų yra panaikinta. Nepaisant to, ir šiandienos tarptautiniame krovinių, transporto priemonių ar žmonių judėjime, kurio apimtys per paskutinį šimtmetį ženkliai išaugo, gausu formalumų, būtinų atlikti operacijų, nacionaliniu ir tarptautiniu mastu vykdomo reguliavimo.

Nuolatinė įvairių veiklos sričių pažanga, inovacijos, naujos technologinės galimybės sparčiau keičia verslo, gamybos, prekybos, logistikos ir kitų veiklos sričių aplinką. Įvyko begalė pasikeitimų nuo tų laikų, kai prekyba buvo paremta natūriniais prekių mainais. Nereikia žiūrėti ypatingai toli į praeitį, kad galėtume pamatyti įvykusius pasikeitimus. Šiuolaikinėje tarptautinėje prekyboje, mainuose, versle matome pokyčius, susijusius su produkto kūrimu, jo tobulinimu, pateikimu, klientų aptarnavimu, srautų vadyba, konkurencine kova, verslo ir viešojo sektoriaus partneryste.

Didėjanti konkurencija, globalizacija, internacionalizacija verčia ieškoti naujų būdų padidinti savo pranašumą prieš kitus konkurentus, gauti papildomos ar didesnės naudos iš vykdomos veiklos. Verslininkai priversti mažinti veiklos kaštus, gerinti ne tik patį gaminamą produktą, bet ir to produkto pristatymą galutiniam vartotojui, gerinti klientų aptarnavimą, tarptautinės tiekimo grandinės valdymą. Diegiamos pažangios informacinės, komunikacinės, kompiuterinės ir kitos technologijos, sparčiai išaugę bei paspartėję informaciniai ir finansų srautai verčia tobulinti informacijos perdavimą, apdorojimą, efektyviau valdyti šiuos srautus. Būtent tokioje aplinkoje pradėjo formuotis logistika - disciplina, kurios pagalba ieškoma naujų galimybių ir sprendimų didinant ūkio subjekto pranašumą, mažinant kaštus pirkimo, gamybos, tiekimo, sandėliavimo, produkcijos transportavimo ir kituose srauto judėjimo etapuose. Logistika kaip palyginus jaunas mokslas sulaukė nemažo mokslininkų ir verslininkų dėmesio.

Pastovaus dėmesio centre buvo ir tebėra tarptautinė prekyba, kuriai reglamentuoti bei reguliuoti įkurtos dešimtys tarptautinių organizacijų, tarptautinių konvencijų ir susitarimų, muitų sąjungų, kurių pagalba siekiama iš esmės vieno tikslo – šalinti prekybos barjerus tarp šalių, siekti laisvos prekybos tarp šalių ir unifikuoti reikalavimus šiai veiklai. Todėl be logistikos, daug dėmesio yra skiriama prekybos reguliavimo priemonėms.

Temos naujumas ir aktualumas. Nors logistikos mokslas sulaukė nemažai pasaulio mokslininkų dėmesio, šis mokslas yra visgi jaunas ir logistinė veikla nėra pakankamai iširta. Pradedant nagrinėti logistinę veiklą giliau, suprantame, kad lieka daug painiavos tiek su terminais, tiek su procesų aiškinimu. Dar daugiau neaiškumų atsiranda tiriant tarptautinę logistiką bei su ja susijusias

reguliavimo priemonės – muitinės formalumus bei muitinės sankcionuotus veiksmus. Šiai dienai daug pasakyta apie logistiką kaip mokslą, tačiau retas autorius nagrinėja logistinės veiklos samprantą bei su logistine veikla susijusius reiškinius. Šio magistrinio darbo **problema** – muitinės sankcionuotų veiksmų ir ypač prekių laikinojo saugojimo, kaip materialiojo srauto kontrolės ir logistinių operacijos, perspektyvos šiuolaikinėje srautų vadyboje.

Darbo **tikslas** – išnagrinėjus logistinės veiklos bei logistinės grandinės sąvokas, ištirti muitinės sankcionuotų veiksmų vietą logistinėje grandinėje ir įvertinti jų būtinumą bei reikalingumą tarptautinėse tiekimo grandinėse.

Darbo objektas – sankcionuoti veiksmai su muitinės prižiūrimais ir mišriais materialiaisiais srautais.

Pagrindiniai darbo uždaviniai:

- Išanalizuoti logistinės veiklos formavimosi prielaidas ir pagrindines vartojamas sąvokas;
- Apžvelgti muitinės priežiūrą tarptautinėje logistinėje grandyje bei priemones, kurios yra taikytinos vykdant muitinės priežiūrą;
- Nustatyti muitinės formalumų atlikimo tendencijas Lietuvoje įvertinus į Lietuvą įvežamų ir iš Lietuvos išvežamų prekių statistinius duomenis;
- Išanalizuoti Lietuvos Respublikos - Rusijos Federacijos tarptautinėje prekyboje atliekamus muitinės sankcionuotus veiksmus;
- Įvertinti Lietuvoje naudojamus prekių laikinojo saugojimo būdus, apžvelgti jų specifiką.

Darbe keliamos dvi hipotezės.

Pirmoji hipotezė: plėtojantis ir liberalėjant tarptautinei prekybai poreikis prekių laikinajam saugojimui kaip specifinei logistinei operacijai nykstamai mažėja.

Antroji hipotezė: Lietuvoje veikiantys importo-eksporto terminalai išliks paklausia muitinės prižiūrimų srautų aptarnavimo dalimi.

Darbe naudoti metodai: rengiant magistro baigiamąjį darbą buvo atlikta lietuvių ir užsienio autorių mokslinės bei norminių teisės aktų analizė, taikomi loginis-analitinis, apibendrinimo, sisteminimo, lyginamasis, statistinių duomenų analizės ir kiti metodai.

Darbo prasmieniai žodžiai: muitinės logistika, logistinė grandis, materialieji srautai, logistinės operacijos, muitinės formalumai, muitinės sankcionuoti veiksmai, laikinasis prekių saugojimas.

1. ŠIUOLAIKINĖ TARPTAUTINĖ PREKYBA IR LOGISTINĖ VEIKLA

1.1. Logistinės veiklos ištakos ir jos įtaka tarptautinei prekybai

Žmonija prekiauja nuo neatminamų laikų. Pradedant senaisiais laikais, kai žmonės augino, gamino produkciją savo rankomis, pirkto ar mainė savo gamybos produktus į atplukdytas iš užsienio retenybes, ir baigiant šiandieną, kai parduotuvės pilnos įvairiausių prekių ir nėra problemų įsigyti vieną ar kitą daiktą. Prekės ir daiktai buvo pakraunami, iškraunami, gabenami, sandėliuojami – tai vyko daugelį metų. Šie procesai buvo suvokiami kaip savaime suprantami ir atliekami iš esmės nesigilinant į tai, kaip jie vyksta ar galėtų vykti.

Išskirtine sritimi galima laikyti karybą. Nereikia būti profesionaliu karininku, kad suprasti, kiek svarbūs yra laiku tiekiami amunicija, kuras, maistas, speciali apranga. Žmonijos istorijoje karai neretai buvo laimimi ir pralaimimi priklausomai nuo kariuomenės aprūpinimo. Prioritetinė reikšmė logistikos organizacijai buvo skiriama Napoleono armijoje, Antro Pasaulinio karo metu, pokario metais ir, be abejo, šiuo metu. Išskirtinė logistinės veiklos svarba išryškėjo Persų įlankos karo metu, kai per labai trumpą laiką reikėjo nuskraidinti 0,5 mln. žmonių, 0,5 mln. tonų medžiagų bei amunicijos už 12 tūkst. km, vandeniui buvo perplukdyta 2,3 mln. t ginkluotės¹. Karinė logistika apima ne tik kariuomenės judėjimo valdymą, bet ir užnugario aprūpinimo organizavimą ir daugelį kitų karybos aspektų. Palyginus su Napoleono ar Antrojo pasaulinio karo laikais, karinės logistikos esmė nepasikeitė. Šiandien karinė logistika suprantama kaip karinės operacijos, kurios apima projektavimą ir plėtojimą, įsigijimą, sandėliavimą, transportavimą, distribuciją, priežiūrą, kariuomenės reikmenų tvarkymą ir disponavimą (reikmenys: kariuomenės technika plačiąja prasme, įskaitant transportą, amuniciją, ginklus, kurą ir pan.); personalo transportavimą; įrangos įsigijimą, konstravimą, priežiūrą, eksploatavimą ir dispoziciją; paslaugų įsigijimą ir apstatymą; medicinos ir sveikatos priežiūros aprūpinimą.²

Mūsų kasdiniame gyvenime daug kas pasikeitė nuo tų laikų, kai ūkininkai surinko gintarą ir išmainė jį į atvežtus iš Indijos šilkus: mainų formos labai įvairios, prekiaujama daugelyje šalių, tarptautinės prekybos dalyviu gali tarpti bet kuris kompiuteriu ir internetu mokantis naudotis asmuo. Apie logistinę veiklą ekonominiu požiūriu pradėta kalbėti tik XX amžiuje, kai karybos atstovai, o vėliau ir tarptautinę veiklą vykdančys subjektai, išnagrinėję visus veiksmus, atliekamus su kariniais kroviniais, šių veiksmų sąnaudas bei kitus krovinių srautams įtakos turinčius veiksnius, nustatė, kad integruojant ar kitaip pakeičiant vykdomus veiksmus, įmanoma sumažinti vykdomos veiklos kaštus ir gauti papildomos naudos.

¹ Palšaitis, R. Šiuolaikinė Logistika - Vilnius: Technika, 2010, p. 9-10.

² Lyons K. and Farrington B. Purchasing and Supply Chain Management. Pearson, 2012, p. 82.

Logistinės veiklos evoliucija visų pirma yra susijusi su rinkos santykių evoliucija tarp ekonomiškai išsivysčiusių šalių³. Logistika kaip mokslas ir kaip verslo dalis pradėjo formuotis tik apie 1950 metais Jungtinėse Amerikos Valstijose⁴. Pokario laikais naujos idėjos, naujos galimybės įkvėpė verslininkus, atvėrė duris naujoms idėjoms, tendencijoms. Iki 1960-ųjų metų pagrindinis dėmesys buvo sutelktas į produkto gamybą, nes tiek kaštų mažinimas, tiek pelno didinimas buvo sutelkti gamybos stadijoje⁵. Mokslininkai (D. J. Bowersox ir D. J. Closs, R. Palšaitis, M. N. Grigorjev ir kt.) pastebi, kad to meto rinka sparčiai vystėsi, pelnai augo, todėl gamybos organizavimo ir produkcijos skirstymo neefektyvumas liko nepastebėtas, „paslėptas“ augančio pelno ir gamybos apimčių. Šalys, kuriuose buvo išvystyta rinkos ekonomika, neskyrė reikiamo dėmesio sistemų sukūrimui, kurios optimizuotų materialiujų srautų (žaliavų, pusfabrikačių, pagamintos produkcijos, transporto ir kt.) judėjimą ir jų valdymą. Nebuvo tamprus sąryšio tarp produkcijos gamybos, didmeninės ir mažmeninės prekybos. Produkcijos distribucija nebuvo detalai planuojama, ji paprastai buvo atliekama savo transportu, gana chaotiškai, padrikai, nebuvo glaudaus ryšio tarp skirtingų distribucijos funkcijų. To meto konkurencija koncentravosi gamybos stadijoje⁶.

Išaugus pagamintų prekių konkurencijai pasauliniu mastu, toks požiūris į verslo konkurenciją išseko. Atsiradus pirmajai marketingo filosofijai pasikeitė požiūris į vartotoją ir konkurenciją, o tai iš dalies stimulavo logistinės veiklos atsiradimą⁷. Pelno sukūrimas vien gamybos stadijoje išseko, atsirado būtinybė ieškoti naujų pelno sukūrimo būdų ir produkto konkurencingumo palaikymo bei didinimo galimybių. Dėmesys buvo koncentruojamas ne tiek produkto tobulinimui, kiek produkto tiekimo kokybei ir klientų lūkesčių tenkinimui. Buvo pastebėta, kad laiku ir vietoje pristatytas produktas yra labiau populiarus, negu analogiška produkcija iš kito tiekėjo, kuri buvo pateikta ne vietoje, ar ne laiku, ar buvo pristatoma tradiciniu būdu. Savo produkcijos tiekimo gerinimas reikalavo mažiau kaštų, negu produkcijos tobulinimas ar naujo produkto sukūrimas, tokiu būdu mažėjo produkcijos savikaina ir buvo užtikrinamas didesnis produkto tiekimas, o tai didino produkto konkurencingumą rinkoje, gaunamą naudingumą. Verslininkai pradėjo daugiau dėmesio skirti produkcijos pristatymui, tiekimo gerinimui, klientų aptarnavimui. Buvo pastebėta, kad tam tikri veiksmai gali būti apjungti ir/ar eliminuoti, o tuo pačiu sumažintos ir išlaidos. Produktas, kuris buvo patiekiamas galutiniam vartotojui per organizuotą logistikos kanalą, tapo labiau konkurencingas už tuos, kurie buvo pateikiami galutiniam vartotojui tradiciniu būdu.

Sekantis svarbus faktorius, įtakojęs logistikos formavimąsi ir kuris yra išskiriamas mokslo literatūroje (A. M. Gadžinskij, M. N. Grigorjev, A. A. Korsakov ir kt.), tai 1970-ųjų metų energetinė

³ Основы логистики: Учеб. пособие/ Под ред. Миротина Л. Б., Сергеева В. И.. - Инфра-М; Москва; 2000, с. 10.

⁴ Ibid., p. 10.

⁵ Корсаков, А.А. Логистика. Москва: Московская финансово-промышленная академия. 2005, с. 6.

⁶ Ibid., p. 6.

⁷ Основы логистики: Учеб. пособие/ Под ред. Миротина Л. Б., Сергеева В. И.. - Инфра-М; Москва; 2000, с. 13.

krizė. Fizinės distribucijos paklausa Vakarų Europoje, Šiaurės Amerikoje ir Japonijos ekspansija gamybos ir prekybos sferose sukėlė energetinę krizę⁸. Dėl pakilusios energijos kainos, verslininkai buvo priversti ieškoti naujų būdų sumažinti produkto savikaina – pagrindinė užduotis buvo mažinti produkcijos savikaina ne atskirose etapuose, o visame gamybos cikle. Vienas iš tokių būdų tapo produkto pateikimas galutiniam vartotojui: stebima produkcijos paklausa rinkoje, gaminamos reikiami produkcijos kiekiai, sandėliuojami būtinos žaliavų atsargos sandėliuose. Sandėlių paskirstymo, produkcijos kiekio optimizavimo, sandėlių atsargų minimizavimo ir transporto maršrutų sudarymo uždaviniai buvo sprendžiami atskirai vienas nuo kito⁹. Tačiau vėliau buvo pastebėta, kad vien skirtingų įmonės padalinių procesų optimizavimas yra nepakankamas. Kaštų sumažėjimas viename skyriuje turėjo įtakos (nebūtinai geros!) kitų skyrių veiklai ir kaštams. Tokiu būdu atsirado *bendrų kaštų koncepcija*, kuri turėjo įtakos sparčiai logistikos ekspansijai¹⁰. Pagal šios koncepcijos idėją, jeigu taisyklingai perskirstyti išlaidas distribucijos lygmenyje, galima sumažinti bendrą kaštų lygį produktui judant nuo siuntėjo iki galutinio vartotojo. Tokiu būdu, ekonominis efektyvumas pradėtas skaičiuoti kaip transporto, materialijų ir techninių išteklių bei pačios gamybos kaštų minimumas¹¹. Kompanijos pradėjo įtraukti distribuciją į įmonės valdymą. Įmonėse pradėta taikyti ilgalaikį produkcijos planavimą, sumažėjo žaliavų ir pagamintos produkcijos laikymas sandėliuose.

Logistinės veiklos gerinimas išsiplėtė už produkcijos fizinio paskirstymo ribų – atsirado naujų užduočių optimizuojant visus turimus įmonės resursus. Atradimai technikos srityje praplėtė logistikos galimybes: kompiuterizuotas logistikos procesų valdymas didino materialijų ir informacinių procesų darbo efektyvumą. Pažangios kompiuterinės technologijos suteikia galimybes kontroliuoti išteklių kiekius, pagamintos produkcijos atsargas, sekti krovinių judėjimą, stebėti užsakymų tvarkymą ir pan. Ypatinę vaidmenį kompiuterinės technologijos įgavo tarptautiniame krovinių judėjime, kadangi šiandien yra galimybė perteikti visą informaciją apie krovinį, jį lydinčius dokumentus, krovinį gabenančią transporto priemonę nuotoliniu būdu. Pažangios technologijos daug įtakos turi ne tik transportui, bet ir produkcijos apimčių, jos sąnaudų nustatymui, atsargų valdymui.

Ypatinę vaidmenį šiuolaikinės technologijos vaidina sandėlių ūkyje. Logistinė veikla suteikė galimybę tiekti produkciją tiksliai apskaičiuotais kiekiais, pagal griežtą asortimentą ir nustatytais laiko intervalais – pagal Japonišką *tiksliai laiku* (angl. *just in time*) koncepciją¹². Šios koncepcijos pagrindas buvo potencialus atsargų pašalinimas iš gaminimo proceso – esant patvirtintam gaminimo grafikui, visi komponentai gali būti pateikti reikalingu kiekiu, reikalingoje vietoje ir tiksliai nustatytu laiku. Sandėliuojamos produkcijos apimtys ženkliai sumažėjo. Nuo 1990-tųjų metų daugelis įmonių pradėjo

⁸ Григорьев М.Н. и С.А. Уваров. Логистика. Учебник для бакалавров. – Москва: Юрайт, 2014, с. 20.

⁹ Ibid., p. 20.

¹⁰ Основы логистики: Учеб. пособие/ Под ред. Миротина Л. Б., Сергеева В. И. - Инфра-М; Москва; 2000, с. 13-14.

¹¹ Григорьев М.Н. и С.А. Уваров. Логистика. Учебник для бакалавров. – Москва: Юрайт, 2014, с. 21.

¹² Основы логистики: Учеб. пособие/ Под ред. Миротина Л. Б., Сергеева В. И. - Инфра-М; Москва; 2000, с. 166.

tiekti savo produkciją mažais kiekiais pagal iš anksto suderintą grafiką. Šiuolaikinės technologijos leidžia sulyginti transportuojamos ir sandėliuojamos produkcijos kiekius su kiekiais, dalyvaujančiais gamybos procese, o taip pat ir įvertinti krovinio gabenimo trukmę, jo periodiškumą ir kt.¹³. Galima sakyti, kad įmonės produktyvumo lygis yra nusakomas jos sandėlių sistemos ir transporto sistemos pralaidumu bei efektyvumu¹⁴. Vadinasi, gerai organizuota logistika gali didinti įmonės produkcijos pasiūlos lygį ir tuo pačiu didinti įmonės konkurencingumą, jos gaunamą pelną.

Globalizacija, kaip pagrindinė šiuolaikinės ekonomikos vystymosi tendencija, yra visų inovacijų stimulatorius. Šiuolaikinei tarptautinei prekybai būdinga skirtingų šalių nacionalinių ūkių integracija grindžiama darbo pasidalijimu ir kooperacija; vyksta pinigų, prekių, paslaugų, darbo jėgos nacionalinių rinkų integracija. Globalizacijos metu pastoviai vyksta tarptautinės prekybos, muitinės, mokesčių bei transporto įstatymų kaita, o tai skatina tarptautinių transporto, telekomunikacijų, distribucijos ir kitų makrologistikos sistemų vystymą bei tarptautinių logistikos tarpininkų atsiradimą. Visa tai suteikia galimybę realizuoti begalę globalių logistinių strategijų atsižvelgiant į nacionalinių rinkų ypatybes ir bendrų išlaidų optimizaciją.

Didėjant konkurencijai, plečiantis globalizacijai, ūkio subjektų veiklai tampant vis labiau tarptautine darosi itin svarbu ieškoti būdų padidinti savo pranašumą prieš kitus konkurentus. Verslininkai priversti ieškoti naujų galimybių mažinti veiklos kaštus, gerinti ne tik patį gaminamą produktą, bet ir to produkto pristatymą galutiniam vartotojui, gerinti klientų aptarnavimą. Diegiamos pažangios informacinės, komunikacinės ir kitos technologijos, padidėję finansų srautai verčia tobulinti informacijos perdavimą, apdorojimą, efektyviau valdyti finansinius srautus. Būtent tokioje aplinkoje pradėjo formuotis logistika - disciplina, kurios pagalba ieškoma naujų galimybių ir sprendimų tobulinant ūkio subjekto pranašumus, mažinant kaštus pirkimo, gamybos, tiekimo, sandėliavimo, produkcijos transportavimo ir kituose veiklos lygmenyse. Šiuolaikinės globalios ekonomikos sąlygomis logistika tampa vienu iš konkurencijos faktorių bei tam tikra tarptautinės prekybos koncepcija.

1.2. Logistinė veikla ir jos dedamosios

Kaip jau buvo minėta anksčiau, logistika, palyginus su kitomis disciplinomis, yra pakankamai jaunas mokslas. Kai tik buvo suvokta logistikos svarba, prasidėjo intensyvūs logistikos nagrinėjimas ne tik ūkio subjektų, bet ir mokslininkų. Šiuo metu egzistuoja daugybė tiek panašių, tiek skirtingų logistikos sąvokos aiškinimų.

¹³ Григорьев М.Н. и С.А. Уваров. Логистика. Учебник для бакалавров. – Москва: Юрайт, 2014, с. 20.

¹⁴ Ibid., p. 20.

Vieni autoriai teigia, kad logistika yra prekių arba žaliavų judėjimas iš pradinio išgavimo/gamybos taško iki jų vartojimo vietos¹⁵; kad tai medžiagų ir produktų nuoseklaus judėjimo į firmą, firmos viduje ir iš firmos aptarnavimas¹⁶; kad tai išteklių srauto valdymas tiekimo grandinėje, kuriam priskiriamas medžiagų įsigijimas, gamybos planavimas, pagamintos produkcijos pristatymas vartotojams ir visi informaciniai bei finansiniai srautai, būtini materialiniams ištekliams valdyti¹⁷.

Kiti kalba, kad logistika ne vien materialiojo srauto aptarnavimas, bet mokslas apie prekių (medžiagų, žaliavų, mašinų, galutinės produkcijos it kt.) judėjimo srautų nuo gamintojo iki vartotojo organizavimą, koordinavimą, planavimą, apimančią įvairių rūšių paslaugas, teikiamas atitinkamų įmonių, susijusių su prekių pateikimo vartotojui aptarnavimu, ir užtikrinančias visą jų naudingumo atskleidimą¹⁸; apie materialiujų srautų ir su jais susijusių paslaugų, informacinių ir finansinių srautų, vykstančių tam tikroje mikro-, mezo-, arba makroekonomikos sistemoje, valdymą ir optimizaciją siekiant numatytų tikslų¹⁹.

Kiti autoriai supranta logistiką kaip prekių, paslaugų ir informacijos srautų planavimo, diegimo ir kontrolės procesus, kurių tikslas – patenkinti vartotojo poreikius²⁰; tokių medžiagų kaip žaliavos, pusfabrikačiai, gatavi gaminiai ir atliekos judėjimo planavimas, valdymas ir kontrolė, remiantis informacija ir vadyba, nuo gamybos pradžios iki vartojimo ir atliekų šalinimo, siekiant efektyviai ir ūkiškai dirbti, taip pat stengiantis patenkinti klientų norus²¹; kaip tiekimo proceso dalį, kurios tikslas yra užtikrinti žaliavų, materialinių išteklių, ir produkcijos gamybos planavimą, gamybą, kontrolę bei efektyvų pagamintos produkcijos ir susijusios informacijos judėjimą iš gamybos taško į vartojimo tašką, tenkinant klientų reikalavimus²²; kad tai bendrinis terminas visoms veikloms, kurios užtikrina, kad medžiagos ir produktai yra reikiamoje vietoje reikalingu laiku. Logistika siekia didinti suinteresuotų šalių (angl. *parties*) pelną²³; kad tai energijos, informacijos, darbo jėgos, o ypač medžiagų (žaliavų, produktų) srauto sistemų formavimas, valdymas ir derinimas tarpusavyje²⁴; kad tai dviejų ar daugiau veiklos sričių, kurių tikslai yra užtikrinti žaliavų, materialinių išteklių ir produkcijos planavimą, gamybą, kontrolę bei efektyvų judėjimą iš gamybos taško į vartojimo tašką, tarpusavyje sąveika²⁵ kad logistika apima visą produkto gyvavimo ciklą, nuo projektavimo etapo iki antrinio produkto utilizavimo²⁶.

¹⁵ Židonis, Ž. Verslo logistika – Vilnius: Vilniaus vadybos kolegija, 2002, p. 7.

¹⁶ Urbonas, J. A. Tarptautinė logistika – Kaunas: Technologija: 2004., p. 8.

¹⁷ Palšaitis, R. Šiuolaikinė logistika – Vilnius: Technika, 2010, p. 13.

¹⁸ Urbonas, J. A. Tarptautinė logistika – Kaunas: Technologija: 2004., p. 10.

¹⁹ Основы логистики: Учеб. пособие/ Под ред. Миротина Л. Б., Сергеева В. И. - Инфра-М; Москва; 2000, с. 21.

²⁰ Židonis, Ž. Verslo logistika – Vilnius: Vilniaus vadybos kolegija, 2002, p. 7.

²¹ Bischof K. D. et al. Ekspedicinių ir transporto įmonių vadyba. – Vilnius: Presvyka, 2002, p. 271.

²² Palšaitis, R. Šiuolaikinė logistika – Vilnius: Technika, 2010, p. 13.

²³ Lysons K. and Farrington B. Purchasing and Supply Chain Management. Pearson, 2012, p. 3.

²⁴ Bischof K. D. et al. Ekspedicinių ir transporto įmonių vadyba. – Vilnius: Presvyka, 2002, p. 271.

²⁵ Palšaitis, R. Šiuolaikinė logistika – Vilnius: Technika, 2010, p. 13.

²⁶ Григорьев М.Н. и С.А. Уваров. Логистика. Учебник для бакалавров. – Москва: Юрайт, 2011, с. 119.

Daug yra kalbama apie logistikos sampratą, tačiau mažai yra pasiūlyta *logistinės veiklos* termino apibrėžčių. Jablonskis pastebi, kad retas specialistas išsamiai aiškina šį terminą; daugelis autorių laiko jį kaip savaime suprantamu arba tapatina su logistika²⁷. Logistinės veiklos poreikiai yra patenkinami, kuomet visos šios funkcinės sritys yra susiejamos į vieningą sistemą; o logistinė kompetencija yra pasiekama tik koordinuoto visų sričių valdymo dėka²⁸.

Žymūs specialistai D. J. Bowersox ir D. J. Closs tiria logistikos veiklą išskirdami penkias jos funkcinės sritis: logistinės infrastruktūros forminimą, keitimąsi informacija, transportavimą, atsargų valdymą, sandėliavimą, krovinių priežiūrą ir pakavimą²⁹. Įmonės strateginių tikslų pasiekimas priklauso nuo logistikos funkcijų integracijos³⁰.

R. Palšaitis supranta logistiką kaip kelių įmonės veiklos sričių sąveiką ir logistika yra neatskiriama nuo logistinės veiklos. Panašiai į D. J. Bowersox ir D. J. Closs, R. Palšaitis tiria logistiką per logistinės veiklos rūšis ir skirsto jas į pagrindines ir pagalbines. Pagrindinėms sritims autorius priskiria vartotojo aptarnavimo politiką ir standartus, užsakymų tvarkymą, atsargų valdymą, transportavimą, sandėliavimą; pagalbinėms sritims priklauso informacijos apdorojimas ir tvarkymas, paklausos prognozavimas, gamybos ir sandėlių vietų parinkimas, medžiagų tvarkymas, apsirūpinimas, atsarginių detalių tiekimas ir kliento posandorio aptarnavimas, pakavimas, gamybos atliekų tvarkymas, gražintų produktų tvarkymas³¹.

R. Minalga logistinę veiklą aiškina remdamasis logistikos funkcijomis, kuriomis yra užtikrinami logistikos iškelti tikslai³². R. Minalgos siūlomas skirstymas mažai skiriasi nuo R. Palšaičio; tačiau prie išvardytų logistikos veiklos sričių jis papildomai priskiria pagrindinėms logistikos veikloms medžiagų priežiūrą, produkcijos įpakavimą, informacijos apdorojimą ir tvarkymą. Skirtingai nuo R. Palšaičio, R. Minalga pažymi, kad nėra griežtų ribų tarp pagrindinių ir pagalbinių veiklų³³.

Labai artimi logistinei veiklai ir dažnai taikomi panašiai prasmei pažymėti *logistikos vadybos* ir *logistikos valdymo* terminai. Logistikos valdymo terminą taiko Ž. Židonis, apibrėžiantis jį kaip prekių ir žaliavų judėjimą iš pradinio išgavimo/gamybos taško iki jų vartojimo vietos, taip pat kaip prekių, paslaugų ir informacijos srautų planavimo, diegimo ir kontrolės procesus, kurių tikslas – patenkinti vartotojo poreikius³⁴. R. Palšaitis logistikos vadybą aiškina kaip tiekimo grandinės proceso dalį, kurios tikslas – užtikrinti žaliavų, materialijų išteklių ir produkcijos gamybos planavimą, gamybą, kontrolę

²⁷ Laurinavičius A. ir kt. Muitinė tarptautinės prekybos logistinėje grandinėje. Mokslo studija. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2014, p. 239.

²⁸ Бауэрсокс Д. Дж., Д. Дж. Клосс. Логистика: интегрированная цепь поставок. Москва: ЗАО Олимп-Бизнес, 2005, с. 48.

²⁹ Ibid., p. 48.

³⁰ Ibid., p. 56.

³¹ Palšaitis, R. Šiuolaikinė logistika – Vilnius: Technika, 2010, p. 14-15.

³² Minalga, R. Logistika versle. – Vilnius: Homo liber, 2009, p. 19.

³³ Ibid., p. 50-51.

³⁴ Židonis, Ž. Verslo logistika – Vilnius: Vilniaus vadybos kolegija, 2002, p. 7.

bei efektyvų pagamintos produkcijos ir susijusios informacijos judėjimą iš gamybos taško į vartojimo tašką, tenkinant klientų reikalavimus³⁵.

Tarp rusų mokyklos autorių dažnai galima sutikti terminą *logistinis požiūris*. M. N. Grigorjev ir S. A. Uvarov logistinį požiūrį apibrėžia kaip sisteminių požiūrį tiriant socialines, ekonomines, žmogiškųjų ir techninių resursų sistemas. Anot autorių, logistinio požiūrio ypatybė yra tai, kad kiekvieno objekto būklė yra tiriama jai sąveikaujant su kitais sistemos objektais³⁶. Nors objektai gali būti tiriami atskirai, bendras tyrimas turi atsižvelgti į pokyčius, kurie atsiranda kitose įmonės veiklose objektui sąveikaujant su kitomis sritimis.

A. M. Gadžinskij logistinio požiūrio aiškinimas yra labai artimas M. N. Grigorjev ir S. A. Uvarov požiūrio. Anot A. M. Gadžinskio, logistinis požiūris skiriasi nuo tradicinio pagrinde dėl išskiriamos vieningos valdymo funkcijos – kadaise išblaškyti materialūs srautai yra valdomi vieningai. Techninė, technologinė, ekonominė ir metodologinės grandys yra integruojamos į vieną sistemą, o tai leidžia efektyviai valdyti įmonės materialiuosius srautus³⁷.

Šiame magistriniame darbe nedarysime bandymų pateikti dar vieną logistikos apibrėžimą ar ginti kurio nors mokslininko požiūrį į logistiką. Siekdami paaiškinti muitinės sankcionuotų veiksnių vietą logistikos grandinėje, aptarsime logistinės veiklos sampratą, ypatybes bei pagrindines jos dedamąsias.

Jablonskis siūlo nagrinėti ir suprasti logistinę veiklą kaip ir kitas (ūkinę, komercinę, savanorišką, finansinę) veiklas, t.y. logistinę veiklą gali būti suprantama kaip asmenų darbas, užsiėmimas, aktyvumas tam tikroje srityje; kaip tam tikri asmenų sąmoningai organizuoti veiksmai, jų veikimas, darbas, ir / ar kitos asmenų pastangos, siekiant užsibrėžtų tikslų, spręsti iškilusias problemas, uždavinius³⁸. Veiklai yra priskiriami veiksmai, reiškiniai, įvykiai. Veiksmai ir reiškiniai yra logistinės veiklos dedamosios. Reiškinys yra labiau vientisa, nestruktūrizuota veiklos dalis, o veiksmas visada nukreiptas į objektą ir siejamas su subjektu, vadinasi, jis turi labiau išreikštas sudėtinės dalis³⁹.

Jablonskio pastebėjimu, logistinės veiklos reiškiniai ir veiksmai turi svarbią ypatybę – logistinei veiklai įmanoma priskirti kitų veiklų reiškinius ir veiksmus. Priskiriamas ar ne tam tikras reiškiny ar veiksmas konkrečiai logistinei veiklai priklauso ne nuo jų pobūdžio, bet nuo logistinės veiklos supratimo, logistinę veiklą bei jos veiksmus ir reiškinius nagrinėjančio asmens⁴⁰.

³⁵ Palšaitis, R. Šiuolaikinė logistika – Vilnius: Technika, 2010, p. 13.

³⁶ Григорьев М.Н. и С.А. Уваров. Логистика. Учебник для бакалавров. – Москва: Юрайт, 2014, с. 38-39.

³⁷ Гаджинский, А.М. Логистика - Москва: Дашков и Ко, 2012, с. 31.

³⁸ Laurinavičius A. ir kt. Muitinė tarptautinės prekybos logistinėje grandinėje. Mokslo studija. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2014, p. 247.

³⁹ Ibid., p. 247

⁴⁰ Ibid. p. 247.

Atsižvelgiant į tai, Jablonskis siūlo suskirstyti logistinius veiksmus į tris grupes:

- *Pirmajai grupei priskiriami tie veiksniai ir reiškiniai, kurie skirti, nukreipti ar susiję su judančiu materialiuoju srautu (transportavimu, krova, greitai gendančių produktų gėdimu, transporto priemonės plombavimu, prekių gavėjo pakeitimu ir kt.). Juos vadinsime srauto reiškiniai ar veiksmai su srautu.*
- *Antrajai grupei priskirsime veiksmus ir reiškinius, kurie atliekami su logistinėje veikloje dalyvaujančiais asmenimis (pvz., subjekto atleidimas nuo prievolės pateikti garantiją, valstybės sieną kertančio diplomato praleidimas be eilės, draudimas transporto priemonei įvažiuoti į šalį, nes baigėsi vairuotojo vizos galiojimas ir pan.).*
- *Trečiąją grupę sudaro visi kiti veiksmai ir reiškiniai, kurie yra susiję su logistine veikla. Jie gali būti labai įvairūs, pvz., materialinių vertybių apskaita sandėlyje, knygų išdavimo ir priėmimo sistemos modernizavimas bibliotekoje, distribucinio tinklo sandėlių išdėstymo optimizavimas ir t.t.⁴¹*

Nagrinėdami tai, kas vyksta logistinėje veikloje – veiksmus ir reiškinius, yra būtina suprasti kas visa tai atlieka ir su kuo tai vyksta, todėl labai yra svarbu išskirti logistinės veiklos objektus ir subjektus. Logistinės veiklos objektais vadinsime objektų visumą, su kuria yra susiję vykdomi ir vykstantys veiksmai ir reiškiniai (pvz., prekės). Logistinės veiklos subjektai – tai visi asmenys, institucijos, ūkinės veiklos subjektai ir t.t., kurie atlieka logistinei veiklai įtakos turinčius veiksmus ar kurie sukelia ją įtakojančius reiškinius. Labai dažnai logistinės veiklos objektai nagrinėjamoje situacijoje yra labai aiškūs (pvz., prekės supakuojamos ir paruošiamos pakrovimui); kitose situacijose veiksmai ir reiškiniai gali būti priskiriami arba gali įtakoti ne vieną, o kelis objektus, priskiriamus kažkuriai grupei (pvz., Rusijos paskelbtas embargas tam tikriems europietiškos kilmės kroviniams); o gali būti ir atvejų, kur veiksmai ir reiškiniai įtakos turi visiems objektams (pvz., judėjimo keliu uždarymas dėl Lenkijos ūkininkų protesto). Be to, logistinėje veikloje vykstantys veiksmai ir reiškiniai gali būti susieti tiek su visais objektais (pvz., krovinio draudimas), tiek su objektų dalimi (papildomas draudimas gali būti forminamas tik tam tikrai objektų daliai).

Logistinės veiklos subjektai – tai asmenys dalyvaujantys veiksmuose, atliekamuose su logistinės veiklos objektais. Subjektai inicijuoja/atlieka veiksmus ar kitais įtakoja logistinės veiklos objektus. Vadinasi, objektai pastoviai keičiasi, o kartu su jais keičiasi ir jų savybės. Sekančiame skyriuje detaliau aptarsime logistinės veiklos objektą, jo charakteristikas ir logistinės veiklos dalyvių, veiksmų ir reiškiniių įtaką bei svarbą logistikos objektui.

Apibendrinant jau išdėstytą informaciją, galime panaudoti Jablonskio siūlomas keturias logistinės veiklos sampratas:

⁴¹ Laurinavičius A. ir kt. Muitinė tarptautinės prekybos logistinėje grandinėje. Mokslo studija. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2014. p. 246-247.

- *Logistinė veikla globaliųjų prasme: materialiujų srautų transformacijos, jose dalyvaujančių asmenų sąveika, logistinės veiklos subjektų (terminalų, ekspeditorių, logistikos centrų ir t.t.) veikla ir kiti logistinės veiklos veiksmi bei reiškiniai;*
- *Logistinė veikla plačiąja prasme: visos galimos srauto transformacijos ir jose dalyvaujančių asmenų sąveika;*
- *Specifinė logistinė veikla: tam tikros srauto transformacijos (sandėliavimas, transportavimas, krova ir t.t.) ir joje dalyvaujančių asmenų sąveika ar jos atskiri aspektai, taip pat logistinės veiklos subjektų veikla;*
- *Logistinė veikla siaurąja prasme: konkrečios srauto transformacijos, nenagrinėjant jose dalyvaujančių asmenų sąveika arba nagrinėjant neišsamiai, arba atskiri logistinės veiklos atvejai.*⁴²

Sugrupuodamas ir patikslindamas įvairias logistinės veiklos apibrėžtis ir aiškinimus, autorius panaudoja kitus terminus – materialusis srautas ir transformacijos. Sunku yra paaiškinti logistinės veiklos ar logistikos terminus nenaudojant kitų specifinių terminų. Šios sąvokos yra vienos svarbiausių logistikoje ir būtinai bus aptartos išsamiau sekančiuose skyriuose.

1.3. Materialieji srautai tarptautinėje ir muitinės logistikoje

Logistikoje ypatingas dėmesys yra skiriamas srauto ir atsargų sąvokų nagrinėjimui – tai pagrindinės logistikoje tiriamos sąvokos. Iš pirmo žvilgsnio, srauto ir atsargų sąvokos atrodo suprantamos: vanduo esantis butelyje – atsargos, kurios tampa srautu, kai jis yra išpilstomas. Daugelis autorių pripažįsta, kad logistikos objektas yra materialieji srautai, tačiau neretai jie tapatinami su prekių (krovinių) srautais, o šie paprastai nagrinėjami tik gamintojo ar pardavėjo požiūriu išskiriant aprūpinimo, gamybos ir paskirstymo logistiką⁴³. Tokio požiūrio atstovas yra A. M. Gadžinskij, kuris apibūdina materialųjį srautą kaip produkciją, turinčią daiktinę išraišką (pvz., kroviniai, detalės, prekės ir t.t.), kuri nagrinėjama taikant įvairias logistines operacijas nustatytame laiko tarpe⁴⁴.

Jablonskis teigia, kad nagrinėjant logistinę veiklą reikia laikytis platesnio požiūrio į materialaus srauto sąvoką. Anot Jablonskio, yra tikslinga logistikos objektui priskirti įvairios prigimties bei paskirties materialiuosius objektus, o ne tik žaliavą, produkciją, prekes ar kitus su gamybine veikla susijusius objektus⁴⁵. Savo nuomonę jis grindžia tuo, kad logistinės veiklos tikslai ir uždaviniai gali keistis, o tai vyksta atliekant veiksmus ir valdant objektus, kurie gali būti ne tik prekės ar kroviniai, bet

⁴² Laurinavičius A. ir kt. Muitinė tarptautinės prekybos logistinėje grandinėje. Mokslo studija. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2014, p. 249-250.

⁴³ Minalga, R. Tarptautinė logistika. Vilnius: Homo liber, 2004, p. 25.

⁴⁴ Гаджинский, А.М. Логистика - Москва: Дашков и Ко, 2012, p. 73-74.

⁴⁵ Laurinavičius A. ir kt. Muitinė tarptautinės prekybos logistinėje grandinėje. Mokslo studija. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2014, p. 232.

ir transporto priemonės, žmonės, pinigai, turistai ir t.t. Platesnio požiūrio į materialaus srauto sąvoka laikosi ir A. Garalius, kurio nuomone logistikos objektą galima vertinti įvairiais požiūriais: rinkodaros, finansų, planavimo. Tačiau jie gali kisti, priklausomai nuo to, kas yra vykdoma: praktika ar mokslas⁴⁶.

Anot A. J. Urbono, (tarptautinės) logistikos sistemos objektas yra prekių, kurios perkamos arba parduodamos užsienio šalyje, natūrinio judėjimo aptarnavimas; o šių prekių aptarnavimas yra susijęs su prekės pakrovimu, iškrovimu, perkrovimu (krova), transportavimu, sandėliavimu, taros parinkimu ir įpakavimu, pakuočių ženklavimu, prekių sandėliavimu ir saugojimu, draudimu, atsiskaitymu už prekes, dokumentacijos apiforminimu ir kitais procesais, kurių dėka prekė patenka į užsienio šalį arba iš užsienio šalies į savo šalį⁴⁷. Visus tarptautinės logistikos objektus A. J. Urbonas suskirsto į gamybos veiksnius (mineraliniai gamtos turtai, mašinos, įrengimai, žaliavos bei medžiagos ir t.t.) ir iš šių veiksmių sukurtą gatavą produkciją (gamybinės paskirties ir gyventojų vartojimo prekes)⁴⁸. Neretai laikantys tokio požiūrio galima neįtraukti nemažai kitų objektų, tokių kaip turistai, pinigai ar informacijos laikmenos.

A. J. Urbono požiūrį į logistikos objektą kaip materialiujų vertybių ir paslaugų visumą labiau galėtų paaiškinti M. N. Grigorjev ir S. A. Uvarov siūlomos atsargų, materialaus srauto ir logistinio srauto sąvokos⁴⁹. Anot autorių, krovinys, gulintis tiekėjo sandėlyje, priskiriamas atsargų sąvokai. Kai yra sudaroma tiekimo sutartis, prekių partija yra pakuojama ar kitaip apdorojama – visa tai yra nuveikiama su siuntėjo atsargomis. Kai krovinys yra pakrautas į transporto priemonę ir dokumentai yra suforminami, atsargos virsta materialiuoju srautu. Kuomet krovinys atvažiuoja pas gavėją, dokumentai sukvarjami ir krovinys iškraunamas į gavėjo sandėlius, materialusis srautas vėl virsta atsargomis. Tokiu būdu, materialusis srautas – tai materialiujų resursų masė judėjimo (transportavimo) metu⁵⁰. Lentelėje 1.1 schematiškai atvaizduoti materialusis srautas, atsargos ir logistinio srauto sąvokos.

Kaip matome iš lentelės, toks M. N. Grigorjevo ir S. A. Uvarovo požiūris susiaurina materialaus srauto sąvokos supratimą, kadangi apima tik vienareikšmišką srauto pasikeitimą, t.y. judėjimą. Tuo tarpu logistikoje srautai gali kisti ne tik transportavimo metu, bet vykstant kitiems veiksniams ir reiškiniams. Gali kisti prekių įpakavimas, markiruotė ar muitinis statusas. Kalbant apie tokius krovinio pokyčius, autoriai vartoja sąvoką *logistinis srautas*, kuris apima judantį materialųjį srautą ir visas operacijas, kurias jam yra taikomos prieš pakrovimą, formavimo metu ir kroviniai atvykstant pas gavėją; o taip pat jį lydinčius finansinius, juridinius bei informacinius srautus. Logistinis srautas – tai materialiujų resursų, materialaus srauto ir su jais atliekamų veiksmų, bei logistinių operacijų visuma. Iš

⁴⁶ Garalis, A. Logistika: bendrieji pagrindai – Šiauliai: Šiaulių universiteto leidykla, 2003, p. 10.

⁴⁷ Urbonas, J. A. Tarptautinė logistika – Kaunas: Technologija, 2004, p. 13.

⁴⁸ Ibid., p. 13-14.

⁴⁹ Григорьев М.Н. и С.А. Уваров. Логистика. Учебник для бакалавров. – Москва: Юрайт, 2014, с. 59-63.

⁵⁰ Гаджинский, А.М. Логистика - Москва: Дашков и Ко, 2012, с. 59.

dalies, autorių detalusis paskirstymas paaiškintų A. J. Urbono materialaus srauto traktavimą, atskiriant materialines gerybes nuo paslaugų ir veiksmų, atliekamų su šiomis gerybėmis.

Resursų sandėliavimas tiekėjo sandėlyje	Tiekimo sutarties sudarymas ir krovinio atkrovimo sprendimas	Produkcijos komplektavimas ir pakrovimas į transporto priemonę	Resursų transportavimas vartotojui	Resursų iškrovimas ir priėmimas į sandėlį	Sutarties forminimas, apmokėjimas už gautus resursus	Resursų saugojimas gavėjo sandėlyje
Materialūs resursai			Materialusis srautas		Materialiosios atsargos	
Sandėlio atsargos	Pereinamasis momentas		Materialusis srautas		Pereinamasis momentas	Sandėlio atsargos
Tiekėjo sandėlio atsargos	Pakrovimo iškrovimo operacijos		Krovininis srautas	Pakrovimo iškrovimo operacijos		Gavėjo sandėlio atsargo
	Materialusis srautas					
	Finansinis srautas					
	Juridinis srautas					
	Informacinis srautas					
Logistinis srautas						

Šaltinis: Григорьев М.Н. и С.А. Уваров. Логистика. Учебник для бакалавров. – Москва: Юрайт, 2014, с. 60

1 pav. Srautų formavimosi sistema

Nors logistikos objektą patartina suprasti plačiaja prasme – logistinė veikla neturi ribų, todėl jos objektą reikia suprasti plačiau, kad būtų įtraukti visi galintys kisti materialūs objektai. Iš kitos pusės, vykdant tam tikrą veiklą (atliekant konkretų tyrimą, vykdant specifinę komercinę veiklą ir pan.), atsiranda specifinių dalykų, kurie, manytume, veiklos metu priverstų vienaip ar kitaip susiaurinti materialaus srauto sąvoką, atsižvelgiant į darbo specifiką. Atsižvelgiant į tai, kad šio darbo tyrimo objektas yra materialūs srautai tarptautinėje logistikos grandinėje, šią sąvoką suprasime siauriau.

Materialusis srautas – tai produkcija (kroviniai, detalės, prekės ir pan), su kuria atliekamos logistinės (transportavimas, sandėliavimas, pan.) ir/arba technologinės (mechaninis apdorojimas, surinkimas ir pan.) operacijos ir kuri yra priskiriama tam tikram laikui⁵¹.

Materialusis srautas yra pagrindinė logistikos samprata ir jis yra suprantamas kaip materialiujų vertybių visuma, kuri pastoviai juda. Ankstesniame skyriuje kalbėjome apie logistinės veiklos dedamąsias – veiksmus ir reiškinius. Kroviniai judant, su juo yra atliekama daugybė veiksmų. Tie veiksmai yra vadinami logistinėmis operacijomis. Apie logistines operacijas detaliau kalbėsime sekančiame šio darbo skyriuje, tačiau aiškinant materialaus srauto sąvoką trumpai paaiškinsime, kad veiksmai, kuriuos logistinės veiklos subjektai atlieka su logistinės veiklos objektais (materialiuoju srautu) tampa logistinėmis operacijomis. Materialieji srautai yra logistinių operacijų rezultatai, t.y. jie atsiranda transportuojant, sandėliuojant ar vykdant kitokius veiksmus su materialiaisiais objektais (žaliavomis, pusfabrikačiais ar

⁵¹ Гаджинский, А.М. Логистика - Москва: Дашков и Ко, 2012, с. 56.

paruoštomis prekėmis), pradėdant pirmuoju žaliavų tiekėju ir baigiant galutiniu gavėju⁵². Dauguma autorių (A. M. Gadžinskij, M. N. Grigorjev, A. A. Korsakov ir kt.) pažymi, kad materialūs srautai yra vertinami logistinių operacijų taikymo aspektu, atsižvelgiant į laiko intervalą. Laiko ir erdvės svarbą logistikai pažymi visi logistiką nagrinėjantys autoriai, juk tai sudaro pagrindinius logistikos principus. A. M. Gadžinskij pažymi, kad materialaus srauto sąvokos naudojimas turi prasmę tik taikant logistinį požiūrį ir kompleksinį, vieningą valdymą tam tikrai grandinei⁵³. Materialaus srauto judėjimo metu yra naudinga išskirti atskiras operacijas, taikomas materialiam srautui, kadangi tai leidžia matyti, kas vyksta su srautu judėjimo metu ir valdyti bei tobulinti visą procesą prisitaikant prie rinkos poreikių ir pokyčių.

Materialieji srautai logistikoje suprantami panašiai - tai daugybė materialių objektų, kurie yra nagrinėjami jiems judant, o ne jų statinėje būklėje. Tačiau logistikoje objekto pokyčiai gali būti susiję ne tik su objekto vietos pasikeitimu judėjimo metu, bet ir paties objekto būklės, savybių ar statuso pasikeitimu. Kitaip tariant, objekto pasikeitimas tai ne tik jo judėjimas iš vieno taško į kitą; bet ir perėjimas/pasikeitimas iš vienos būklės į kitą, pavyzdžiui, nesupakuotos prekės po pakavimo procedūros virsta supakuotomis; nemarkiruotos prekės tampa markiruotomis.

Subjektams veikiant ir reiškiniams vykstant, logistinės veiklos objektai keičiasi. Prekės, žaliavos, turistai, pinigai – visa tai yra objektų visuma, sudaranti materialųjį srautą, kuri pastoviai juda ir keičiasi: prekės yra parduodamos, transportuojamos, kitaip keičiamos, keičiasi jų savybės (kiekiai, pakuotė), gali kisti ir jų statusas (pvz., muitinės prižiūrimoms prekėms įforminamas importas). Visi pasikeitimai vykstantys su logistinės veiklos objektais yra ypatingai svarbūs logistikai. Srauto veiksmus ir / ar reiškinius autoriai vadina „perdirbimu“, pertvarkymu, konversija, pokyčiais ir transformavimu ar kitais gana apibendrintais terminais, atspindinčiais galimus srauto poveikius ar įtaką jam⁵⁴. Jablonskis terminą *transformacijos* laiko labiausiai tinkamu šiems pokyčiams įvardinti remdamasis šio žodžio originalia reikšme iš lotynų kalbos kilęs *transformatio* terminas reiškia visus įmanomus pavertimus, pavirtimus, keitimus, per(si)tvarkymus, per(si)formavimus ir / ar kitus logistinės veiklos objektų pokyčius⁵⁵. Kadangi šio darbo tikslas nėra išsiaiškinti vieno ar kito termino vartojimo taisyklumą, pasirinksiame terminą *transformacijos*, kurį vartosime šiame magistriniame darbe srautų pokyčiams pažymėti.

Logistinės veiklos subjektams sąveikaujant, vyksta materialijų srautų transformacijos. Jau minėjome, kad logistinės veiklos metu yra sukuriamas papildomas materialaus srauto naudingumas. Objektų/srauto naudingumą, visų pirma, nustato objektų ir srautų individualios charakteristikos; tačiau

⁵² Гаджинский, А.М. Логистика - Москва: Дашков и Ко, 2012, с. 71.

⁵³ Ibid., с. 74.

⁵⁴ Laurinavičius A. ir kt. Muitinė tarptautinės prekybos logistinėje grandinėje. Mokslo studija. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2014, p. 249.

⁵⁵ Ibid., p. 249.

be srauto charakteristikų, naudingumui taip pat turi įtakos veiksmai ir reiškiniai, kurie yra atliekami/vyksta su srautu.

Materialiųjų srautų savybių yra begalė ir jos yra skirtingai svarbios subjektams, dalyvaujantiems logistinėje veikloje. Prekių siuntėjui ir gavėjui gali būti svarbios vienos savybės, o prekes gabenti užsakytai transporto kompanijai gali būti svarbios visiškai kitos krovinio savybės. Visgi, vykdant ir analizuojant logistinę veiklą, materialiojo srauto savybės, kurios yra vertinamos, analizuojamos, stebimos, kontroliuojamos ir t.t., t.y. laikomos svarbiomis, vadinsime materialiojo srauto charakteristikomis⁵⁶. Jas suskirstysime į tris grupes: pagrindinės, papildomos ir mažai reikšmingos.

Prie pagrindinių srauto savybių priskirsime:

- *Materialiojo srauto siuntėją;*
- *Išvykimo vietą;*
- *Materialiojo srauto gavėją;*
- *Paskirties vietą;*
- *Pavadinimą;*
- *Transporto priemonės, kuria gabenami materialieji srautą sudarantys objektai, duomenis;*
- *Materialiojo srauto kiekį atspindinčias ypatybes (svorį, apimtį, skaičių, ir t.t.)⁵⁷.*

Materialiojo srauto savybių paskirstymas prie pagrindinių, papildomų ar nereikšmingų savybių yra sąlygiškas, subjektyvus dalykas. Kaip šios savybės yra paskirstomos priklauso nuo logistinės veiklos suvokimo, materialiojo srauto ir vykdomos analizės objekto bei ją atliekančio asmens.

Materialūs srautai charakterizuojami tam tikrais parametrais, kurie lemia materialųjų srautų klasifikaciją: nomenklatūrą, asortimentą, kiekį, gabaritus, svorį, fizines ir chemines savybes, įpakavimo ir transporto priemonių reikalavimus, pirkimo-pardavimo sąlygas, transportavimo ir draudimo sąlygas, finansines savybes ir kt. Dauguma autorių (A. A. Korsakov, L. B. Mirotin ir V. I. Sergejev, A. M. Gadžinskij ir kt.) materialiuosius srautus suklasifikuoja pagal tokius požymius kaip materialaus srauto sąsajos su logistine sistema, pagal srauto objektų natūrinį-medžiaginį požymį, kiekį, svorį, suderinamumą, konsistenciją ir t.t. Tačiau kadangi materialųjų srautų savybės nėra esminė darbo tematika, detaliau jų neaptarinėsime.

Judantys materialieji srautai yra logistinės veiklos objektai, t.y. tai, į ką nukreipti veiksmai ir kurie reikalauja kontrolės. Srautus kontroliuoja logistinės veiklos subjektai: siuntėjas išleidžia krovinį, vežėjas sukontroliuoja pristatymo terminus, muitinė valstybės vardu užtikrina teisės aktų taikymą ir t.t. Tokiu būdu, kontrolė gali būti taikoma tam tikrų institucijų (pvz., muitinė, vežėjų asociacija ir pan) ir/arba kitų subjektų (siuntėjų, gavėjų, tarpininkų ir pan.). Pagal kontroliuojamų subjektų tipą

⁵⁶ Laurinavičius A. ir kt. Muitinė tarptautinės prekybos logistinėje grandinėje. Mokslo studija. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2014, p. 267.

⁵⁷ Ibid., 267-268.

atliekama kontrolė gali būti suskirstyta į institucijų ir ne institucijų atliekamą kontrolę. Institucijų kontrolė atliekama valstybės ar valstybių vardu; ne institucijų atliekama kontrolė vykdoma kitų subjektų, dalyvaujančių logistinėje veikloje. Jablonskis⁵⁸ materialiuosius srautus siūlo suskirstyti atsižvelgiant į tai, kokį poveikį institucijų kontrolė daro materialiesiems srautams:

- *Kontroliuojami materialieji srautai – srautai, prižiūrimi muitinės, akcizinės, pavojingos ir kitos kontroliuojamos prekės;*
- *Nekontroliuojami materialieji srautai – tai srautai, kuriuos valstybė nekontroliuoja arba taikoma kontrolė yra labai menka ir, iš esmės, neturi įtakos šių objektų gabenimui (laisvai cirkuliuojančių krovinių gabenimas ES teritorijoje; namų apyvokos daiktų pervežimas iš vieno taško į kitą);*
- *Mišrūs materialieji srautai – tai vienoje transporto priemonėje gabenami materialūs objektai, kurie sudaro mišrų srautą (muitinės prižiūrimų ir laisvai cirkuliuojančių prekių gabenimas; pavojingų ir nepavojingų krovinių laikymas viename sandėlyje; temperatūrinio režimo reikalaujančio krovinio ir neutralaus krovinio gabenimas vienoje transporto priemonėje ir pan.).*

Muitinės prižiūrimi srautai yra tiesiogiai susiję su tarptautine prekyba ir globalia logistika. Panašiai kaip nėra vieningo logistikos apibrėžimo, nėra ir visuotinai priimtinos logistikos klasifikacijos. Daugelis autorių (R. Palšaitis, D. J. Bowersox ir D. J. Closs, ir kt.) logistiką skirsto pagal jos pritaikymo sritį ar atliekamas funkcijas: verslo logistiką, tarptautinę logistiką, rinkodaros logistiką, paskirstymo (distribucinę) logistiką ir kt. Kai kurių autorių pradėta minėta nauja specifinė logistikos šaka – muitinės logistika⁵⁹. Taranov siūlo laikyti muitinės logistiką naujausia praktinė logistikos šaka, jungiančia dvi skirtingas, bet susijusias sritis – logistinę bei muitinę veiklas⁶⁰. Anot Taranovo, logistinė veikla nustato išorinės prekybos integruoto valdymo principus prekyboje, tuo tarpu muitinės veiklos tikslai yra užtikrinti valstybės ekonominę saugumą pasaulio globalizacijos sąlygomis⁶¹. Šiame magistro darbe neturime tikslo išsiaiškinti, kuri klasifikacija yra taisyklinga. Todėl aptarsime tarptautinės logistikos bruožus ir muitinės veiklos įtaką judantiems kroviniams.

Plečiantis tarptautinei prekybai vis daugiau materialių gerybių yra gabenama per valstybių ir teritorijų sienas. Kai transportuojamos prekės kerta bent vienos valstybės sieną, susiduriama su specifiniu krovinių judėjimo atveju, kuris pasižymi judančių objektų kontrole, tarptautiniu asmenų sąveikavimu, skirtingu logistinės veiklos reglamentavimu atskiruose šalyse ar muitų teritorijose ir

⁵⁸ Laurinavičius A. ir kt. Muitinė tarptautinės prekybos logistinėje grandinėje. Mokslo studija. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2014, p. 234-235.

⁵⁹ Ibid., p. 255.

⁶⁰ Таранов М. В. Таможенная логистика. Учеб.-метод. пособие. Минск: БГУ, 2011, с. 8.

⁶¹ Ibid., p. 8.

kitomis tarptautinių materialijų srautų judėjimo ypatybėmis⁶². Tokius srautus, kuriems taip pat yra būdingos savitos transformacijos, nagrinėja tarptautinė logistika.

Jablonskis pastebi, kad tarptautinės logistikos termino aiškinimų yra žymiai mažiau nei logistikos. Visgi egzistuojantys apibrėžimai taip pat turi skirtumų. R. Minalga apibūdina tarptautinę logistiką kaip aukštesnę verslo pakopą⁶³; A. J. Urbonas apibrėžia tarptautinę logistiką kaip prekės siuntėjo ir prekės gavėjo bendradarbiavimą, leidžiantį pasiekti ir įgyvendinti konkurencinius pranašumus, garantuojančius papildomos naudos sukūrimą tarptautinio ekonominio bendradarbiavimo srityje; R. Palšaitis, D. J. Bowersox ir D. J. Closs – kaip globalią pasaulinę logistiką^{64,65}. Kad tarptautinė logistika yra aukštesnė logistikos pakopa yra ginčytinas klausimas. Nors tarptautinėje logistikoje ir susiduriama su sudėtingomis srauto transformacijomis (prekių kilmės nustatymas, tarifinių ir netarifinių priemonių taikymas ir t.t.), o sprendžiamos logistinės užduotys neretai yra sudėtingesnės, logistika šalies viduje yra savotiškai sudėtinga. A. J. Urbonas sėkmingai apibūdina tarptautinę logistiką pabrėždamas tarptautinį ekonominį bendradarbiavimą, įgyvendinamą konkurencingumą ir papildomą naudą, Jablonskis sukritikuoja jo apibrėžimą, kadangi pastarasis yra pateiktas per paslaugas kuriančią ir pateikiančią veiklą, o tai, jo manymu, neįskaito tokių atvejų, jei prekės gabenamos nuosavu transportu, nepasitelkiant logistinių kompanijų teikiamomis paslaugomis⁶⁶.

Labai drastiškai apibendrinant, tarptautinėje logistikoje vykstantys procesai yra labai panašūs į vietinės logistikos, tačiau yra žymiai sudėtingesnius. Žemiau pateiktoje lentelėje yra pagrindiniai apibendrinantys skirtumai tarp vietinės ir tarptautinės logistikos.

1 lentelė. Vietinės ir globaliosios logistikos palyginimas

Išlaidos	Vietinė logistika	Globalioji logistika
Transporto rūšis	Kelių ir geležinkelių	Vandens, oro, intermodaliniai vežimai
Atsargos	Žemo lygio, atsižvelgiant į trumpą užsakymo ciklą ir reikalavimus, geresnės transportavimo galimybės	Aukšto lygio, atsižvelgiant į ilgesnį užsakymo ciklą ir didesnę paklausą, nepastovumas dėl tranzito

1 lentelės tęsinys kitame puslapyje

⁶² Laurinavičius A. ir kt. Muitinė tarptautinės prekybos logistinėje grandinėje. Mokslo studija. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2014, p. 251

⁶³ Minalga, R. Tarptautinė logistika. Vilnius: Homo liber, 2004, p. 9.

⁶⁴ Palšaitis, R. Šiuolaikinė Logistika - Vilnius: Technika, 2010, p. 290.

⁶⁵ Бауэрсокс Д. Дж., Д. Дж. Клосс. Логистика: интегрированная цепь поставок. Москва: ЗАО Олимп-Бизнес, 2008, с. 131.

⁶⁶ Laurinavičius A. ir kt. Muitinė tarptautinės prekybos logistinėje grandinėje. Mokslo studija. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2014, p. 252.

Išlaidos	Vietinė logistika	Globalioji logistika
Tarpininkai	Beveik nėra	Ekspeditoriai, siuntų surinkėjai, muitinės ir kiti tarpininkai
Finansinė rizika	maža	Didelė dėl valiutų kurso svyravimų, infliacijos, finansinių įsipareigojimų nevykdymo
Krovinio praradimo rizika	maža	Didelė dėl ilgesnio ir sunkesnio tranzito, dažnų krovinio apdorojimo procedūrų
Valstybinis tarpininkavimas	Vežant pavojingus krovinius, užtikrinant transportavimo saugumą, nustatant kai kuriuos transportavimo tarifus	Muitinės, eksporto ir importo agentūros
Dokumentacija	Nedaug dokumentų (pirkimo užsakymas, važtaraštis, sąskaita faktūra)	Daug dokumentų. JAV prekybos departamento duomenimis, vidutinės krovinio dokumentų paruoštumo išlaidos siekia 250 USD
Komunikacija	Žodinės ir popierinės sutartys, didėja apsikeitimo elektroniais duomenimis vaidmuo	Žodinis ir raštiškas bendradarbiavimas yra brangus, daugiausia bendraujama internetu
Kultūros skirtumai	Nedideli, todėl nedaug produkto modifikacijų	Dideli, todėl daug produkto modifikacijų

Šaltinis: Palšaitis, R. Šiuolaikinė Logistika. - Vilnius: Technika, 2010, p. 291

R. Palšaitis taikliai pažymi vietinės ir globaliosios logistikos skirtumus. Nepaisant to, kad jos turi daug bendrų bruožų, tarptautinė logistika tampa sudėtingesnė per daugumą lygių. Globalioje logistikoje atsiranda tarptautiniai susitarimai, tarptautinis bendradarbiavimas, tarptautinės prekybos reguliavimo aspektai, kultūros skirtumai, valiutų skirtumai ir t.t., kurie nulemia padidėjusios dokumentacijos, srautų kontrolės, tarptautinės prekybos reguliavimo būtinumą.

Jablonskio manymu, pagrindinis bruožas, išskiriantis tarptautinę logistiką nuo logistikos yra tai, kad gabenami ar patys judėdami materialieji srautai kerta vienos ar kelių valstybių sienas; o šiuos objektus skiria ne jų prigimtis, o paskirtis – gabenimas iš vienos šalies į kitą kertant arba nekertant

tranzitinių šalių teritorijas⁶⁷. Autorius pažymi, kad su materialiaisiais srautais, kurie kerta vienos ar kelių valstybių sienas yra atliekamos transformacijos, būdingos tik tarptautiniam materialiujų srautų judėjimui: muitinės ir pasienio formalumai; prekių muitinės vertės, kilmės ir statuso nustatymas; užsienio prekybos tarifinių ir netarifinių reguliavimo priemonių nustatymas; logistinės veiklos skirtingo reglamentavimo taikymas išvykimo, paskirties ir tranzito šalyse ir t.t. Veiksmai, kurie yra privalomi atliekant tarptautinius krovinių vežimus nėra atliekami ir negali būti atliekami su prekėmis, gabenamoms tos pačios šalies viduje arba muitų sąjungoje. Jablonskis pažymi, kad veiksmai, operacijos, transformacijos, kurios gali būti atliekamos logistikoje su srautais (pvz., krova, sandėliavimas, pakavimas ir pan.) gali būti atliekamos ir su tarptautinėje logistikoje dalyvaujančiais srautais; tačiau negali būti atvirkščiai.

Tarptautinės prekybos požiūriu, materialieji srautai gali būti į šalį įvežami, iš šalies išvežami ir tranzitu gabenami materialieji srautai. Paskirstymui pasitelksime Jablonskio siūlomą skirstymą:

- *Iš šalies eksportuojami ir joje tranzitu gabenami materialieji srautai;*
- *Iš šalies išvežami ir joje tranzitu gabenami materialieji srautai;*
- *Iš šalies išvežami anksčiau į šalį įvežti materialieji srautai;*
- *Į šalį importuojami ir joje tranzitu negabenami materialieji srautai;*
- *Į šalį įvežami ir joje tranzitu gabenami materialieji srautai;*
- *Į šalį grąžinami anksčiau iš šalies išvežti materialieji srautai*⁶⁸.

Su visais išvardytais materialiaisiais srautais yra atliekamos specifinės transformacijos, kurios detalčiau bus aptariamos sekančiame magistrinio darbo skyriuje.

Kroviniams (prekėms), kurie kerta valstybių sieną, būtinai yra taikoma muitinės priežiūra. Muitinės formalumai atsiranda tuomet, kai srautas kerta valstybės/muitų sieną. Muitinės priežiūra yra nustatoma tarptautinių susitarimų ir valstybių įstatymų. Pagal tai, kokia priežiūra yra taikoma srautui, srautus galima suskirstyti į tris grupes:

- Muitinės neprižiūrimi materialieji srautai;
- Muitinės prižiūrimi materialieji srautai;
- Mišrūs materialieji srautai.

Muitinės neprižiūrimi srautai yra, iš esmės, muitinei neįdomus dalykas. Tačiau kai tik atsiranda muitinės priežiūra materialūs srautai tampa muitinės logistikos objektu ir jau yra priskiriami specifiniai logistikos šakai – muitinės logistikai. Tuo pačiu, jeigu yra vykdoma tarptautinė prekyba tarp dviejų subjektų, nepriklausančioms tai pačiai muitų sąjungai, prekės yra parduodamos kitai šaliai ir, gabenimo metu, jos kerta šalių sienas, yra vykdoma tarptautinė logistika ir ji tuo pačiu apima ir

⁶⁷ Laurinavičius A. ir kt. Muitinė tarptautinės prekybos logistinėje grandinėje. Mokslo studija. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2014, p. 253.

⁶⁸ Ibid., p. 254.

muitinės logistiką. Tačiau Jablonskio pastebėjimu, jeigu nėra tarptautinio subjektų sąveikavimo, būdingo tarptautinei prekybai, muitinės logistika tam tikra prasme apima ir tarptautinę logistiką⁶⁹.

Muitinės priežiūra yra skiriamasis muitinės logistikos bruožas. M. V. Taranov pastebi, kad tarptautinėje logistikoje ne viskas gali priklausyti nuo tarptautinės prekybos dalyvių⁷⁰. Kaip jau minėjome, muitinės logistika turi užtikrinti valstybės ekonominę saugumą, kuris yra užtikrinamas valstybės institucijomis atliekant tam tikrus veiksmus. Muitinė siekia savo nustatytų tikslų, kurie nebūtinai sutampa su tarptautinę prekybą vykdančių subjektų tikslais. Tokiu būdu, muitinės logistikos esmė yra sukurti sistemą, kurios funkcionavimo principas būtų laiko ir kaštų optimizacija kuriant logistines operacijas, susijusias su prekių fizinio judėjimu per valstybių sienas ir šių prekių įdiegimu į ekonominę apyvartą patenkinant visų tarptautinės prekybos dalyvių interesus⁷¹.

Kiti autoriai kalba apie muitinės dalyką. M. V. Taranov muitinės dalyką sieja su tarptautinėje prekyboje dalyvaujančių srautų integruotų valdymu, taip pat su muitinės tarnybos sau keliamais tikslais⁷². A. N. Sirotskij muitinės dalyką aiškina kaip muitinės politiką, transporto priemonių judėjimas per muitų sieną valstybės nustatyta tvarka ir sąlygomis, muitinės rinkliavos surinkimas, muitinis apiforminimas, muitinės kontrolė ir pan.⁷³ Panašiai supranta ir V. V. Pokrovskaja, kuri muitinės dalyką aiškina per muitinės institucijų ir ekonominę veiklą vykdančių subjektų sąveiką bei muitinės institucijų valstybės vidinės rinkos ginimą bei ekonominės politikos veikimo principų vykdymą⁷⁴.

Su muitinės prižiūrimais srautais dirba daug asmenų, pradedant tokiais logistinės veiklos dalyviais, kaip vežėjai, muitinės tarpininkai, ir baigiant muitinės ir kitomis valstybės institucijomis. Muitinės tikrinimo metu yra atliekama įvairių veiksmų, kurie būdingi tik muitinės prižiūrimiems srautams. Su muitinės prižiūrimais materialiaisiais srautais atliekamas transformacijas ir visa tai, kas su tuo susiję (transformacijų padariniai, jų atlikimo sąlygos bei ypatybės, transformacijas atliekantys asmenys, šių asmenų sąveika ir t.t.) pagal A. Jablonskio siūlomą pavyzdį⁷⁵, priskirsime muitinės logistikos dalykui.

Logistinė veikla, kaip ir logistika, yra suprantama siauriau ir plačiau, ir beveik visada šis supratimas yra subjektyvaus pobūdžio, t.y. priklausantis nuo logistinę veiklą nagrinėjančio subjekto ir nuo nagrinėjamo objekto. Logistikos ir logistinės veiklos objektas yra materialūs srautai, kurie turi savo savybes bei charakteristikas, pastoviai juda, kinta bei yra įtakojami išorinių subjektų, veiksmų ir

⁶⁹ Laurinavičius A. ir kt. Muitinė tarptautinės prekybos logistinėje grandinėje. Mokslo studija. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2014, p. 256.

⁷⁰ Таранов М. В. Таможенная логистика. Учеб.-метод. пособие. Минск: БГУ, 2011, с. 9.

⁷¹ Ibid., p. 9.

⁷² Ibid., p. 8.

⁷³ Таможенное дело. Словарь-справочник. / науч. ред. А. Н. Сиротский. – Минск: РУП Белтаможсервиз, 2004, с. 254.

⁷⁴ Покровская В. В. Таможенное дело. Учебник для академического бакалавриата. – Москва: Юрайт, 2014, с. 24.

⁷⁵ Laurinavičius A. ir kt. Muitinė tarptautinės prekybos logistinėje grandinėje. Mokslo studija. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2014, p. 257.

veiksnių. Visus procesus ir veiksmus kontroliuoja procese dalyvaujantys subjektai. Kabant apie tarptautinę prekybą, logistinėje veikloje dalyvauja ne tik ekonominę veiklą vykdančios asmenys, bet ir valstybės ir kitos institucijos. Išnagrinėję logistinę veiklą ir aplinką, kurioje juda prekės vykstant tarptautinei prekybai bei prekėms/kroviniams taikomą kontrolę, sekančiame skyriuje nuodugniau apžvelgsime muitinės logistikos objektą – muitinės kontroliuojamus srautus bei jiems taikomas kontrolės priemones.

2. MUTINĖS OPERACIJOS TARPTAUTINĖJE LOGISTINĖJE GRANDYJE

2.1. Grandys ir grandinės logistinėje veikloje

Logistinės veiklos supratimo ir aiškinimų yra begalė. Logistinė veikla labai dažnai yra tapatinama su logistika arba aiškinama pasitelkiant tokius terminus kaip logistinė sistema, logistikos sistema, logistikos paslaugų sistema, logistinė arba logistikos grandinė ir grandis.

Sistemos sąvoka yra dažno mokslinio tyrimo pagrindui, o sistemos apibrėžimas yra viena iš dažniausiai naudojamų. Sistema jos bendrąja prasme yra tam tikros įvairovės suvienijimas, taip pat visumos aiškus išskirstymas į elementus, kurie visumos atžvilgiu turi savo tam tikrą nustatytą vietą⁷⁶. M. Grigorjev ir S. Uvarov sistemą apibrėžia kaip tam tikrais tikslais gamtos arba žmogaus sukurtą pakankama struktūrą, susidedančią iš tarpusavyje susijusių ir sąveikaujančių elementų, kuri egzistuoja palyginamai savarankiškai ir stabiliai, nuolat tobulėja ir besivysto priklausomai nuo sąveikos su aplinka⁷⁷.

Logistinė arba logistikos sistema autorių yra traktuojama įvairiai. R. Palšaitis pasitelkia terminus „verslo logistikos sistema“, „logistinė sistema“ ir „logistikos sistema“, bet, kaip pastebi Jablonskis, pastaruoju dviejų neapibrėžia ir išsamiai nepaaiškina, nors logistinėms sistemoms įvertinti ir pertvarkyti skiriamas net atskiras vadovėlio skyrius⁷⁸.

R. Minalgos nuomone, logistikos sistema - tai verslo aplinka, kurioje vyksta logistikos procesai, turintys įtakos gaminių pokyčiams⁷⁹. Autorius aiškina logistikos sistemą stipriai susiedamas ją su verslu ir gamybine veikla, kas, Jablonskio pastebėjimu nėra praktiška, nes verslui nepriskiriamose veiklos srityse tos sistemos aiškinimas negali būti vartojamas.⁸⁰

A. J. Urbonas vartoja logistikos sistemos ir logistikos paslaugų sistemos terminus. Logistikos sistemos autorius neapibrėžia, bet paaiškina ją per funkcijas ir principus. Logistikos sistemos funkcijoms autorius priskiria apsirūpinimo, technologine, tiekimo procesų organizavimo, koordinavimo ir planavimo funkcijas, jų visuma sudaro logistikos sistemą ir yra autoriaus vadinama logistinių srautų valdymu⁸¹. Logistikos sistema, anot A. J. Urbono, veikia pagal keturis principus:

- 1) *Tiesioginio medžiaginio srauto valdymas bei srauto valdymo tikslų, uždavinių, strategijų mechanizmo veikimo užtikrinimas;*

⁷⁶ Григорьев М.Н. и С.А. Уваров. Логистика. Учебник для бакалавров. – Москва: Юрайт, 2011, с. 103.

⁷⁷ Ibid., p. 103.

⁷⁸ Laurinavičius A. ir kt. Mutinė tarptautinės prekybos logistinėje grandinėje. Mokslo studija. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2014, p. 241.

⁷⁹ Minalga, R. Logistika Versle - Vilnius: Homo Liber, 2009, p. 140.

⁸⁰ Laurinavičius A. ir kt. Mutinė tarptautinės prekybos logistinėje grandinėje. Mokslo studija. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2014, p. 241-242.

⁸¹ Urbonas, J. A. Tarptautinė logistika – Kaunas: Technologija, 2004, p. 10.

- 2) *Logistikos veiklos rūšių, kurioms yra būdingos skirtingos funkcijos, integracija bei tų veiklos rūšių koordinavimo sprendimų priėmimas;*
- 3) *Sisteminio požiūrio principas. Sisteminio požiūrio pagrindu reikalaujama ne tik vertinti sistemos kiekvieno elemento svarbą, bet ir pripažinti tų elementų tarpusavio ryšį;*
- 4) *Bendrų išlaidų principas. Visos būtinos medžiagų ir produkcijos judėjimo paslaugų išlaidos vertinamos kaip visuma⁸².*

Logistikos paslaugų sistemą autorius apibrėžia kaip aprūpinimo logistikos ir tiekimo logistikos sistemų visumą, teikiančią paslaugas daugiau negu vienoje šalyje⁸³ (kalbama apie tarptautinės logistikos sistemą). Logistikos sistema, anot autoriaus, tai paslaugų kompleksas, kuris apima visų rūšių transportą, technines priemones, komunikacijas bei įrenginius; įvairaus lygio aprūpinimo ir tiekimo įmonių įvairiuose šalyse sandėlių ūkį ir jo įrangą; krovinių gabenimo įvairaus lygio tarptautinius tarpininkus, atliekančius atskiras tarptautinės logistikos operacijas skirtingose valstybėse ir t.t.

I. Meidutė logistikos sistemos sąvoką apibrėžia kaip visų veiklų planavimo ir koordinavimo procesą, apimančią materialiujų srautų judėjimą, turint minimalių bendrųjų išlaidų, kartu užtikrinant ir norimą klientų aptarnavimo lygį⁸⁴; taip pat kaip lengvai prisitaikančią dvikryptę sistemą, apimančią vieną ar kitą logistikos funkciją ar operaciją, kurios daugeliu atveju susideda iš kelių posistemų bei yra susijusios su išorine aplinka⁸⁵. Autorės nuomone, analizuojant logistikos sistemą yra taikomas *sisteminis požiūris*, kuris yra paremtas tuo, kad norint sukurti bendrą valdymo sistemą, būtina jos elementus traktuoti ir analizuoti kaip tarpusavyje susijusius ir tarpusavyje sąveikaujančius; skiriamasis sisteminio požiūrio bruožas yra tai, kad jis siūlo optimizuoti ne atskirus funkcinis elementus ar veiklos sritis, bet visą logistinę sistemą. I. Meidutė siūloma logistikos sistemos dekompoziciją yra sudaryta taikant bendrosios sisteminės teorijos ir logistikos metodologijos principus, ir yra sudaryta iš posistemų, grandžių, elementų, kanalų ir kt.

A. M. Gadžinskij logistinę sistemą apibūdina kaip prisitaikančią sistemą su grįžtamu ryšiu, kuri atlieka tam tikras logistines funkcijas. Kaip taisyklė, logistinė sistema yra sudaryta iš posistemų ir turi išvystytus santykius su išorine aplinka⁸⁶.

Logistikos žodyne logistinė sistema yra apibūdinama kaip:

- 1) *Sureguliuotų elementų visuma, kurios atskiri elementai yra susieti tam tikrų ryšių ir turintys tarpusavyje tam tikrus santykius, sudarantys tam tikrą visumą ar vienybę, atliekantys tam tikras funkcijas;*
- 2) *Funkciškai santykiaujančių kuris turi būti optimizuotas logistikos koncepcijos pagrindu;*

⁸² Urbonas, J. A. Tarptautinė logistika – Kaunas: Technologija, 2004, p. 10-11.

⁸³ Ibid., p. 29.

⁸⁴ Meidutė, I. Logistikos sistema: mokojoji knyga. – Vilnius: Technika, 2012, p. 57.

⁸⁵ Ibid., p. 57.

⁸⁶ Гаджинский, А.М. Логистика - Москва: Дашков и Ко, 2012, с. 87.

3) Vienas iš fundamentinių logistikos sąvokų, kuris yra priskirtas vadinamiems semantiškai neryškiems ar turinio atžvilgiu neaiškiems terminams; termino apibrėžimo formuluotės sudarymas susijęs su tuo, kad bendrųjų sistemų ir sistemos technikų specialistai nesutaria su bendru „sistemos“ sąvokos turiniu;

4) Prisitaikanti sistema su grįžtamoju ryšiu, kuri atlieka tam tikras logistines funkcijas⁸⁷.

Anot M. N. Grigorjev ir S. A. Uvarov, logistinė sistema tai struktūrizuotas potencialios resursų visumos, išreikšto logistiniu srautu, judėjimo bei plėtros planavimas ir realizacija, pradedant aplinkos resursų pasisavinimu ir baigiant galutinės produkcijos realizavimu⁸⁸.

Apibendrinant įvairių autorių požiūrius ir pateiktus logistikos sistemos / logistinės sistemos terminų aiškinimus galime pastebėti, kad dalis autorių šių terminų detalai nepaaiškina, kita dalis paaiškina pasitelkiant kitus logistikoje vartojamus terminus bei sąvokas arba taikant bendro sistemos sąvokai išskirstytus būdingus bruožus. Jablonskis pastebi, kad atsižvelgiant į sisteminio požiūrio universalumą, o taip pat į egzistuojančių aiškinimų ir sampratų įvairovės vartoti šiuos terminus logistikoje yra problemiška⁸⁹. Tai, kad logistinę sistemą negalima tapatinti su universaliu sistemos supratimu pastebi ir A. M. Gadžinskij, pažymėdamas, kad logistinė sistema yra atskiras bendros sąvokos sistemos atvejis⁹⁰. Sisteminiai tyrimai yra galimas bet kurio mokslinio ar techninio tyrimo elementas, kurio dėka įmanoma parinkti geriausius tyrimui pritaikomus metodus.

Logistinė veikla yra taip pat analizuojama pasitelkus *tiekimo, logistikos arba logistinės grandinės terminus*. Toliau apžvelgsime kaip logistinė veikla yra analizuojama per šiuos terminus.

A. Garaliaus nuomone, logistinė grandinė yra prekių ir informacinių srautų judėjimas nuo tiekėjo iki vartotojo, sudarytas iš penkių pagrindinių grandžių:

- *Medžiagų, žaliavų ir pusfabrikačių bei keičiamų dalių tiekimas;*
- *Gatavos produkcijos ir žaliavų saugojimas;*
- *Prekių gamyba;*
- *Prekių paskirstymas, apimantis prekių iš gatavos produkcijos sandėlio išsiuntimą;*
- *Paruoštos produkcijos vartojimas*⁹¹.

Anot A. Garaliaus, kiekviena logistinės grandinės grandis įtraukia savo elementus, kas sudaro logistikos materialinį pagrindą. Prie logistikos materialių elementų priskiriami transporto priemonės ir įrenginiai, sandėlių ūkis, ryšiai, valdymo priemonės⁹².

⁸⁷ Логистика. Словарь наиболее употребляемых терминов. Авт.-сост. Барановский С. И. и др. / под ред. В. И. Толкачева и Б. В. Фрищина. - Минск: МИТСО, 2007, с. 108-109.

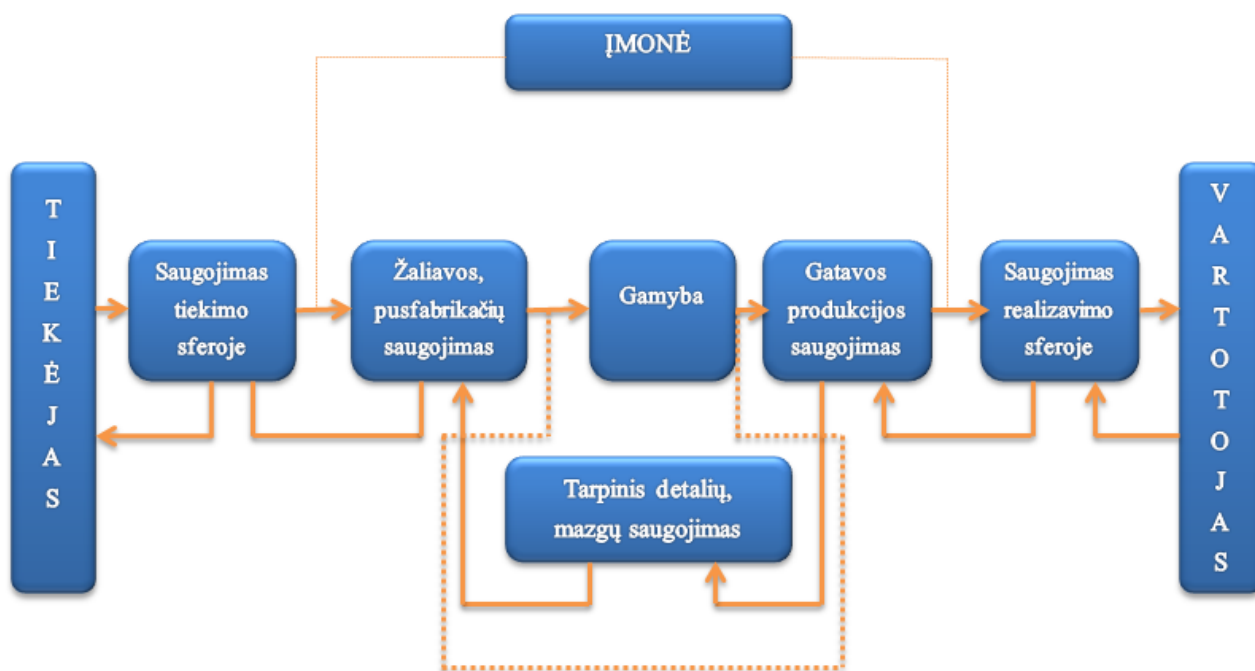
⁸⁸ Григорьев М.Н. и С.А. Уваров. Логистика. Учебник для бакалавров. – Москва: Юрайт, 2011, с. 108-109.

⁸⁹ Laurinavičius A. ir kt. Muitinė tarptautinės prekybos logistinėje grandinėje. Mokslo studija. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2014, p. 243.

⁹⁰ Гаджинский, А.М. Логистика - Москва: Дашков и Ко, 2012, с. 102.

⁹¹ Garalis, A. Logistika: bendrieji pagrindai – Šiauliai: Šiaulių universiteto leidykla, 2003, p. 55.

⁹² Ibid., p. 55.



Šaltinis: adaptuota pagal A. Garalis, 2003, p. 56

2 pav. Logistinė grandinė

Logistikos terminų žodyne“ A. Garalis pateikia kitokį, platesnį logistinės grandinės apibrėžimą, aiškindamas terminą per subjektų sąveikavimą ir jų atliekamas operacijas, kad logistinė grandinė – tai daugybė fizinių ir / arba juridinių asmenų (gamintojų, platintojų, bendrojo naudojimo sandėlių ir t.t.), atliekančių logistines operacijas, pradedant nuo išorinio materialiojo srauto judėjimo (tiekimo) baigiant gamybiniu vartojimu ir / arba galutiniu (negamybiniu, asmeniniu vartojimu), o paprasčiausia logistinė grandinė susideda iš tiekėjo ir vartotojo⁹³.

Logistinės grandinės sąvoką pavartoja ir R. Minalga aiškindamas logistinę veiklą gamybinėje įmonėje⁹⁴, tačiau pačios logistinės grandinės sąvokos jis neapibrėžia, o jo pavaizduojama logistinės grandinės schema atitinka A. Garaliaus.

I. Meidutė taip pat vartoja logistinės grandinės terminą, kurį paaiškina kaip procesą, kuris prasideda žaliavų išgavimo procesu ir baigiasi produkto pristatymu galutiniam vartotojui, sujungiant visas kompanijas, dalyvavusiais šiame procese⁹⁵. Autorės požiūriu, logistinė grandinė yra logistinės sistemos elementas.

D. J. Bowersox ir D. J. Closs logistinę grandinę sieja su visų bendrovių, dalyvaujančių tiekimo grandinėje, bendradarbiavimu ir atliekamų operacijų visuma⁹⁶.

„Logistikos plačiausiai vartojamų terminų žodyne“ logistinė grandis yra apibrėžiama kaip:

⁹³ Garalis A., Logistikos terminų aiškinamasis žodynas. - Šiauliai: Šiaulių universiteto leidykla, 2003, p. 65.

⁹⁴ Minalga, R. Logistika Versle - Vilnius: Homo Liber, 2009, p. 34.

⁹⁵ Meidutė, I. Logistikos sistema: mokojoji knyga. – Vilnius: Technika, 2012, p. 64.

⁹⁶ Бауэрсокс Д. Дж., Д. Дж. Клосс. Логистика: интегрированная цепь поставок. Москва: ЗАО Олимп-Бизнес, 2005, с. 48.

- 1) *Logistinių sistemų, ūkio subjektų, juridškai savarankiškų struktūrų visuma, kurioje dalyviai yra funkciškai susieti tarpusavyje ir yra sujungti logistinių susitarimų;*
- 2) *Organizacijų ir tarpininkų aibė, kurie dalyvauja prekės pristatyme nuo tiekėjo iki konkretaus vartotojo*⁹⁷.

M. N. Grigorjev ir S. A. Uvarov teigia, kad logistinė grandinė – tai linijinė tvarka išdėstyti fiziniai ir / arba juridiniai asmenys (tiekėjai, logistikos tarpininkai), tiesiogiai dalyvaujantys reikalingų medžiagų ir / arba galutinės produkcijos pristatyme galutiniam gavėjui (vartotojui). Logistinė grandinė patikslina kiekvienos logistinės grandies vaidmenį, atsižvelgiant į jos statusą ir organizacinę struktūrą⁹⁸.

Dar vienas plačiai vartojamas terminas yra tiekimo grandinė. Šis terminas yra panašus į logistinės grandinės sąvoka, tačiau visgi yra reikšmingų skirtumų. Kai kurie mokslininkai pastebi, kad anksčiau, prieš pasirodant integruotai logistikai, šios sąvokos dažnai buvo vartojamos kaip sinonimai; šiuo metu, atsiradus savarankiškai tiekimo grandinės valdymo paradigmai, būtina suprasti šių sąvokų skirtumus ar atskirti terminus vienas nuo kito⁹⁹.

Tiekimo grandinė apibrėžiama kaip visų verslo procesų (projektavimas, gamyba, pardavimai, medžiagų supirkimas, distribucija, resursų valdymas, palaikančios funkcijos), reikalingų produkto ar paslaugos paklausai patenkinti, pradedant žaliavų ar informacijos gavimu iki pateikimo galutiniam vartotojui, suvienijimas¹⁰⁰; kaip sujungtų tarpusavyje susijusių organizacijų tinklas bendrai ir kooperuojantis valdančių, kontroliuojančių bei tobulinančių medžiagų ir informacijos srautą nuo tiekėjų iki vartotojų¹⁰¹; kaip tinklas, sudarytas iš įmonių, dalyvaujančių pridėtinės vertės kūrimo procese prekės ar paslaugos pavidalu, kurios yra pristatomos galutiniam gavėjui ar vartotojui. Visos įmonės ir organizacijos dalyvaujančios procese yra susieti ryšiais tarp juridinio asmens ir tiekėjo, o taip pat tiekėjo tiekėjo; ir juridinio asmens ir jo vartotojo (*angl. upstream and downstream linkages*)¹⁰².

Tiekimo grandinės valdymas apima visas veiklas, dalyvaujančias įsigijimo ir pirkimo, perdirbimo, logistikos valdymo veiklose. Be to, tiekimo grandinės valdymas taip pat apima koordinavimą ir bendradarbiavimą su kanalo partneriais (tiekėjai, tarpininkai, trečiosios šalies paslaugų tiekėjai ir vartotojai)¹⁰³. Lambert ir Stock tiekimo grandinės valdymą aiškina kaip visų pagrindinių verslo procesų integracija, pradedant galutiniu gavėju ir apimant visus prekių, paslaugų ir informacijos tiekėjus, kurie dalyvauja kuriant pridėtinę vertę vartotojams ir kitiems suinteresuotiems

⁹⁷ Логистика. Словарь наиболее употребляемых терминов. Авт.-сост. Барановский С. И. и др. / под ред. В. И. Толкачева и Б. В. Фрищина. - Минск: МИТСО, 2007, с. 139.

⁹⁸ Григорьев М.Н. и С.А. Уваров. Логистика. Учебник для бакалавров. – Москва: Юрайт, 2011, с. 119.

⁹⁹ Ibid., p. 118.

¹⁰⁰ Ibid., p. 119.

¹⁰¹ Christopher, M. Logistika ir tiekimo grandinės valdymas: pridėtinės vertės tinklų kūrimas. – Vilnius: Eurgrimas, 2007, p. 13.

¹⁰² Lyons K. and Farrington B. Purchasing and Supply Chain Management. Pearson, 2012, p. 89.

¹⁰³ Lee, B.W. Creating entrepreneurial supply chains: a guide for innovation and growth. Fort Lauderdale: J. Ross Publishing, Inc., 2012, p. 4.

asmenims¹⁰⁴. M. N. Grigorjevo ir S. A. Uvarovo apibrėžtis akcentuoja tiekimo grandinės būdingą įmonės (korporacijos) ir jos partnerių visų logistinių funkcijų integruotumą, pradedant logistinio srauto arba jo dedamųjų atsiradimu ir baigiant pilnu galutinio vartotojo lūkesčių patenkinimu¹⁰⁵.

Atsižvelgiant į anksčiau išdėstytus teiginius, galima pastebėti, kad logistinės grandinės apibrėžimai yra koncentruoti į materialųjį srautą, jo judėjimą, su juo vykdomas arba vykstančias transformacijas. Tuo tarpu tiekimo grandinės apibrėžtys susitelkia ties galutinio vartotojo poreikių patenkinimu bei skirtingų subjektų veiklų integravimu, kurių pagrindinis tikslas yra patenkinti vartotojų lūkesčius.

Šio magistrinio darbo tyrimo objektas yra materialusis srautas ir su juo vykdomi bei vykstantys pakeitimai, sąvoka „logistinė grandinė“ mums yra priimtinesnė, nei sistema ar kiti logistikoje naudojami terminai. Daugelis autorių logistinės grandinės terminą sieja su tam tikra asmenų visuma ir jų atliekamomis operacijomis, kurios neretai vadinamos logistinėmis operacijomis¹⁰⁶.

*Šiame darbe **logistinę grandinę** suprasime kaip tarpusavyje susijusių (susikertančių, susijungiančių, išsiskaidančių ir t. t.) logistinių grandžių visumą, o logistinę grandį kaip tam tikrą su materialiuoju srautu atliekamų operacijų visumą.*

Nagrinėdami logistinę veiklą jau nė kartą minėjome, kad logistika atsirado iš poreikio tobulinti įmonių vykdomas veiklas, gamybos procesus, produkcijos paskirstymo procesus, klientų aptarnavimą, kaštų mažinimą skirtinguose produkto judėjimo etapuose ir t.t. Manome, kad Jablonskio pateiktas logistinės grandinės apibrėžimas taikliausiai atitinka logistinei veiklai keliamus tikslus. Autoriaus pasiūlyto logistinės grandinės grafinis aiškinimas pateiktas 3 paveiksle.



Šaltinis: sudaryta pagal Laurinavičius A. ir kt. Muitinė tarptautinės prekybos logistinėje grandinėje. Mokslo studija. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2014, p. 270

3 pav. **Logistinė grandinė**

Paveiksle matome linijinį logistinės grandinės atvejį. Realioje situacijoje, logistinė grandinė susideda iš daugelio logistinių grandžių, kurios gali būti skaidomas į dar kelias logistines grandis, ir, atvirkščiai, kelios grandys gali jungtis į vieną ir t. t. Tokiu būdu, norint praktiškai išanalizuoti ir

¹⁰⁴ J. R. Stock ir Lambert D.M. cit. Григорьев М.Н. и С.А. Уваров. Логистика. Учебник для бакалавров. – Москва: Юрайт, 2011, p. 120-121.

¹⁰⁵ Григорьев М.Н. и С.А. Уваров. Логистика. Учебник для бакалавров. – Москва: Юрайт, 2011, с. 119.

¹⁰⁶ Laurinavičius A. ir kt. Muitinė tarptautinės prekybos logistinėje grandinėje. Mokslo studija. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2014, p. 259.

patobulinti tam tikro subjekto logistinę veiklą, galima ją suskirstyti į grandis ir pažiūrėti, kokios operacijos su srautu yra vykdomi vienu ar kitu etapu, kaip tas operacijas galima būtų patobulinti, o kažkurias, galbūt, netgi pašalinti ar pakeisti kitomis.

Palyginus A. Jablonskio požiūrį su anksčiau išanalizuotais aiškinimais, pastebėsime, kad A. Jablonskio pasiūlyti šių terminų aiškinimai ypatingai skiriasi nuo kitų autorių pasiūlytų apibrėžimų ir aiškinimų. Anksčiau aptartų grandinės ir grandžių sąvokos yra gana abstrakčios. Jos neretai yra aiškinamos kaip logistinės sistemos^{107,108}, kanalo¹⁰⁹ ar tinko^{110, 111} sudėtinės dalys, nors detalizuotai, struktūrizuoti sistemos ar tinklai, kaip jau kalbėjome anksčiau, nėra aiškiai apibrėžiami ar struktūrizuoti. A. Jablonskio požiūryje nereikia kurti sistemos, nes ji atsiranda pati iš savęs. Jeigu logistinė grandinė prasideda siuntėju ir baigiasi gavėju, tai, suskaidydami visą grandinę į atskiras grandis, jose išskirdami subjektus, jų veiksmus (operacijas) ir objektus, matysime, kaip vyksta srauto judėjimas ir transformacijos viso srauto judėjimo metu. Norint patobulinti logistinę veiklą, sumažinti atliekamų operacijų skaičių, sutrumpinti materialaus srauto judėjimo laiką ir sumažinti kaštus, būtina analizuoti materialųjį srautą ir su juo atliekamus veiksmus. Pagrindinis bruožas, išskiriantis A. Jablonskio požiūrį iš kitų, tai kad jo pasiūlyta apibrėžtis koncentruojasi į operacijas, o ne subjektus. Savaiame aišku, kad be subjektų nėra ir veiksmų, tačiau Jablonskio požiūris leidžia koncentruotis labiau į operacijas, nors turimi omenyje ir šias operacijas atliekantys asmenys. Tokiu būdu manome, kad A. Jablonskio pasiūlytas būdas analizuoti logistinę veiklą labiau atitinka logistinei veiklai keliamus tikslus.

Logistinės grandis ir grandinės aptarsime detaliau. Logistinė grandis – logistinės grandies dedamoji, atspindinti tam tikrą vienalytį logistinės veiklos fragmentą.

Logistinė grandis – papildomų ir mažai reikšmingų, atliekamų su iš išvykimo vietos į paskirties vietą judančiu materialiuoju srautu, operacijų visuma.

Vieni svarbiausių ir dažniausiai vartojamų terminų logistikoje yra *operacijos* ir *logistinės operacijos*. Logistikai besivystant, atsirado būtinybė derinti ekonominius ir matematinius ūkio subjektų modelius, kad pasiekti šių modelių suderinamumą, pasidarė būtina struktūrizuoti ir detalizuoti apyvartinės veiklos procesus¹¹². Logistikos ir logistinės operacijų terminai yra vartojami įvairių autorių, tačiau toli gražu ne visi autoriai skiria jiems pakankamai dėmesio ar detaliai paaiškina, pvz., R. Palšaitis vartoja terminą *logistinė operacija*, tačiau pačios sąvokos neapibrėžia¹¹³.

¹⁰⁷ Urbonas, J. A. Tarptautinė logistika – Kaunas: Technologija, 2004, p. 29.

¹⁰⁸ Гаджинский, А.М. Логистика - Москва: Дашков и Ко, 2012, с. 87.

¹⁰⁹ Urbonas, J. A. Tarptautinė logistika – Kaunas: Technologija, 2004, p. 60.

¹¹⁰ Palšaitis, R. Šiuolaikinė Logistika - Vilnius: Technika, 2010, p. 24.

¹¹¹ Григорьев М.Н. и С.А. Уваров. Логистика. Учебник для бакалавров. – Москва: Юрайт, 2011, с. 128.

¹¹² Ibid., p. 92.

¹¹³ Palšaitis, R. Šiuolaikinė Logistika - Vilnius: Technika, 2010, p. 263.

J. Urbono nuomone, (tarptautinės) logistikos operacijos apima materialinių gėrybių judėjimą firmoje nuo apsirūpinimo gamybai reikalingomis medžiagomis iš užsienio iki gatavų prekių pateikimo galutiniam vartotojui, esančiam užsienyje¹¹⁴. Tarptautinėms logistikos operacijoms autorius priskiria prekių sandėliavimą, prekių atsargų planavimą, paskirstymą ir paruoštumą išsiųsti užsienio pirkėjui, tarptautinio prekių srauto kanalo organizavimą ir derinimą, tarptautinės transporto grandinės organizavimą ir prekių transportavimą, atsiskaitymą už pateiktas prekes bei tarptautinio prekių judėjimo informacinio srauto organizavimą¹¹⁵. Jablonskio pastebėjimu, tokie apibrėžimai nėra vienareikšmiški ir aiškūs¹¹⁶.

„Plačiausiai vartojamų terminų žodyne“ logistinė operacija apibrėžiama kaip veiksmų visuma, sąlygiškai atskiriamojo pobūdžio, nukreipta transformuoti materialųjį ir / arba informacinį srautą (sandėliavimas, transportavimas, komplektavimas, pakrovimas, iškrovimas, vidinis judėjimas, pvz., surinkimas, saugojimas, duomenų apdorojimas ir t.t.)¹¹⁷. Manome, kad šiame apibrėžime yra teisingai pastebėta, kad veiksmų visuma yra sąlyginai atskirta, kadangi logistines operacijas verta išskirti analizuojant konkretų atvejį.

Labai išsamiai logistines operacijas ištiria M. N. Grigorjev ir S. A. Uvarov. Šią sąvoką autoriai aiškina kaip bet kurį elementarų veiksmą arba veiksmų visumą, kurie nulemia materialaus srauto parametrų pakeitimus ir / arba jų lydinčių informacinių, finansinių ir paslaugų srautų pakeitimus, kurie negali būti toliau skaidomi nustatytos administracinės arba logistinės sistemos projektavimo užduoties rėmuose¹¹⁸.

Prie logistinių operacijų autoriai¹¹⁹ priskiria tokius veiksmus, atliekamus su materialiaisiais resursais ir gatava produkcija, kaip pakrovimas, iškrovimas, perkrova, įsigijimas, pervežimas, priėmimas ir išleidimas iš sandėlio, saugojimas, komplektavimas, rūšiavimas, konsolidavimas ir t.t. Prie logistinių operacijų, susijusių su informaciniais ir finansiniais srautais, lydinčiais materialųjį srautą, galima priskirti informacijos apie materialųjį srautą surinkimas, saugojimas, perdavimas; užsakymo gavimas ir perdavimas per informacijos kanalus, atsiskaitymas su tiekėjais, prekių pirkėjais ir logistikos tarpininkais, krovinio draudimas; operacijos, susijusios su krovinio muitiniu apiforminimu ir t.t. Autoriai teigia, kad prie logistinių operacijų galima priskirti ne tik sandėlio, transportavimo ar krovos darbus, bet ir komercines operacijas, susijusias su ūkiniu santykiu formavimu, verslo partnerių parinkimu bei verslo sprendimų priėmimu.

¹¹⁴ Urbonas, J. A. Tarptautinė logistika – Kaunas: Technologija, 2004, p. 18.

¹¹⁵ Ibid., p. 22.

¹¹⁶ Laurinavičius A. ir kt. Muitinė tarptautinės prekybos logistinėje grandinėje. Mokslo studija. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2014, p. 261.

¹¹⁷ Логистика. Словарь наиболее употребляемых терминов. Авт.-сост. Барановский С. И. и др. / под ред. В. И. Толкачева и Б. В. Фрищина. - Минск: МИТСО, 2007, с. 83.

¹¹⁸ Григорьев М.Н. и С.А. Уваров. Логистика. Учебник для бакалавров. – Москва: Юрайт, 2011, с. 93.

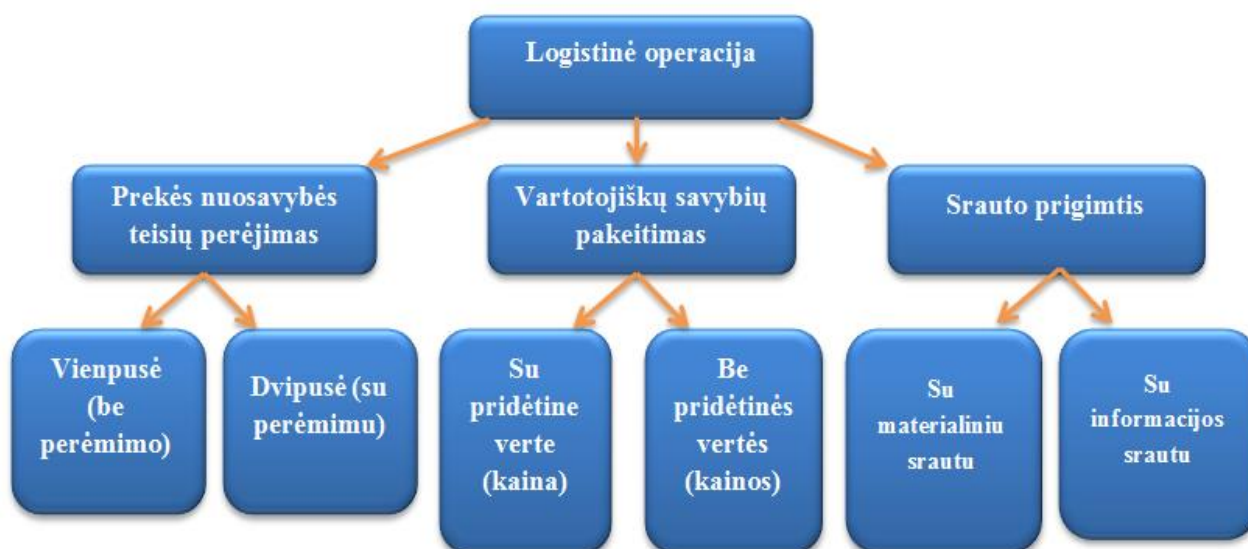
¹¹⁹ Ibid., p. 93-94.

Priskiriamas veiksmas logistinėms operacijoms ar ne, priklauso nuo daugelio faktorių, tokių kaip logistinės sistemos rūšis (mikro-, mezo-, makro-), išorinės aplinkos charakteristikų, logistinių strategijų, koncepcijų, technologijų ir bazinių sistemų tikslų, logistikos kontrolės sistemos, įmonės informacinės sistemos, logistikos ir verslo procesų technologijų ir technikų ir kt.¹²⁰

Kiti autoriai (A. Garalis¹²¹, A. M. Gadžinskij¹²²) teigia, kad logistines operacijas sudaro veiksmų visuma, apimanti materialinių arba informacinių srautų perdirstimą. A. M. Gadžinskij papildo, kad prie logistinių operacijų yra priskiriami visi veiksmai, vykdomi su daiktais ir produktais gamybos ir apyvartos srityse, išskyrus technologines operacijas, kurios yra atliekamos produkto gamybos metu¹²³. Prie logistinių operacijų autoriai priskiria tokius veiksmus kaip pakrovimas, transportavimas, iškrovimas, komplektavimas, sandėliavimas, pakavimas ir kt. operacijas; o valdant materialiuosius srautus, tenka priimti, apdoroti bei perduoti tam tikrą informaciją, reikalinga šiam srautui¹²⁴,¹²⁵. Tokius veiksmus A. M. Gadžinskij irgi priskiria prie logistinių operacijų.

Visas logistines operacijas autoriai klasifikuoja pagal tris požymius (žr. 4 paveikslą):

- Prekės nuosavybės teisių perėjimą;
- Vartotojiškų savybių pakeitimas;
- Srauto prigimtį.



Šaltinis: Garalis, A. Logistika: bendrieji pagrindai. Šiauliai: Šiaulių universiteto leidykla, 2003, p. 83

4 pav. **Logistinių operacijų klasifikacija**

¹²⁰ Григорьев М.Н. и С.А. Уваров. Логистика. Учебник для бакалавров. – Москва: Юрайт, 2011, с. 94.

¹²¹ Garalis, A. Logistika: bendrieji pagrindai – Šiauliai: Šiaulių universiteto leidykla, 2003, p. 82.

¹²² Гаджинский, А.М. Логистика - Москва: Дашков и Ко, 2012, с. 79.

¹²³ Ibid., p. 79.

¹²⁴ Garalis, A. Logistika: bendrieji pagrindai – Šiauliai: Šiaulių universiteto leidykla, 2003, p. 82.

¹²⁵ Гаджинский, А.М. Логистика - Москва: Дашков и Ко, 2012, с. 79.

Pagal teisę į nuosavybę logistinės operacijos gali būti vienpusės – kai teisės į nuosavybę perėjimo nėra ir dvipusės, kai toks perėjimas vyksta. Pagal vartotojiškų savybių pakeitimą operacijos skirstomos į operacijas su pridėtine verte ir be pridėtinės vertės. Kai kurios operacijos gali būti gamybos proceso tęsinys, tarkime, pakavimas. Tokios operacijos gali pakeisti prekės vartojimo savybes ir gali būti vykdomos tiek gamybos sferoje, tiek apyvartos sferoje¹²⁶. Tarkime, kai kalbame apie prekę, kurios yra atvežamos į paskirstymo punktą ir turi būti supakuotos (gamybos tęsinys) ir pateikiamos toliau vartoti į gamybos sferą arba išleidžiamos galutiniams vartotojams ir prekės kaina įgauna pridėtinę vertę. Galiausiai, pagal srauto prigimtį, operacijos gali būti atliekamos su materialiuoju srautu arba su jį lydinčiu informaciniu srautu.

Jablonskio nuomone, logistinės operacijos – vienas iš pagrindinių ir pradinių logistikos (tarptautinės logistikos, muitinės logistikos) terminų, kurį pasitelkus, galima analizuoti logistinę veiklą – tai logistinei veiklai priskiriami ir materialiojo srauto transformacijų metu asmenų atliekami veiksmai¹²⁷. Materialiniam srautui judant, veiksmai atliekami ne tik su materialiuoju srautu, bet ir su jį sudarančiais atskirais objektais, jį lydinčiais dokumentais, asmenimis (pvz., vairuotojo dokumentų tikrinimas), transporto priemonėmis (pvz., automobilio sustabdymas tikrinant vežėjo licenciją gabenti krovinius tarptautiniais maršrutais ir kt.). Visas logistines operacijas, atliekamas materialiojo srauto judėjimo metu, Jablonskis, pirmiausia, klasifikuoja pagal objektą, į kurį yra nukreiptas vienas ar kitas logistinis veiksmas.

- 1) *Logistinės operacijos su materialiuoju srautu (su materialiuoju srautu ir / ar jį sudarančiais materialiaisiais objektais atliekamos logistinės operacijos);*
- 2) *Logistinės operacijos su transporto priemonėmis (su materialųjį srautą gabenančiomis transporto priemonėmis atliekamos logistinės operacijos);*
- 3) *Logistinės operacijos su asmenimis (materialiojo srauto judėjime dalyvaujantiems asmenims taikomos logistinės operacijos);*
- 4) *Logistinės operacijos su objektais (su materialiajam srautui nepriklausančiais objektais, nesančiais transporto priemonėmis ar asmenimis, atliekamos logistinės operacijos).*

Logistinės operacijos su materialiuoju srautu skirstomos į pagrindinės, papildomos ir šalutinės logistines operacijas.

Pagrindines logistines operacijas sudaro tokie veiksmai, kurie turi tiesioginį ryšį su materialiuoju srautu ir jį sudarančiais objektais. Prie pagrindinių operacijų Jablonskis¹²⁸ priskiria tokius veiksmus, kaip prekių parinkimas, pakavimas, fasavimas, krova, saugojimas, transportavimas ir t.t. Materialiniam srautui judant, veiksmai atliekami ne tik su pačiu srautu, bet ir su jį gabenančia transporto priemone

¹²⁶ Гаджинский, А.М. Логистика - Москва: Дашков и Ко, 2012, с. 79.

¹²⁷ Laurinavičius A. ir kt. Muitinė tarptautinės prekybos logistinėje grandinėje. Mokslo studija. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2014, p. 264-265.

¹²⁸ Ibid., p. 262.

(pvz., transporto priemonės svėrimas, rentgenas, tikrinama vežėjo licencija ir leidimas gabenti krovinius tarptautiniais maršrutais ir pan.). Veiksmai taip pat atliekami su asmenimis, dalyvaujančiais judėjimo procese (pvz., tikrinamas vairuotojo pažymėjimas, leidžiantis gabenti pavojingus krovinius; kliento atstovavimo muitinėje teisėtumas ir pan.). Veiksmai gali būti atliekami ir su subjektais, kurie dalyvauja srauto judėjime (pvz., krovinio ar transporto priemonės draudimas, garanto laidavimas už skolos muitinei sumokėjimą ir pan.).

Papildomoms logistinėms operacijoms priskirsime tokius veiksmus, kurie netransformuoja judantį materialųjį srautą, tačiau vienaip ar kitaip įtakoja srauto judėjimą¹²⁹. Prie tokių operacijų priskirsime veiksmus, atliekamus su objektais, kurie nesudaro materialaus srauto, tačiau dalyvauja jo judėjime. Prie tokių objektų galime priskirti krovinį lydinčius dokumentus, kitus dokumentus, esančius toje pačioje transporto priemonėje; transporto priemonėje esančius asmens naudojimo reikmenis; kuro bake ir / ar papildomose talpyklose esantį kurą; instrumentus; asmens gabenamus pinigus ir pan. Su šiais objektais taip pat gali būti atliekami veiksmai, kurie netiesiogiai įtakoja krovinio judėjimą, pvz., krovinio dokumentų perdavimas kitiems asmenims, sumokėtinas papildomas mokestis už leistino kuro kiekio ar kuro talpyklos leistinos apimties viršijimą; logistikos įmonės vadybininko užklauso pateikimas dėl krovinio paruoštumo, kiekio ir pakrovimo dienos sutikrinimas ir pan. Visi šie veiksmai nėra srauto transformacijos, tačiau yra svarbus judančio materialaus srauto atžvilgiu, todėl negali būti ignoruojami.

Paskutinė operacijų rūšis vadinama šalutinėmis logistinėmis operacijomis¹³⁰. Kai kurių veiksmų, atliekamų su materialiaisiais objektais, negalime priskirti pagrindinėms ir papildomoms operacijoms, nes su materialiuoju srautu atliekamos transformacijos neturi įtakoti šių veiksmų buvimui ar nebuvimui. Tačiau esant tam tikroms aplinkybėms, šie veiksmai gali turėti įtakos materialaus srauto judėjimui, pvz., transporto priemonės sulaikymas gabenant kontrabandines prekes.

Pasinaudoję operacijų apžvalga ir apžvelgta jų klasifikacija, galime patikslinti anksčiau pateiktą logistinės grandinės terminą.

***Logistinė grandinė** - materialiojo srauto judėjimo metu besiformuojančių logistinių grandžių ir jas jungiančių pagrindinių logistinių operacijų visuma.*

***Logistinė grandinė** – papildomų ir mažai reikšmingų, atliekamų su iš išvykimo vietos į paskirties vietą judančiu materialiuoju srautu, operacijų visuma¹³¹.*

Visus veiksmus, atliekamus su judančiu materialiuoju srautu, vadinsime operacijomis ir jas suskirstysime į tris grupes:

¹²⁹ Laurinavičius A. ir kt. Muitinė tarptautinės prekybos logistinėje grandinėje. Mokslo studija. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2014, p. 262-263.

¹³⁰ Ibid., p. 263.

¹³¹ Ibid., p. 260.

- Logistinės operacijos;
- Srauto operacijos;
- Kontrolės operacijos¹³².

Logistines operacijas mes jau aptarėme. Srauto operacijomis Jablonskis¹³³ vadina veiksmus, kuriuos atsižvelgiant į logistinės veiklos kompleksiskumą ir dinamiškumą, galima priskirti arba nepriskirti prie logistinių operacijų. Tokių veiksmų pavyzdžiais gali būti krovinio konvojavimas, ekspertizė, mėginių ėmimas ir t.t. Šie veiksmai atliekami arba neatliekami, nepriklausomai nuo to, ar jie priskiriami ar nepriskiriami logistinei veiklai, todėl taip pat turi būti vertinami nagrinėjant srautų judėjimą.

Tarptautinėje ir muitinės logistikoje išskiriamas dar vienas didžiulis operacijų pogrupis – tai kontrolės operacijos. Materialiniam srautui judant iš išvykimo vietą į paskirties, jis kerta valstybių ir muitų sienas, todėl srautas yra kontroliuojamas ne tik siuntėjo, gavėjo ar transporto kompanijos vadybininko, bet atsiranda ir valstybinių institucijų įsikišimas, nes ir institucijos kontroliuoja materialiujų srautų, transporto priemonių ir asmenų judėjimą. Prie šių veiksmų priskirsime pasienio tarnybos veiksmus, atliekamus su asmenimis ir / ar transporto priemonėmis jiems kertant valstybių sieną, muitinės įstaigų veiksmus, atliekamus vykdant muitinės priežiūrą; transporto inspekcijos veiksmus, kontroliuojant transporto priemonių naudojimą ir kt.¹³⁴. Kontrolės operacijas atlieka įvairūs asmenys, tačiau visgi dauguma tų operacijų atitenka institucijoms. Pagal šį kriterijų, Jablonskis išskiria didelį ir svarbų visų su muitinės priežiūrimu materialiuoju srautu atliekamų kontrolės operacijų pogrupį – veiksmus, kuriuos atlieka muitinio tikrinio procese dalyvaujančių institucijų atstovai, vykdydami šio srauto muitinės priežiūrą, vadinamą **muitinės operacijomis**¹³⁵.

Muitinės tikrinimo metu materialiujų srautą gali kontroliuoti ne tik muitinės įstaigos ar jų pareigūnai, bet ir kitos institucijos, vadinasi, muitinės operacijas gali atlikti ne tik muitinės, bet ir kitų institucijų atstovai, pvz. Valstybės maisto ir veterinarijos tarnybos, Valstybinė augalų apsaugos tarnybos ir kitų institucijų atstovai¹³⁶. Muitinės operacijų pavyzdžiai, tai veiksmai, kuriuos atlieka minėtų institucijų atstovai su muitinės priežiūrimu arba dalinai priežiūrimu materialiuoju srautu.

Detaliai aptarus operacijas, logistinės grandies ir logistinės grandinės terminus, papildysime anksčiau nagrinėtas (žr. sk. 1.3) muitinės logistikos dalyko ir tarptautinės logistikos dalyko apibrėžtis¹³⁷:

¹³² Laurinavičius A. ir kt. Muitinė tarptautinės prekybos logistinėje grandinėje. Mokslo studija. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2014, p. 265.

¹³³ Ibid., p. 265.

¹³⁴ Ibid., p. 265.

¹³⁵ Ibid., p. 266.

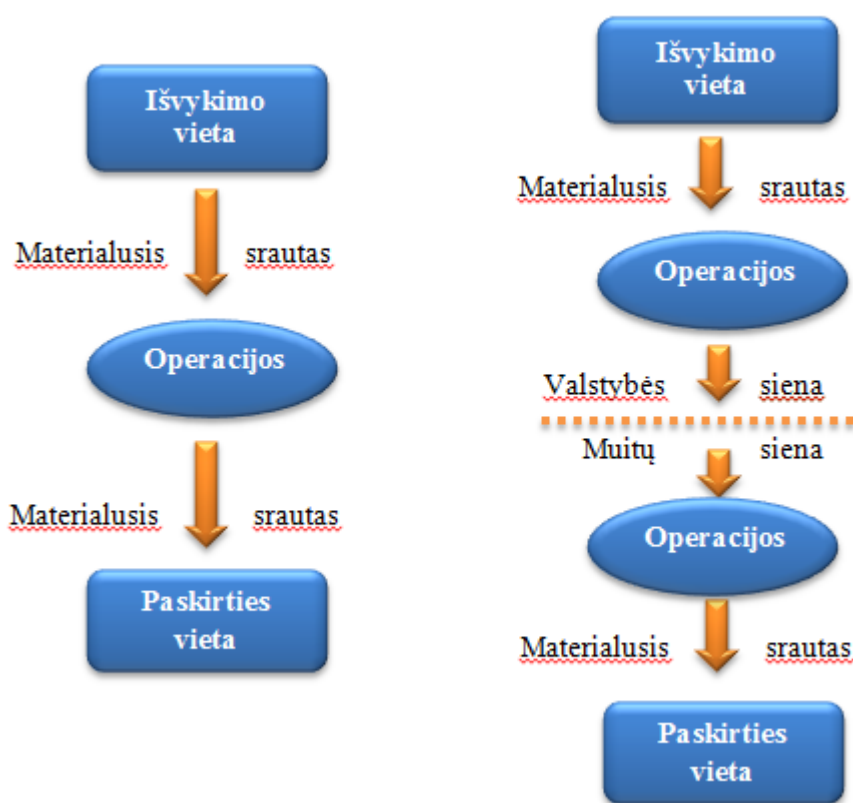
¹³⁶ Ibid., p. 266.

¹³⁷ Ibid., p. 267.

Muitinės logistikos dalykas – tai asmenų su muitinės prižiūrimu ir / ar mišriu materialiuoju srautu atliekamos operacijos ir šias operacijas atliekančių asmenų sąveika.

Tarptautinės logistikos dalykas – tai asmenų su vienu ar kelių valstybių sienas kertančiu materialiuoju srautu atliekamos operacijos ir šias operacijas atliekančių asmenų sąveika.

Šiame darbe nagrinėjame muitinės prižiūrimus materialiuosius srautus ir tarptautinę prekybą, tad pateikiame labiau detalizuota logistinės grandinės ir tarptautinės logistinės grandinės schematišką vaizdą (žr. 5 pav.).



Šaltinis: Laurinavičius A. ir kt. Muitinė tarptautinės prekybos logistinėje grandinėje. Mokslo studija. – Vilnius: MRU, 2014, p. 276

5 pav. Logistinė grandis ir tarptautinė logistinė grandis

Pažymėsime kai kurias muitinės logistikos ypatybes. Viena iš jų - muitų sienos kirtimas (tarptautinės logistikos atveju – valstybės sienos kirtimas). 5 pav. iliustruojamas pats paprasčiausias atvejis, t. y. kai prekės kerta vienos valstybės, o tuo pačiu ir muitų sieną. Tarptautinėje prekyboje prekės ir kroviniai nebūtinai kerta muitų sieną (pvz., prekyba tarp Europos Sąjungos šalių). Krovinyms gali kirsti kelių valstybių sienas ir vieną muitų sieną, pvz., kai prekės gabenamos iš Olandijos į Rusiją, prekes gabenanti transporto priemonė kerta kelių valstybių sienas ir tik vieną – Europos Sąjungos, muitų sieną. Operacijos, kurios yra atliekamos su materialiuoju srautu vienu ir kitu atveju skiriasi.

Kalbėdami apie muitinės logistiką, visada atsiranda prekių muitinės priežiūra ir kontrolės operacijos, kurios turi savo specifiką, nes taikomos muitinės kontroliuojamas srautui.

Tarptautinėje logistinėje grandinėje išskiriami logistinės grandies objektai ir subjektus. Logistinės grandies objektai – tai materialūs objektai, su kuriais yra atliekamos operacijos. Nagrinėjant logistinę veiklą svarbu įvertinti, kokios operacijos logistinėje grandyje su šiais objektais (prekėmis, kroviniai, siuntomis ir t. t.) gali būti atliekamos, ir pagal tai objektus galima suskirstyti į tokias grupes:

- *Pagrindiniai logistinės grandies objektai (prekės, žaliavos, įrenginiai ir kt. tarptautinėje veikloje dalyvaujančios materialinės vertybės);*
- *Transporto priemonės (materialųjį srautą gabenančios transporto priemonės);*
- *Logistinės grandies asmenys (transporto priemonių vairuotojai, muitinės procedūrų vykdytojai, keleiviai ir kt. asmenys);*
- *Papildomi logistinės grandies objektai (informacijos laikmenos, pinigai, asmeninio naudojimo reikmenys ir t.t.)¹³⁸;*

Logistinės grandies subjektus (siuntėjus, vežėjus, tarpininkus, institucijas ir t.t.) pagal jų atliekamas funkcijas logistinėje grandyje, galime suskirstyti į šias tris grupes¹³⁹:

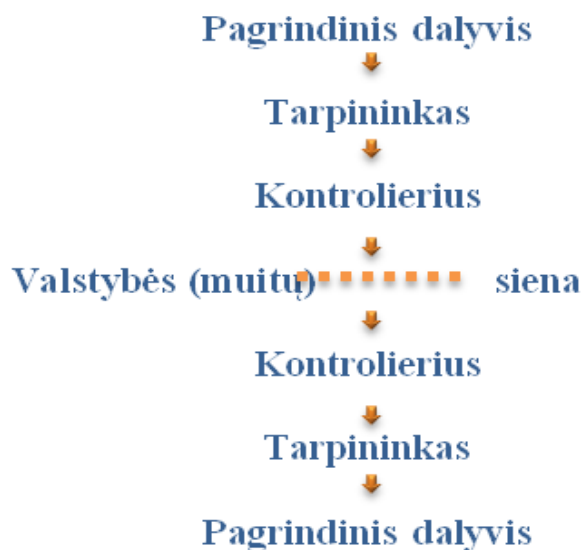
- *Pagrindiniai logistinės grandies dalyviai - materialiujų srautų kūrėjai (siuntėjai, gavėjai, eksportuotojai, importuotojai ir t.t.);*
- *Logistinės grandies tarpininkai – logistinės grandies dalyviai, kurie operacijas atlieka teikdami paslaugas kitiems šios grandies subjektams);*
- *Logistinės grandies kontrolieriai – logistinės grandies objektus kontroliuojančios institucijos asmenys (muitinė, pasienio tarnyba, transporto inspekcija ir kt.).*

Grafiškai tarptautinės logistinės grandies subjektų sąveika yra pavaizduota 6 paveiksle. Logistinės grandies pradžioje ir pabaigoje visada turime pagrindinius grandies dalyvius kurie inicijuoja materialųjį srautą Tarkime Italijos ūkio subjektas pagamina ir parduoda prekes į Rusijos Federaciją. Italijos įmonė pagamina prekės ir supakuoja jas ant dviejų padėklų. Kai prekės ir jas lydintys dokumentai yra paruošti, siuntėjas nusišildo logistikos (arba transporto) įmonę, kuri pasikrauna prekes ir atsiveža iki savo terminalo. Terminale prekės yra apžiūrimos, gali būti paimti mėginiai, užplombuojamos, joms yra įforminama atitinkama muitinės procedūra (apie muitinės procedūras plačiau kalbėsime sekančiame skyriuje). Toliau prekės yra pakraunamos į transporto priemonę, kuri yra plombuojama arba ne, ir prekės išvažiuoja į trečiąją šalį. Visos šios specifinės operacijos yra atliekamos su muitinės prižiūrimomis prekėmis, kurios turi būti išgabentos iš eksporto šalies - Italijos.

¹³⁸ Laurinavičius A. ir kt. Muitinė tarptautinės prekybos logistinėje grandinėje. Mokslo studija. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2014, p. 278.

¹³⁹ Ibid., p. 279.

Kertant ES-Rusijos Federacijos muitų sieną, atliekamos papildomos kontrolės operacijos, kurios yra vadinamos muitinės operacijomis. Šias operacijas atlieka kontrolieriai.



Šaltinis: Laurinavičius A. ir kt. Muitinė tarptautinės prekybos logistinėje grandinėje. Mokslo studija. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2014, p. 280

6 pav. Tarptautinės logistinės grandies dalyviai ir jų sąveika

Muitinės operacijos – veiksmai, kuriuos atlieka muitinio tikrinimo procese dalyvaujančių institucijų atstovai, vykdydami šio srauto muitinės priežiūra.

Muitinės operacijos yra vienos iš svarbiausių gabenant muitinės priežiūrimus srautus, o jas detaliau aptarsime sekančiame magistrinio darbo skyriuje.

2.2. Tarifinis ir netarifinis užsienio prekybos reguliavimas

Tarptautinė prekyba – neatskiriama šiuolaikinio gyvenimo dalis. Šalys, prekiaudamos viena su kita, duoda galimybę vartotojams įsigyti prekių, kurias gaminti savo šalyje yra brangiau ir sudėtingiau, o kartais, galbūt, netgi neįmanoma dėl reikalingų klimato sąlygų, gamtinių išteklių stokos ar kt. Tarptautinės prekybos pagrindas yra mainai ir specializacija¹⁴⁰. Taigi tarptautinė prekyba yra priemonė, padedanti šalims vystyti specializaciją, didinti savo išteklių našumą ir taip plėsti bendrą gamybos apimtį.

ES bendroji prekybos politika yra viena pagrindinių sričių, kurioje reguliuojami prekybos santykiai su trečiosiomis šalimis. ES bendrosios prekybos politikos tikslas – sumažinti prekybos kliūtis pasaulyje, skatinti tarptautinę prekybą, siekiant užtikrinti ES ekonominius-prekybinius interesus.

¹⁴⁰ Bernatonytė, D. Tarptautinė prekyba. – Kaunas: Technologija, 2011, p. 14.

Pagrindinės ES bendrosios prekybos politikos nuostatos yra:

- *Bendra politika trečiųjų šalių atžvilgiu. Visos šalys narės taiko bendrą išorinį muitų tarifą, tuos pačius nustatytus apribojimus, rinkos apsaugos priemones;*
- *Išskirtinė ES institucijų kompetencija kuriant ES bendrą prekybos politiką. Šalys narės neturi teisės priimti vienašališkus sprendimus BPP srityje, tačiau jos dalyvauja jos kūrimo procese¹⁴¹.*

ES bendroji prekybos politika yra grindžiama dviem principais – vienodumo ir prekybos liberalizavimo¹⁴². Pasak J. Radžiukyno, valstybės narės įkurdamos muitų sąjungą įsipareigoja prisidėti prie pasaulio prekybos plėtojimo, tarptautinės prekybos apribojimų panaikinimo ir muitų kliūčių mažinimo siekiant liberalizuoti tarptautinę prekybą. Siekiant suvienodinti prekybos liberalizavimo priemones, eksporto politikos bei prekybos apsaugos priemones, muitų tarifų normų keitimas, muitų tarifų ir prekybos susitarimų sudarymas yra grindžiamas vienodais principais.

Dabartiniame pasaulyje tarptautinės globalizacijos sąlygomis valstybės daugiau ar mažiau yra linkusios taikyti laisvosios prekybos politiką. Laisvoji prekyba – tai valstybės ekonominė politika, kai be jokių muitų ir suvaržymų visos šalys naudojasi tarptautinio teritorinio gamybos specializavimo privalumais¹⁴³. Pasak D. Bernatonytės, laisvosios prekybos politika yra paremta tuo, kad šalis siekia plėtoti tik tas gamybos sritis, kurios jai yra patogiausios, palyginti su kitomis šalimis. Autorės teigimu, geriausias būdas plėtoti tarptautinius ryšius yra per konkurenciją, o tam reikalinga nevaržoma užsienio politika.

Iš kitos pusės, nėra nė vienos valstybės, kuri taikytų gryną laisvosios prekybos politiką. Tokiomis globalizacijos sąlygomis, susiklosčiusiomis šiandien pasaulyje, kiekviena valstybė turi atsižvelgti į procesus, vykstančius pasaulinėje prekybos arenoje. Dabartinėmis sąlygomis valstybė negali pasiekti vidinės ekonomikos pusiausvyros nenaudodama užsienio prekybos reguliavimo priemonių¹⁴⁴. Todėl, nors nuo pokario laikų daug buvo padaryta siekiant liberalizuoti tarptautinę prekybą, užsienio prekybos politika ir toliau lieka viena iš pagrindinių ekonomikos valstybinio reguliavimo krypčių¹⁴⁵.

Tarptautinės prekybos politikoje yra naudojami tarifinės ir netarifinės užsienio prekybos reguliavimo priemonės. D. Bernatonytė pastebi, kad pagrindinis kiekvienos valstybės tarptautinės prekybos uždavinys – skatinti eksportą ir apriboti importą; todėl vieni reguliavimo instrumentai skirti importui, siekiant apsaugoti vietinę rinką nuo užsienio konkurencijos, o kitos – didinti eksporto

¹⁴¹ Radžiukynas J. ir kt. Europos sąjungos bendroji prekybos politika. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2011, p. 27.

¹⁴² Ibid., p. 28.

¹⁴³ Ibid., p. 285.

¹⁴⁴ Ibid., p. 311.

¹⁴⁵ Ibid., p. 311.

apimtis¹⁴⁶. ES tarifinių užsienio prekybos reguliavimo instrumentų taikymą lemia sudarytos laisvosios prekybos sutartys, ES institucijų priimti sprendimai dėl muitų suspendavimo, atleidimo nuo muitų atvejai ir kt.¹⁴⁷.

Prie tarifinių užsienio prekybos reguliavimo instrumentų priskiriami muitai. Muitas yra vienas seniausių mokesčių rūšių, kuris atlieka tris pagrindines funkcijas:

- *Fiskalinę funkciją. Tai pasakytina ir apie importo, ir apie eksporto muitus, nes surinktos lėšos patenka į valstybės biudžetą. ES muitų sąjungos narės surinkti muitai proporcingai paskirstomi ES ir valstybės narės biudžetams.*
- *Protekcinę funkciją. Ji taikytina tik importuojamų prekių muitams, kurie saugo vietinių gamintojų gaminamas prekes nuo pigių importuojamų prekių konkurencijos, mažina importuojamų prekių konkurencingumą šalyje. Muitai padeda vystyti naujai atsirandančioms šakoms, kurių kaina pradiniame gamybos etape yra palyginti didelė.*
- *Balansavimo funkciją. Ją vykdo eksportuojamų prekių maito mokesčiai. Eksporto muitai saugo nacionalinius išteklius, balansuoja valstybės pajamas ir išlaidas¹⁴⁸.*

ES muitų teritorijoje taikytinos tokios muitų rūšys^{149,150}:

- Bendrieji (įprastiniai) – taikomi siekiant sureguliuoti ES užsienio prekybą ir gauti pajamų į ES biudžetą.
- Specialieji – taikytini kaip atsakomoji priemonė prieš diskriminacinius kitų valstybių ar jų grupių veiksmus ES atžvilgiu.
- Protekciniai (apsaugos) – taikytini, kai į ES muitų teritoriją importuojamos prekės ir dėl to vietiniai gamintojai patiria juos žlugdančią užsienio įmonių konkurenciją. Šiai grupei priklauso antidempingo muitai, taikytini, kai į ES muitų teritoriją importuojamos prekės, kurių eksporto kainos mažesnės už panašių prekių kainas, mokamas įprastomis verslo sąlygomis eksportuojančios valstybės rinkoje ir dėl to atsiranda materialinė žala ES vietinei pramonei, tokios žalos vietinei pramonei grėsmė arba reali kliūtis kurti vietinę pramonę. Ir kompensaciniai – taikytini, kai į ES muitų teritoriją importuojamos prekės, kurių gamybai arba eksportui tiesiogiai ar netiesiogiai buvo naudojama užsienio valstybės subsidija, jeigu jas importuojant gali būti padaryta žalos ES interesams. Kompensacinis muitas neturi viršyti nustatyto subsidijų dydžio.

¹⁴⁶ Bernatonytė, D. Tarptautinė prekyba. – Kaunas: Technologija, 2011, p.312.

¹⁴⁷ Radžiukynas J. ir kt. Europos sąjungos bendroji prekybos politika. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2011, p. 104.

¹⁴⁸ Ibid., p. 104.

¹⁴⁹ Povilauskienė, D. Teisė ir muitinės veikla – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2006, p. 54-55.

¹⁵⁰ Radžiukynas J. ir kt. Europos sąjungos bendroji prekybos politika. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2011, p. 110.

Liberalizuojant tarptautinę prekybą, tarifinės reguliavimo priemonės yra taikomos vis mažiau; tačiau vis didesniu mastu yra taikomos netarifinės tarptautinės prekybos reguliavimo priemonės, kurios kartais tampa kliūtimis arba gali turėti grėsmės tarptautinės prekybos liberalizavimo procesui. Kaip pastebi D. Bernatonytė, netarifines prekybos reguliavimo priemones vyriausybės pasirenka dažniau, kadangi, visų pirma, tokios priemonės nėra papildoma mokesčių našta gyventojams; antra, jos yra patogesnės siekiant norimo rezultato¹⁵¹. Netarifinės tarptautinės prekybos reguliavimo priemonės – tai prekių importą ir eksportą draudžiančios ir / arba ribojančios priemonės arba taikomi specialieji reikalavimai, pagrįsti visuomenės dorovės, visuomenės saugumo, žmonių, gyvūnų sveikatos bei gyvybės apsaugos, aplinkos apsaugos, nacionalinių meno, istorijos ir archeologijos vertybių apsaugos ir kitais reikalavimais¹⁵².

Netarifinių prekybos reguliavimo priemonių taikymo reikalavimus, susijusius su tam tikrų produktų, pavyzdžiui, maisto produktų, narkotinių ir psichotropinių medžiagų bei jų pirmtakių, cheminių medžiagų dvejopos paskirties prekių, kultūros vertybių ir kt. importui, eksportui, o kai kuriais atvejais ir tranzitui, nustato tarptautiniai susitarimai, ES bei nacionaliniai teisės aktai¹⁵³. Kaip pastebi J. Radžiukynas, nėra griežto netarifinio reguliavimo priemonių suskirstymo. Autoriaus siūlymu jos gali būti sąlygiškai suskirstytos pagal tai, kokiems tikslams jos naudojamos, kokiomis priemonėmis jos užtikrinamos, kokios kontrolės rūšys taikomos ir kokios institucijos jas vykdo importuojant ar eksportuojant prekes.

Įgyvendinant netarifines reguliavimo priemones, be muitinės kontrolės, vykdoma produktų kokybės ir saugos, veterinarinė, fitosanitarinė ir kitų rūšių kontrolė. Muitinė, vykdydama rinkos apsaugą, gyventojų saugos ir saugumo bei aplinkos apsaugos reikalavimus, kontroliuoja, kaip laikomasi nustatytų draudimų (narkotikų, pavojingų medžiagų importo ir eksporto, prekių importo arba eksporto iš / į valstybę, kuriai paskelbtas embargas, ir kt.) ir apribojimų (gyvūnų, augalų, jų sėklų, strateginių, slaptų ir dvigubos paskirties prekių, kultūros ir antikvarinių vertybių importo ir eksporto ir kt.) bei specialiųjų reikalavimų, prie kurių priskiriamos importo kvotos ir licencijos¹⁵⁴. Netarifinės užsienio prekybos reguliavimo priemonės apima apie 55 įvairiausias prekių grupes (maisto produktus, augalus, tekstilę, pavojingas medžiagas, dvejopos paskirties prekes, žemės ūkio ir kitas prekes ir apie 40 ES Tarybos direktyvų, kurių nuostatos perkeltos į nacionalinę teisę¹⁵⁵.

¹⁵¹ Povilauskienė, D. Teisė ir muitinės veikla – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2006, p. 410.

¹⁵² Radžiukynas J. ir kt. Europos sąjungos bendroji prekybos politika. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2011, p. 238.

¹⁵³ Ibid., p. 239.

¹⁵⁴ Ibid., p. 239.

¹⁵⁵ Laurinavičius A. ir kt. Muitinė tarptautinės prekybos logistinėje grandinėje. Mokslo studija. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2014, p. 116.

S. S. Sarapinienė ir J. J. Gurevičienė išskiria šešias netarifinio reguliavimo priemonių taikymo grupes¹⁵⁶:

- Draudimai, apribojimas, sankcijos. Gali būti nustatomi pasauliniu lygiu, ES lygiu ir nacionaliniu lygiu. Pasauliniu lygiu tai atlieka Jungtinės Tautos (pvz., embargas tam tikroms šalims); ES priimtos direktyvos (pvz., tam tikrų prekių eksporto iš Europos Bendrijos į Rusijos Federaciją); nacionaliniu lygiu tai atlieka pačios valstybės, kadangi jos turi teisę įsivesti tam tikrus importo apribojimus savo piliečių sveikatos ir moralės apsaugos tikslais.
- Leidimai, sertifikatai, licencijos. Norint eksportuoti tam tikras prekes, muitinio įforminimo metu pateikiami papildomi dokumentai (pvz., amunicijos įvežimo/išvežimo leidimas, kurį suteikia LR Ūkio ministerija). PPO valstybės narės, siekdamos, kad sanitarinės ir fitosanitarinės priemonės būtų suderintos platesniu mastu, savo priemones grindžia tarptautiniais standartais, gairėmis ar rekomendacijomis.
- Techniniai, specifiniai reikalavimai. Muitinės įstaigos turi įsitikinti, kad importuojamos prekės atitinka nustatytus reikalavimus (pvz., elektrotechnikos gaminiai; vaikiški drabužiai ar žaislai; ir kt.). PPO sutartyje dėl techninių prekybos kliūčių yra nustatytos tarptautinės standartų rengimo, prekių atitikties tokiems standartams įvertinimo procedūrų taisyklės.

Kaip jau esame minėję, kai materialieji srautai kerta muitų sieną, t. y. įvežant prekes į Bendrijos teritoriją, išvežant prekes į trečiąsias šalis arba gabenant prekes tranzitu per Bendrijos teritoriją, joms yra taikoma muitinės priežiūra, o prekės tampa muitinės prižiūrimos. Muitinės priežiūra – visuma priemonių, kurias muitinė taiko įgyvendindama įstatymus ir kitus teisės aktus, už kurių vykdymą ji atsako¹⁵⁷; tai priemonės, kurias paprastai taiko ši institucija, siekdama užtikrinti, kad būtų laikomasi muitinės veiklos taisyklių ir, atitinkamais atvejais, kitų nuostatų, taikomų prekėms, kurios yra muitinės prižiūrimos¹⁵⁸; visuma priemonių, kurias vykdo muitinė siekiant užtikrinti valstybės nustatytų įstatymų dėl muitinės veiklos įstatymų vykdymą, taip pat tarptautinių įstatymų ir tarptautinių susitarimų, pasirašytų su valstybe, vykdymą, kurių vykdymas yra paskirtas muitinei¹⁵⁹. Muitinės priežiūros priemonės taikomos prekėms, kurioms muitinės priežiūra yra numatyta muitų teisės aktuose; prekėms, kurioms taikomi importo arba eksporto draudimai ar apribojimai, kai jos įvežamos į Lietuvos Respublikos muitų teritoriją; prekėms, kurios neteisėtai įvežtos į Lietuvos Respublikos muitų teritoriją; taip pat visoms transporto priemonėms, talpykloms ir pakuotėms, kuriuose šios prekės yra gabenamos.

¹⁵⁶ Laurinavičius A. ir kt. Muitinė tarptautinės prekybos logistinėje grandinėje. Mokslo studija. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2014, p. 119-120.

¹⁵⁷ Tamulevičius, J. Muitinės terminų žinynas – Kaunas: Rosma, 2002, p. 32.

¹⁵⁸ Jakubauskas, J. ir R. Rimkus. Intermodalinio transporto terminų žinynas – Vilnius: Tarptautinė teisės ir verslo aukštoji mokykla, 2012, p. 116.

¹⁵⁹ Таможенное дело. Словарь-справочник. / науч. ред. А. Н. Сиротский. – Минск: РУП Белтаможсервиз, 2004, с. 263.

Muitinės priežiūros dėka, muitinė užtikrina, kad yra laikomasi visų tarifinio ir netarifinio reguliavimo priemonių.

Nepriklausomai nuo to kuria kryptimi materialusis srautas yra gabenamas (įvežamas, išvežamas ar gabenamas per valstybės ar muitų sąjungos teritoriją), jį reikia vežti bent per vieną muitų sieną. Atsižvelgiant į tai, kaip juda materialusis srautas, t. y. ar jis yra įvežamas (importuojamas), išvežamas (eksportuojamas) ar gabenamas per muitu sieną (gabenamas tranzitu), yra atliekamos skirtingos muitinės procedūros. Muitinės procedūros yra taikytinos tam, kad prekėmis disponuojančiam asmeniui ir muitinei būtų aišku, kaip galima disponuoti prekėmis atsižvelgiant į jų paskirtį ir kitus veiksnius, ES muitinės kodekse nustatytos prekėms taikytinos muitinės procedūros, kurios apima aiškiai apibrėžtus ir ES taikomus bendrus muitinės formalumus¹⁶⁰. Iš vienos pusės, muitinės procedūros apibrėžia prekėmis disponuojančio asmens teises ir pareigas; iš kitos pusės, yra nustatoma, kokias prekių muitinės priežiūros priemones turi taikyti muitinė.

Visos į Bendrijos teritoriją įvežamos, išvežamos ir tranzitu gabenamos prekės privalo būti deklaruojamos suinteresuoto asmens pasirinktai muitinės procedūrai įforminti. Prekių deklaravimas – tai muitinės deklaracijos, kartu su ja privalomų pateikti dokumentų (informacijos) ir deklaruojamų prekių pateikimas muitinės įstaigai, turinčiai teisę priimti atitinkamą muitinės deklaraciją¹⁶¹. Deklaruojant prekes, muitinės deklaraciją kartu ir prekes, kurios yra deklaruojamos, muitinės įstaigai pateikti turi teisę bet kuris asmuo, disponuojantis šiomis prekėmis. Šis asmuo taip pat gali paskirti savo atstovą, įgaliodamas jį atstovauti jam muitinėje atliekant muitų teises aktuose nustatytus veiksmus ir formalumus. Dažniausiai tokio asmens atstovais yra muitinės tarpininkai, teikiantys asmenims prekių deklaravimo ir kitas paslaugas. Muitinės tarpininkas – tai Lietuvoje įregistruota ir veikianti įmonė, įstaiga, organizacija, užsienio juridinio asmens arba kitos organizacijos atstovybė, filialas arba kitoks padalinys arba kitas Lietuvoje įregistruotas ir veikiantis asmuo, kuris teisės aktų nustatyta tvarka yra įsigijęs teisę atstovauti kitam asmeniui atliekant muitinės formalumus.

Kai muitinės priežiūrą taikomoms prekėms asmuo, turintis teisę jomis disponuoti, pasirenką muitinės procedūrą, prekės yra pateikiamos muitiniam tikrinimui ir apiforminimui, muitinės procedūra yra įvykdoma, prekėms yra nustatomas statusas, pagal kurį jas yra leidžiama arba draudžiama įvežti/išvežti iš šalies.

Tarptautinis prekybos liberalizavimas, tarptautinės prekybos kliūčių panaikinimas, tarifinių ir netarifinių prekybos reguliavimų priemonių vartojimo mažinimas – visa tai yra didžiulis iššūkis dabartinio pasaulio valstybėms. Pagrindinis vaidmuo aptarnaujant materialiuosius srautus, kai jie kerta muitų sieną, tenka muitinei. Kaip žinoma, Europos sąjungos šalys narės kartu yra ir vienos muitų sąjungos narės, todėl įstojant į Europos sąjungą, šalys narės panaikina tarpusavio formalumus, o

¹⁶⁰ Laurinavičius A. ir kt. Muitinė tarptautinės prekybos logistinėje grandinėje. Mokslo studija. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2014, p. 137.

¹⁶¹ Sarapinienė S. ir J.Š. Avižienis. Muitinės procedūros. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2008, p. 25.

valstybės sienos labai dažnai nebesutampa su valstybės sienomis. Tokiu būdu, ES šalių narių muitinės tapo atsakingos už ekonominę išorės sienos apsaugą, susijusią su tarptautinių prekių gabenimu ir taip virto vienintele užkarda tarp neteisėtos ir pavojingos tarptautinės prekybos ir judėjimo laisvės bendrojoje rinkoje¹⁶².

Taigi, tarifinių ir netarifinių tarptautinės prekybos reguliavimo priemonių vykdymo užtikrinimą, valstybių ekonominį saugumą visuomenės bei ekonominę veiklą vykdančių subjektų interesų saugumą tam tikrais aspektais kontroliuoja ir užtikrina muitinė. Lietuvos Respublikos muitinės įstatymu IX-2183, II sk., 9 str. yra nustatytos tokios muitinės funkcijos:

- 1) *Muitinės priežiūros priemonėmis užtikrinti muitų teisės aktų įgyvendinimą;*
- 2) *Administruoti importo ir eksporto muitus ir kitus muitinės administruojamus importo ir eksporto mokesčius;*
- 3) *Kontroliuoti bendrojo muitų tarifo, muitų ir kitų muitinės administruojamų mokesčių bei jų lengvatų, taip pat muitų teisės aktų nustatytų importo, eksporto ir tranzito draudimų bei apribojimų taikymą;*
- 4) *Atlikti muitų teisės aktų pažeidimų prevenciją ir tyrimą;*
- 5) *Vykdyti kriminalinę žvalgybą su muitinės veikla susijusioms nusikalstamoms veikoms nustatyti ir atlikti šių veikų ikiteisminį tyrimą;*
- 6) *Tvarkyti prekių importo ir eksporto bei prekybos su kitomis Europos Sąjungos valstybėmis narėmis statistiką;*
- 7) *Tikrinti Lietuvos Respublikos muitų teritorijoje savo veiklą vykdančių asmenų ūkinę komercinę veiklą, jos apskaitą, su muitų teisės aktų taikymu susijusią finansinę atskaitomybę.*

Muitinė atlieka kitas Europos Sąjungos ir Lietuvos Respublikos teisės aktuose nustatytas muitinės funkcijas, taip pat teisės aktų nustatytais atvejais ir tvarka muitinei gali būti pavesta atlikti kitų valstybės institucijų funkcija; taip pat kai kurias muitinės funkcijas gali būti pavesta atlikti kitoms valstybės institucijoms ar įstaigoms.

2.3. Muitinės sankcionuoti veiksmai ir muitinės formalumai

Kai materialusis srautas kerta muitų sieną, prasideda muitinės formalumai, muitinės sankcionuoti veiksmai ir muitinės procedūros. Muitinė turi teisę tikrinti įvežamus, išvežamus bei tranzitu per šalį gabenamus krovinius bei prekes; turi teisę neduoti leidimo įvežti ar išvežti arba paspartinti prekių judėjimą per valstybių sienas, turi reikalavimo teisę būti informuota ne tik apie importuojamas, bet ir

¹⁶² Laurinavičius A. ir kt. Muitinė tarptautinės prekybos logistinėje grandinėje. Mokslo studija. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2014, p. 112.

eksportuojamas prekes. Todėl muitinė, turėdama specifinius įgaliojimus ir žinių, vaidina ypatingą vaidmenį saugant ir supaprastinant tarptautinę prekybą¹⁶³.

Kuomet materialusis srautas kerta muitų sieną, muitinė reikalauja iš krovinio siuntėjo arba gavėjo deklaruoti ir pateikti muitiniam tikrinimui į Bendrijos muitų teritoriją įvežamas, išvežamas arba per Bendrijos muitų teritoriją gabenamas prekes bei su jų gabenimu susijusius dokumentus. Tam tikslui pasienio ruože, esančiame šalia išorinės muitų sienos, ir muitinio tikrinimo vietoje sustabdo, apžiūri ir tikrina transporto priemones, gabenamas prekes bei su jų gabenimu susijusius dokumentus¹⁶⁴. Materialusis srautas, jį gabenama (-os) transporto priemonė (-ės) bei srautą lydintys dokumentai yra pateikiami muitinės tikrinimui.

Muitinis tikrinimas – konkretūs veiksmai, kuriuos atlieka muitinė, siekdama užtikrinti, kad būtų teisingai taikomos muitinės veiklos taisyklės ir kiti teisės aktai, reglamentuojantys prekių, gabenamų tarp Bendrijos muitų teritorijos ir trečiųjų šalių, įvežimo, išvežimo, tranzito, perkėlimo ir galutinio vartojimo tvarką bei Bendrijos prekių statuso neturinčių prekių laikymo tvarka; tokiais veiksmais gali būti laikomas prekių tikrinimas, deklaracijos duomenų tikrinimas, elektroninių arba rašytinių dokumentų egzistavimo ir autentiškumo tikrinimas, įmonių apskaitos registru ir kitų registru tikrinimas, transporto priemonių tikrinimas, bagažo ir kitų daiktų, kuriuos gabena arba su savimi nešioja asmenys, tikrinimas, tarnybiniai tyrimai ir kiti panašūs veiksmai¹⁶⁵.

Muitinės formalumai yra visuma operacijų, kurias turi atlikti suinteresuotas asmuo ir muitinė, būtinų užtikrinti, kad būtų laikomasi įstatymų ir kitų teisės aktų nuostatų, už kurių įgyvendinimą taikant teisėsaugos priemonės atsakinga muitinė¹⁶⁶. Remdamiesi S. Sarapiniene¹⁶⁷, muitinės formalumams priskiriamos operacijos, susijusios su keleivių, vykstančių per valstybių sienas, ir jų bagažo kontrole, krovinių ir juos gabenančių transporto priemonių muitiniu tikrinimu ir įforminimu. Atliekamų muitinės formalumų pobūdis ir apimtys skiriasi, priklausomai nuo transporto priemonių rūšies, krovinio judėjimo krypties (t.y. įvežant, išvežant ar gabenant prekes per Bendrijos teritoriją) ir kt.

S. Sarapiniene labai detalai išnagrinėja muitinės formalumų sąvoką¹⁶⁸. Muitinės formalumai, jų atlikimo tvarka ir muitinės veikloje vartojama terminologija gali skirtis priklausomai nuo šalies ir / ar muitų sąjungų. Siekiant liberalizuoti tarptautinę prekybą ir palengvinti prekių judėjimą tarp šalių, buvo parengta Tarptautinė muitinės procedūrų supaprastinimo ir suderinimo konvencija (Kioto konvencija),

¹⁶³ Radžiukynas J. ir kt. Europos sąjungos bendroji prekybos politika. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2011, p.275.

¹⁶⁴ Urbonas, J. A. Tarptautinė logistika – Kaunas: Technologija, 2004, p. 142.

¹⁶⁵ Jakubauskas, J. ir R. Rimkus. Intermodalinio transporto terminų žinynas – Vilnius: Tarptautinė teisės ir verslo aukštoji mokykla, 2012, p. 117.

¹⁶⁶ Laurinavičius A. ir kt. Muitinė tarptautinės prekybos logistinėje grandinėje. Mokslo studija. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2014, p. 109.

¹⁶⁷ Ibid., p., 110.

¹⁶⁸ Ibid. p., 110.

pagal kurią muitinės formalumai – visos operacijos, kurias laikydamiesi muitų teisės aktų privalo atlikti suinteresuoti asmenys ir muitinė. Bendrijos muitinės kodekse muitinės formalumai yra apibrėžti kaip visos operacijos, kurias atitinkami asmenys ir muitinė turi atlikti, kad būtų laikomasi muitų teisės aktų. Asmenys, minimi muitinės formalumų apibrėžime, - tai beveik visi tarptautinės logistinės grandinės ir jos grandžių dalyviai, tai ir materialiujų objektų siuntėjai bei gavėjai, gamintojai, muitinės tarpininkai, vežėjai, ekspeditoriai, o taip pat institucijos, dalyvaujančios bei vykdančios krovinių kontrolę (pvz., valstybinė maisto ir veterinarijos tarnyba, transporto inspekcija, ir kt.). Operacijos, kurias atlieka asmenys vykdydami muitinės formalumus, tai visi susiję veiksmai, kuriais įgyvendinamos ES ir nacionalinių muitų teisės aktų nuostatos. Prie šių veiksmų gali būti priskirti tokie veiksmai kaip žaliojo ar raudonojo kanalo pasirinkimas, prekių klasifikavimas pagal kombinuotąją nomenklatūrą, muitinės vertės nustatymas, prekių deklaravimas ir pateikimas muitinei, atitinkamų leidimų išdavimas, muitinės sandėlio veiklos ataskaitos pateikimas ir kt. ES atliekamus muitinės formalumus apibrėžia trijų lygių teisės aktai:

- Tarptautiniai susitarimai (konvencijos);
- ES teisės aktai;
- Nacionaliniai teisės aktai (įstatymai, Vyriausybės nutarimai, ministrų, kitų žinybų vadovų įsakymai)¹⁶⁹.

Kaip jau minėjome, muitinės formalumai prasideda kai prekės yra įvežamos į Bendrijos muitų teritoriją arba pasireiškia noras jas išvežti. Tokie srautai patenka po muitinės priežiūra ir asmenys, dalyvaujantys šių srautų gabenime ir kontrolėje turi atlikti veiksmus, kad būtų įvykdyti visos muitinės prižiūrimoms srautams taikytinos teisės normos. Tam, kad ir prekėmis disponuojančiam asmeniui, ir muitinei būtų aišku, kaip galima disponuoti prekėmis priklausomai nuo jų paskirties ir kitų veiksmų, Bendrijos muitinės kodekse nustatytos prekėms taikytinos muitinės procedūros ir kiti muitinės sankcionuoti veiksmai¹⁷⁰. Muitinė, kaip valstybės institucija, atsakinga už prekių muitų teisės aktų įgyvendinimą, atlikdama jai patikėtas funkcijas, įvežamoms į Bendrijos muitų teritoriją bei išvežamoms iš jos prekėms įformina Bendrijos muitinės kodekso 4 str. 16 p. išvardytas muitinės procedūras ir to paties straipsnio 15 p. išvardytus kitus muitinės sankcionuotus veiksmus, o po to prižiūri, kaip šios procedūros arba veiksmai atliekami¹⁷¹.

Muitinės sankcionuoti veiksmai – veiksmai, kuriuos asmenys, turėdami muitinės sutikimą, atlieka su muitinės prižiūrimomis prekėmis.

¹⁶⁹ Laurinavičius A. ir kt. Muitinė tarptautinės prekybos logistinėje grandinėje. Mokslo studija. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2014, p. 112.

¹⁷⁰ Sarapinienė S. ir J.Š. Avižienis. Muitinės procedūros. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2008, p. 9.

¹⁷¹ Ibid., p. 11.

Pagal Bendrijos muitinės kodeksą 4 str. 15 d., prie muitinės sankcionuotų veiksmų priskiriami:

- Muitinės procedūrų įforminimas;
- Prekių įvežimas į laisvąją zoną arba padėjimas į laisvąjį sandėlį;
- Prekių reeksportas iš Bendrijos muitų teritorijos;
- Prekių sunaikinimas;
- Prekių perdavimas valstybės nuosavybei.

Visos prekės patenkančios į Bendrijos muitų teritoriją arba iš jos išvežamos, turi būti pateikti muitinei muitinės procedūrai įforminti arba kitam sankcionuotam veiksmui atlikti. Muitinės sankcionuoti veiksmai yra platesnė sąvoka, kuri apima muitinės procedūras ir kitus muitinės sankcionuotus veiksmus.

Kaip pažymi autorės S. Sarapinienė ir J.J. Gurevičienė¹⁷², muitinės procedūros – tai vienas iš pagrindinių ir svarbiausių muitų teisės institutų. Muitinės procedūros – tai pagrindinis tarptautinės prekybos įrankis, kuriuo tarifinėmis ir netarifinėmis priemonėmis reguliuojama šalių ekonomika. Muitinė procedūra – tai tam tikra veiksmų seka, kuriuos, pagal teisės normas, būtina atlikti norint disponuoti įvežamomis ar išvežamomis į/iš muitų teritorijos prekėmis.

Prie muitinės procedūrų priskirsime tokius veiksmus¹⁷³:

- Išleidimas į laisvą apyvartą – tai procedūra, kuri yra taikoma įvežtoms į Bendrijos teritoriją ne Bendrijoms prekėms. Tam, kad prekės galėtų laisvai cirkuliuoti Bendrijos teritorijoje, už prekes turi būti sumokėti muitai ir mokesčiai, bei įvykdyti kiti reikalavimai (pagal nustatytas netarifinio reguliavimo priemones). Kai visos Bendrijos prekybos politikos priemonės yra pritaikytos, sumokėti už prekes nustatyti muitai, prekės įgauna Bendrijos prekių statusą ir gali būti išleistos į laisvą apyvartą.
- Laikinasis įvežimas – tai muitinė procedūra, kurią taikant ne Bendrijos prekėms įvežamoms į Bendrijos muitų teritoriją, numatant šias prekes grąžinti (reeksportuoti) neperdirbtas ir nepakeistas, išskyrus jų normalų nusidėvėjimą dėl įprastinio naudojimo (pvz., koncertinės įrangos įvežimas);
- Laikinasis įvežimas perdirbti – ne Bendrijos prekių apdorojimas, įskaitant jų surinkimą, montажą arba priderinimą prie kitų prekių; prekių perdirbimas; prekių remontas, įskaitant jų atnaujinimą ir taisymą; tam tikrų prekių, kurių neįmanoma aptikti produktuose, gautuose atlikus perdirbimo operacijas ir kurios naudojamos šių produktų gamybai palengvinti;

¹⁷² Laurinavičius A. ir kt. Muitinė tarptautinės prekybos logistinėje grandinėje. Mokslo studija. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2014, p. 137-138.

¹⁷³ <http://www.cust.lt/web/guest/561> [žiūrėta 201-11-03]

- Muitinės priežiūra - perdirbimas - perdirbimo procedūra, pagal kurią Bendrijos muitų teritorijoje leidžiama, netaikant prekybos politikos priemonių, naudoti importo muitais neapmokestintas ne Bendrijos prekes, atliekant perdirbimo operacijas, kurios pakeičia šių prekių rūšį arba pavidalą, o atlikus šias operacijas gautus produktus išleisti į laisvą apyvartą, taikant už juos nustatytas importo muitų normas. Tokie produktai vadinami perdirbtaisiais produktais.
- Maitinės sandėliavimas - tai bet kuri maitinės nustatyta ir priežiūrima vieta (teritorija), kurioje teisės aktų nustatytais sąlygomis gali būti laikomos prekės, kurioms įforminta maitinio sandėliavimo procedūra, taip pat prekės, kurioms ši maitinės procedūra netaikoma;
- Eksportas – maitinės procedūra, kurią taikant Bendrijos prekės visam laikui išvežamos iš Bendrijos teritorijos;
- Laikinas išvežimas perdirbti - tai maitinės procedūra, kurią taikant Bendrijos prekės laikinai išvežamos iš Bendrijos muitų teritorijos, kad su jomis būtų atliktos perdirbimo operacijos, o jas atlikus gauti kompensaciniai produktai būtų išleisti į laisvą apyvartą Bendrijos muitų teritorijoje visai arba iš dalies neapmokestinant jų importo muitais.
- Tranzitas - maitinės procedūra, sudaranti galimybę asmenims, gabenantiems prekes per tam tikrą teritoriją, nemokėti mokesčių, kuriuos reikėtų sumokėti įvežant prekes į tą teritoriją (arba iš jos išvežant).

Ne Bendrijos prekės, kurios buvo pateiktos maitinei ir iki tol, kol joms yra įforminamas pasirinktas maitinės sankcionuotas veiksmas, yra vadinamos laikinai saugomomis prekėmis ir turi laikinai saugojamų prekių statusą.

Laikinas saugojimas – ne Bendrijos prekių laikymas maitinės nustatytoje vietoje ir nustatytais sąlygomis, kol šioms prekėms įforminami maitinės sankcionuoti veiksmai, neapmokestinant jų muitais ir kitais mokesčiais. Su laikinai saugomomis prekėmis leidžiama atlikti veiksmus, kurie būtini jų nepakitusiai būklei išsaugoti ir nepakeičia jų išvaizdos bei techninių savybių. Nuostatos, kurios apibrėžia prekių įvežimo ir laikinojo saugojimo tvarka, pirma, užtikrina į Bendrijos muitų teritoriją įvežtų prekių maitinės priežiūrą nuo pat jų įvežimo per fizinę sieną momento, ir, antra, leidžia prekes įvežantiems asmenims pateikti maitinei tik pačias prekes ir minimalią maitinės priežiūrai būdingą informaciją¹⁷⁴.

Laikinas saugomos prekės nuolat laikyti Lietuvos Respublikos muitų teritorijoje galima:

- Laikinojo prekių saugojimo sandėliuose (importo ir eksporto terminaluose);
- Maitinės sandėliuose;

¹⁷⁴ Sarapinienė S. ir J.Š. Avižienis. Maitinės procedūros. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2008, p. 20.

- Klaipėdos valstybinio jūrų uosto komplekso pasienio kontrolės punktų teritorijoje esančiose muitinės prižiūrimose zonose;
- Naftą – Būtingės naftos terminalo pasienio kontrolės punkto teritorijoje esančioje muitinės prižiūrimoje zonoje;
- Asmens, turinčio teisę disponuoti prekėmis, pasirinktoje vietoje gavus muitinės leidimą;
- Keleivių daiktus – keleivių daiktų saugyklose.

Laikinąjį saugojimą, kaip muitinės sankcionuotą veiksma, detaliau apžvelgsime trečioje dalyje, išanaluosime laikinojo saugojimo įforminimo atvejus bendrame muitinės sankcionuotų veiksmų įforminimo kontekste, o taip pat išskirsime šio muitinės sankcionuoto veiksmo ypatybes.

S. Sarapinienės ir J. J. Gurevičienės pastebėjimu¹⁷⁵, muitinės procedūrų taikymo mechanizmas suteikia muitinei tam tikrus įgaliojimus, kurie pasireiškia muitinės sutikimu arba nesutikimu įforminti suinteresuoto asmens pageidaujamą muitinės procedūrą. Įvertinus įvairius ekonominius, aplinkos, visuomenės apsaugos ir politinius veiksnius (pvz., embargo), muitinė sutinka arba nesutinka įforminti pasirinktą muitinės procedūrą. Muitinė gali atsisakyti forminti procedūrą, jeigu nebuvo laikomasi nustatytų reikalavimų arba neįvykdyti būtini formalumai (pvz., prieš padedant prekes į laikinojo saugojimo sandėlius, būtina uždaryti tranzito deklaraciją; nepateikta garantija; ir pan).

Už muitinės procedūrų reikalavimų įvykdymą atsakingas muitinės procedūros vykdytojas – asmuo, kuriuo vardu buvo pateikta muitinės deklaracija arba asmuo, kuriam buvo perduotos su muitinės procedūra susijusios pirmiau minėto asmens teisės ir pareigos¹⁷⁶. Kaip jau yra minėta, muitinė turi teisę atsisakyti įforminti muitinės procedūrą, jeigu nebuvo įvykdyti visi reikalavimai. Muitinės procedūra yra įforminama, jeigu prekėmis disponuojantis asmuo:

- *Pateikta muitinės deklaraciją, kurioje nurodyta prašoma įforminti muitinės procedūra ir pateikta atitinkamai muitinės procedūrai įforminti reikalinga informacija;*
- *Pateikia visus dokumentus, kurių reikia atitinkamai muitinės procedūrai įforminti;*
- *Pateikia muitinei deklaruojamas prekes;*
- *Turi leidimą taikyti atitinkamą muitinės procedūrą (jeigu jo reikia);*
- *Pateikia garantiją (jeigu jos reikia);*
- *Pateikia įrodymus, kad įvykdyti atitinkamai muitinės procedūrai taikyti teisės aktuose nustatyti reikalavimai ir netaikomi draudimai arba aprotėjimai, dėl kurių procedūra negali būti įforminta¹⁷⁷.*

Muitinės procedūros pradžia laikomas prekių išleidimas – muitinės veiksmas, kuriuo asmeniui suteikiama teisė su prekėmis atlikti veiksmus, leidžiamus taikant joms įformintą procedūrą. Muitinės

¹⁷⁵ Laurinavičius A. ir kt. Muitinė tarptautinės prekybos logistinėje grandinėje. Mokslo studija. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2014, p. 140.

¹⁷⁶ Sarapinienė S. ir J.Š. Avižienis. Muitinės procedūros. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2008, p. 14.

¹⁷⁷ Ibid., p. 15.

procedūra laikoma baigta, kai įvykdomos visos muitų teisės aktuose nustatytos prievolės, susijusios su atitinkama muitinės procedūra¹⁷⁸. Bendrijos prekės, deklaruotos eksporto, laikinojo išvežimo perdirbti, tranzito arba muitinio sandėliavimo procedūrai, yra muitinės prižiūrimos nuo muitinės deklaracijos priėmimo momento iki tų prekių išgabavimo iš Bendrijos muitų teritorijos arba sunaikinimo momento, ar iki joms įformintos muitinės deklaracijos pripažinimo negaliojančia momento.

Remdamiesi S. Sarapinėne ir J. Š. Avižieniu¹⁷⁹, pažymėsime keletą ypatybių, susijusių su muitinės sankcionuotais veiksmais. Pagrindinis skirtumas tarp muitinės procedūrų ir muitinės sankcionuotų veiksmų yra tai, kad muitinės procedūra įforminama tik pateikus atitinkamą muitinės deklaraciją. Kitiems muitinės sankcionuotiems veiksams įforminti dažnai pakanka tik paprasto fizinio veiksmo (pvz., fizinio prekės įvežimo tiesiogiai iš trečiosios šalies į laisvąją zoną) arba pranešimo muitinei apie norą taikyti atitinkamą muitinės sankcionuotą veiksma. Daugumoje atvejų, muitinės prižiūrimoms prekėms leidžiama įforminti pasirinktą muitinės procedūrą arba kitą muitinės sankcionuotą veiksma. Koks veiksmas turi būti įformintas pasirenka prekėmis disponuojantis asmuo arba jo įgaliotas atstovas. Muitinės sankcionuotų veiksmų pasirinkimo laisvė gali būti ribojama, jeigu prekėms yra taikomi importo, eksporto ir tranzito draudimų arba apribojimų, arba dėl prekių statuso (pvz., įforminti eksporto procedūrą galima toms prekėms, kurios yra ES laisvojoje apyvartoje).

Kaip minėjome anksčiau, muitinės operacijos yra priskiriami prie kontrolės operacijų. Muitinė ne tik suteikia / arba nesuteikia leidimo atlikti veiksmus su muitinės prižiūrimomis prekėmis, bet ir turi kontroliuoti šių veiksmų teisingumo ir teisėtumo eigą. Kontrolės operacijos, kurios pasireiškia atliekant muitinės formalumus, gali būti labai įvairios – yra tikrinami leidimai atlikti tam tikras operacijas (pvz., leidimas įvežti / išvežti dvejopos paskirties prekes; leidimai gabenti karinės paskirties krovinius, kurie yra išduodami LR Ūkio ministerijos ir kt.); gali būti procedūrų terminai (pvz., tikrinamas tranzito procedūros galiojimo laikas; tikrinama, ar eksportuotos prekės buvo išvežtos iš Bendrijos teritorijos, o eksporto deklaracija uždaryta); tikrinami laikinojo saugojimo vietos (pvz., ar sandėliai turi specialius leidimus saugoti tų tipų prekes, kurios tikrinimo metu yra saugojamos sandėliuose); tikrinama, kam prekės yra išduodamos iš sandėlių; yra tikrinamos plombos (pvz., ar plombos numeris, pakabintos ant tentinės puspriekabės, atitinka plombos numerį, kuris yra nurodytas TIR Carnet knygelėje); ir pan.

2.3.1. Prekių įvežimas į laisvąją zoną arba padėjimas į laisvąjį sandėlį

Laisvoji ekonominė zona – tai šalies teritorijos dalis, kuri išskirta iš šalies/muitų sąjungos muitų teritorijos, kurioje yra taikomos lengvatinės ekonominės sąlygos nacionaliniams ir kitų šalių ūkio

¹⁷⁸ Sarapinėnė S. ir J.Š. Avižienis. Muitinės procedūros. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2008, p. 15.

¹⁷⁹ Ibid., p. 11-12.

subjektams. Tokiose zonose importuojamos ir eksportuojamos prekės yra neapmokestinamos importo ir eksporto būdingais mokesčiais. Laisvosios ekonominės zonos yra sukuriamos išorinės prekybos, bendrosios ekonomikos, socialinėms ir mokslinėms problemoms spręsti¹⁸⁰; kad sudarius palankias sąlygas tam tikroje ūkio srityje būtų galima pasiekti greitesnės pažangos, o tai vėliau darytų teigiamą įtaką visos valstybės ekonomikos raidai¹⁸¹. Laisvosios ekonominės zonos paprastai yra atskiriamos nuo kitos Bendrijos muitų teritorijos: steigiami kontrolės postai, nustatomi gyventojų migracijos apribojimai, kai kurios zonos gali būti aptvertos. Laisvoji ekonominė zona gali būti uosto, oro uosto arba sausumos transporto mazgo teritorija, miestas arba rajonas, turizmo centras ir pan.

Laisvasis sandėlis – tai paprastai mažesnė už laisvąją ekonominę zoną teritoriją (vienas arba keli statiniai arba net atskiros statinių dalys), paprastai skirta prekybai ir logistikai (prekėms sandėliuoti, tvarkyti, parengti vežimui, paskirstyti pirkėjams ir pan.)

Laisvosios zonos ir laisvieji sandėliai – tai Bendrijos muitų teritorijos dalys arba toje teritorijoje esančios patalpos, atskirtos nuo likusios šios teritorijos dalies.

- 1) *Ne Bendrijos prekės importo muitų ir Bendrijos prekybos politikos importo priemonių taikymo požiūriu laikomos esančiomis ne Bendrijos muitų teritorijoje, jeigu jos neišleidžiamos į laisvą apyvartą, jeigu joms neįforminama kita muitinės procedūra ir jeigu jos nenaudojimas ir nevartojamos kitomis sąlygomis negu nustatytos muitų teisės aktuose.*
- 2) *Bendrijos prekėms, nurodytoms tam tikrų sričių dalykus reglamentuojančiuose Bendrijos teisės aktuose, įvežus jas į laisvąją zoną arba padėjus į laisvąjį sandėlį leidžiama taikyti priemones, paprastai susijusias su prekių eksportu¹⁸².*

Laisvųjų ekonominių zonų ir sandėlių naudojimo tvarką reglamentuoja Laisvųjų ekonominių zonų įstatymas. Laisvasias zonas ir muitinės sandėlius muitinė prižiūri vadovaudamasi Europos Bendrijos muitų teisės aktais. Pagal Bendrijos muitinės kodeksą 38 str., 1 d. asmuo, įvežantis prekes į Bendrijos muitų teritoriją, privalo jas gabenti muitinės nustatytu maršrutu tiesiai į laisvąją zoną arba sandėlį, jūra, oru arba sausumos transportu, nevykstant per kitą Bendrijos muitų teritoriją, jeigu laisvoji zona ribojasi su valstybės narės ir trečiosios šalies sausumos siena. Norint įvežti prekes ir padėti jas į laisvąją zoną arba sandėlį, kurioms įprastine tvarka yra taikomi eksporto muitai arba nustatyti specialūs reikalavimai, būtina apie tai informuoti teritorinę muitinę, kurios zonoje yra minėtos laisvosios zonos arba sandėliai.

Muitinė prižiūri laisvųjų zonų ir laisvųjų sandėlių veiklą bei prekes, esančias šiose teritorijose. Muitinės pageidavimu, muitinė gali pareikalauti patikrinti prekes, ir, tokiu atveju, turi būti sudarytos sąlygos prekių patikrinimui. Muitinė turi teisę tikrinti visas įvažiuojančias ir išvažiuojančias transporto

¹⁸⁰ Таможенное дело. Словарь-справочник. / науч. ред. А. Н. Сиротский. – Минск: РУП Белтаможсервиз, 2004, с. 232.

¹⁸¹ Sarapinienė S. ir J.Š. Avižienis. Muitinės procedūros. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2008, p. 175.

¹⁸² Bendrijos muitinės kodeksas, 3 sk., 166 str.

priemonės, asmenis; o kilus pagrįstiems įtarimams, privaloma pateikti transporto priemonės ir kitus prekes lydinčius dokumentus muitinės patikrinimui.

Su prekėmis, padėtomis į laisvąją zoną arba sandėlį galima atlikti tokius veiksmus kaip:

- Išleidimas į laisvą apyvarą;
- Įprastųjų prekių tvarkymo atliekamos operacijos;
- Laikinojo įvežimo perdirbti pateikimas procedūrai įforminti;
- Muitinės prižiūrėjo perdirbti pateikimas procedūrai įforminti;
- Laikinojo įvežimo procedūrai įforminti;
- Prekės gali būti perduotos valstybės nuosavybėn;
- Sunaikintos, jeigu yra pateikiama pakankamai įrodymų tam, kad prekės turi būti sunaikintos.

Laisvąjį sandėlį ir zoną prižiūrinti muitinė turi teisę nustatyti prekių įvežimą/išvežimą iš minėtos teritorijos, prižiūrėti, kaip vyksta perdirbimo / apdorojimo operacijos; gali rakinti teritoriją dviem užraktais arba reikalauti plombuoti sandėlio teritoriją muitinės plombomis, muitinė turi teisę pristabdyti steigti muitinės sandėlius, jeigu yra nesilaikoma prekių įvežimo / išvežimo iš laisvosios ekonominės zonos / laisvųjų sandėlių naudojimosi tvarkos. Prekių laikymo laikas laisvosiose zonose ir sandėliuose nėra ribojamas ir gali būti laikomos šiose teritorijose tol, kol nebus įforminta kita muitinės procedūra, prekės bus perduotos sunaikinimui arba valstybės nuosavybėn.

2.3.2. Muitinės prižiūrimas prekių sunaikinimas, reeksportas, perdavimas valstybės nuosavybėn

Kol materialusis srautas pasiekia galutinį gavėją, prekės yra veikiamos įvairiais būdais – perkraunamos, sandėliuojamos konsolidacijos terminaluose, gabenamos įvairiomis transporto rūšimis ir t. t. Per visą laiką, kol prekės yra nugabenamos nuo siuntėjo iki galutinio gavėjo, gali atsitikti pasitaikyti visokių įvykių ir pasikeisti aplinkybės, todėl kartais prekės yra pateikiamos prekių sunaikinimui nepasiekus galutinio vartotojo. Tai gali lemti visokios aplinkybės, tokios kaip avarijos, prekių pažeidimas, sugadinimas dėl nekokybiškos transporto priemonėje šaldymo ar šildymo įrangos, negavus leidimo ar pasibaigus licencijas įvežti prekes ir t. t. Tam, kad už tokias prekes, kurios yra netinkamos vartojimui arba pardavimui arba negali būti įvežtos į Bendrijos teritoriją, nereikėtų mokėti importo muitų ir mokesčių, prekės yra pateikiamos muitinės prižiūrimam prekių sunaikinimui.

Muitinės prižiūrimas prekių sunaikinimas – muitinės sankcionuotas veiksmas, kurį atliekant muitinės prižiūrimos prekės sugadinamos, sudaužomos, supjaustomos, sulaužomos, sumaigomos,

sumaišomos, išpilamos arba kitaip padaromos visiškai netinkamos vartoti pagal ankstesnę (buvusią prieš sunaikinimą) paskirtį, o jomis disponuojantis asmuo dėl to negauna jokios materialinės naudos¹⁸³.

Muitinės prižiūrimas prekių sunaikinimo muitinės sankcionuotą veiksma gali suforminti tik ne Bendrijos prekėms. Jeigu prekių sunaikinimą norima taikyti Bendrijos prekėms, anksčiau šioms prekėms suforminta importo deklaracija turi būti pripažinta negaliojančia.

Norint sunaikinti prekes, asmuo, kuriam priklauso teisė disponuoti prekėmis, turi pateikti muitinei, kuriai yra pateiktos prekės arba kuri prižiūri prekių buvimo vietą, prašymą leisti sunaikinti prekes. Jeigu tokį prašymą norima pateikti konfiskuotoms arba neatlygintinai valstybei perduotas prekes, tokį prašymą turi pateikti institucija, kuri tas prekes konfiskavo arba perdavė valstybei. Bendrijos muitų teritorijoje muitinės prižiūrimas prekes turi teisę naikinti specialiosios įstaigos, kurios turi atliekų tvarkymo leidimus ir atitinka atliekų tvarkymo reikalavimus. Jeigu tam tikruose atvejuose gali būti, kad prekes sunaikinti privalo prašymo pareiškėjas, tuomet pareiškėjas yra atsakingas už aplinkosaugos reikalavimų laikymąsi.

Prekių sunaikinimo metu privalo dalyvauti asmuo, turintis teisę disponuoti prekėmis, arba jo įgaliotas atstovas; atitinkamais atvejais paskirto muitinės posto pareigūnas; kompetentingos valstybės institucijos pareigūnas, jeigu toks reikalavimas numatytas teisės aktuose; įmonės, kurioje naikinamos prekės, atstovas; kiti prašyme sunaikinti muitinės prižiūrimas prekes nurodyti asmenys¹⁸⁴. Už prievolės sunaikinti prekes įvykdymą atsako asmuo, turintis teisę disponuoti prekėmis; visos išlaidos, atsiradusios dėl prekių transportavimo į prekių sunaikinimo vietą ir jų sunaikinimo išlaidos privalo atlyginti asmuo, turintis šių prekių disponavimo teisę. Prekės gali būti sunaikintos tik gavus leidimą dėl muitinės prižiūrimo sunaikinimo įforminimo. Kai prekės yra sunaikintos, joms yra įforminamas prekių sunaikinimo aktas. Laužui ir atliekoms, likusiems po prekių sunaikinimo, bet kurie vis dar gali būti realizuoti rinkoje, turi būti įforminta išleidimo į laisvą apyvartą procedūra.

Asmuo, vadovaudamasis Bendrijos muitinės kodekso 182 straipsniu ir Bendrijos muitinės kodekso įgyvendinimo nuostatų 842 straipsniu, gali perduoti muitinės prižiūrimas prekes, kuriomis jis disponuoja, valstybės nuosavybėn. Prekės perduodamos valstybės nuosavybėn prekėmis disponuojančio asmens arba kito suinteresuoto asmens lėšomis. Valstybės nuosavybėn perduotos prekės paprastai realizuojamos, todėl valstybės nuosavybėn negali būti perduotos prekės, kurios negali būti realizuotos. Tokios prekės privalo būti sunaikintos muitinei prižiūrint¹⁸⁵.

Reeksportuojant prekes, atitinkamais atvejais, taikomi formalumai, nustatyta tvarka atliekami išvežant prekes, įskaitant prekybos politikos priemonių taikymą. Gali būti nustatyti atvejai, kai ne

¹⁸³ Sarapinienė S. ir J.Š. Avižienis. Muitinės procedūros. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2008, p. 185.

¹⁸⁴ Ibid., p. 188.

¹⁸⁵ Ibid., p. 190.

Bendrijos prekėms gali būti įforminama sąlyginio neapmokestinimo procedūra, kurią atliekant eksportuojamoms prekėms netaikomos prekybos politikos priemonės¹⁸⁶.

¹⁸⁶ Bendrijos muitinės kodeksas, 2 skirsnis, 182 str.

3. MUITINĖS SANKCIONUOTI VEIKSMAI LIETUVOS TARPTAUTINĖJE PREKYBOJE

3.1. Muitinės formalumai ir muitinės sankcionuoti veiksmai su į Lietuvą įvežamu ir iš jos išvežamu prekių srautu

Šioje magistrinio darbo dalyje apžvelgsime muitinės formalumus ir muitinės sankcionuotus veiksmus, atliekamus su iš Lietuvos į trečiasias šalis išvežamomis, eksportuojamomis ir į Lietuvą iš trečiųjų šalių įvežamomis, importuojamomis prekėmis.

Kaip jau minėjome, muitinės formalumai nustatyta tvarka atliekami visoms iš Lietuvos į trečiasias šalis išvežamoms prekėms. Muitinės formalumų atlikimui gali būti pateikiami įvairūs dokumentai: bendrasis administracinis dokumentas, bendroji deklaracija, TIR carnet arba ATA carnet knygelė, geležinkelyje naudojami krovinio važtaraščiai ir daugelis kitų. Baigiamojoje darbo dalyje naudojami iš Muitinės informacinių sistemų centro gauti muitinės deklaracijų duomenys.

Panagrinėsime iš Lietuvos į trečiasias šalis išvežamas, o taip pat į Lietuvą iš trečiųjų šalių įvežamas prekes ir joms atliekamus muitinės sankcionuotus veiksmus. Toliau kalbėdami apie į Lietuvą įvežamus ir iš jos išvežamus prekių srautus turėsime omenyje įvežimą iš trečiųjų šalių į Lietuvą bei išvežimą į trečiasias šalis iš Lietuvos. 1 priede pateikti duomenys apie į Lietuvą įvežamas ir iš jos į trečiasias šalis bei Rusijos Federaciją išvežamas prekes, vertinant šį prekių srautą pagal muitinei pateiktų deklaracijų skaičių, nurodyti duomenys apie išvežamų ir įvežamų prekių svorį ir jų vertę. 2 priede pateikti duomenys apie įvežamų į Lietuvą prekių laikinąjį saugojimą, taip pat duomenys apie prekių laikinąjį saugojimą Lietuvoje, vertinant jį pagal pateiktų bendrųjų dokumentų skaičių ir laikinai saugomų prekių svorį. 3 ir 4 prieduose pateikta informacija apie srautus Klaipėdos uoste ir prekių laikinąjį saugojimą jame, vertinant jį pagal pateiktų bendrųjų dokumentų skaičių, prekių svorį ir transporto priemonių, panaudotų gabenant į Lietuvą įvežamas ir laikinai saugomas prekes, rūšį.

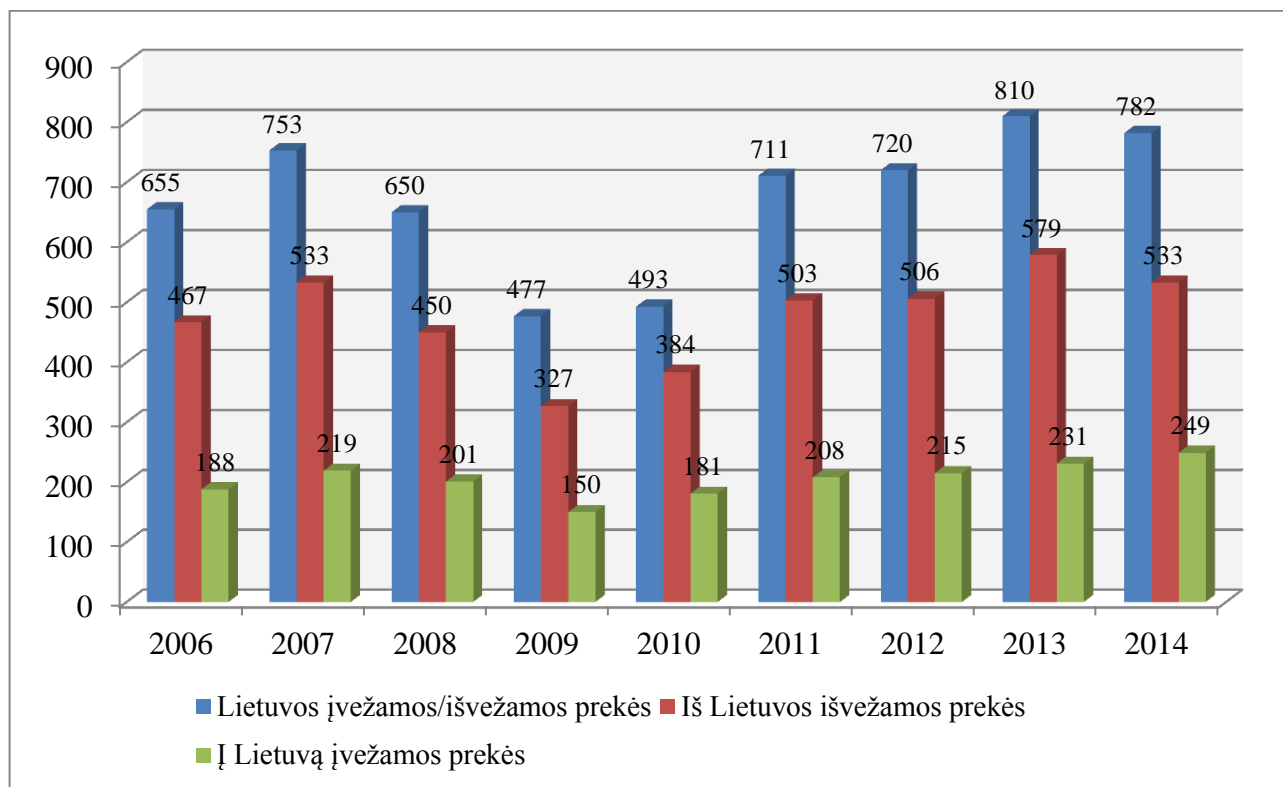
Iš visų Lietuvos užsienio prekybos partnerių išskyrčiau Rusijos Federaciją, nes logistikos kompanijoje, kurioje dirbu, kuruoju prekių srautą su Rusija ir kai kuriomis kitomis Eurazijos ekonominės sąjungos šalimis. Nagrinėjamas laikotarpis – 2006-2014 metai, nes būtent šio laikotarpio duomenys buvo gauti iš Muitinės informacinių sistemų centro.

Vienas iš pagrindinių muitinės sankcionuotų veikslių – muitinės procedūros įforminimas, kuris atliekamas eksportuojamoms, importuojamoms bei tranzitu gabenamoms prekėms. Nagrinėsime muitinės procedūros įforminimo atvejus, kai muitinei pateikiamas bendrasis administracinis dokumentas (BAD) arba bendroji deklaracija (BD).

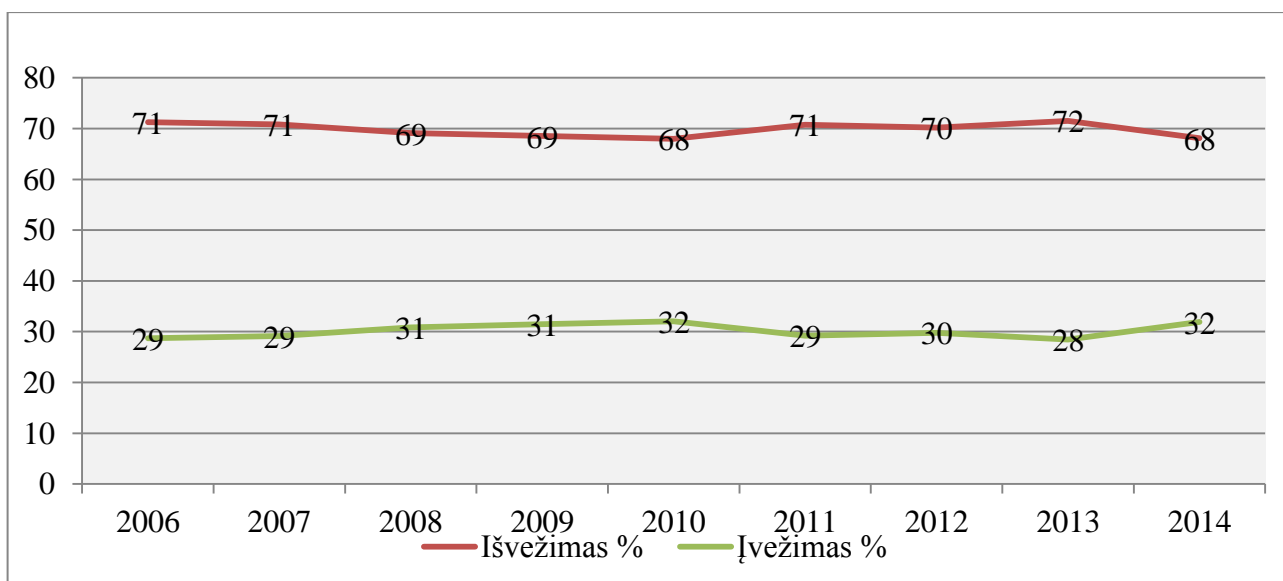
Kaip matome iš 7 paveiksle pateiktų duomenų, sankcionuotas veikslas – muitinės procedūros įforminimas, - kur kas dažniau naudojamas išvežant prekes iš Lietuvos į trečiasias šalis, nei įvežant

prekes į Lietuvą iš trečiųjų šalių. Iš 8-o paveikslo matome, kad skirtumas tarp įvežamoms ir išvežamoms prekėms pateiktų bei įformintų muitinės deklaracijų skaičiaus mažėja (nuo 2,5 karto 2006 metais sumažėjo iki 2,1 karto 2014 metais), tačiau išvežamų krovinių įforminimas muitinėje vyksta du kartus dažniau, nei įvežamų.

Užsienio prekybos (eksporto ir importo – taip pat) apimtys daugelyje šalių, įskaitant ir Lietuvą, paprastai metai iš metų auga, tad paprastai didėja ir įforminamų muitinės procedūrų skaičius. Išimtis – krizės ar kiti reikšmingesni užsienio prekybą įtakojantys faktoriai.

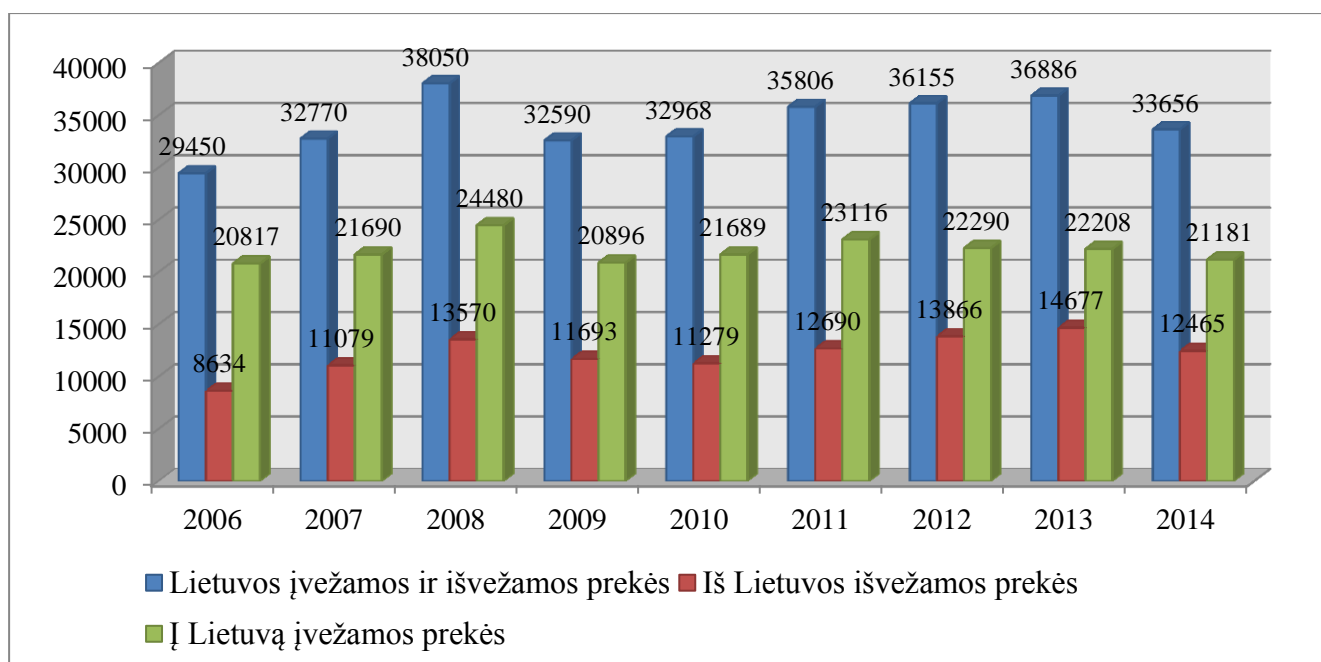


7 pav. Muitinės procedūrų įforminimas Lietuvos įvežamoms ir išvežamoms prekėms (BAD kiekis tūkst. vnt., 2006-2014 m.)

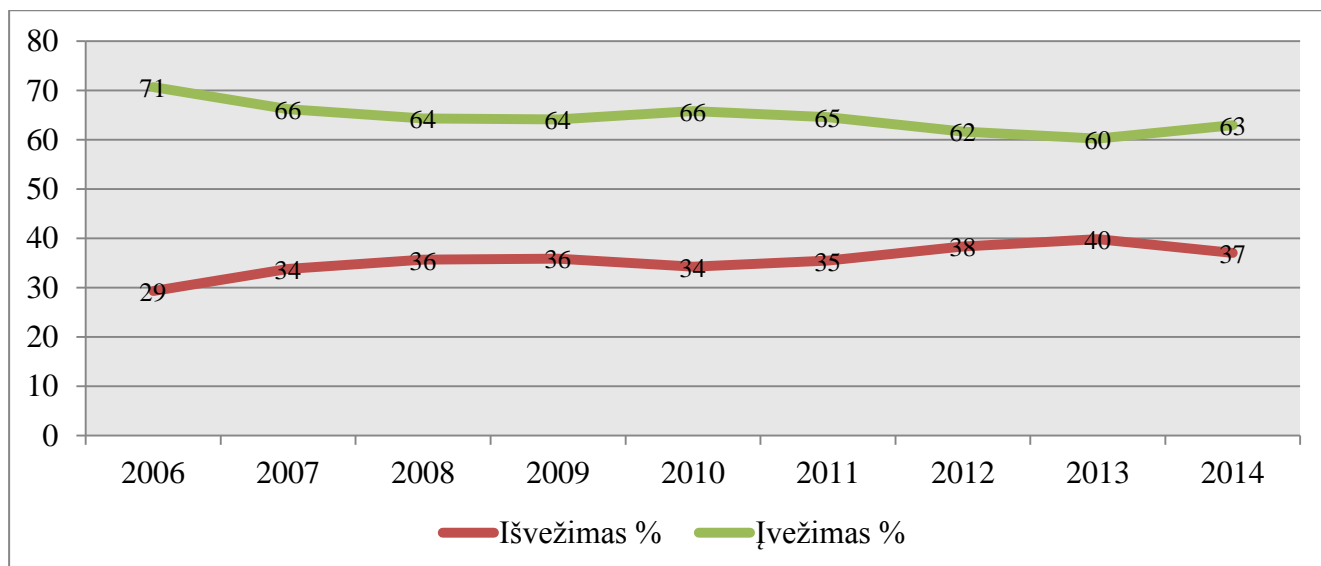


8 pav. Lietuvos įvežamų ir išvežamų prekių muitinės procedūrų dalis bendrame jų kiekyje (%
2006-2004 m.)

Kaip matome iš 7-12 paveiksluose pateiktų, kriziniais 2009-2010 metais prekės iš Lietuvos į trečiasias šalis buvo išvežamos daug rečiau: 2009 metais prekių išvežimo atvejų buvo beveik 40% mažiau, nei 2007 metais, o ikikrizinis 2007 metų lygis buvo pasiektas tik 2013 metais. Iki krizinio laikotarpio į trečiasias šalis išvežamų prekių apimtys pagal jų svorį buvo pasiektos jau 2012 metais, o pagal vertę – dar metais anksčiau. Taigi, vertine išraiška iš Lietuvos išvežamų prekių apimtis sumažėjo kur kas mažiau (apie 25%), nei natūrine apimtimi ar įformintų eksporto muitinės procedūrų požiūriu, ir atsistatė gana greitai. Deja, iš Lietuvos išvežamų prekių apimtys 2014 metais palyginus su 2013 metais sumažėjo visais trimis nagrinėjamais aspektais (pagal BAD skaičių, svorį ir vertę).



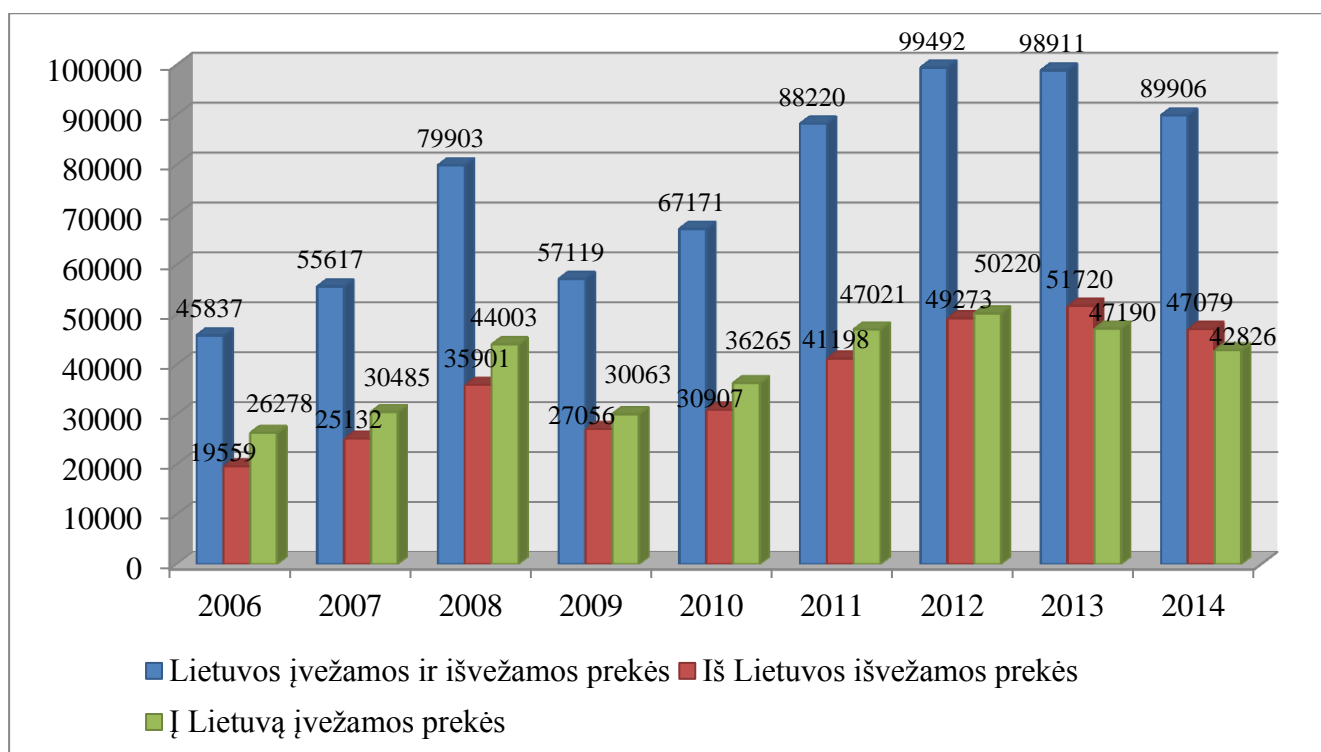
9 pav. Lietuvos įvežamų ir išvežamų prekių svoris (tūkst. t, 2006 – 2014 m.)



10 pav. Lietuvos įvežamų ir išvežamų prekių svorio dalis bendrame jų kiekyje (% , 2006 – 2014m.)

Duomenys apie iš Lietuvos išvežamų ir į ją įvežamų prekių svorį (žr. pav. 9 ir 10) liudija, kad 2009-2010 metais įvežamų prekių apimtys sumažėjo šiek tiek ženkliau ir greičiau, nei išvežamų. Prekių įvežimo iš trečiųjų šalių atvejų skaičius 2009 metais palyginus su 2007 sumažėjo 38%, o išvežimo atvejų skaičius per tą patį laikotarpį sumažėjo apie 40%. Iš 9-o paveikslo matome, kad 2010 metais, kai iš Lietuvos išvežamų prekių svoris vis dar mažėjo, įvežamų prekių svoris pradėjo didėti. Tačiau nuo 2011 metų situacija pasikeitė: įvežamų prekių svoris kasmet mažėjo, 2011 m. – 7%, 2012 m. - 4%, 2013 m. – 0,4%; o išvežamų prekių svoris, atvirkščiai, didėjo – 2011 m. - 12%, 2012 m. - 9%, 2013 m. - 5%. Paskutiniais tiriamojo laikotarpio metais tiek išvežamų, tiek įvežamų prekių svoris sumažėjo – išvežime 15%, o įvežime - 5%.

Minėtose diagramose pateikti duomenys akivaizdžiai patvirtina 2009-2010 metais vykusią finansinę krizę, įtakojusią ir Lietuvos užsienio prekybą. Ekonominės krizės pradžia ir pabaiga yra sąlygiškas dalykas, kuris gali keistis priklausomai nuo atskirų šalių ir regionų ekonomikos. Nežymus įvežamų ir išvežamų prekių apimčių padidėjimas 2009-2010 metais tik parodo, kad rinka tuo metu tik pradėjo atsigaivinti nuo pasaulį sukrėtusios ekonominės krizės. Pastaraisiais metais prekių įvežimo ir išvežimo atvejų skaičius šiek tiek padidėjo ir rinka mažais žingsneliais atsigauna, visgi 2013-2014 metais yra pastebimas nuosmukis. Nė kartą buvo pradėta kalbėti apie užsitęsusią Europos krizę, manome, kad iš Lietuvos išvežamų prekių dinamika iš dalies tai atspindi.

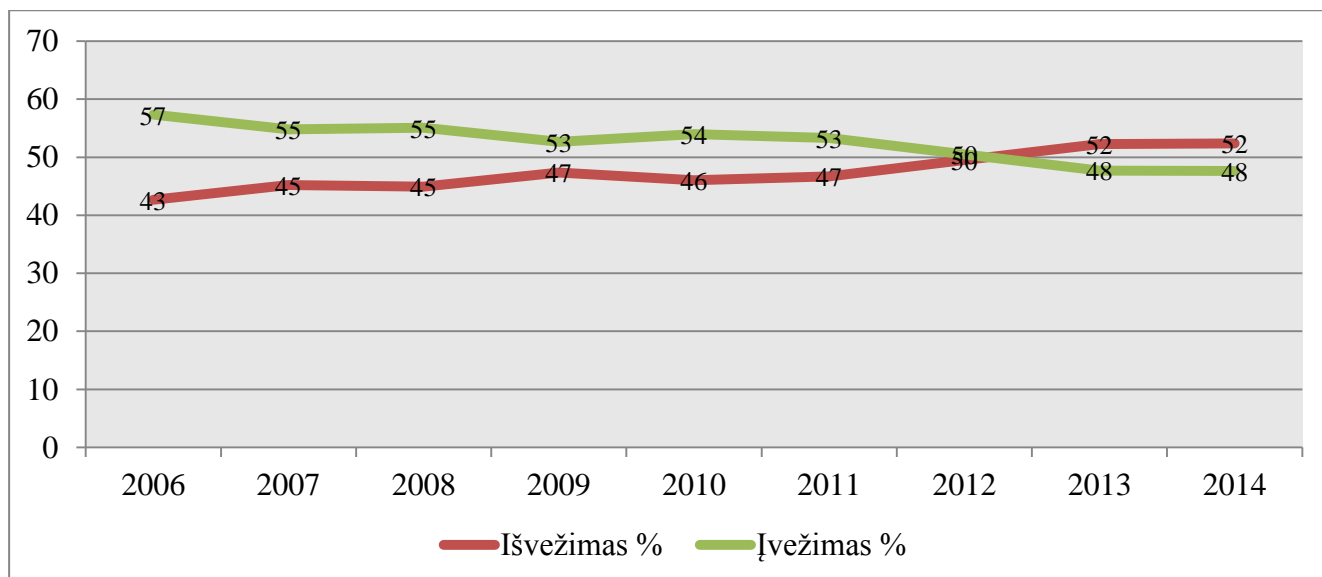


11 pav. Lietuvos įvežamų ir iš jos išvežamų prekių vertė (mln. Lt, 2006 – 2014 m.)

Vertinant pagal prekių svorį, iš Lietuvos prekių į trečiąsias šalis išvežama mažiau, nei įvežama (žr. 9-10 pav.). Tačiau vertinant pagal prekių vertę ir vežimų dažnumą, situacija yra atvirkštinė: išvežamų prekių vertė didesnė nei įvežamų, ir išvežama iš Lietuvos į trečiąsias šalis dažniau, nei įvežama į Lietuvą iš jų (žr. 7-8, 11-12 pav.).

Importuojamų ir eksportuojamų prekių vertės santykis atspindi šalies prekybos balansą. Kai importuojamų krovinių vertė viršija eksportuojamų prekių vertę, valstybės prekybos balansas yra neigiamas. Neigiamas užsienio prekybos balansas parodo, kad šalies prekės nėra labai populiarios trečiųjų šalių rinkoje, ir, kad be savo pagamintų produktų, šalies gyventojai daug suvartoja užsienio gamybos produktų. Iš kitos pusės, ar Lietuvoje galima kalbėti apie teigiamą šalies biudžetą yra ginčytinas klausimas.

Nagrinėdami į trečiąsias šalis išvežamus ir iš jų į Lietuvą įvežamus prekių srautus vertine išraiška ir jų procentinę dalį bendrame įvežime/išvežime matome, kad 2012 metais Lietuvoje įvyko esminis pokytis – susilygino į Lietuvą iš trečiųjų šalių įvežamų ir iš jos išvežamų prekių srautai, o nuo 2013 metu išvežimas viršijo įvežimą. Tai tikrai geras pokytis Lietuvos užsienio prekyboje.



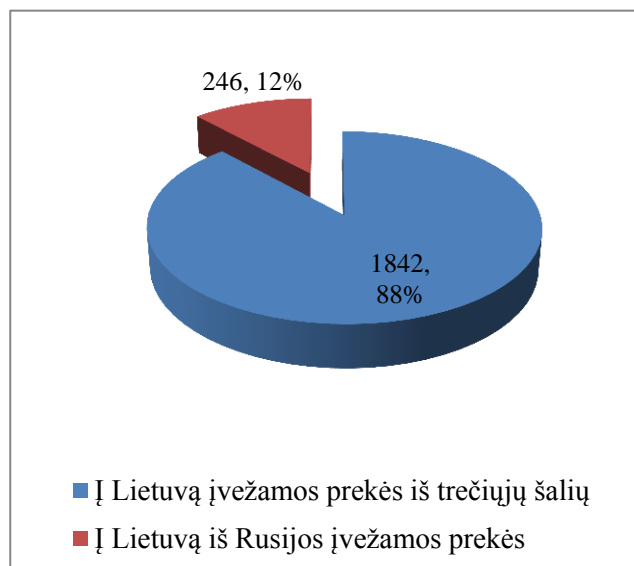
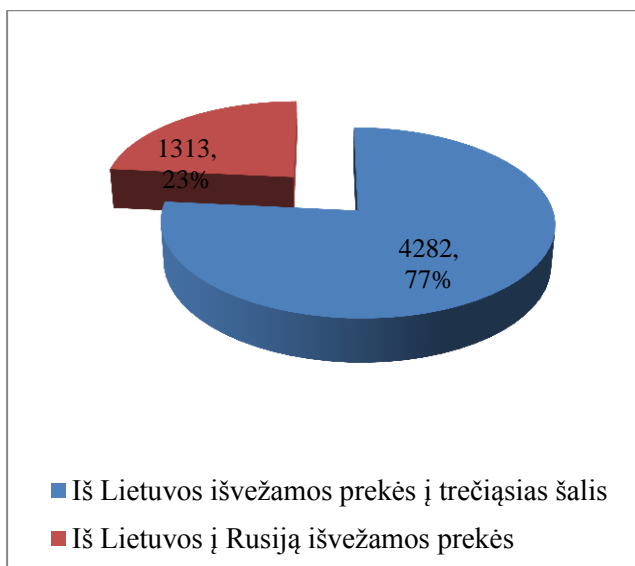
12 pav. Lietuvos įvežamų ir iš jos išvežamų prekių vertės dalis bendrame jų kiekyje (% , 2006 – 2014 m.)

Dėl geografinės padėties ir gamtinių išteklių, mūsų valstybei tenka pirkti iš trečiųjų šalių energetikos produktų (dujos, nafta, elektros energija). Tai yra pirmo būtinumo prekės, kuriomis mes turime pasirūpinti nepriklausomai nuo krizės. Todėl galima daryti prielaidą, kad dėl šios priežasties į Lietuvą įvežamų prekių vertė mažai kito, kai kiti prekių įvežimą į Lietuvą iš trečiųjų šalių atspindintys rodikliai kito kur kas ženkliau. Kadangi energetikos produktų Lietuva perka pakankamai daug, tai iš dalies paaiškina pastarųjų metų pokyčius prekių įvežime ir išvežime iš Lietuvos. Atsižvelgiant į tai, kad šiuo laikotarpiu smarkiai krito naftos ir kitų energetikos produktų kaina pasaulio rinkoje, galime daryti prielaidą, kad teigiamos tendencijos Lietuvos užsienio prekybos balanse sąlygotos tiek energetinių resursų kainų pokyčiais pasaulinėse rinkose, tiek ir Lietuvos eksporto apimčių didėjimu.

3.2 Muitinės formalumai ir muitinės sankcionuoti veiksmai Lietuvos-Rusijos užsienio prekyboje

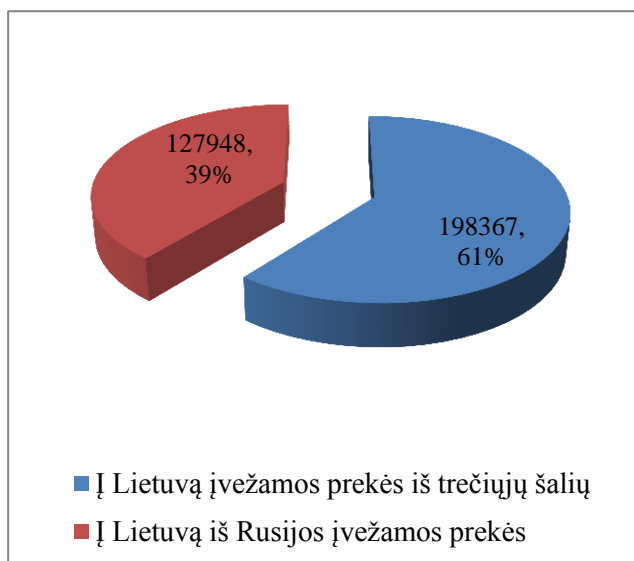
Kaip jau minėjau, savo darbe norėjau detaliau apžvelgti eksporto ir importo formalumų atlikimą iš Lietuvos į Rusijos Federaciją, o taip pat iš Rusijos Federacijos į Lietuvą įvežamoms prekėms. Ne paslaptis, kad Rusija yra vienas iš stambiausių Lietuvos prekybos partnerių. Dėl savo geografinės padėties bei istoriškai susiklosčiusių prekybos santykių, Rusijos rinka buvo ir tebeišlieka patraukli Lietuvos verslininkams.

13-15 paveiksluose pateikti duomenys apie prekių išvežimą į trečiąsias šalis ir prekių įvežimą į Lietuvą iš šių šalių 2006-2014 metais, vertinant jį pagal prekėms įformintų muitinės procedūrų skaičių, prekių vertę ir jų svorį, o taip pat analogiškai duomenys apie Lietuvos-Rusijos užsienio prekyboje dalyvaujančius prekių srautus (žr. 1 priedą).



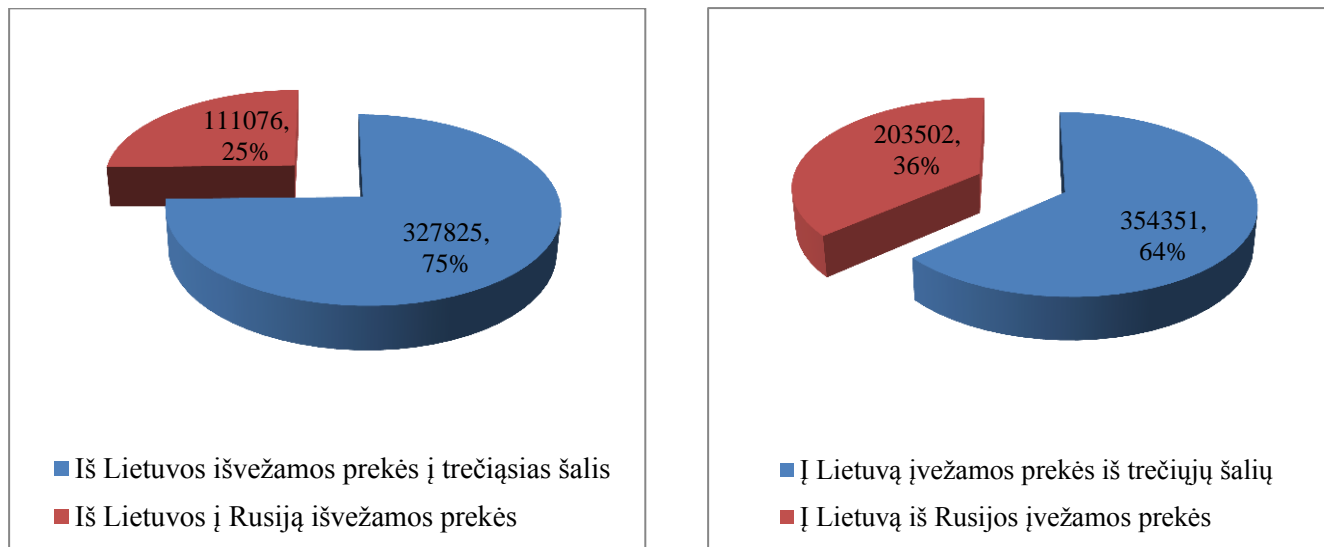
13 pav. Lietuvos-Rusijos išvežamų ir įvežamų prekių muitinės procedūrų įforminimo atvejų kiekis (BAD tūkst. vnt) ir jų dalis bendrame Lietuvos įvežamų ir išvežamų srautų kontekste 2006-2014 m.

Nuo 2006 iki 2014 metų iš Lietuvos išvežamoms ir į ją įvežamoms prekėms buvo įforminta virš 5,5 mln. importo ir eksporto deklaracijų, gabenta 125 mln. tonų prekių, kurių vertė viršijo 438 mlrd. Lt. Matome, kad iš Lietuvos į Rusijos vežamoms prekėms buvo įforminti 23 % (žr. 13 pav.) visų eksporto muitinės procedūrų, o į Rusiją išvežtų prekių vertė siekia 25% visų į trečiąsias šalis iš Lietuvos išvežtų prekių vertės(žr. 15 pav.).



14 pav. Lietuvos-Rusijos išvežamų ir įvežamų prekių svoris (tūkst. vnt) ir jų dalis bendrame į Lietuvą įvežamų ir iš jos išvežamų srautų kontekste 2006-2014 m.

Nuo 2006 iki 2014 metų iš Lietuvos išvežamoms ir į ją įvežamoms prekėms buvo įforminta virš 5,5 mln. importo ir eksporto deklaracijų, gabenta 125 mln. tonų prekių, kurių vertė viršijo 438 mlrd. Lt. Matome, kad iš Lietuvos į Rusijos vežamoms prekėms buvo įforminti 23 % (žr. 13 pav.) visų eksporto muitinės procedūrų, o į Rusiją išvežtų prekių vertė siekia 25% visų į trečiasias šalis iš Lietuvos išvežtų prekių vertės (žr. 15 pav.).



15 pav. Lietuvos-Rusijos įvežamų ir išvežamų prekių vertė (mln. Lt) ir jų dalis bendrame į Lietuvą įvežamų ir išvežamų srautų kontekste 2006-2014 m.

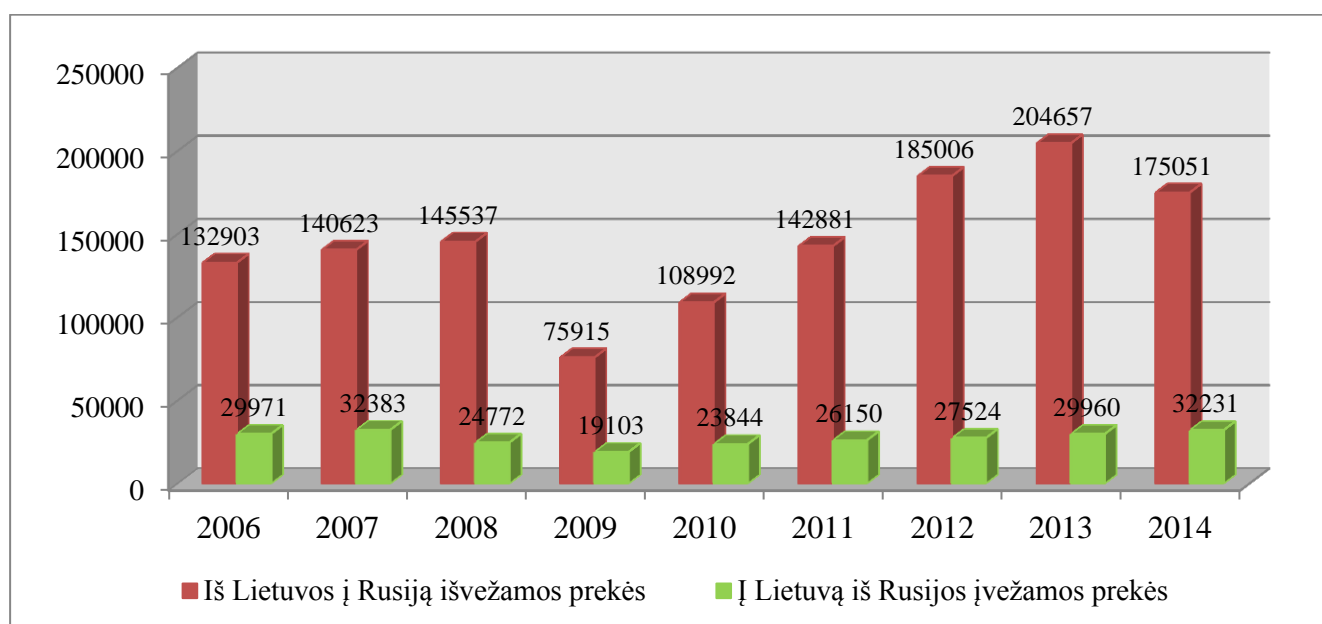
Į Lietuvą iš Rusijos įvežamoms prekėms buvo įforminta tik 12 % (žr. 13 pav.) visų Lietuvoje atliekamų importo procedūrų, o iš Rusijos į Lietuvą įvežamų prekių vertė sudarė net 36 % (žr. 15 pav.) visų į Lietuvą iš trečiųjų šalių įvežamų prekių vertės.

Vertinant iš Rusijos į Lietuvą įvežamų ir iš Lietuvos į Rusiją išvežamų prekių srautą pagal prekių svorį, matome, kad į Rusiją išvežama tik 12 % visų iš Lietuvos į trečiasias šalis išvežamų prekių kiekio, tačiau iš Rusijos į Lietuvą įvežamų prekių svoris siekia net 39 % visų į Lietuvą iš trečiųjų šalių įvežamų prekių svorio. Aukšti iš Rusijos į Lietuvą įvežamų prekių svorio ir vertės rodikliai gali būti sąlygoti prekių rūšimis, kuriomis daugiausia prekiaujama – į Rusiją išvežama daug Lietuvos gamintojų maisto produktų, tuo tarpu iš Rusijos Federacijos importuojama daug energetinių produktų (nafta, dujos). Iš Rusijos į Lietuvą įvežamos prekių rūšys iš dalies paaiškina ir nedidelį importo muitinės procedūrų Rusijos prekėms procentą, kadangi energetiniams produktams viena procedūra gali būti įforminamas didelis prekių kiekis. Pateikti duomenis parodo, kad Rusija išlieka svarbiu Lietuvos tarptautinės prekybos partneriu, kadangi tiek natūrine, tiek vertine išraiška prekybos rodikliai išlieka gana aukšti.

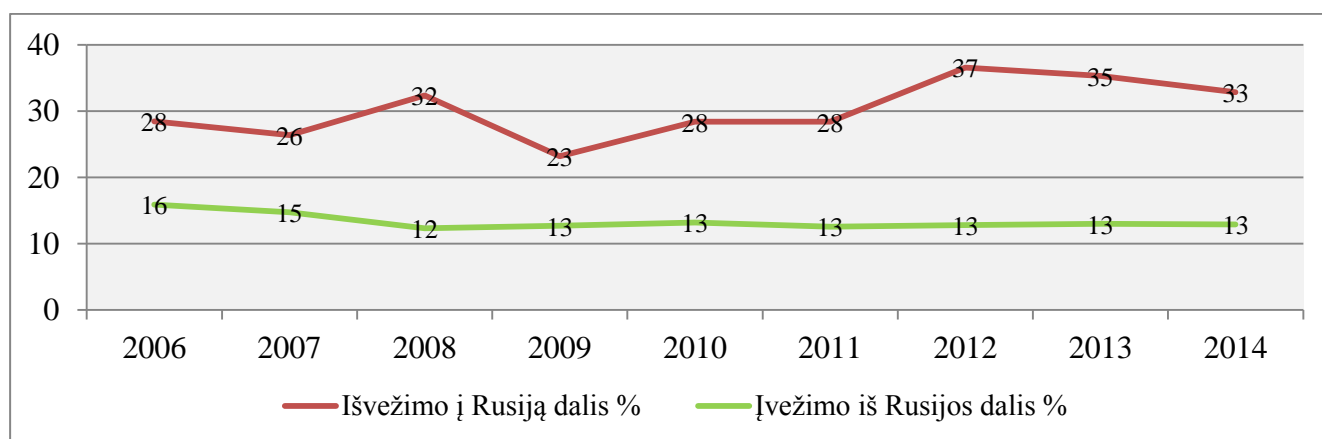
Apžvelgėme suminius 2006-2014 metų laikotarpio Lietuvos-Rusijos prekių srautus. Toliau detaliau panagrinėsime šių srautų pokyčius 2006-2014 metais ir jų tendencijas.

16 paveiksle pateikti duomenys apie BAD, pateiktų iš Rusijos į Lietuvą įvežamoms ir iš Lietuvos į Rusiją išvežamoms prekėms, kiekį. Matome, kad eksporto muitinės procedūrų į Rusiją įforminimų skaičius ženkliai sumažėjo 2009 m. (48 %), tačiau per dvejus metus atsistatė. Importo muitinės procedūrų skaičius 2009 metais sumažėjo mažiau (23 %), o iškriazinės apimtys neatsistatė iki šiol.

17 paveiksle matome eksporto ir importo muitinės procedūrų kiekio pokyčius bendrame eksporto-importo muitinės procedūrų apimtyje. Nagrinėjamu laikotarpiu importo muitinės procedūrų dalis iš Rusijos įvežamoms prekėms praktiškai nekinta nuo 2008 metų (16% - 2006 m., 13 % - 2009 m.). Tuo tarpu eksporto muitinės procedūrų dalis svyruoja nuo 28 iki 33 procentų.



16 pav. Lietuvos-Rusijos įvežami ir išvežami srautai (BAD kiekis vnt., 2006-2014 m.)

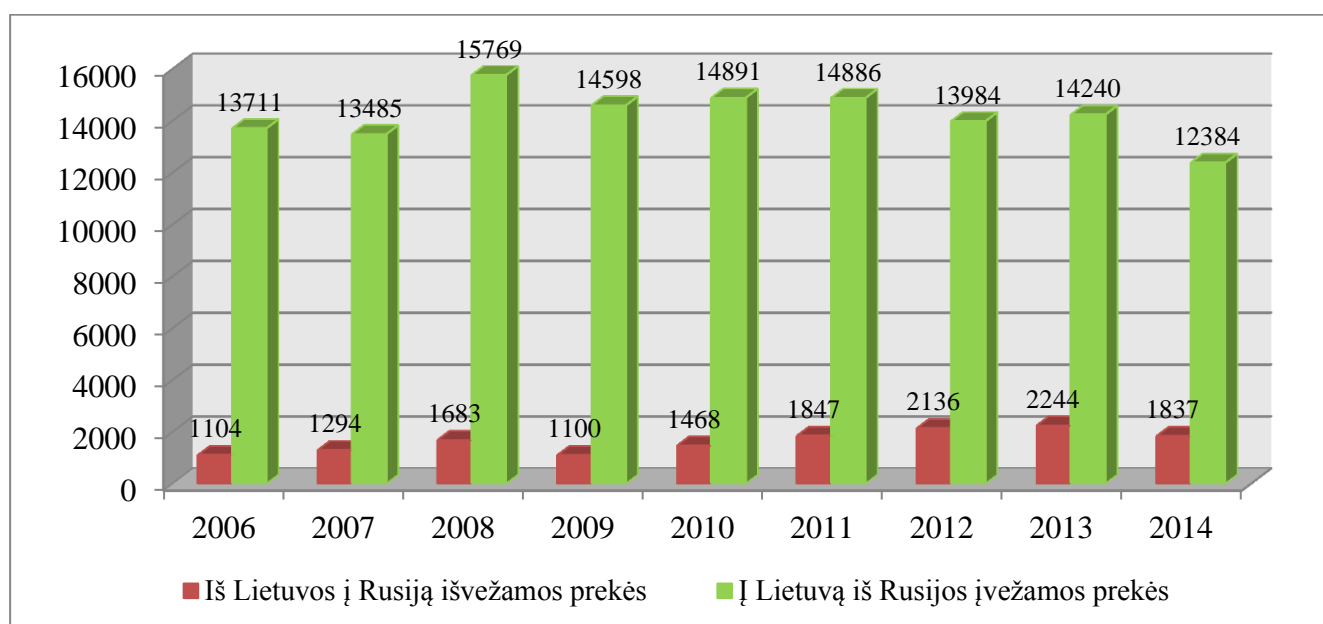


17 pav. Lietuvos-Rusijos įvežamų ir išvežamų prekių muitinės procedūrų dalis bendrame jų kiekyje (%), 2006-2014 m.)

Matome, kad eksporto muitinės procedūrų, įforminamų Lietuvos-Rusijos užsienio prekyboje dalyvaujančioms prekėms, kiekis palyginus su importo muitinės procedūromis 4-5 kartus didesnis (4,4

karto – 2006 m. , 4 kartai – 2009 m., 5,4 karto – 2014 m.), ir šis santykis kinta eksporto naudai. Tai byloja apie prekių išvežimo į Rusiją ir joms atliekamų eksporto procedūrų skaičiaus didėjimą, o prekių iš Rusijos įvežimų į Lietuvą skaičius kinta nežymiai.

Įdomias tendencijas matome vertinant Lietuvos-Rusijos užsienio prekyboje dalyvaujančius prekių srautus jų svorio atžvilgiu. Visų pirma, atkreipėme dėmesį, kad pervežtų prekių svoris labai skiriasi (žr. 18 pav.). 2006-2014 metais į Lietuvą iš Rusijos įvežamų prekių svoris buvo 9-10 kartų didesnis, nei iš Lietuvos į Rusiją įvežamų prekių svoris, ir tik pastaraisiais 2013-2014 m. tas skirtumas sumažėjo iki 6 kartų.

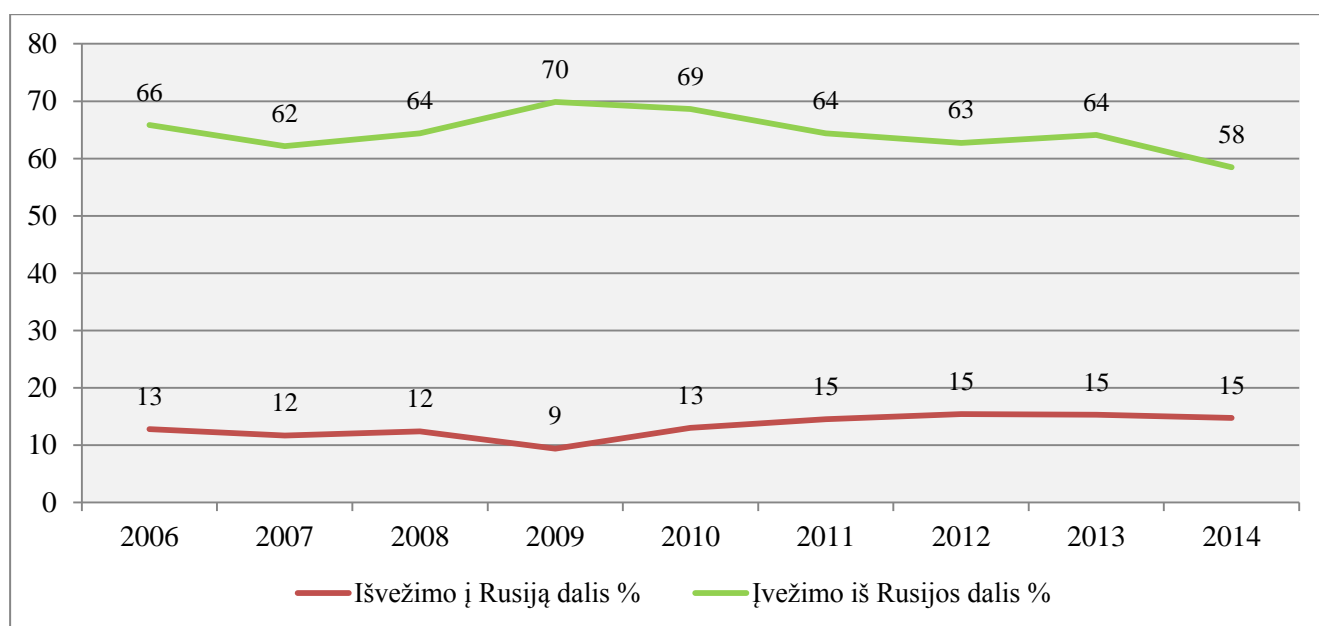


18 pav. Lietuvos-Rusijos įvežamų ir išvežamų prekių svoris (tūkst. t, 2006-2014 m.)

Toks svorių skirtumas gali būti sąlygotas tuo, kad Rusijos Federacija yra pagrindinis Lietuvos naftos ir kitų žaliavų tiekėjas. 2008 metai pasižymi didžiausia į Rusiją išvežamų ir iš jos atvežamų prekių apimtimi – įvežimas iš Rusijos padidėjo 15%, o išvežimas į Rusiją – net 30%. Daugiausia prekių į Rusijos Federaciją, vertinant jas pagal svorį, buvo išvežta 2013 m.

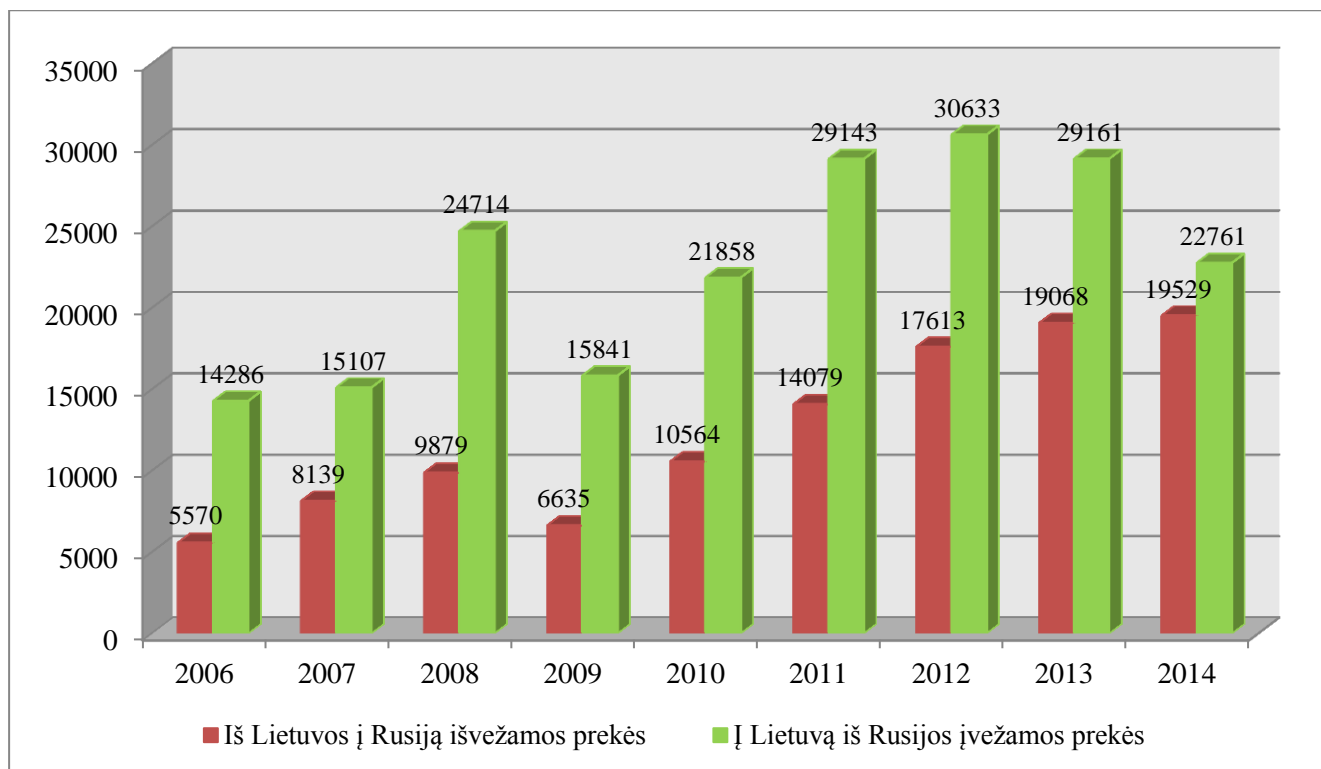
Nuo 2008 metų iš Rusijos į Lietuvą įvežamų prekių apimtys pagal svorį pradėjo nežymiai mažėti (žr. 18 pav.). Tuo tarpu iš Lietuvos į Rusiją išvežamo prekių srauto svoris kito į didesnę pusę. Paskutiniaisiais analizuojamo laikotarpio metais tiek įvežamų, tiek išvežamų prekių apimtys sumažėjo: įvežta iš Rusijos 14%, o išvežta į Rusiją 18% mažiau prekių. Iš Rusijos į Lietuvą įvežamų ir iš Lietuvos į Rusiją išvežamų prekių apimčių, vertinant jas pagal prekių svorį, mažėjimas (17,5 mln. t 2009 m., 14,2 mln. t 2014 m) iš dalies gali būti paašškintas Europos Sąjungos Rusijos Federacijai paskelbtomis sankcijomis kaip netarifinę priemonę protestuojant prieš Rusijos Federacijos taikomą užsienio politiką.

Vertinant įvežamų ir išvežamų prekių srautus pagal jų svorį bendroje įvežamų-išvežamų prekių apimtyje (žr. 19 pav.) matome, kad iš Lietuvos į Rusiją išvežamų prekių svoris svyruoja nedaug: 12-13% iki 2010 metų, nuosmukis iki 9 % 2009 metais, 13-15 % 2010-2014 metais. Iš Rusijos į Lietuvą įvežamų prekių svoris kito šiek tiek daugiau: 62-64 % - 2006-2008 m., didžiausia dalis (70%) buvo 2009 metais, o nuo 2009 iki 2014 metų sumažėjo nuo 70 iki 58 %. Bendra tendencija Lietuvos-Rusijos prekių srautuose vertinant juos pagal prekių svorį tokia pati, kai ir nagrinėtų muitinės procedūrų atveju: išvežamų prekių srautas nežymiau auga, o įvežamų - mažėja. Užsienio prekyboje dalyvaujančių srautų apimtys svorio prasmės svarbios logistikai, transportui, sandėliavimo verslui, tačiau ekonominiu aspektu kur kas svarbesnės šių srautų apimtys vertine išraiška.



19 pav. Lietuvos-Rusijos įvežamų ir išvežamų prekių svorio dalis bendrame jų kiekyje (% , 2006-2014 m.)

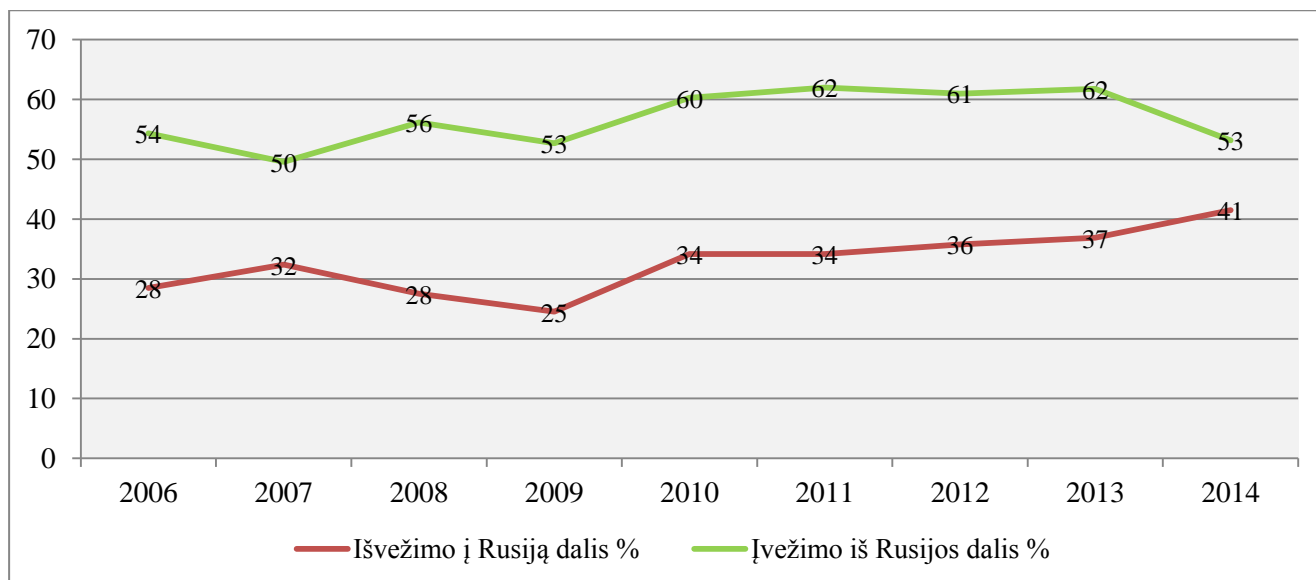
Analizuojant Lietuvos-Rusijos prekių srautą vertiniu aspektu matome (žr. 20 pav.), kad bendra išvežamo-įvežamo srauto apimtis, neskaitant nežymios krizės 2009 metais, auga: 19,8 mlrd. Lt 2006 m., 48,2 mlrd. Lt 2012 m., 42,3 mlrd. Lt 2014 m.



20 pav. Lietuvos-Rusijos įvežamų ir išvežamų prekių vertė (mln. Lt, 2006-2014 m.)

Didžiausias iš Lietuvos į Rusiją išvežamų prekių prieaugis buvo 2007 (46%) ir 2010 (59%) metais, o nuo 2010 iš Lietuvos į Rusiją išvežamų prekių srautą sudarančių prekių vertė pastoviai auga. Didžiausi prekių iš Rusijos į Lietuvą įvežimo augimai buvo 2008 (63%) ir 2010 (37%) metais. Į Rusiją išvežamų prekių vertė po krizės laikotarpio palaipsniui augo, nors 2013 ir 2014 metais tik 8% ir 2%. Tuo tarpu į Lietuvą iš Rusijos įvežamų prekių vertė, pasiekus aukščiausią rodiklį – virš 30,6 mlrd. Lt 2012 m., nuo to laiko pradėjo kristi, o kasmetinis nuosmukis sudarė 5% ir net 22% 2014 metais.

21 paveiksle matome, kaip kito iš Lietuvos į Rusiją išvežamų ir į Lietuvą iš Rusijos įvežamų prekių dalis bendrame šių prekių įvežime-išvežime vertine išraiška. Iš Lietuvos į Rusiją išvežamų prekių vertė visą analizuojamą laikotarpį sudarė apie trečdalį bendro įvežimo-išvežimo prekių srauto, su nuosmikiu iki 28% ir 25% 2008 ir 2009 metais. Po pasaulinės krizės į Rusiją išvežamų krovinių dalis bendrame prekių sraute augo iki 37 %, o 2014 metais sudarė net 41%. Augimas vertės aspektu 2014 metais atrodo netikėtas atsižvelgiant į tai, kad 2014 metais Europos Sąjunga paskelbė Rusijos Federacijai sankcijas.



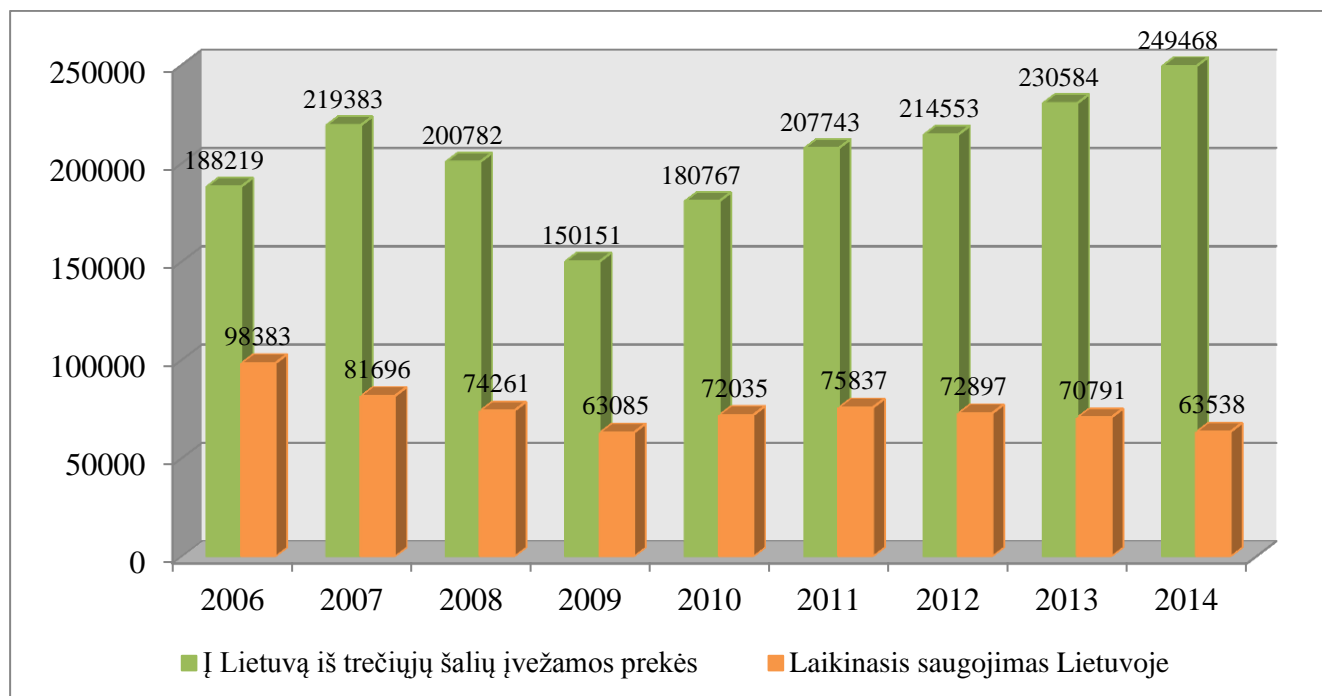
21 pav. Lietuvos-Rusijos įvežamų ir išvežamų prekių vertės dalis bendrame jų kiekyje (% , 2006-2014 m.)

Į Lietuvą iš Rusijos prekių visada buvo įvežama daugiau, nei išvežama, o 2010-2013 metais buvo įvežama net 61-62% įvežimo-išvežimo prekių srauto. 2014 metais iš Rusijos į Lietuvą įvežamų prekių dalis smarkiai smuko: nuo 62% iki 53%. Į Lietuvą iš Rusijos prekių jų vertine išraiška visada buvo įvežama daugiau, nei išvežama, todėl prekių įvežimo-išvežimo balansas buvo ir išlieka neigiamas (-13,7 mlrd. Lt 2006 m., -3,2 mlrd. 2014 m.), tačiau įvežimo perviršis išvežimo atžvilgiu per paskutinius 8 metus sumažėjo net 4 kartus.

3.3 Į Lietuvą įvežamų prekių laikinasis saugojimas

Kaip buvo minėta, įvežant į Bendrijos muitų teritorijos prekes, nuo to momento, kai jos kertą muitų sieną, joms turi būti įforminama pasirinkta muitinės procedūra arba prekės nustatyta tvarka gali būti laikinai saugomos. Šioje darbo dalyje, remiantis Muitinės informacinio sistemos centro duomenimis nagrinėsime laikinojo saugojimo įforminimo atvejus, kai muitinei yra pateikiamas bendroji deklaracija (BD). Sankcionuotą veiksmą – laikinąjį saugojimą, – analizuosime pateiktų BD skaičiaus ir laikinai saugomų prekių svorio požiūriu. Prekių vertės aspektų šio sankcionuoto veiksmo apžvelgti negalėsime, kadangi šie duomenys BD nėra nurodomi. Laikinąjį prekių saugojimą apžvelgsime analizuojant prekių saugojimo vietas: saugojimas importo-eksporto terminale, saugojimas Klaipėdos uoste, saugojimas Butingės terminale, saugojimas muitinėje ir saugojimas asmens pageidaujamoje vietoje.

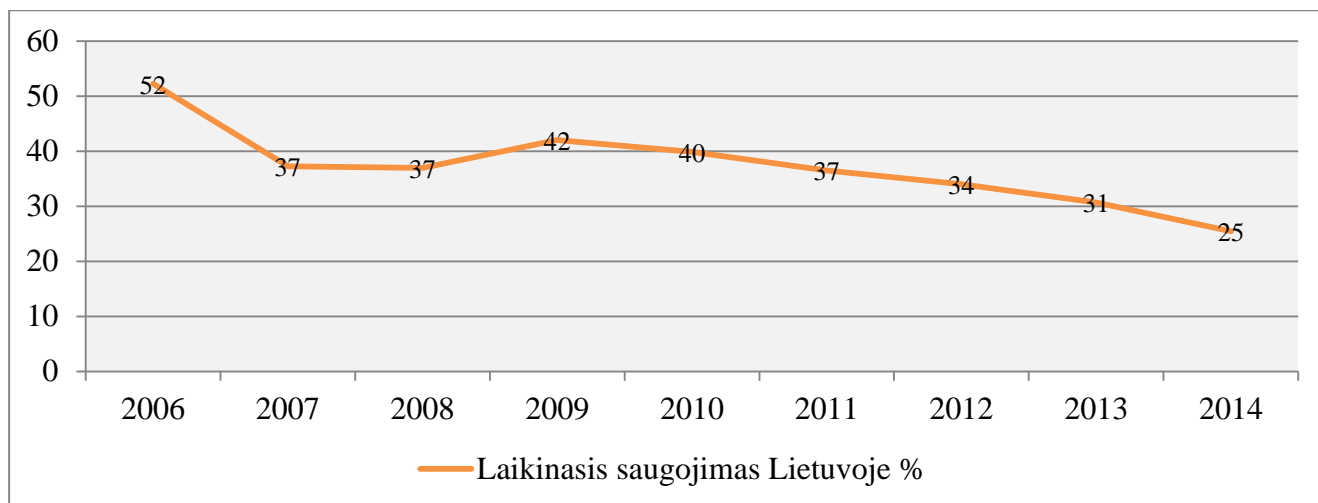
Laikinis saugojimas iš esmės taikomas į Bendrijos teritoriją įvežamoms prekėms. Eksportuojamoms prekėms jis nėra taikomas, arba taikomas nenaudojant BD, todėl tokie atvejai itin reti.



22 pav. Prekių įvežimas į Lietuvą ir laikinis saugojimas Lietuvoje (BD kiekis vnt., 2006-2014m.)

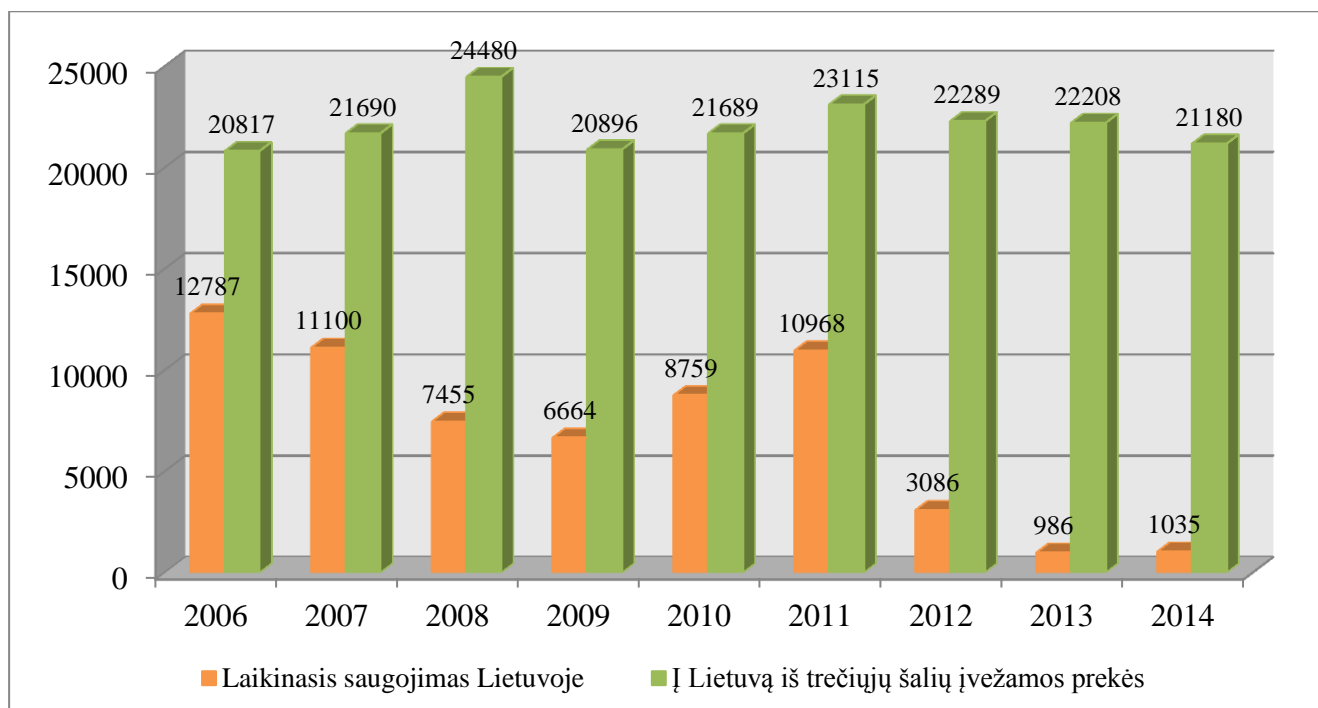
Kaip matome iš 22 paveiksle pateiktų duomenų, daliai į Lietuvą įvežamų prekių yra taikomas sankcionuotas veiksmas „laikinis prekių saugojimas“, tačiau laikinai saugomų prekių dalis į Lietuvą įvežamų prekių sraute pastoviai mažėja, vertinant pagal pateiktą BD skaičių.

2006-2007 metais laikinis saugojimas buvo forminamas beveik pusei į Lietuvą įvežamų prekių. Po 2009 m. krizės laikinojo saugojimo įforminimo atvejų neženkliai padaugėjo ir augimo dydis sudarė 15% 2011 metais, tačiau 2006 metų rodiklis nebuvo pasiektas per visą analizuojamą periodą. Nuo 2012 metų BD kiekis mažėjo, o 2014 metais įformintų BD kiekis sumažėja net 10% palyginus su 2013 metais. Laikinojo saugojimo įforminimo atvejų kiekis sudarė 35% nuosmukį, palyginus su 2006 metais. Kaip matome iš 23 paveikslo 2007-2011 metais laikinuoju saugojimu buvo pasinaudota tik 37-42% prekių įvežimo į Lietuvą atvejais. Krizės piko metu, 2009 metais, laikinuoju saugojimu buvo naudojama šiek tiek dažniau - 42% atvejų.



23 pav. Į Lietuvą įvežtų prekių laikinojo saugojimo dalis bendrame įvežtų prekių kiekyje (%), 2006-2014 m.)

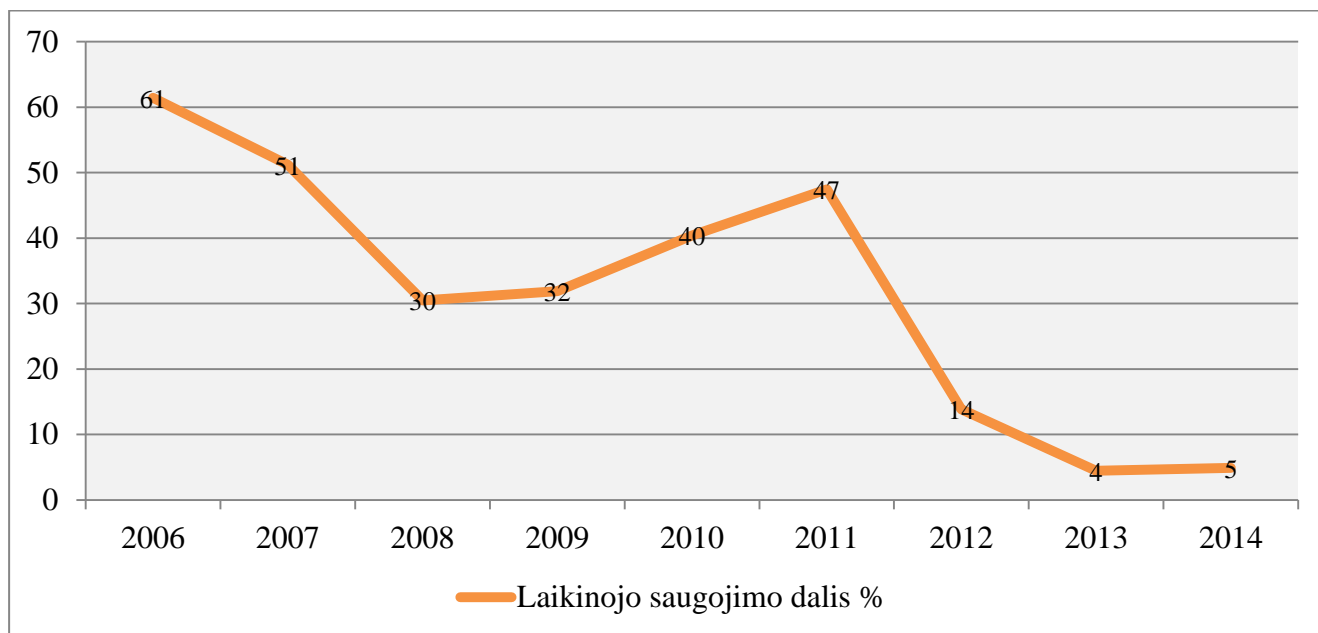
Lyginant laikinąjį saugojimą su eksporto ir importo muitinės procedūromis kriziniais 2009 metais, matome, kad eksportui ir importui pateiktų deklaracijų skaičius sumažėjo, tuo tarpu BD kiekis pakito labai nežymiai, o lyginamoji dalis prekių įvežimui pateiktuose muitinės dokumentuose net išaugo. Kai prekės yra laikinai saugomos, už jas nereikia mokėti importo muitų ar kitų mokesčių. Manome, kad dėl finansinių sunkumų krizės metu daugiau įmonių susidūrė su lėšų trūkumų mokant muitus už prekes ir dėl to daugiau prekių buvo laikinai saugoma.



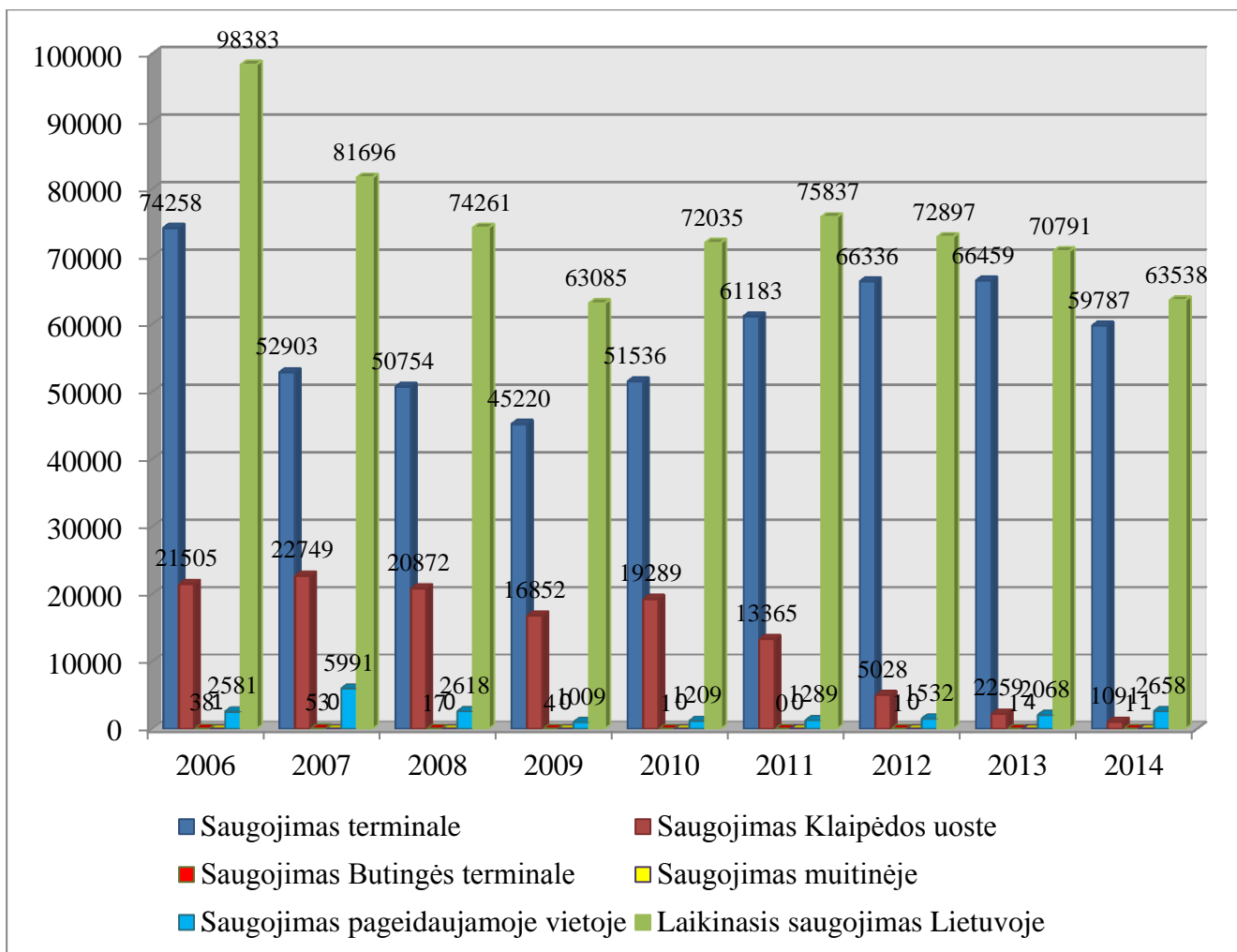
24 pav. Į Lietuvą iš trečiųjų šalių įvežamų ir Lietuvoje laikinai saugomų prekių svoris (tūkst. t., 2006-2014m.)

Vertinant laikinąjį saugojimą pagal saugomų prekių svorį (žr. 24 pav.), taip pat matome laikinojo saugojimo poreikio sumažėjimą. Tačiau palyginus su BD skaičiumi, laikinai saugojamų prekių svoris drastiškai nukrito 2012 metais, 2013-2014 metais krito toliau, o paskutiniaisiais 2014 metais laikinasis saugojimas buvo naudojamas tik 5% į Lietuvą iš trečiųjų šalių įvežamos prekės.

Stebime laikinojo saugojimo poreikio mažėjimą ir manome, kad tai yra teigiamas tarptautinės prekybos rodiklis. Laikinojo saugojimo forminimas yra tarpinė operacija, kuri tam tikrais atvejais galėtų būti nenaudojama. Plečiantis laisvajai prekybai ir mažėjant prekybos barjerams, yra mažinami ir su krovinių judėjimų susijusieji formalumai. Manome, kad laikinasis saugojimas, turėtų būti forminamas esant specialioms aplinkybėms, kurios neleidžia kroviniui judėti toliau, pvz., prekių pirkėjas pradingsta, yra sunkumu nustatyti prekių savininką, prekių yra atsisakoma ar joms yra neplanuotai įvedamos papildomos netarifinio reguliavimo priemonės ar net sankcijos. Įprastomis aplinkybėmis, kai nėra būtinybės sandėliuoti prekių, joms turi būti įforminama pasirinkta muitinės procedūra ir prekės turi judėti toliau. Pateikti duomenys rodo, kad Lietuvoje sėkmingai mažinami prekybos barjerai prekyboje su trečiosiomis šalimis, o tai skatina šalies tarptautinę prekybą ir gerus santykius su jos prekybos partneriais.

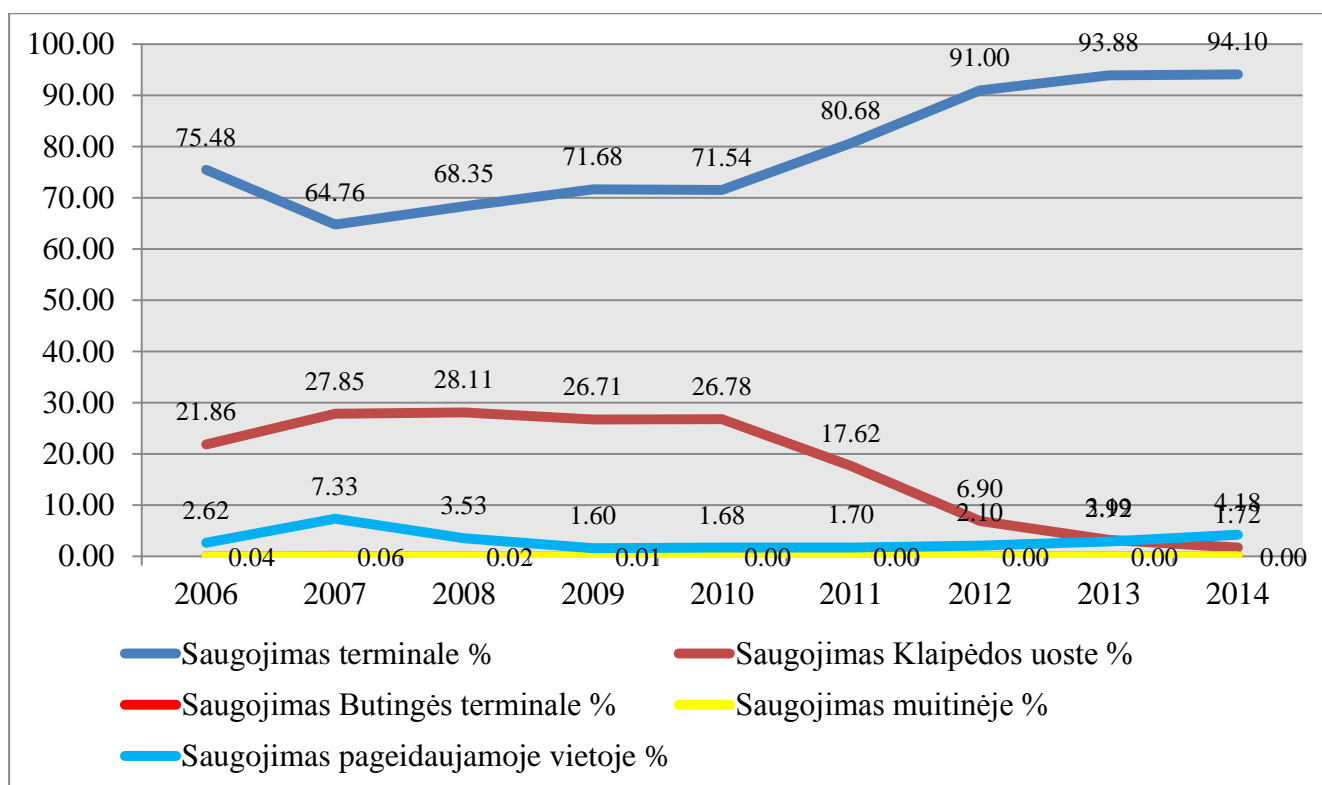


25 pav. Lietuvoje laikinai saugojamų prekių svorio dalis bendrame į Lietuvą įvežtų prekių kiekyje (% , 2006-2014 m.)



26 pav. Lietuvoje laikinojo prekių saugojimo būdai ir BD kiekis (vnt., 2006-2014 m.)

Didžioji dalis į Lietuvą įvežamų prekių yra laikinai saugomos importo-eksporto terminaluose ir Klaipėdos uoste (žr. 26 pav.). Nedidelė dalis prekių yra laikinai saugoma asmens pageidaujamoje vietoje. Saugojimas muitinėje buvo užfiksuotas tik kelis kartus per visą analizuojamą laikotarpį – 2006 ir 2014 metais įforminta po 1 BD, o 2013 metais buvo užfiksuoti 4 kartai. Saugojimas Butingės terminale irgi retas atvejis. Dar iki 2009 metų buvo fiksuojama kelios dešimtys atvejų, tačiau pradedant 2009 metais tai buvo vienetiniai atvejai. Manome, kad šie du būdai gali būti nepopuliarūs dėl savo specifikos. Kalbant apie saugojimą muitinėje, manome, kad toks būdas nėra populiarus, nes yra terminalų, kuriuose įrengti laikinojo saugojimo sandėliai ir yra muitinės postai, todėl esant būtinybei laikinąjį prekių saugojimą galima sėkmingai ir patogiai įforminti terminaluose.

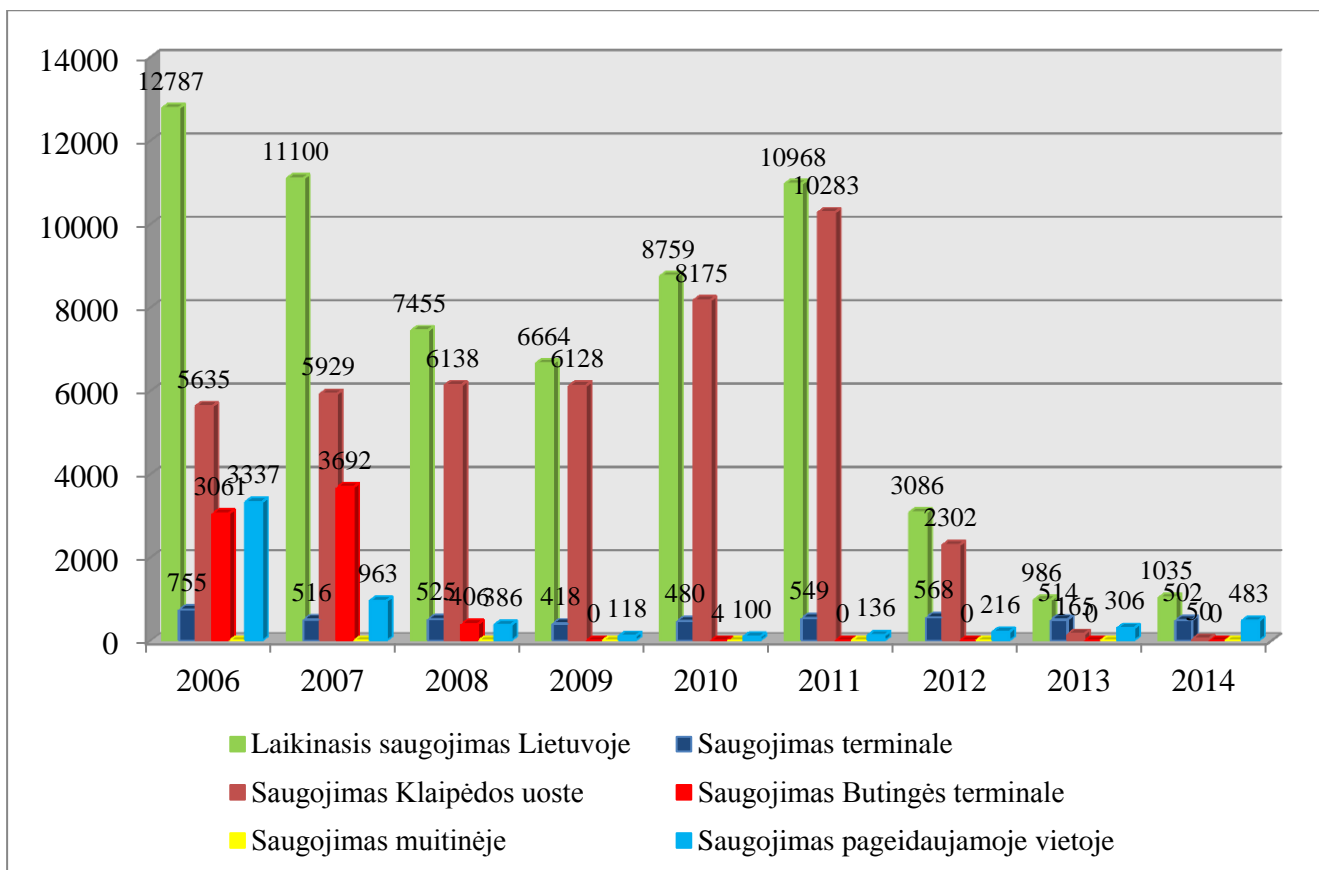


27 pav. Lietuvos laikinojo prekių saugojimo būdai ir BD kiekis (%), 2006-2014 m.)

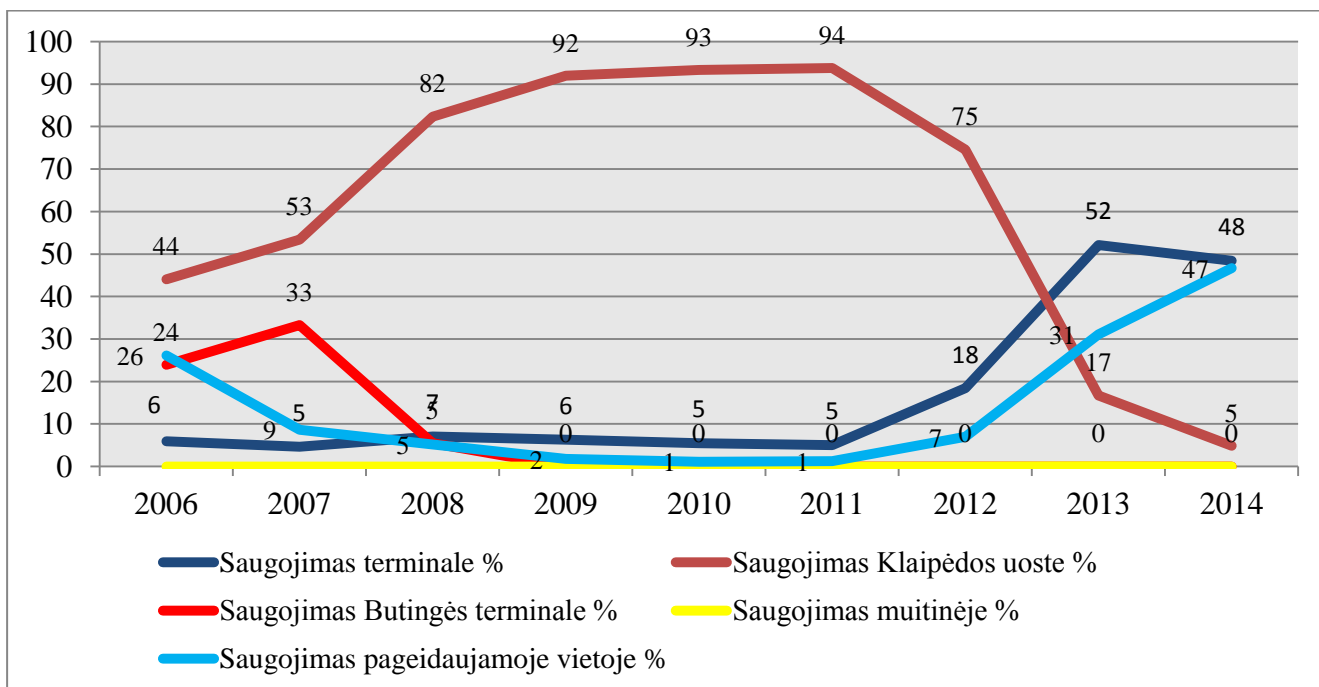
Kalbant apie laikinąjį saugojimą Klaipėdos uoste, įformintų BD kiekis ženkliai sumažėjo: 2011 metais (-30%), o nuo 2012 metų kasmet pradėjo kristi daugiau nei du kartus (žr. 27 pav.). Iki 2010 metų laikinojo saugojimo Klaipėdos uoste dalis svyravo nuo 21 iki 28 proc., 2011 metais ši dalis sumažėjo iki 17%, o pastaraisiais metais siekia vos 6 % visų laikinojo saugojimo apimčių. Laikinojo saugojimo importo-eksporto terminaluose įforminimo atvejų dalis svyravo tolygiau, nuo 2010 metų augo, pasiekus 94% 2014 metais.

Vertinant laikinai saugomų prekių srautą pagal jų svorį (žr. 28 ir 29 pav.), pastebime, kad daugiausia krovinių saugoma Klaipėdos uoste. 2009-2011 metais virš 90 proc. visų laikinai saugomų prekių buvo laikoma Klaipėdos uoste. Kaip ir BD kiekio požiūriu, taip ir prekių svorio atžvilgiu laikinasis saugojimas sparčiai mažėjo nuo 2012 metų, o 2014 m. tesudaro vos 5% į Lietuvą iš trečiųjų šalių įvežamo prekių srauto.

Klaipėdos uosto dalis visoje laikinai saugomų prekių apimtyje pastaraisiais metais mažėjo, o prekių, saugomų importo-eksporto terminaluose ir asmens pageidaujamoje vietoje, dalis - didėjo. Nenuostabu, kad Klaipėdos uoste laikomi kroviniai svorio aspektu viršija terminale saugomus krovinius, nes per Klaipėdos uostą didelėmis apimtimis gabenamos trąšos, naftos produktai, ro-ro kroviniai ir konteineriai (žr. 4 priedą). Taip pat, laivui atplaukus, tam, kad kroviniai būtų iškrauti, jiems yra suforminamas bendras BD, kol vėliau tie kroviniai yra paskirstomi jų gavėjams.



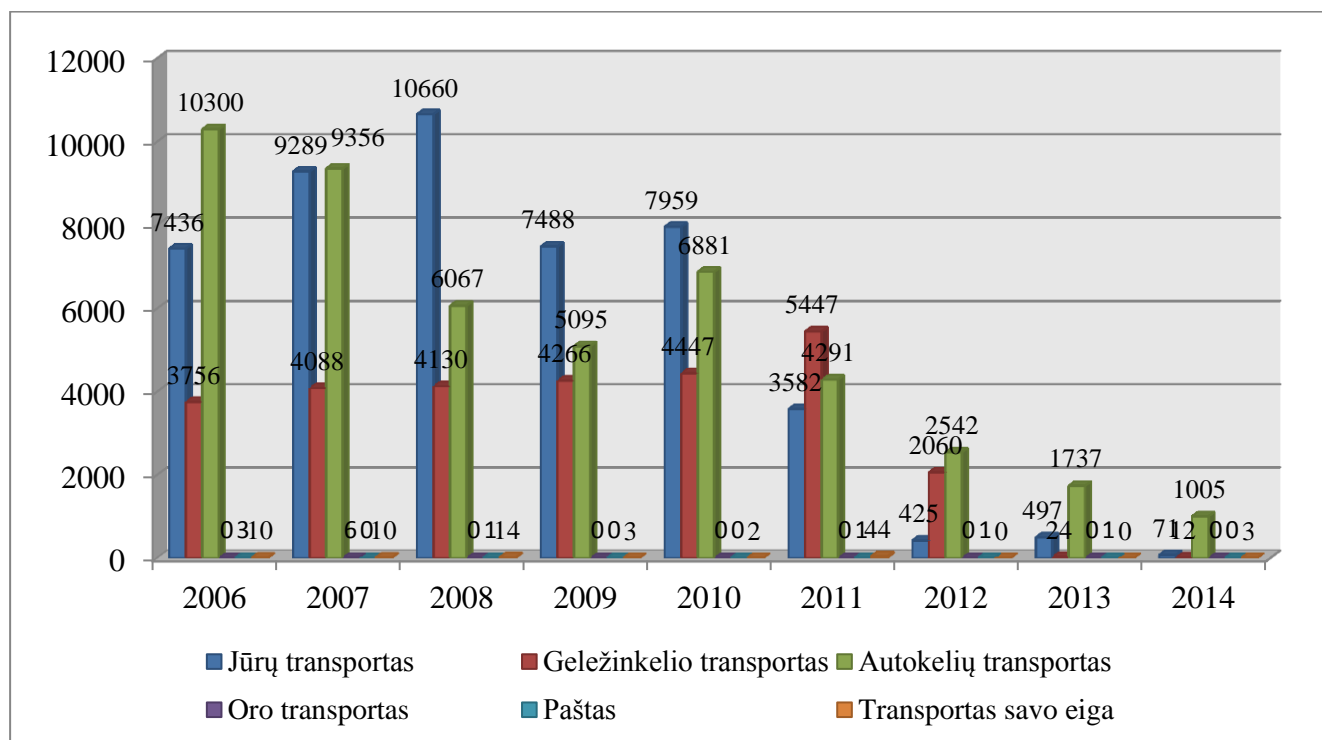
28 pav. Lietuvoje prekių laikinojo saugojimo būdai ir jų svoris (tūkst. t, 2006-2014 m.)



29 pav. Lietuvoje prekių laikinojo saugojimo būdai ir jų svoris (% , 2006-2014 m.)

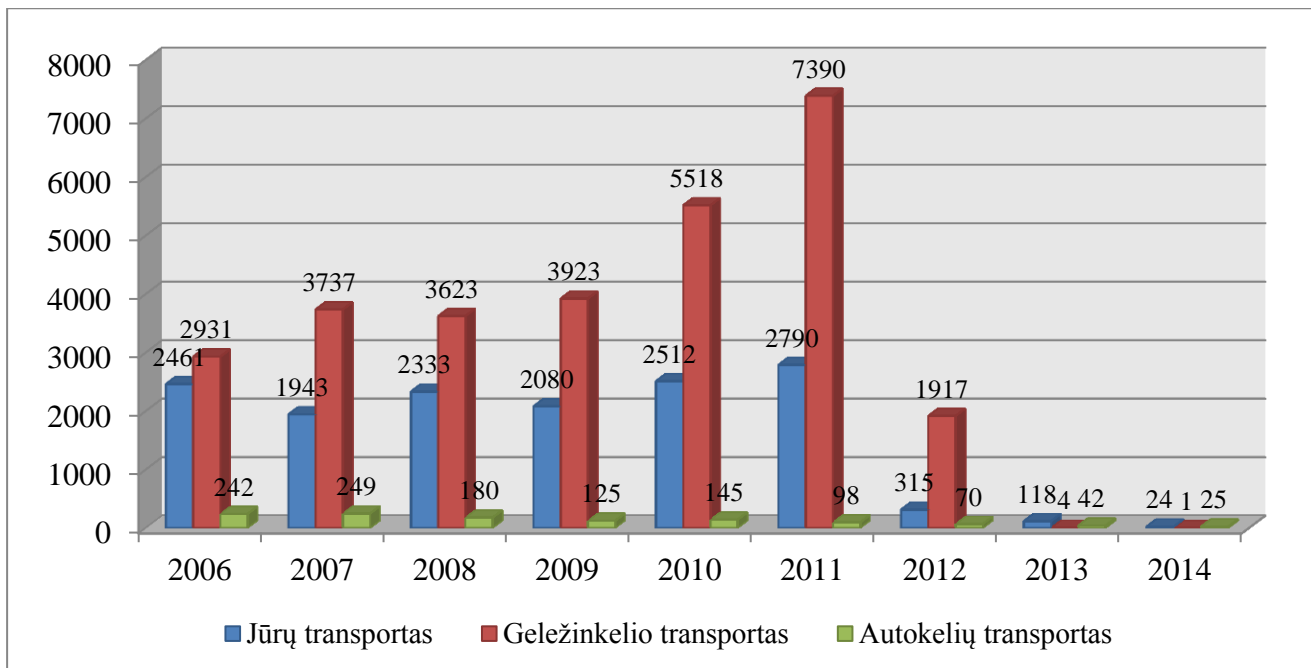
Visgi staigus Klaipėdos uosto laikinojo saugojimo kiekių pasikeitimas nuo 2011 metų atrodo įdomiai, todėl nusprendėme išnagrinėti laikinojo saugojimo forminimą Klaipėdos uoste pagal tai, kokios rūšies transportu į uostą buvo atgabento į Lietuvą įvežamos prekės (žr. 30, 31 pav.). Iš pateiktų

duomenų matome, kad BD kiekis Klaipėdos uoste ženkliai pradėjo mažėti nuo 2011 metų. Palyginus šį BD kiekio sumažėjimą su Klaipėdos uosto skelbiamomis duomenimis apie tarptautinių ir vietinių laivų, per analizuojamą laikotarpį apsilankiusių uoste (žr. 3 priedą), skaičiumi matome, kad jis svyravo nežymiai. Manome, kad tai susiję su sistemos KIPIS įdiegimu Klaipėdos uoste, o taip pat su logistikos įmonių siekiu mažinti logistikos išlaidas eliminuojant prekių laikinojo saugojimo grandį, kurios kai kada galima ir išvengti.

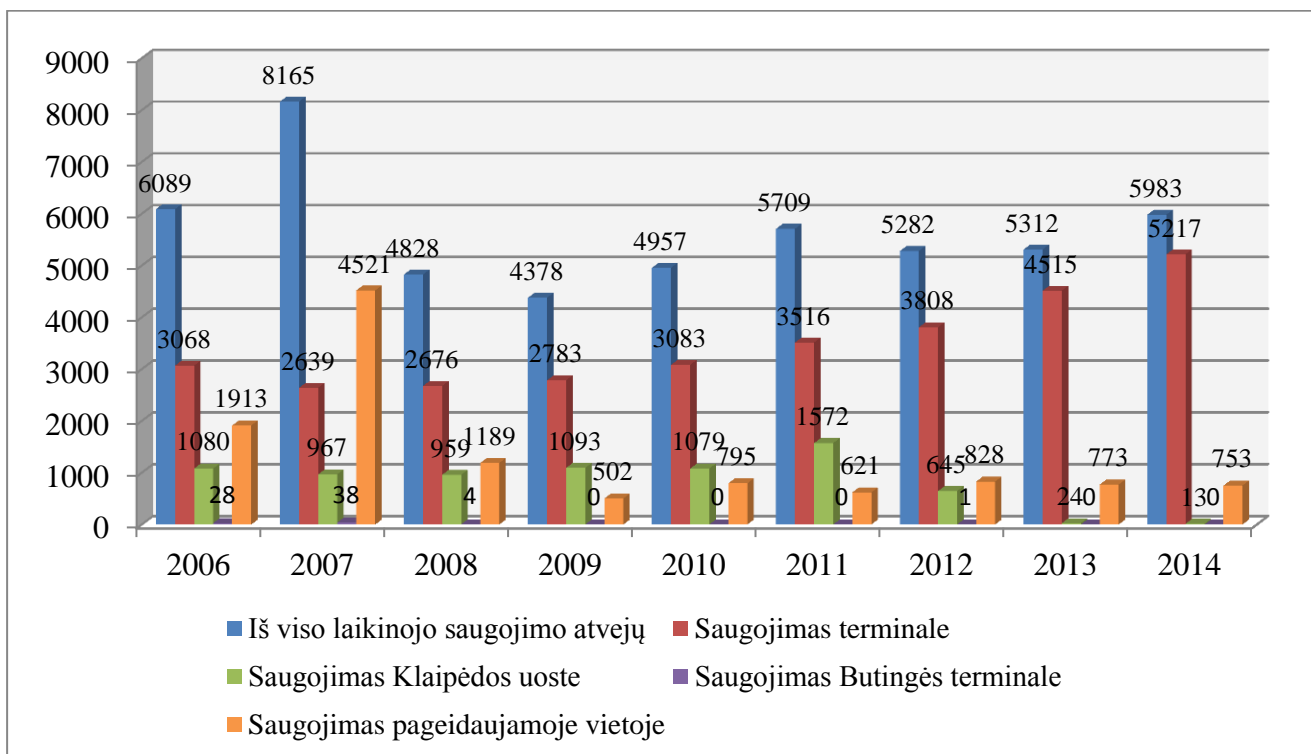


30 pav. **Laikinis saugojimas Klaipėdos uoste pagal panaudotą transporto rūšį (BD kiekis vnt., 2006-2014 m.)**

Pabaigoje dar panagrinėsime prekių laikinąjį saugojimą iš Rusijos Federacijos į Lietuvą įvežamoms prekėms (žr. 32-35 pav.). Kaip matome iš pateiktų duomenų, prekių srautuose iš Rusijos pastebima analogiška tendencija, kaip ir bendruose į Lietuvą įvežamuose prekių srautuose: turime didėjantį laikinojo saugojimo poreikį importo-eksporto terminaluose ir mažėjantį poreikį Klaipėdos uoste, vertinant laikinąjį saugojimą pagal pateiktą BD skaičių. Laikinis saugojimas muitinėje analizuojamu laikotarpiu į Lietuvą iš Rusijos įvežamiems kroviniams užfiksuotas nebuvo.

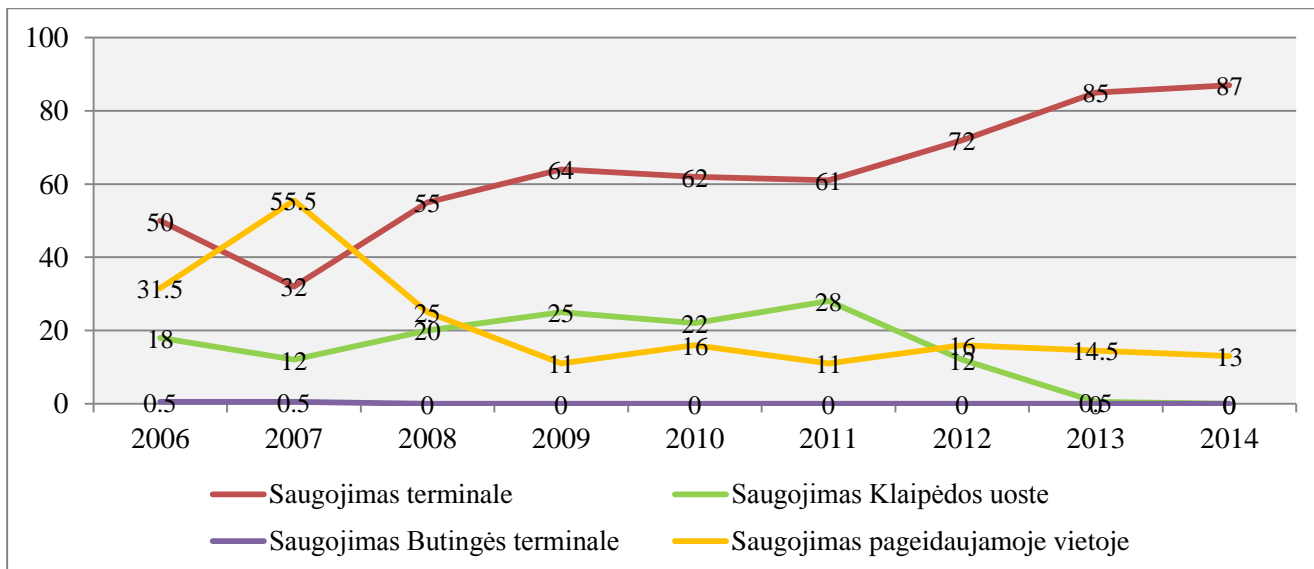


31 pav. **Laikinis saugojimas Klaipėdos uoste pagal panaudotą transporto rūšį (prekių svoris tūkst.t, 2006-2014 m.)¹⁸⁷**



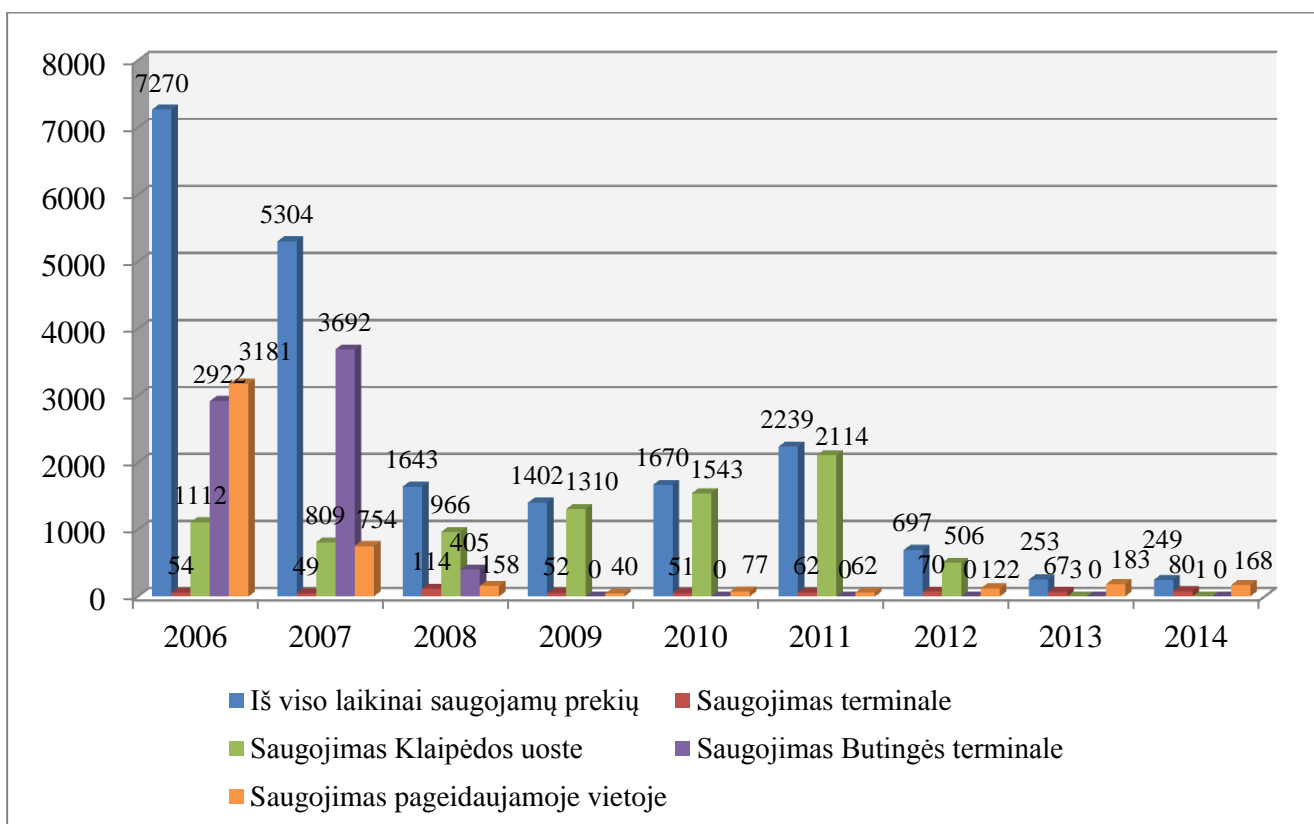
32 pav. **Iš Rusijos Federacijos į Lietuvą įvežamos ir laikinai saugomos prekės pagal saugojimo būdą (BD kiekis vnt., 2006-2014 m.)**

¹⁸⁷ Kadangi duomenis apie krovinius, atgabentus paštu, oro transportu ir transportu savo eiga yra gana menki, šie duomenis nėra pavaizduoti diagramoje, tačiau šie duomenis yra pateikiami 3.1 priede.

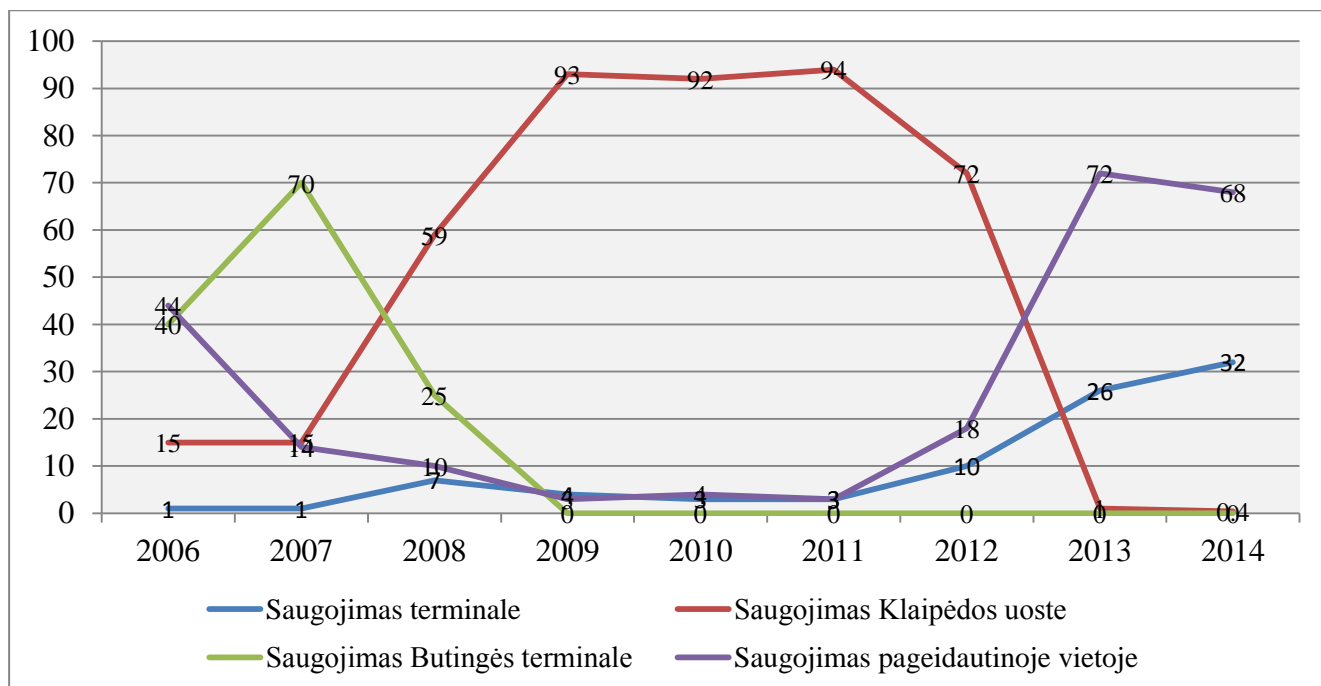


33 pav. Iš Rusijos Federacijos į Lietuvą įvežamos ir laikinai saugomos prekės pagal saugojimo būdą ir jų BD kiekio dalis bendrame laikinojo saugojimo kontekste (% , 2006-2014 m.)

Tą patį srautą vertinant ne pagal BD kiekį, o pagal prekių svorį (žr. pav. 34-35 pav.), matome šiek tiek kitokią vaizdą. Mažiausiai krovininių laikinajam saugojimui buvo pateikta Butingės terminale. Nuo 2012 m. nukrito Klaipėdos uoste saugojamų krovininių svoris, pastebimas laikinai saugojamų importo-eksporto terminaluose krovininių svoris.



34 pav. Iš Rusijos Federacijos į Lietuvą įvežamų ir laikinai saugomų prekių svorio paskirstymas pagal laikinojo saugojimo būdą (tūkst. t, 2006-2014 m.)



35 pav. Iš Rusijos Federacijos į Lietuvą įvežamų ir laikinai saugomų prekių svorio paskirstymas pagal laikinojo saugojimo būdą (% , 2006-2014 m.)

Nenuostabu, kad didžioji krovinių dalis, kuri buvo įforminta Butingės naftos terminale saugoti, atitenka Rusijos Federacijai. 2006 metais Butingės terminale buvo įformintą nedaug laikinojo saugojimo atvejų, visgi 40% krovinių, atgabentų iš Rusijos, buvo saugomi Butingės terminale.

Vertinant iš Rusijos į Lietuvą įvežamas ir laikinai saugomas prekes pagal jų svorį ir pasirinktą laikinojo saugojimo būdą, matome, kad daugiausia krovinių buvo saugota Klaipėdos uoste – iki 94 % (pav. 34 ir 35) visų laikinai saugotų prekių. Tačiau jau nuo 2012 metų, rodikliai pasikeitė ir pradėjo greitai augti iš Rusijos į Lietuvą įvežamų ir importo-eksporto terminaluose saugomų prekių lyginamasis svoris, o Klaipėdoje popierinė BD laikinajai saugojimui beveik nenaudojama.

Muitinės prižiūrimų prekių laikinasis saugojimas – viena iš logistinių operacijų, naudojamų į muitų teritoriją įvežamoms ar per ją tranzitu gabenamoms prekėms. Tai ne muitinės procedūra, o muitinės sankcionuotas veiksmas, kuomet atlikti muitinės formalumus lengviau ir paprasčiau, nei muitinės procedūros atveju. Tai nėra privaloma logistinė operacija, tačiau neretai naudojama, nes naudinga tiek verslui, tiek muitinei ir kitoms kontroliuojančioms institucijoms.

IŠVADOS

1. Užsienio prekybos apimtys kiekvienais metais daugumoje šalių auga. Tačiau būna išimčių, kurios susijusios su įvairiomis priežastimis, įskaitant ekonomines krizes, papildomus ribojimus, draudimų įvedimą, politinius ar ekonominius nesutarimus. Šių faktorių įtaka pastebima ir Lietuvos užsienio prekyboje: prekybos apimčių nuosmukis 2008-2010 ir 2014 metais.

2. Nors Lietuvos išvežamų srautų apimtys sparčiai auga vertinant pagal įformintų procedūrų ir deklaruotų krovinių svorį, į Lietuvą įvežami kroviniai iš trečiųjų šalių vertės prasme visgi aplenkia išvežamų. Padidėjusius iš Lietuvos į trečiasias šalis išvežamų prekių rodiklius vertine prasme įtakojo visama pasaulyje nukritusi naftos ir kitų energetinių resursų kaina bei pakilusi išvežamų produktų vertė bei iš Lietuvos išvežamų srautų apimtys. Kadangi Lietuva nėra turtingą savo energetinių resursų, didelė dalis į Lietuvą importuojamų krovinių atitenka energetiniams produktams. Kadangi tai yra pirmo būtinumo produktas, manome, kad tai galėjo sąlygoti mažai nukritusi įvežamų prekių srautą.

3. Rusijos Federacija išlieka svarbiu Lietuvos užsienio prekybos partnerių. Nors Lietuvos-Rusijos politiniai santykiai nepasižymi stabilumu, nagrinėjamu laikotarpiu Lietuvos-Rusijos prekybos apimtys augo veiksnių įforminimo skaičiaus ir krovinių vertės aspektais. Importuojamų iš Rusijos krovinių svoris, atvirkščiai, šiek tiek sumažėjo. Manome, kad tai gali būti susiję su Lietuvos noru įgauti savarankiškumo ir sumažinti Lietuvos priklausomybę nuo energetinių resursų, kurių pagrindinė Lietuvos tiekėja buvo Rusija. Prekybos su Rusija apimtys gali būti įtakoti Lietuvos-Rusijos ir Europos Bendrijos-Rusijos politinių santykių.

4. Augant tarptautinės prekybos apimtims, sankcionuotų veiksnių, įvežamų ir išvežamų srautų forminimas, augs kartu su prekybos apimtimis. Manome, kad vykstant tarptautinės prekybos liberalizavimo procesui, turėtų vykti krovinių forminimo supaprastinimai, o kai kurie veiksmai, galbūt, eliminuojami. Vienu iš tokių veiksnių laikome muitinės sankcionuotą veiksnią – laikinąjį saugojimą. Kaip rodo tyrimo rezultatai, Lietuvoje laikinojo saugojimo atvejų mažėja, o tam tikruose vietose (Klaipėdos ir Butingės terminaluose) šis veiksmas yra įvedamos laikinojo saugojimo forminimo supaprastinimas, kuris leidžia įforminti veiksnią nenaudojant BD. Iš vienos pusės, šis veiksmas gali būti tam papildoma našta forminant srautus, kadangi atsiranda papildomi formalumai, kuriuos reikia atlikti. Iš kitos pusės, jis gali būti itin naudingas tiek įmonėms, tiek šalies muitinei, kai susiduriama su išskirtinėmis situacijomis, kuriuose neaišku kas turi teisę disponuoti prekėmis, kokie veiksmai gali būti atlikti su tam tikru kroviniu ir pan. Manome, kad vykstant prekybos liberalizacijai ir palaikant prekybos barjerų šalinimą, šalyje turi mažėti laikinojo saugojimo įforminimo atvejų, kadangi šis

veiksmas turėtų būti atliktas tuomet, kai jis turi prasmės tiek prekėmis disponuojančiam asmeniui, tiek muitinės įstaigai.

5. Logistinės veiklai besivystant, atsiranda vis daugiau galimybių tvarkyti formalumus, susijusius su judančiais srautais, patogioje vietoje. Matome, kad laikinojo saugojimo vieta priklauso nuo pačios prekės pobūdžio ir jos gabenančios transporto priemonės, o kai kurioms vietoms šio veiksmo atlikimas net nėra būdingas (pvz., Butingės terminalas). Pastebėjome, kad vis daugiau laikinojo saugojimo atvejų yra atliekami importo ir eksporto terminaluose. Manome, kad tai įtakoja logiskos svarba prekybos įmonių struktūrose, o taip pat ir techninė pažanga, kuri buvo pasiekta šiame sektoriuje per pastaruosius dešimtmečius. Šiuolaikiniai terminalai turi pažangią techniką, kuri leidžia atlikti visas logistines operacijas bei prekių apskaitą, o taip pat jie yra lokalizuojami geografiškai patogiose vietose netoli muitinės. Todėl manome, kad tai lemia laikinojo saugojimo įforminimo atvejų augimą terminaluose, bei mažėjantį įforminimo atvejų skaičių asmens pageidautinoje vietoje.

6. Nors viešai visos pažangių šalių vyriausybės pasisako už laisvąją prekybą bei prekybos barjerų mažinimą, netarifinės prekybos reguliavimo priemonės gali būti ne tik žingsnis į priekį, kai tarifinės priemonės pakeičiamos netarifinėmis teigiamai įtakojant prekybą; bet ir žingsnis atgal, kai netarifinėmis priemonėmis yra pažymyamos vyriausybių politinė pozicija. Tokiu būdu netarifinės reguliavimo priemonės gali tapti žymiai didesniu tarptautinės prekybos barjeru, negu tarifinės (muitai).

7. Remdamiesi Muitinės informacinio centro pateiktomis duomenimis, manome, kad abi iškeltos hipotezės pasitvirtino. Duomenų analizė parodė, kad laikinajam prekių saugojimui prekės yra įforminamos vis rečiau. Tarptautinei prekybai plėtojantis ir liberalėjant poreikis prekių laikinajam saugojimui kaip specifinei logistinei operacijai mažėja. Tuo pačiu, Lietuvoje veikiantys importo-eksporto terminalai išliks paklausia muitinės prižiūrimų srautų aptarnavimo dalimi, kadangi juose saugomų prekių apimtys didėja kiekvienais metais.

Formaniuk A. Muitinės sankcionuoti veiksmai logistinėje grandinėje / Tarptautinės prekybos magistro baigiamasis darbas. Vadovas dr. Alvydas Jablonskis. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, Ekonomikos ir finansų valdymo fakultetas, 2015. – p.

ANOTACIJA

Magistro baigiamajame darbe išanalizuota logistinės veiklos ir logistinės grandinės sąvokų problematika, išanalizuoti muitinės sankcionuotų veikslių įforminimo Lietuvoje tendencijos, aptarta Lietuvos-Rusijos Federacijos tarptautinės prekybos materialiuųjų srautų apimtys ir muitinės sankcionuotų veikslių įforminimo tendencijos, o taip pat išnagrinėtas muitinės sankcionuoto veiksmo – laikinojo saugojimo – įforminimo tendencijos ir ypatumai.

Pirmoje darbo dalyje yra aptariama logistikos formavimosi prielaidos, aptarta logistinės veiklos ir su ja susijusio logistinės grandinės terminų įvairovė bei interpretacija. Antroje darbo dalyje aptariama tarptautinei logistinės veiklos ypatumai – muitinės formalumai ir muitinės sankcionuoti veiksmai. Trečioje darbo dalyje nagrinėjami į Lietuvą įvežami bei iš Lietuvos išvežami į trečiąsias šalis materialūs srautai, jiems įforminami muitinės sankcionuoti veiksmai bei šių veikslių įforminimo kitimo tendencijos.

Raktiniai žodžiai: logistinė veikla, logistinė grandinė, muitinės priežiūra, muitinės formalumai, laikinasis saugojimas.

Formaniuk A. Customs-authorized procedures in logistic chain / Master's Paper in International Trade. Supervisor dr. Alvydas Jablonskis – Vilnius: Vilnius: Faculty of Economics and Finance Management, Mykolas Romeris University, 2015. – p.

ANOTATION

The current Master's paper focuses on a variety of definitions and random interpretations of logistic activity and a logistic chain terms as well as it aims to analyse and identify tendencies of customs-authorized actions application in Lithuania as well as extent of international trade between Lithuania and Russian Federation and tendencies of customs formalities application for the goods imported and exported to Russia.

The first part of the paper discusses the atmosphere and reasons for development of logistics as well as the issues concerned with random definitions and interpretations of the terms of logistic activities and the logistic chain. The second part of the paper focuses on the features typical for international logistics and for an international logistic chain, i.e. customs formalities and customs-authorized actions. The third part of the paper analyses material flows from and to Lithuania carried from third countries as well as tendencies of the process of customs-authorized actions application.

Key terms: logistic activity, logistic chain, customs supervision, customs formalities, temporary storage.

Formaniuk A. Muitinės sankcionuoti veiksmai logistinėje grandinėje / Tarptautinės prekybos magistro baigiamasis darbas. Vadovas dr. Alvydas Jablonskis. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, Ekonomikos ir finansų valdymo fakultetas, 2015. – p.

SANTRAUKA

Nors logistikos mokslas sulaukė nemažai pasaulio mokslininkų dėmesio, dar daugiau neaiškumų atsiranda tiriant logistinę veiklą, logistinę grandinę, tarptautinę logistiką bei su ja susijusias reguliavimo priemones – muitinės formalumus bei muitinės sankcionuotus veiksmus. Šis darbas koncentruojasi į tarptautinės logistinės grandinės aiškinimą bei su ja susijusių muitinės formalumų atlikimą. Šio darbo tikslas – ištirti muitinės sankcionuotų veiksmų, atliekamų į Lietuvą įvežamiems ir iš Lietuvos išvežamiems srautams atlikimo statistiką bei nustatyti šių formalumų atlikimo tendencijas; taip pat per muitinės formalumų atlikimą įvertinti šių formalumų atlikimą Lietuvos-Rusijos Federacijos tarptautinėje prekyboje dalyvaujantiems srautams; išanalizuoti laikinojo saugojimo įforminimo statistiką ir nustatyti šiam veiksmus būdingą specifiką. Darbo metodai – lietuvių ir užsienio autorių mokslinės literatūros analizė ir sisteminimas, Muitinės informacinio centro statistinių duomenų analizė ir sisteminimas. Įvertinus darbo analizės rezultatus nustatėme, kad didėjant tarptautinės prekybos apimtims kartu didėja ir srautams atliekamų formalumų atvejai, o tarptautinės prekybos apimtims augant, auga ir prekių apimtys jų natūrine bei vertine prasme. Vykstant prekybos liberalizavimo procesui, laikinojo saugojimo įforminimo atvejų skaičius mažėja arba jis yra pakeičiamas kitomis, supaprastintomis operacijomis. Nors kiekvienais metais tarptautinės prekybos apimtys auga, gali atsirasti kitokių išorinių faktorių, kurie įtakos normalų tarptautinės prekybos vystymosi procesą (pvz., ekonominė krizė, politiniai santykiai). Nors Lietuvos-Rusijos Federacijos bendradarbiavimo santykiai nepasižymi stabilumu, Rusija visgi išlieka viena reikšmingiausių Lietuvos Respublikos prekybos partnerių.

Formaniuk A. Customs-authorized procedures in logistic chain / Master's Paper in International Trade. Supervisor dr. Alvydas Jablonskis – Vilnius: Vilnius: Faculty of Economics and Finance Management, Mykolas Romeris University, 2015. – p.

SUMMARY

Even though the sphere of logistics has achieved a lot of attention in recent years, still some haziness and many gaps occur when the terms of logistic activity and a logistic chain are analyzed as well as when international logistics and customs formalities to be concerned. The current Master's paper focuses on international trade and customs formalities as a typical feature of it. This paper aims to analyse the application of customs-authorized activities for Lithuanian imported and exported material flows and its tendencies of its application. Besides the general Lithuanian export and import, this paper also analyses the applications of customs-authorized activities for the material flows between Lithuania and Russian Federation as well as on the tendencies of temporary storage application tendencies in Lithuania. The methods applied in the analysis is the detailed study of Lithuania and foreign literature on logistics and international trade as well as the analysis of the statistics data. Having evaluated the study results, the conclusion that follows is that with the growth of international trade increases the number of cases customs formalities are applied as well as other values of the material flows involved. As the amount of trade barriers go down, some of customs-authorized operations may become less popular or become simplified. Although the amount of international trade increases every year, there are other external factors that may influence the development of international trade (such as economic crisis or political tension). Even though the relationship between Lithuania and Russia are not that stable, Russian Federation remains one of most important partners for Lithuania.

PRIEDA I

1 Priedas. Lietuvos išvežimas į trečiąsias šalis ir Lietuvos įvežimas iš jų

1.1 Lietuvos įvežamų ir iš jos išvežamų prekių muitinės procedūrų forminimas (BAD kiekis vnt., 2006-2014).

Rodiklis	2006	2007	2008	2009	2010
Išvežimas ir įvežimas	654,972	752,507	650,481	477,282	564,555
Išvežimas iš Lietuvos į trečiąsias šalis	466,753	533,124	449,699	327,131	383,788
Išvežimas iš Lietuvos į Rusiją	132,903	140,623	145,537	75,915	108,992
Įvežimas iš trečiųjų šalių į Lietuvą	188,219	219,383	200,782	150,151	180,767
Įvežimas į Lietuvą iš Rusijos	29,971	32,383	24,772	19,103	23,844

Rodiklis	2011	2012	2013	2014
Išvežimas ir įvežimas	710,886	720,325	809,690	782,000
Išvežimas iš Lietuvos į trečiąsias šalis	503,143	505,772	579,106	532,532
Išvežimas iš Lietuvos į Rusiją	142,881	185,006	204,657	175,051
Įvežimas iš trečiųjų šalių į Lietuvą	207,743	214,553	230,584	249,468
Įvežimas į Lietuvą iš Rusijos	26,150	27,524	29,960	32,231

1.2 Į Lietuvą iš trečiųjų šalių įvežamų ir iš jos į trečiąsias šalis išvežamų srautų svoris (kg, 2006 – 2014 m.)

Rodiklis	2006	2007	2008	2009	2010
Išvežimas ir įvežimas	29,450,721,110	32,769,660,925	38,049,581,440	32,589,717,470	32,968,296,453
Išvežimas iš Lietuvos į trečiąsias šalis	8,633,701,688	11,079,377,476	13,569,944,734	11,693,448,957	11,279,024,885
Išvežimas iš Lietuvos į Rusiją	1,104,116,853	1,294,292,209	1,682,661,802	1,100,838,224	1,467,541,825
Įvežimas iš trečiųjų šalių į Lietuvą	20,817,019,422	21,690,283,449	24,479,636,705	20,896,268,513	21,689,271,568
Įvežimas į Lietuvą iš Rusijos	13,710,587,404	13,485,070,903	15,768,828,615	14,597,773,681	14,890,641,573

Rodiklis	2011	2012	2013	2014
Išvežimas ir įvežimas	35,805,695,451	36,155,440,853	36,885,680,856	33,645,887,526
Išvežimas iš Lietuvos į trečiąsias šalis	12,690,213,131	13,866,351,266	14,677,664,490	12,464,963,277
Išvežimas iš Lietuvos į Rusiją	1,846,755,633	2,136,241,028	2,244,237,033	1,837,203,871
Įvežimas iš trečiųjų šalių į Lietuvą	23,115,482,320	22,289,089,587	22,208,016,366	21,180,924,249
Įvežimas į Lietuvą iš Rusijos	14,886,136,671	13,984,118,733	14,240,383,098	12,384,052,435

1.3 Į Lietuvą iš trečiųjų šalių įvežamų ir iš jos į trečiąsias šalis išvežamų prekių vertė (Lt, 2006 – 2014 m.)

Rodiklis	2006	2007	2008	2009	2010
Išvežimas ir įvežimas	45,836,932,376	55,617,282,763	79,903,619,738	57,119,447,285	67,171,427,285
Išvežimas iš Lietuvos į trečiąsias šalis	19,559,151,086	25,131,972,870	35,900,390,380	27,056,416,995	30,906,680,492
Išvežimas iš Lietuvos į Rusiją	5,570,708,140	8,139,377,619	9,879,338,535	6,635,158,652	10,564,060,699
Įvežimas iš trečiųjų šalių į Lietuvą	26,277,781,290	30,485,309,893	44,003,229,358	30,063,030,290	36,264,746,793
Įvežimas į Lietuvą iš Rusijos	14,286,316,644	15,107,183,682	24,713,605,945	15,841,275,922	21,858,129,639

Rodiklis	2011	2012	2013	2014
Išvežimas ir įvežimas	88,219,739,073	99,491,961,291	98,910,538,057	89,905,595,220
Išvežimas iš Lietuvos į trečiąsias šalis	41,198,414,242	49,272,593,573	51,720,396,763	47,079,408,345
Išvežimas iš Lietuvos į Rusiją	14,079,783,632	17,613,662,817	19,068,305,988	19,529,581,812
Įvežimas iš trečiųjų šalių į Lietuvą	47,021,324,832	50,219,367,717	47,190,141,294	42,826,186,875
Įvežimas į Lietuvą iš Rusijos	29,143,029,857	30,633,285,969	29,160,490,627	22,761,419,868

2 priedas. Į Lietuvą įvežtų iš trečiųjų šalių prekių laikinasis saugojimas

2.1 Į Lietuvą įvežamų iš trečiųjų šalių srautų ir Rusijos laikinojo saugojimo įforminimo atvejų kiekis (BD kiekis vnt., 2006-2014 m.)

Rodiklis	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Įvežimas iš trečiųjų šalių į Lietuvą	188,219	219,383	200,782	150,151	180,767	207,743	214,553	230,584	249,468
Laikinas saugojimas Lietuvoje	98,383	81,696	74,261	63,085	72,035	75,837	72,897	70,791	63,538

2.2 Laikinojo saugojimo Lietuvoje įforminimo atvejų kiekis pagal laikinojo saugojimo būdus (BD kiekis vnt., 2006-2014 m.)

Rodiklis	2006	2007	2008	2009	2010
Iš viso laikinojo saugojimo	98,383	81,696	74,261	63,085	72,035
Saugojimas terminale	74,258	52,903	50,754	45,220	51,536
Saugojimas Klaipėdos uoste	21,505	22,749	20,872	16,852	19,289
Saugojimas Butingės terminale	38	53	17	4	1
Saugojimas muitinėje	1	0	0	0	0
Saugojimas pageidaujamoje vietoje	2,581	5,991	2,618	1,009	1,209

Rodiklis	2011	2012	2013	2014
Iš viso laikinojo saugojimo	75,837	72,897	70,791	63,538
Saugojimas terminale	61,183	66,336	66,459	59,787
Saugojimas Klaipėdos uoste	13,365	5,028	2,259	1,091
Saugojimas Butingės terminale	0	1	1	1
Saugojimas muitinėje	0	0	4	1
Saugojimas pageidaujamoje vietoje	1,289	1,532	2,068	2,658

2.3 Laikinojo saugojimo Lietuvoje įformintų krovinių svoris pagal laikinojo saugojimo būdus (kg, 2006-2014 m.)

Rodiklis	2006	2007	2008	2009	2010
Iš viso laikinojo saugojimo	12,787,035,608	11,100,437,987	7,454,994,656	6,664,036,048	8,758,991,249
Saugojimas terminale	754,931,935	515,845,509	525,195,091	417,921,412	479,639,363
Saugojimas Klaipėdos uoste	5,634,596,942	5,929,056,285	6,137,868,767	6,128,432,676	8,175,487,393
Saugojimas Butingės terminale	3,060,846,063	3,692,445,133	405,803,751	44,968	3,824,915
Saugojimas muitinėje	77	0	0	0	0
Saugojimas pageidaujamoje vietoje	3,336,660,591	963,091,060	386,127,047	117,636,992	100,039,578

Rodiklis	2011	2012	2013	2014
Iš viso laikinojo saugojimo	10,968,026,449	3,086,275,619	986,291,724	1,035,309,103
Saugojimas terminale	549,306,040	568,376,874	514,004,635	501,645,645
Saugojimas Klaipėdos uoste	10,282,626,706	2,302,023,483	165,018,696	50,197,920
Saugojimas Butingės terminale	0	22,000	749	1,780
Saugojimas muitinėje	0	0	802,351	11,064
Saugojimas pageidaujamoje vietoje	136,093,703	215,853,262	306,465,293	483,452,694

2.4 Į Lietuvą iš Rusijos įvežtų srautų laikinojo saugojimo įforminimo atvejų kiekis pagal laikinojo saugojimo būdus (BD vnt, 2006-2014 m.)

Rodiklis	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Iš viso laikinojo saugojimo atvejų	6089	8165	4828	4378	4957	5709	5282	5312	5983
Saugojimas terminale	3068	2639	2676	2783	3083	3516	3808	4515	5217
Saugojimas Klaipėdos uoste	1080	967	959	1093	1079	1572	645	24	13
Saugojimas Butingės terminale	28	38	4	0	0	0	1	0	0
Saugojimas pageidaujamoje vietoje	1913	4521	1189	502	795	621	828	773	753

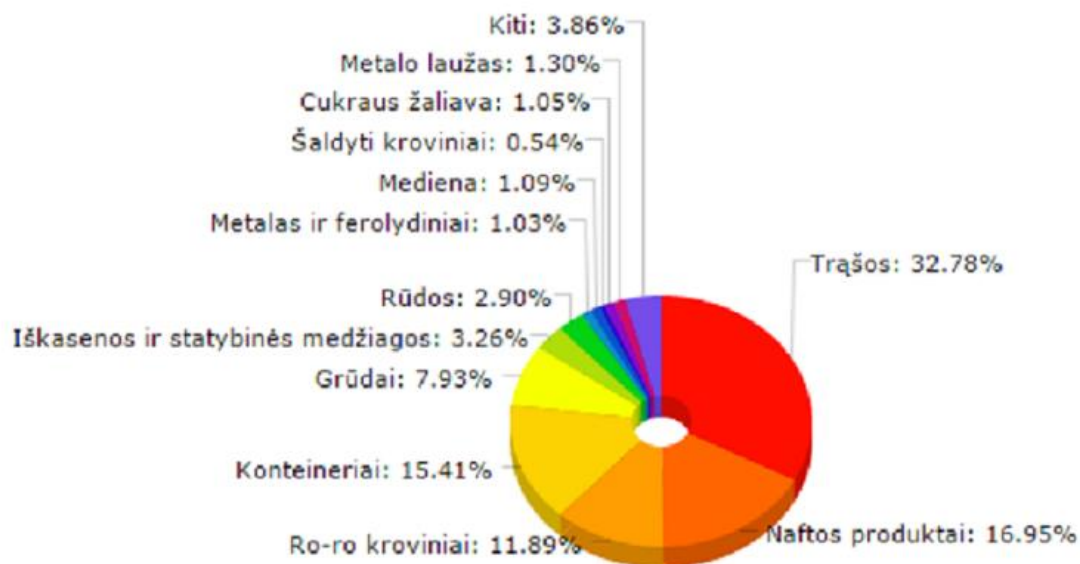
2.5 Į Lietuvą iš Rusijos įvežtų srautų laikinai saugojamų prekių svorio paskirstymas pagal laikinojo saugojimo būdus (kg, 2006-2014 m.)

Rodiklis	2006	2007	2008	2009	2010
Iš viso laikinai saugojamų prekių	7,269,605,768	5,304,123,227	1,642,915,312	1,402,015,283	1,670,630,992
Saugojimas terminale	54,064,865	49,251,857	113,506,950	52,038,346	50,928,950
Saugojimas Klaipėdos uoste	1,112,102,738	809,004,205	966,250,473	1,310,365,571	1,543,032,038
Saugojimas Butingės terminale	2,922,041,168	3,692,142,161	405,004,227	0	0
Saugojimas pageidaujamoje vietoje	3,181,396,997	753,725,004	158,153,662	39,611,366	76,670,004

Rodiklis	2011	2012	2013	2014
Iš viso laikinai saugojamų prekių	2,239,217,956	697,081,380	252,568,890	248,698,922
Saugojimas terminale	62,381,482	69,550,289	66,828,872	79,517,727
Saugojimas Klaipėdos uoste	2,114,484,289	505,476,439	2,771,850	1,087,069
Saugojimas Butingės terminale	0	22,000	0	0
Saugojimas pageidaujamoje vietoje	62,352,185	122,032,652	182,968,168	168,094,126

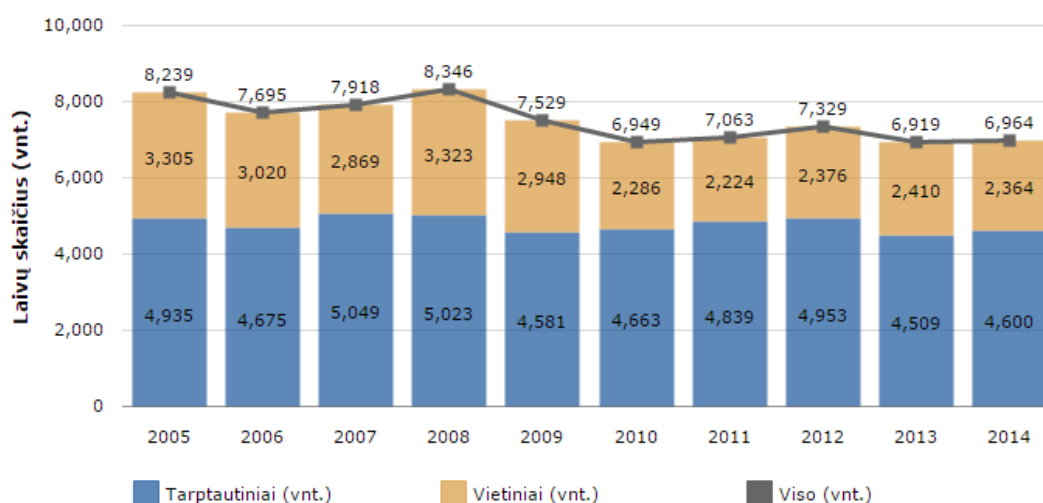
3 priedas. Srautai Klaipėdos uoste

3.1 Klaipėdos uosto krovinių struktūra



Šaltinis: <http://www.portofklaipeda.lt/uosto-statistika> [žiūrėta 2015-11-10]

3.3 Laivų apsilankymo skaičius Klaipėdos uoste (2005-2014 m.)



Šaltinis: <http://www.portofklaipeda.lt/uosto-statistika> [žiūrėta 2015-11-10]

4 priedas. Laikinis prekių saugojimas Klaipėdos uoste

4.1 Laikinojo saugojimo forminimas Klaipėdos uoste vertinant jį pagal panaudotą transporto rūšį (BD vnt, 2006-2014 m.)

Rodiklis	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Jūrų transportas	7436	9289	10660	7488	7959	3582	425	497	71
Geležinkelio transportas	3756	4088	4130	4266	4447	5447	2060	24	12
Autokelių transportas	10300	9356	6067	5095	6881	4291	2542	1737	1005
Oro transportas	0	6	0	0	0	0	0	0	0
Paštas	3	0	1	0	0	1	1	1	0
Transportas savo eiga	10	10	14	3	2	44	0	0	3

4.2 Laikinojo saugojimo forminimas Klaipėdos uoste vertinant jį pagal panaudotą transporto rūšį (kg, 2006-2014 m.)

Rodiklis	2006	2007	2008	2009	2010
Jūrų transportas	2,461,474,959	1,943,032,846	2,333,951,112	2,080,447,993	2,512,133,584
Geležinkelio transportas	2,930,746,840	3,736,516,720	3,623,144,204	3,922,667,129	5,518,091,295
Autokelių transportas	242,241,041	249,387,308	180,198,991	125,287,494	145,088,457
Oro transportas	0	115	0	0	0
Paštas	24	0	9	0	0
Transportas savo eiga	134,078	119,296	574,451	30,060	174,057

Rodiklis	2011	2012	2013	2014
Jūrų transportas	2,790,815,222	315,217,241	118,244,443	23,982,752
Geležinkelio transportas	7,390,732,866	1,917,018,702	4,433,806	1,265,125
Autokelių transportas	98,610,841	69,787,530	42,340,445	24,887,301
Oro transportas	0	0	0	0
Paštas	11	10	2	0
Transportas savo eiga	2,467,766	0	0	62,742

LITERATŪRA

Bernatonytė, D. Tarptautinė prekyba. – Kaunas: Technologija, 2011. – 478 p. – ISBN 978-609-02-0151-0.

Bischof K. D. et al. Ekspedicinių ir transporto įmonių vadyba. – Vilnius: Presvyka, 2002. – 360 p. – ISBN 9955-424-63-X

Briuchoveckaja I. et al. Transport logistics: Methodological material. – Vilnius: Vilnius University of Applied Engineering Sciences, 2013. – 204 p. – ISBN 978-609-460-063-0.

Christopher, M. Logistika ir tiekimo grandinės valdymas: pridėtinės vertės tinklų kūrimas. – Vilnius: Eurgrimas, 2007. – 297 p. – ISBN 978-9955-682-67-7.

Garalis A., Logistikos terminų aiškinamasis žodynas. - Šiauliai: Šiaulių universiteto leidykla, 2003, p.

Garalis, A. Logistika: bendrieji pagrindai – Šiauliai: Šiaulių universiteto leidykla, 2003. – 122 p. – ISBN 9986-38-376-5.

Jakubauskas, J. ir R. Rimkus. Intermodalinio transporto terminų žinynas – Vilnius: Tarptautinė teisės ir verslo aukštoji mokykla, 2012. – 192 p. – ISBN 978-9955-869-18-4.

Johnsson R. Logistics and Supply Chain Management - Berkshire: McGraw-Hill Education (UK) Ltd., 2008. - 491 p. - ISBN-13 978-0-07-711738-2

Laurinavičius A. ir kt. Muitinė tarptautinės prekybos logistinėje grandinėje. Mokslo studija. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2014 - 322 p. – ISBN 978-9955-19-644-0.

Lee, B.W. Creating entrepreneurial supply chains: a guide for innovation and growth. Fort Lauderdale: J. Ross Publishing, Inc., 2012 – 376 p. – ISBN-13: 978-1-60427-062-4.

Lietuvos Respublikos muitinės įstatymas.
http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_1?p_id=468569&p_query=muitin%EBs%20prie%FEi%FBra&p_tr2=2 [žiūrėta 2015 11 08]

Bendrijos muitinės kodeksas.
http://www.cust.lt/mport/failai/teisine_informacija/teises_aktai/ES_teises_aktai/R2913_1992_20140101_LT.pdf [žiūrėta 2015 11 18]

Lysons K. and Farrington B. Purchasing and Supply Chain Management. Pearson, 2012. - 687 p. - ISBN 978-0-273-72368-4

Meidutė, I. Logistikos sistema: mokomoji knyga. – Vilnius: Technika, 2012 – 164 p. – ISBN 978-609-457-163-3.

Minalga, R. Aprūpinimo Logistika - Vilnius: MRU Leidybos centras, 2008. - 266 p. - ISBN 978-9955-19-086-8

Minalga, R. Logistika Versle - Vilnius: Homo Liber, 2009. - 184 p. - ISBN 978-9955-716-64-8

Minalga, R. Tarptautinė logistika. Vilnius: Homo liber, 2004. – 160 p. – ISBN 9955-449-69-1.

- Palšaitis, R. Šiuolaikinė Logistika - Vilnius: Technika, 2010. - 335 p. - ISBN 978-9955-28-547-2
- Paulauskas, V. Logistika – Klaipėda: Klaipėdos iniversiteto leidykla, 2007. – 285 p. – ISBN 978-9955-18-225-2
- Povilauskienė, D. Teisė ir muitinės veikla – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2006. – 196 p. – ISBN 9955-19-038-8.
- Radžiukynas J. ir kt. Europos sąjungos bendroji prekybos politika. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2011 – 468 p. – ISBN 978-9955-19-310-4.
- Sarapinienė S. ir J.Š. Avižienis. Muitinės procedūros. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2008. – 256 p. – ISBN 978-9955-19-091-2.
- Slišienė, G., Gražvidas Z. Logistikos operacijų vadyba: Mokomoji knyga – Kaunas: Technologija, 2013. – 60 p. – ISBN 978-609-02-0957-8.
- Tamulevičius, J. Muitinės terminų žinynas – Kaunas: Rosma, 2002. – 89 p. – ISBN 9986-00-332-6.
- The Handbook of Logistics and Distribution Management/ Rushton A., Croucher A., Baker P., editors. - Kogan Page Ltd; London. 2010. - 635 p. - ISBN 978 074 9457143.
- Urbonas, J. A. Tarptautinė logistika – Kaunas: Technologija, 2004. – 267 p. – ISBN 9955-09-724-8.
- Židonis, Ž. Verslo logistika – Vilnius: Vilniaus vadybos kolegija, 2002. – 146 p. – ISBN 9986-9349-8-2
- Бауэрсокс Д. Дж., Д. Дж. Клосс. Логистика: интегрированная цепь поставок. Москва: ЗАО Олимп-Бизнес, 2005 - 640 с. – ISBN 5-901028-84-8.
- Гаджинский, А.М. Логистика - Москва: Дашков и Ко, 2012. - 484 с. – ISBN 978-5-394-01605-9
- Григорьев М.Н. и С.А. Уваров. Логистика. Учебник для бакалавров. – Москва: Юрайт, 2011. – 782 с. – ISBN 978-5-9916-0755-1.
- Корсаков, А.А. Логистика. Москва: Московская финансово-промышленная академия. 2005. - 37 с.
- Логистика. Словарь наиболее употребляемых терминов. Авт.-сост. Барановский С. И. и др. / под ред. В. И. Толкачева и Б. В. Фрищина. - Минск: МИТСО, 2007. – 164 с. – ISBN 985-497-072-8.
- Основы логистики: Учеб. пособие/ Под ред. Миротина Л. Б., Сергеева В. И.. - Инфра-М; Москва; 2000. - 200 с. - ISBN 5-16-000003-8
- Покровская В. В. Таможенное дело. Учебник для академического бакалавриата. – Москва: Юрайт, 2014. – 731 с. – ISBN 978-5-9916-4098-5.
- Таможенное дело. Словарь-справочник. / науч. ред. А. Н. Сиротский. – Минск: РУП Белтаможсервиз, 2004. – 368 с. – ISBN 985-6667-28-3.