

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

AURĖJA KISELIOVAITĖ

EKSPEDIJAVIMO KAIP LOGISTINĖS VEIKLOS
APŽVALGA IR ĮVERTINIMAS

Magistro baigiamasis darbas

Vadovas:

Dr., lekt. A. Jablonskis

VILNIUS, 2014

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

EKSPEDIJAVIMO KAIP LOGISTINĖS VEIKLOS
APŽVALGA IR ĮVERTINIMAS

Verslo magistro baigiamasis darbas

Studijų programa 611N10005

Vadovas:

(parašas) Dr., lekt. A. Jablonskis

2014 12

Recenzentas:

Dr., lekt. T. Banelis

Atliko:

TPRmns3-01 gr. stud.

A. Kiseliovaitė

VILNIUS, 2014

TURINYS

ĮVADAS	6
1. LOGISTINĖ VEIKLA IR ŠIUOLAIKINIS VERSLAS.....	8
1.1. Logistinės veiklos samprata ir jos įvairovė	8
1.2. Transportavimo ir sandėliavimo reikšmė logistikoje	17
2. EKSPEDIJAVIMO VEIKLOS SAMPRATA LOGISTIKOJE	27
2.1. Krovinių ekspedijavimo samprata	27
2.2. Ekspedijavimo sutarties teisinis reglamentavimas Lietuvoje	33
2.2.1. Ekspeditoriaus kaip ekspedijavimo sutarties šalis, jo teisės ir pareigos.....	37
2.2.2. Ekspeditorius – logistinės veiklos tarpininkas.....	41
3. SANDĖLIAVIMO MUITINĖS SANDĖLIUOSE POREIKIO ANALIZĖ LIETUVOJE	48
3.1. Muitinis sandėliavimas ekspedicinėje veikloje	48
3.2. Į Lietuvą importuojamų prekių srauto apžvalga ir įvertinimas	50
3.3. Iš Lietuvos eksportuojamų prekių srauto apžvalga ir įvertinimas	57
IŠVADOS.....	66
LITERATŪROS SĄRAŠAS.....	68
ANOTACIJA.....	71
SANTRAUKA.....	72
SUMMARY.....	73
PRIEDAI.....	73

LENTELĒS

1 lentelē. Veiklos tikslai logistikojē	11
2 lentelē. Sandēlio sąvokos apibūdinimas.....	19
3 lentelē. Terminalu ir sandēliu skirtumai.....	24

PAVEIKSLAI

1 pav. Transporto judėjimas terminaluose	24
2 pav. Tarptautinės logistikos kanalo schema.....	42
3 pav. Ekspeditoriaus veiksmai ir pareigos	46
4 pav. Į Lietuvą importuotų ir muitinės sandėliuose saugotų prekių svoris (tūkst. tonų)	51
5 pav. Į Lietuvą importuotų ir muitinės sandėliuose saugotų prekių vertė (mln. EUR)	52
6 pav. Į Lietuvą importuotoms ir muitinės sandėlyje saugotoms prekėms pateiktos muitinės deklaracijos (vnt.).....	53
7 pav. Vidutinės importuojamo krovinio siuntos svoris (t).....	54
8 pav. Vidutinės importuojamos krovinio siuntos statistinė vertė (tūkst. EUR).....	54
9 pav. Per muitinės sandėlius importuojamos vidutinės prekių siuntos svoris (t)	55
10 pav. Per muitinės sandėlius importuojamos vidutinės prekių siuntos statistinė vertė (tūkst. EUR).....	55
11 pav. Iš visų ir NVS šalių importuojamoms prekėms pateiktos importo deklaracijos (2009-2013 metai, vnt.)	56
12 pav. Mokesčiai už į Lietuvą importuojamas prekes (2009-2013 metai, mln. LT).....	56
13 pav. Importo mokesčiai už iš visų šalių ir NVS šalių importuojamas prekes.....	57
14 pav. Iš Lietuvos eksportuotų ir per muitinės sandėlius eksportuotų prekių svoris (tūkst. t).....	58
15 pav. Iš Lietuvos eksportuotų ir per muitinės sandėliuose eksportuotų prekių vertė (mln. EUR.) ..	59
16 pav. Iš Lietuvos eksportuotoms ir per muitinės sandėlius eksportuotoms prekėms pateiktos eksporto deklaracijos (vnt.).....	60
17 pav. Eksporto deklaracijos į NVS šalis eksportuojamoms prekėms (2009-2013metai, vnt.)	61
18 pav. Lietuvos muitinei pateiktos importo ir eksporto deklaracijos (2009-2013 metai, vnt.)	61
19 pav. Importuojamų ir eksportuojamų prekių svoris (2009-2013 metai, t.)	62
20 pav. Eksporto deklaracijos į NVS šalis eksportuojamoms prekėms (2009-2013 m., vnt.).....	62
21 pav. Eksporto deklaracijos į NVS šalis eksportuojamoms prekėms (2009-2013 m., vnt.).....	63
22 pav. Eksportuojamų krovinių statistinė vertė (2009-2013 m., mln. EUR).....	64

IVADAS

Temos aktualumas. Reaguojant į pasaulio ekonomikos ir prekybos plėtrą, būtina išsiaiškinti vartotojų poreikius ir stengtis juos kuo geriau ir pilniau tenkinti. Tarptautinis krovinių gabenimas yra viena iš priemonių tenkinanti vartotojų reikmes skirtinguose kontinentuose bei šalyse. Šiuo metu pasaulyje krovinių gabenimas turi didelę reikšmę tarptautiniam bendradarbiavimui bei aprūpinimui. Augant tarptautinei gamybai, didėja ir tarptautinės prekybos apimtys, tuo pačiu auga ir krovinių gabenimo poreikis, todėl ekspedicinių įmonių paslaugos tampa ypatingai svarbios. Krovinių ekspedijavimas užtikrina savalaikę ir patikimą informaciją apie krovinius, transporto priemonės valdymą, parenka efektyviausią maršrutą bei suderina muitinės procedūras. Tikslas – teikiamų transporto paslaugų kokybė: greitas krovinių pristatymas su minimaliais kaštais. Ekspeditorius padeda sukoordinuoti visus minėtus veiksmus, stengiantis juos įvykdyti kuo sklandžiau ir tiksliau, užtikrinant nepertraukiamą krovinių gabenimą. Greitai besivystantis transporto ekspedicinis verslas reikalauja ypatingo lankstumo ir kvalifikacinių sugebėjimų tam, kad išlaikytų nenutrūkstamą tiekimo grandinę.

Temos naujumas. Didėjant prekių mainų apimtims didėja ir logistinių darbų apimtys. Žmogui tampa vis sunkiau suvaldyti visą informacijos srautą, susijusį su klientais, krovinių organizavimu, kelionės grafiku bei maršruto planavimu, todėl kuriamos ir nuolat tobulinamos pagalbinės priemonės, padedančios kokybiškai užtikrinti visų vartotojų poreikius. Šiame darbe informacinių technologijų produktai plačiau ir išsamiau nenagrinėjami, tačiau būtent jie yra esminiai įrankiai, kuriais ekspeditorius valdo informaciją bei krovinio judėjimo procesą.

Temos ištirtumas. Duomenų, bendrai nagrinėjančių ekspedijavimą bei logistinę veiklą yra nemažai, tačiau viešų šaltinių vertinančių bei analizuojančių ekspedijavimo veiklą Lietuvoje nepakanka.

Tyrimo problema. Kaip poreikis muitinės sandėlių paslaugoms įtakoja ekspedijavimą ?

Tyrimo objektas. Ekspedijavimo veikla ir muitinės prižiūrimų krovinių sandėliavimas.

Tyrimo klausimas. Kiek aktualus muitinės kontroliuojamų krovinių sandėliavimas ekspedicinėje veikloje?

Tyrimo tikslas. Išanalizuoti sandėliavimo muitinės sandėliuose poreikį, ekspedijuojant muitinės kontroliuojamus krovinius.

Tyrimo tikslui pasiekti keliami tokie **uždaviniai:**

1. Aptarti logistikos ir logistinės veiklos sampratą.
2. Išnagrinėti ekspedijavimo ir logistikos sąsajas.
3. Apžvelgti ekspedijavimo teisinį reglamentavimą Lietuvoje.

4. Ištirti sandėliavimo muitinės sandėliuose poreikį ir patvirtinti/atmesti šio poreikio didėjimą ekspedijavime.

Tyrimo hipotezė. Sandėliavimo paslauga muitinės kontroliuojamiems kroviniams didina logistinių paslaugų poreikį.

Tyrimo metodai:

- Mokslinės literatūros ir teisės aktų analizės metodas;
- Lyginamasis metodas;
- Statistinių duomenų analizės metodas;
- Apibendrinimo metodas.

Darbo struktūra. Darbas susideda iš trijų skyrių. Pirmame skyriuje apibrėžta logistika plačiuoju požiūriu, vėliau pateikiama logistinės veiklos apibrėžtis bei transporto ir sandėlių svarba logistikoje. Antrame skyriuje pateikiama ekspedijavimo samprata ir jo suvokimas logistinėje veikloje, aptariamos ekspeditoriaus teisės ir pareigos bei svarba krovinių transportavime. Trečiame skyriuje analizuojami Muitinės informacinių sistemų centro duomenys apie eksportuojamų ir importuojamų krovinių saugojimą muitinės sandėliuose ir pateikiama tyrimo analizė. Įvertinus gautus duomenis, patvirtinama/atmetama hipotezė ir daromos išvados. Skyriuje „Išvados“ pateikiami svarbiausi pastebėjimai, o darbo pabaigoje pateikiamas naudotos literatūros sąrašas. Prieduose nurodoma medžiaga bei informacija, panaudota baigiamajame darbe.

1. LOGISTINĖ VEIKLA IR ŠIUOLAIKINIS VERSLAS

1.1. Logistinės veiklos samprata ir jos įvairovė

Nuo neatmenamų laikų žmonės kaip savaime suprantamu dalyku naudojami daiktai: pirko, mainė, dovanojo, vežė, sandėliavo, saugojo ir t. t. Tačiau iki pat XX amžiaus nebuvo išsamiai ir nuodugniai išnagrinėta, kad jeigu šie procesai būti vykdomi kokybiškiau, efektyviau ir integruojant juos į kasdienę veiklą, jie galėtų atnešti ir papildomos naudos. Taigi kaip visiems šiems procesams buvo duotas logistikos terminas ?

Iš esmės sąvoka logistika kilusi iš graikiško žodžio „logistike“ – skaičiavimo ir mąstymo menas. Šis žodis buvo naudojamas antikinėje matematikoje, praktiškai matuojant geometrinius kūnus. Tuo pačiu metu Atėnuose buvo paplitusi ir logisto sąvoka – tai buvo kontrolierius tikrinęs visuomeninių kasų išlaidas. Tad „logistas“ buvo siejamas su kontrole, griežtesniu ir tikslesniu procesų bei reiškinų vertinimu¹. Vėliau šis žodis buvo pradėtas sieti su armijos aprūpinimu: apginklavimu, karinio inventoriaus tiekimu, karių dislokavimu, kariuomenės parengimu, kuro ar maisto pristatymu į numatytą vietą tam tikru metu. Taigi, XX amžiaus viduryje logistikos sąvoka buvo siejama ne tik su karinių operacijų atlikimu - ji perkelta ir į verslo pasaulį.

Apskritai logistikos mokslas, lyginant su tradicinėmis teisės, matematikos, filosofijos ar kitomis šakomis, yra ganėtinai naujas ir vis dar besiformuojanti mokslo sritis. Nors praėjo beveik visas amžius, tačiau iki šiol mokslinėje literatūroje nėra vieningo logistikos termino apibrėžimo. Autoriai pateikia skirtingus logistikos termino aiškinimus:

- R. Minalga, apibendrintai teigia, kad logistika, tai „optimalus materialinių srautų planavimas, organizavimas ir valdymas“².

- A. Garalis mano, kad tai mokslas apie transportavimo, sandėliavimo ir kitų materialinių ir nematerialinių operacijų valdymą nuo žaliavų ir medžiagų įsigijimo iki pristatymo gamybos įmonei, vidinės gamybinės žaliavos ir medžiagų bei pusfabrikačių perdirbimo, gatavos produkcijos, atitinkančios jo interesus ir reikalavimus, pristatymo vartotojui, taip pat reikiamos informacijos perdavimas, saugojimas ir apdorojimas³. Autorius pateikia ir kitą sąvoką: tai mokslinė kryptis, tiesiogiai susijusi su naujų galimybių paieška, siekiant didinti materialinių srautų efektyvumą⁴.

¹Minalga R. Logistika versle. Mokomoji knyga. Vilnius: Homo liber., 2009, p. 8

²Ten pat, p. 13

³Garalis A. Logistika (bendrieji pagrindai). Šiauliai: Šiaulių universiteto leidykla, 2003, p. 11-12.

⁴Ten pat, p. 11.

• J.A. Urbonas teigia, kad bendriausia prasme verslo vadyboje ir ekonomikoje logistika suprantama, kaip medžiagų ir produktų nuoseklus judėjimo į įmonę, įmonės viduje ir iš įmonės aptarnavimas, kuriant ir pateikiant atitinkamas paslaugas⁵.

• V. Eidukaitienė logistiką apibrėžia, kaip mokslą apie materialinių ir informacinių srautų judėjimo planavimą, organizavimą, valdymą, kontrolę ir reguliavimą erdvėje ir laike nuo jų pirminio šaltinio iki galutinio vartotojo⁶.

• Užsienio literatūroje, autoriai Č. Skvoronek ir Z. Sarius-Volskij teigia, kad logistika – tai tam tikra koncepcija, realių procesų valdymo filosofija (vertybių judėjimo), pagrįsta sisteminiu ir integruotu požiūriu arba, kad tai ekonominių žinių sritis, tirianti materialinių vertybių judėjimo dėsningumą ir informaciją ekonomikoje ir atskirose jos grandyse⁷.

• Autorius M. Šolstyk apibrėžia, kad logistika tai žinių sritis apie logistinius procesus, vykstančius liaudies ūkyje ir šių procesų valdymo meną⁸.

• Dar manoma, kad tai veikla, apimanti strategišką pirkimų valdymą, medžiagų, detalių ir užbaigtų daiktų sandėliavimą bei jų judėjimą kartu su susijusios informacijos srautu organizacijoje ir jos rinkodaros kanalais, rentabiliai vykdant užsakymus ir palaikant didžiausią esamą ir siekiamą būsimą pelningumą⁹.

• Č. Skvoronek teigia, kad logistika tai specifinė ekonominių žinių sritis, tirianti materialinių vertybių judėjimo dėsningumus¹⁰.

• Anot D. Bauersoks logistika apima ir į darnų procesą sujungia tokias skirtingas veiklos sritis kaip informacijos mainai, transportavimas, atsargų valdymas, sandėliavimas, krovinių apdorojimas, įpakavimas¹¹.

• Dar logistika suprantama, kaip visuma veiksmų, kurie gamykloje ne kartą kartojami tol, kol žaliava kaip pradinis produktas netampa (netransformuojamas) galutiniu produktu, kuris pristatomas į reikiamą vietą¹².

Net ir remiantis įvairiais literatūros šaltiniais ir skirtingais logistikos apibrėžimais, būtų sunku išskirti vienintelį, nes kiekvieną logistikos sąvoką įmanoma interpretuoti vis kitaip. Tačiau galime daryti išvadą, kad logistika apima bene visas besikartojančias įmonės veiklos operacijas, siekiant žaliavas/medžiagas/prekes paversti prekybos objektais; šių objektų judėjimas iš vieno taško į kitą,

⁵Urbonas J. A. Tarptautinė logistika. Teorija ir praktika. Kaunas. Technologija, 2005, p. 11

⁶Eidukaitienė V. Logistika. Paskaitų konspektas. Marijampolė: Marijampolės kolegijos leidybos centras, 2006, p. 24

⁷Minalga R. Logistika versle. Mokomoji knyga. Vilnius: Homoliber, 2009, p. 13

⁸Minalga R. Logistika versle. Mokomoji knyga. Vilnius: Homoliber, 2009, p. 12-13

⁹Christopher M. Logistika ir tiekimo grandinės valdymas: pridėtinės vertės tinklų kūrimas. Vilnius: Eugrimas, 2007, p. 12

¹⁰Скворонек Ч., Сариуш-Вольский З. Логистика на предприятии. Москва: Финансы и статистика, 2004, p.18

¹¹Бауэрсокс Д.Д., КлоссДж. Логистика: интегрированная цель поставок. Москва: ЗАО "Олимп-взнос", 2008, с. 25

¹²Круминьш Н., Витолиньш К. Логистика в восточной Европе. Рига: Petrovskis un KO, 2007, с. 9

stengiantis greitai ir operatyviai juos pristatyti galutiniam vartotojui, valdant informaciją ir naudojant mažiausius kaštus. O visų šių procesų tikslas – klientų ir vartotojų poreikių tenkinimas.

Apskritai logistika vertinama kaip „vykstančių visos prekės vertės kūrimo sistemos srautinių procesų optimizavimas, suderinantis ekonomines, technologines, organizacines ir kitas galimybes bei skirtingus šių procesų dalyvių interesus, taip pat kaip verslo filosofija ir jo veiklos metodologija“¹³.

Daugelis autorių išskiria netgi skirtingas logistikos rūšis, kaip antai R. Minalga savo vadovėliuose logistiką skirsto į verslo logistiką – „tai optimalus materialių srautų planavimas, jų realizavimas ir valdymas“¹⁴; ir į tarptautinę logistiką – aukštesnę verslo logistikos pakopą „materialių srautų planavimas, organizavimas ir kontrolė atliekama tarptautiniu mastu, sukuriant galimybę spręsti aprūpinimo, gamybos ir pagamintos produkcijos paskirstymo klausimus užsienio rinkose“¹⁵. Taip pat logistikos sąvoka išskiriama į aprūpinimo logistiką – „veikla, susieta su įmonių aprūpinimu materialiais ištekliais, reikalingais gamybos programai vykdyti ir eksploatacinėms reikmėms vidaus ir užsienio rinkose pasitelkus logistikos priemones“¹⁶; bei ir į kitus logistikos skirstymus kaip: paskirstymo logistika, transporto logistika, muitinės logistika ir kt., kurios jau yra pripažįstamos, kaip atskiros logistikos sritys, turinčios savo objektus, subjektus bei tikslus. Šiame darbe labiau susitelksime į logistinę veiklą, kuri šiuo metu yra glaudžiai susijusi su šiuolaikiniu verslu ir jo skatinimu.

Nagrinėjant logistiką plačiuoju požiūriu, svarbu išsiaiškinti jos tikslus. Skirtingi autoriai ne tik pačią logistiką vertina skirtingai, tačiau ir tikslus supranta bei apibrėžia nevienodai (1 priedas). Tad apibendrinus galima teigti, jog logistikos tikslai šiuolaikinėje įmonėje gali būti tokie:

1. Pristatyti krovinius į reikiamą vietą, reikiamu metu ir už patrauklią kainą;
2. Įmonė turi veikti kompleksiskai - stengtis teikti kuo daugiau paslaugų ir taip užsitikrinti didesnę pelną bei efektyvumą;
3. Siekti, kad visos logistinės paslaugos veiktų nepertraukiamai.

Kaip matome, logistika, kaip veikla turi daug apibūdinimų, veiklų, bei tikslų, o skirtingos šiuolaikiškos logistika užsiimančios įmonės taip pat koncentruojasi į skirtingus tikslų prioritetus, nors ir veikia logistikos srityje. Įmonėse jau gerą dešimtmetį yra rekomenduojama turėti viziją, misiją, tikslus, kad ne tik akcininkai, bet ir paprasti darbuotojai gerai žinotų, ko siekiama.

¹³Braškienė L. Šiuolaikinė logistikos samprata ir praktinė jos išraiška, Vilniaus universiteto Marketingo katedra, 2003, prieiga per internetą:<http://etalpykla.lituanistikadb.lt/fedora/objects/LT-LBD01:J.04~2003~1367184983065/datastreams/DS.002.0.01.ARTIC/content> [žiūrėta 2014-11-17]

¹⁴Minalga R. Logistika versle, mokomoji knyga, Vilnius: Homoliber, 2009, p. 13

¹⁵Minalga R. Tarptautinė logistika, mokomoji knyga, Vilnius: Homoliber, 2004, p. 14

¹⁶Minalga R. Aprūpinimo logistika, Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2008, p. 9

Logistikos tikslų yra nemažai, jie yra įvairūs ir kintami, dažniausiai persipina vieni su kitais, tampa kompleksiniai. Tam, kad būtų lengviau pasiekti tikslus, reikia nustatyti jų prioritetus. Paprastai logistikoje kaštų mažinimas yra svarbus dalykas įmonei, kuri nori palaikyti stabilią bei gerą ekonominę padėtį, bei gauti papildomą pelną. Pavyzdžiui, įmonėje, kuri gamina produkciją, galime išskirti tokius tikslų prioritetus:

1. Didinti įmonės pelną, gerinant investuoto kapitalo panaudojimą.

Užtikrinti geresnį aprūpinimą, sprendžiant įmonės materialijų resursų klausimus, tokius kaip tam tikro objekto, jo kokybės, kiekio, pristatymo į tam tikrą vietą, tam tikru laiku ir tam tikrais kaštais gerinimą.

2. Didinti produkcijos gamybinius pajėgumus. Stengtis investuoti į technikos ir informacinių technologijų atnaujinimą, kad būtų lengviau prisitaikyti prie klientų poreikių, planuojant gamybos apimtis, įrengimų apkrovimą bei paprasčiau reguliuoti klientų užsakymus.

3. Stengtis greitai įvykdyti sutartis ir produkciją pristatyti į rinką reikiamu metu.

Anot R. Minalgos, galima išskirti du logistikos tikslus: veiklos ir kaštų.

1 lentelė. Veiklos tikslai logistikoje

Veiklos tikslas	Apibūdinimas
Aprūpinimo patikimumas	Savalaikis aprūpinimas žaliava. Būtinai reikia ieškoti patikimų bei atsakingų partnerių ir tiekėjų, sklandžiam gamybos procesui užtikrinti.
Rizikos panaikinimas	Reikia turėti keletą žaliavos tiekėjų.
Lankstumas	- nepriklausomybė nuo vietinių tiekėjų - pristatymo lankstumas
Rizikos faktorių panaikinimas	- medžiagų pirkimas ir pristatymas užsienio rinkose - atsiskaitymas skirtingomis valiutomis

Šaltinis: sudaryta autorės pagal Minalga R. Tarptautinė logistika. 2004

Aprūpinimo patikimumas: įmonė gaminanti produkciją, ne visada žaliava gali pasirūpinti pati, dažnai tenka ją atsigabenti iš kitų pasaulio šalių, nes jos tiesiog neturi. Aprūpinimo patikimumo tikslas toks, kad įmonė turi pasirūpinti visomis svarbiausiomis medžiagomis iš anksto. Taigi reikia ieškoti patikimų partnerių, tiekėjų, kurie sugebėtų užtikrinti nepertraukiamą ir visų terminų besilaikomą pristatymą, kad vyktų sklandus gamybos procesas.

Rizikos panaikinimas: deja tarptautinėje prekyboje, dėl tam tikrų nenumatytų atvejų ne visada pavyksta tinkamai ir laiku apsirūpinti visomis reikiamomis medžiagomis. Todėl reikia turėti keletą produkcijos gabenimo šaltinių - tiekėjų. Be abejo, laikas ir žmogiškieji resursai yra aktyviai naudojami deryboms, tačiau tai yra rizikos sumažinimas pagrindinio tiekėjo praradimo atveju. Taip būtų sumažinama rizika, dėl laiku neatvykusio krovinių, kuris stabdytų gamybos procesą.

Lankstumas: jis gali būti suprantamas dvejopai: kaip nepriklausomybė nuo vietinių tiekėjų ir kaip sugebėjimas prisitaikyti nuo dažnai besikeičiančių rinkos sąlygų. Taip pat įtakos turi ir pristatymo lankstumas, kaip greitai įmanoma reaguoti į klientų norus bei poreikius, t.y. reikia apskaičiuoti kiek, kaip greitai, kaip patogiai ir efektyviai įmanoma gauti žaliavas reaguojant į rinkos pokyčius.

Rizikos faktorių panaikinimas: kuomet aprūpinimo klausimai yra sprendžiami užsienio rinkoje, atsiranda nemažai rizikos, susijusios su medžiagų pirkimu ir pristatymu, vienas svarbiausias jų yra valiutų kursų svyravimas. Atsiskaitant skirtingomis valiutomis, atsiranda rizika prarasti pinigus dėl kurso svyravimo, kadangi žaliavos yra perkamos vienoje šalyje, o realizuojamos ir parduodamos kitoje. Taip pat įvežamai prekei yra taikomi importo apribojimai, kaip muitai, kvotos ir pan., kurie riboja žaliavų transportavimą iš vienos šalies į kitą. Tačiau valstybėms esant Europos Sąjungos (toliau – ES) narėmis ir/ar priklausant Pasaulio Prekybos Organizacijai (toliau – PPO), kai kurių apribojimų galima išvengti. Šiuo metu, ES narėmis yra 28¹⁷ Europos šalys, o PPO priklauso net 160¹⁸ pasaulio šalių, o tai reiškia, kad dėl liberalesnių prekybos taisyklių, vyksta žymiai paprastesnė tarptautinė prekyba, yra didesnė verslo įmonių konkurencija, kuri mažina rizikos faktorius.

Kaštų tikslai. Kiekviena įmonė turi savo išlaidas, tačiau gyvuojant tarptautinėje arenoje, „logistikos kaštai gamybos srityje sudaro apie 15, o prekybos srityje – iki 25 procentų visų įmonės kaštų“¹⁹. Šie kaštai veikia tiesiogiai įmonės ekonomiką, todėl yra būtina ieškoti būdų juos mažinti, norint palaikyti gerus ekonominius rezultatus bei optimizuoti veiklą. Kaip gi būtų galima sumažinti logistikos kaštus?

- Reikia gerinti tiekimo sąlygas, bandant trumpinti tiekimo laiką bei didinant aprūpinimo patikimumą;
- Stengtis mažinti pagaminamos produkcijos gamybos trukmę;
- Parengti optimalias bei naujas gabenimo technologijas;
- Mažinti žaliavų atsargas, tam kad nebūtų atsargų pertekliaus;
- Racionaliai derinti logistikos organizavimo procesus.

¹⁷Kaip funkcionuoja ES? Šalys: http://europa.eu/about-eu/countries/index_lt.htm [2014-10-20]

¹⁸Members and observers: http://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/tif_e/org6_e.htm [2014-10-20]

¹⁹Minalga R. Logistika versle. Mokomoji knyga. Vilnius: Homoliber, 2009, p. 18.

Nežiūrint į aukščiau išvardintus logistikos tikslus, siekiant pelno visuomet ir nenutrūkstamai reikia bendradarbiauti su logistinės grandinės partneriais - ekspedicinėmis ir transporto įmonėmis, muitinės tarpininkais ir pan. Todėl šis tikslas nors ir labai svarbus, tačiau reikalaujantis didelių pastangų siekiant jį įgyvendinti ir tam yra iškeliami įvairūs uždaviniai.

Paskutiniaisiais dešimtmečiais logistikos keliami uždaviniai tapo vis aktualesni tarptautiniame versle bei buvo pradėtas vis didesnis logistikos tiriamų objektų nagrinėjimas. Paskutiniu metu, tam kad tinkamai, objektyviai ir efektyviai išspręstume logistinius uždavinius iškilusius šiuolaikiniame versle, verta pasitelkti kompleksškumą ir integralumą. Dabartiniame pasaulyje šie du faktoriai padeda susitelkti ir problemas spręsti globaliai, o ne kiekvieną nagrinėti atskirai. „Verslo globalizacija išplėtė verslo logistikos funkcijas, ir logistikos uždaviniai tapo kompleksiški, kai medžiagų, prekių ir paslaugų srautai vykdomi tarptautiniu lygiu“²⁰. Kadangi logistiką apima labai daug dedamųjų, XXI amžiuje uždaviniai turi būti sprendžiami kompleksiskai ir integruotai.

Šiuolaikiniame versle tam, kad būtų užtikrinti gamintojų ir vartotojų poreikiai, reikia gerai apgalvoti ir tinkamai įgyvendinti logistinius uždavinius. Jeigu visi logistikos elementai (sandėliai, personalas, pirkimas, ekspeditoriai, transportas ir t.t.) gerai funkcionuoja, tuomet su mažiausiais kaštais galima pasiekti didžiausią produktyvumą. Tam reikia turėti gerai apgalvotą ir tinkamai optimizuotą darbo sistemą. Logistikos elementų sąveikavimas yra neatsiejama logistikos gyvavimo dalis. Pirkimo procesas skatina materialinio srauto pakliuvimą į logistinę sistemą: sandėliai/patalpos, užtikrina laikiną atsargų saugojimą, atsargos leidžia reaguoti į paklausos kitimą, transportavimo procesas įgyvendina krovinių transportavimą, personalas, kaip įvairūs specialistai, ekspeditoriai, muitininkai, vadybininkai ir pan. atlieka logistines operacijas. Taigi tarp visų paminėtų ir dar nepaminėtų elementų yra ryšiai, kurie lemia visos darbo sistemos integralumą. Tai dar kartą įrodo, kad logistika yra integrali ir visi elementai negali tinkamai veikti atskirai, dėl to ši sistema užtikrina, jog tam tikros prekės bus pristatytos reikiamos kokybės, tinkamu laiku į numatytą vietą ir naudojant minimalius kaštus. Taip pat svarbu yra tai, kad ši sistema turi gebėti prisitaikyti prie kintančios išorinės aplinkos sąlygų, siekiant numatyto tikslo. Dėl to, kad tam tikri gamybos, aprūpinimo, tiekimo ir kiti klausimai sprendžiami globaliai, jų sprendimo priėmimas yra sudėtingas ir labai atsakingas, dėl to į pagalbą pasitelkiamas kompleksiškas materialijų srautų judėjimo sprendimo būdas. Šiuolaikinio verslo atstovai pastebėjo, kad reikia analizuoti ir kompleksiskai spręsti: ar gamybinė įmonė turėtų pati vežti savo produkciją, ar samdyti vežėjus, ekspedicinę įmonę; jeigu vežti patiems, ar tai daryti gabenant laivais, lėktuvais, sausumos transportu ar kombinuotai; jeigu samdyti ekspedicinę įmonę, ar

²⁰Minalga R. Krovinių saugos klausimų atskirose logistikos sistemos grandyse ekonominiai aspektai, MRU, straipsnis, 2007, p. 37.

jiems palikti visų sprendimų laisvę ar atlikti tam tikras operacijas, kaip draudimas, sandėlio, maršruto parinkimas ir pan. patiems. Tai yra tik keletą klausimų, su kuriais susiduriama ir kuriuos reikia spręsti. Taigi, bendrai šiuos klausimus, ne per seniausiai pradėjo nagrinėti logistikos dedamoji logistinė veikla.

Nagrinėjant logistinę veiklą, pasak R. Palšaičio visas logistinės veiklos paslaugas galima suskirstyti į dvi rūšis: pagrindines ir pagalbines. Prie pagrindinių veiklos rūšių galime priskirti vartotojų aptarnavimą, užsakymų tvarkymą, atsargų valdymą, transportavimą ir sandėliavimą²¹, būtent šie procesai ir yra pagrindinė veikla, vykstanti kiekvienoje logistinėje sistemoje. O pagalbinė apima „informacijos apdorojimą ir tvarkymą, paklausos prognozavimą, gamybos ir sandėlių vietų parinkimą, medžiagų įsigijimą ir tvarkymą, atsarginių detalių tiekimą, produkcijos pakavimą, gamybos atliekų ir gražintų produktų tvarkymą“²².

Logistinę veiklą būtų galima suvokti kaip sąmoningą asmenų veiklą, kuri yra nukreipta į iškelto tikslo siekimą, iškilusių problemų sprendimą, uždavinių analizavimą (transportavimas, sandėliavimas, krova, pakavimas, ekspedijavimas ir kt.) Atsižvelgiant į tai, kad logistinei veiklai mes arba galime ir priskiriame tam tikrus veiksmus arba nepriskiriame, tuos reiškinius ir veiksmus galima išskirti į tris grupes:

- *Srauto reiškiniai ir veiksmai su srautu. Reiškiniai ir veiksmai, kurie skirti, nukreipti ar susiję su judančiu materialiuoju srautu, pvz. transportavimu, krova, transporto priemonės plombavimu, prekių gavėjo pakeitimu ir t.t.;*

- *Reiškiniai ir veiksmai susiję su asmenimis. Tai būtų subjekto atleidimas nuo prievolės pateikti garantiją, valstybės sieną kertančio diplomato praleidimas be eilės, transporto priemonės neįleidimas į šalį, dėl netinkamų dokumentų;*

- *Su veikla susiję reiškiniai ir veiksmai. Jie yra pakankamai įvairūs, nes čia priskiriami visi kiti logistinėje veikloje dalyvaujančių asmenų veiksmai ar su jais susiję reiškiniai, kaip pvz.: materialinių vertybių apskaita sandėlyje, distribucinio tinklo sandėlių išdėstymo optimizavimas, geriausios transporto rūšies ar vežėjo parinkimas ir t.t.*²³

Tam, kad būtų lengviau suprasti logistinės veiklos ypatybes, galima išskirti jos keturias sampratas:

- *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 veiksmai ir reiškiniai;*

²¹Palšaitis, R. Šiuolaikinė logistika. Vilnius: Technika, 2010, P. 14.

²²Ten pat, p. 15

²³Laurinavičius A., Sarapinienė S., Gurevičienė J.J., Martiševskaja E., Jablonskis A. Muitinė tarptautinės prekybos logistinėje grandinėje, Vilnius, 2014, p. 247-248.

- *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 jose dalyvaujančių asmenų sąveika ar jos atskiri aspektai, bei logistinės veiklos subjektų veikla;*

- *Logistinė veikla siaurąja prasme: konkrečios srauto transformacijos, nenagrinėjant jose dalyvaujančių asmenų sąveikos arba ją nagrinėjant neišsamiai, arba atskiri logistinės veiklos atvejai.*²⁴

Reikia pripažinti, kad šiuolaikiniame versle logistinė veikla labiau suprantama jos plačiąja prasme, kai vis dažniau ir plačiau yra pasireiškiamas sąveikavimas tarp materialijų srautų, jų organizavimo, administravimo ir tam tikrų asmenų atliekamų veiksmų, siekiant gauti naudos. Visa tai pradėta daryti kompleksiskai ir integruotai, o tai yra šiuolaikinio verslo ypatybė.

Kaip logistikos terminas neturi vieno apibrėžimo ar suvokimo, taip ir logistinė veikla turi įvairių aiškinimo interpretacijų. Daugelis autorių pateikia skirtingus pamastymus, pvz., logistinei veiklai išskiria devynias funkcijas: transportavimo, saugojimo, pakavimo, medžiagų priežiūros, užsakymų priėmimo proceso, prognozavimo, produkcijos planavimo, pirkimo ir vietos pasirinkimo²⁵; kaip logistika neatskiriama nuo logistinės veiklos, kurią suskirsto į pagrindinę ir pagalbinę²⁶; aiškinant logistinę veiklą per jos funkcijas, kuriomis siekiama logistikos tikslų²⁷, dar kai kurie autoriai pagal paskirtį logistikos veiklai vartoja kitus terminus kaip logistikos vadyba ar logistikos valdymas, tačiau plačiau to jau nenagrinėsime. Kai kurie autoriai išskiria patį terminą logistinė veikla, kai kurie ją suvienodina su logistikos terminu, kuriai aiškinti pasirenka įvairius terminus kaip „logistikos sistema“, „logistinė sistema“, „verslo logistikos sistema“, „logistikos sfera“, „logistinė aplinka“, „logistinė funkcija“, „logistinė grandinė“ ir dar daug kitų. Dažniausiai pasitaikantis ir logistikos specialistų vartotinas terminas yra *sistema*, tačiau netgi vartojant šį vieną terminą, autoriai jį aiškina ne vienodai. Pvz., A. Garalis savo išleistame logistikos terminų žodyne, logistinę sistemą apibūdina kaip adaptyviąją sistemą, turinčią grįžtamąjį ryšį ir atliekančią vienokias ar kitokias logistines funkcija ir logistines operacijas.²⁸ R. Minalga susiaurina ir apibrėžia logistikos sistemą, kaip verslo aplinką, kurioje vyksta logistikos procesai, turintys įtakos gaminių pokyčiams²⁹, I. Meidutė mano, jog

²⁴Laurinavičius A., Sarapinienė S., Gurevičienė J.J., Martiuševskaja E., Jablonskis A. Muitinė tarptautinės prekybos logistinėje grandinėje, Vilnius, 2014p. 249-250.

²⁵Бауэрсок Д.Д., КлоссДж. Логистика: интегрированная цепь поставок. Москва: ЗАО “Олимп-визнес”, 2008, с. 49-50.

²⁶Palšaitis, R. Tarptautinio verslo transportinis logistinis aptarnavimas. Vilnius: Technika, 2011, p. 14.

²⁷Minalga R. Tarptautinė logistika. Vilnius: Homoliber, 2004, p. 50.

²⁸Garalis A. Logistikos terminų aiškinamasis žodynas. Šiauliai. VŠĮ Šiaulių universiteto leidykla, 2003, p.68.

²⁹Minalga R. Logistika versle. Mokomoji knyga. Vilnius: Homoliber, 2009, p. 140.

logistikos sistema gali būti sudaryta iš posistemių, grandžių ir elementų³⁰, tačiau šiuo plačiu apibrėžimu nelabai ką paaiškina apie pačią logistikos sistemą. Logistinės veiklos interpretacijų yra labai įvairių ir skirtingų, tačiau mano nuomone geriausiai logistinės veiklos analizę galima pateikti nagrinėjant ją plačiaja prasme per srauto pasikeitimus ir to srauto kontroliuojančių asmenų sąveikavimą, logistinius uždavinius sprendžiant kompleksiskai ir integruotai, būtent taip ir reikalauja tą atlikti šiuolaikinis verslas. Logistinė veikla taip pat turi savo objektus ir subjektus. Objektas – „tai į ką yra nukreiptas ir kam yra skirtas ar su kuo susijęs logistinei veiklai priskiriamas veiksmas ar reiškinys“, tai prekės, kroviniai, transporto priemonės ir pan.³¹ Subjektas – „tai veiksmus su logistikos objektais inicijuojantys, atliekantys, juose dalyvaujantys ir/ar kitaip su šiais veiksmais susiję asmenys, o taip pat asmenys, kurie inicijuoja, dalyvauja, kontroliuoja ir/ar kitaip veikia logistikos objektus įtakojančius ir/ar su jais susijusias“³².

Svarbų vaidmenį logistikoje atlieka transportavimas, kuris padeda pasiekti pagrindinį logistikos tikslą – užtikrinti produkcijos judėjimą iš gamybos vietų tiesiai vartotojui. Logistinės veiklos terminas pakankamai glaudžiai susijęs su tiekimo grandine bei jos valdymu. Šio požiūrio besilaikantiems autoriams viena iš pagrindinių sąvokų logistikoje yra tiekimo grandinė. Anot D. Šatt tiekimo grandinė suprantama kaip mechanizmas, kurį pasitelkus prekės juda ir transportuojamos iš žaliavų būsenos į vertės pristatymo galutiniam vartotojui būseną³³. Čia juda materialinės vertybės, kaip medžiagos, įrengimai, žmonės, technika ir kiti objektai, kurie yra dažniausiai gamybos procese, kitaip tariant, tai yra materialijų srautų judėjimas. Reikia paminėti, jog pastatai, nekilnojamasis turtas, nuosavybės teisė ir t.t., tiekimo grandinės objektais negali būti, kadangi yra negabenami. Logistika pradiniam formavimosi etape gana dažnai buvo suprantama kaip kas nors, kas susiję su tiekimo grandine, tačiau ir kaip kas nors daugiau nei prekių, produktų ir paslaugų paskirstymas ir/ar pardavimas“³⁴. Taigi tiekimo grandinė užtikrina nepertraukiamą materialinių srautų gabenimą, o jie yra logistinės veiklos tyrimo objektas, kurį reikia mokėti ir žinoti kaip valdyti bei optimizuoti. Čia didelį vaidmenį atlieka transportavimas bei sandėliavimas. Būtent transportavimas užtikrina nepertraukiama produktų tarp siuntėjų ir gavėjų judėjimą, o sandėliavimas leidžia kaupti atsargas.

³⁰ Meidutė I. Logistikos sistema. Mokomoji knyga. Vilnius: Technika, 2012, p. 20.

³¹ Laurinavičius A., Sarapinienė S., Gurevičienė J.J., Martiuševskaja E., Jablonskis A. Muitinė tarptautinės prekybos logistinėje grandinėje, Vilnius, 2014, p. 248.

³² Ten pat, p. 249.

³³ Шатт Дж. Г. Управление товарным потоком. Руководство по оптимизации логистических цепочек. Минск: Гревцов Павлишер, 2008, с. 23.

³⁴ Laurinavičius A., Sarapinienė S., Gurevičienė J.J., Martiuševskaja E., Jablonskis A. Muitinė tarptautinės prekybos logistinėje grandinėje, Vilnius, 2014, p. 232.

1.2. Transportavimo ir sandėliavimo reikšmė logistikoje

Transportavimas šiais amžiais yra neatsiejama tarptautinės prekybos dalis, niekas neįsivaizduoja, kaip būtų įmanoma kitaip pristatyti prekes iš vieno pasaulio kampelio į kitą. Dėl besiplečiančios prekybos, pirkimo-pardavimo sutartys, mainai ir kitos operacijos atliekamos skirtinguose pasaulio kraštuose. Čia didelį vaidmenį atlieka tarptautinė logistika, kuri įgalina siuntėjo ir gavėjo bendradarbiavimą, siekiant sukurti/pasiekti tarptautinę ekonominę naudą. Tarptautinė logistika užtikrina materialinių srautų judėjimą tarptautiniu mastu, nuo vienos šalies siuntėjos iki kitos šalies gavėjo. Prekių gabenimas yra pagrindinė tarptautinės logistikos funkcija. O kaip prekės bus gabenamos, ar pačio siuntėjo, ar vežėjų ar pavedant ekspedicijos įmonei, priklauso nuo logistikos uždavinio sprendimo būdo. Tarptautiniu mastu gabenant prekes reikia atlikti begalę logistinių operacijų. Tą padeda užtikrinti tarptautinis krovinių gabenimas. Gabenimas dabar įmanomas įvairus: geležinkeliais, lėktuvais, laivais, sunkiasvoriais automobiliais, kiekvienas pasirenka pagal savo poreikius bei finansines galimybes. Transportavimas, tai vienas iš įrankių, kuris padeda verslui plėstis bei užtikrina visuomenės plėtrą ir vartotojų poreikių tenkinimą. Dabar retai, kuris susimąsto, kaip būtų, jeigu atribotume transportą, nes juo naudojames kiekvieną dieną: važiuojame į ir iš darbų, mokyklų, darželių, transportu juda įvairiausios prekės, yra užtikrinamas gyventojų judėjimas ir pan. Taigi transportavimo vaidmuo plačiąją prasme yra svarbus ir pakankamai aiškus, o kaip transportavimas kuria įmonei pridėtinę vertę tarptautiniu mastu?

Būtent transporto pagalba žaliavos yra pristatomos į tam tikras reikalingas vietas, kuriose jos perdirbamos, gaminama produkcija arba jau pagamintos prekės pervežamos į jų vartojimo paklausą ir pan. Kitaip tariant, transportavimu yra užtikrinama gamyba ir vartojimas įvairiose pasaulio šalyse, siekiant abipusės naudos. Svarbu paminėti, jog gabenime ne vien tik vežimo procesas yra esminis. Ypatingai naujų technologijų amžiuje, reikia kurti naujas susisiekimo grandis, prižiūrėti transportavimo tvarką, stengtis optimizuoti krovinių gabenimo išlaidas, naudotis informacinėmis technologijomis ir būti patikimu partneriu.

Tarptautinėje logistikoje labai svarbu prekės pristatymo vieta, laikas bei kaip tai yra užtikrinama. Jeigu firma taupo logistikos sąskaita, tuomet akivaizdžiai gali susilpnėti jos pozicija rinkoje, dėl galimai pabrangusių prekių. Įmonėse, kuriose produkto pridėtinės vertės dalį sudaro pakankamai didelės logistinės išlaidos yra svarbu sugebėti sukontroliuoti prekių srautus bei išlaidas. Galima paminėti, jog logistinės išlaidos gali svyruoti netgi tarp 20-30 procentų produkto vieneto vertės kainos,

o tai yra pakankamai didelės išlaidos prekės kainai, tačiau taip yra sukuriama produkto vertė laiko, vietos ir valdymo atžvilgiu³⁵.

Pakankamai paprasta yra suprasti prekės naudingumą vietos atžvilgiu – tai yra tuomet, jeigu produktą galima nusipirkti/vartoti reikiamoje vietoje, t.y. logistika šioje vietoje yra atsakinga už prekės pristatymą, judėjimą iš gamybinės vietos į vartojimą. Naudingumas laiko atžvilgiu sukuriamas tuomet, kai prekė atkeliauja reikiamu metu, ne anksčiau ar ne vėliau. Galima pateikti gamybinės įmonės pavyzdį laiko ir vietos atžvilgiu: pvz. įmonė X prekiaujanti/reeksportuojanti dėvėtus drabužius, turi iš anksto pasiruošti žaliava (dėvėtais rūbais, avalyne, patalais ir t.t.) techninėmis priemonėmis, maišais, įpakavimais. Kai prasideda pats gamybos procesas, (o čia procesas automatizuotoje gamykloje yra drabužių rūšiavimas) reikia jau turėti žaliavas, o pasibaigus atsargom, būtina pasirūpinti naujomis, kad nestotų pati gamyba, kadangi sumažėjus gamybos apimtims, įmonės pozicijos rinkoje gali smarkiai nukristi, dėl laiku nepristatytų naujų prekių (šiuo pavyzdyje, tai būtų parduotuvėse laiku nepateikiami nauji išrūšiuoti dėvėti drabužiai). Tam, kad viskas vyktų sklandžiai ir produkto naudingumas padidėtų, logistinės veiklos sritys tarpusavyje turi būti derinamos.

Transportavimas iš esmės yra paslaugos pirkimas, jis taip pat turi savo tam tikrų bruožų ir ypatybių, o kartais tam tikrai prekei atvežti reikia ir specifinių reikalavimų. Vienas iš transportavimo bruožų yra greitis, patikimumas ir dažnumas, kitas – naudojamos transporto priemonės. Trumpai aptarsime transportavimo aspektus:

1. Pirmiausia svarbu nustatyti kam bus naudojamas transportas: ar krovinių ar keleivių gabenimui.
2. Tuomet atskirai žiūrėti, koks yra krovins, kur jis gabenamas ir kokios transporto priemonės reikia, atsižvelgiant į jos techninę charakteristiką, kuri lemia keleivių ar krovinių saugumą.
3. Transporto priemonės charakteristika svarbi dėl krovinių paruošimo vežimui, pakrovimo, iškrovimo, dydžio, o tai lemia taip pat ir transportavimo išlaidas.
4. Svarbus veiksnys - transportavimo paslaugos kaina. Dažniausiai į gabenimo kainą įeina užmokestis vežėjui už prekės atgabenimą nuo taško A iki taško B bei su paskirstymu susijusios išlaidos.
5. Reikia nepamiršti, kad muitinės procedūros, akcizinių prekių mokesčiai, įpakavimai ir kt. dažniausiai yra siuntėjo arba gavėjo išlaidos, atsižvelgiant į jų susitarimus.
6. Įsidėmėtina, jog yra skirtingų vežėjų ir skirtingų transportavimo modelių, todėl kiekvienu atveju pervežimo kainą reikia aptarti individualiai pagal kiekvieno kliento poreikius ir vežėjo galimybes. Pavyzdžiui vežant pieno produktus, juos reikia gabenti palaikant tam tikrą temperatūrą, kad jie nesugestų transportavimo metu, todėl reikia atitinkamos transporto priemonės, kuri turėtų tam skirtą

³⁵Palšaitis R. Tarptautinio verslo transportinis logistinis aptarnavimas. Vilnius: Technika, 2011, p. 19.

įranga, ir galėtų palaikyti tinkamą temperatūros režimą pieno gabenimui. O dėl didesnių kuro sąnaudų, naudojant šį aparatą, automatiškai kyla ir transportavimo kaina nei vežant paprasta tentine transporto priemone, kuriai nereikia palaikyti temperatūros režimo, tačiau pieno produktų su ja vežti negalima.

Taigi, transportavimas atlieka svarbų vaidmenį tarptautinėje logistikoje ir tarptautiniame versle. Jo nereikėtų vertinti kaip paprastą prekių ar asmenų perkėlimą erdvėje. Gabenimas padeda užtikrinti prekių/asmenų judėjimą iš taško A į tašką B „nuo durų iki durų“, tenkinti vartotojų poreikius, bei aprūpinti rinką pagamintais produktais. Tačiau reikia nepamiršti, kad visi šie dalykai būtų teisingai įgyvendinti, reikia atkreipti dėmesį į prekės pristatymą laiku, reikiamoje vietoje, už tinkamą kainą ir stengtis turėti patikimų partnerių. Kaip transportas užtikrina prekių gabenimą, taip sandėliavimas padeda atgabentas prekes kaupti, tvarkyti, todėl toliau aptarsime sandėliavimo svarbą ekspedijavime bei logistikoje.

Tam, kad tarptautinė logistikos įmonė sklandžiai organizuotų savo veiklą, laiku pristatytų prekes klientams, minimizuotų sąnaudas, jai yra be galo svarbu įrengti sandėlius ir koordinuoti jų veiklą. Tačiau prieš organizuodama sandėlių veiklą, tarptautinė logistikos įmonė turi atsakyti į nemažai operatyvinių sprendimų: numatyti ar labiau apsimoka statyti savo sandėlius, ar juos nuomotis, kur patogiausia būtų įrengti sandėlius, ar sandėliuose vykdomas operacijas labiau automatizuoti, ar priimti daugiau darbuotojų. Sandėliavimas yra sudėtinga, daug laiko ir pasiruošimo reikalaujanti operacija.

Sandėliavimas yra neatsiejama logistikos operacijų komplekso dalis – tai medžiagų, prekių saugojimas, išlaikymas, paruošimas eksportui, pardavimui ar perkėlimui. Sandėliai yra būtini, tam kad būtų užtikrintas nepertraukiamas gamybos ir vartojimo procesų aprūpinimas. Sandėliavimas užtikrina objektyvų ir būtiną atsargų sudarymo procesą: krovinių sraute sandėliavimas apibrėžia jų laikiną sustabdymą³⁶. „Prekių atsargų kaupimas – tai materialinių gėrybių atsargų sudarymas sandėliuose, siekiant garantuoti nepertraukiamą prekių išsiuntimą“³⁷. Todėl sandėliuojant prekių atsargas, vėliau be jokių didesnių trukdžių yra užtikrinamas prekių pristatymas užsakovui, o paskui ir vartotojui.

Norint geriau išsiaiškinti sandėlių svarbą logistikoje, reikia išsiaiškinti tam tikras sąvokas:

2 lentelė. Sandėlio sąvokos apibūdinimas

Sąvoka	Apibūdinimas	Ypatybės
Sandėlis plačiąja prasme	Pastatas (jų dalys), patalpos, teritorijos, privažiavimo keliai, aikštelės, saugos priemonės,	Planinis sandėliavimo krovinių formavimas pagal kiekį ir atitinkamą rūšį ³⁹

³⁶ Minalga R. Logistika versle. Mokomoji knyga. Vilnius: Homoliber, 2009, p. 151.

³⁷ Urbonas J.A. Tarptautinė logistika. Teorija ir praktika. Vadovėlis. Kaunas: Technologija, 2005, p. 239.

³⁹ Ten pat, p. 294..

	materialiesiems srautams apdoroti (priimti, saugoti, išduoti, sverti ir kt.) skirti įrenginiai ³⁸	
Sandėlis siaurąja prasme	„tai sandėliavimo patalpa (kaupimo sfera), kurioje sandėliavimo įrengimais priimami ir saugomi materialūs ištekliai“ ⁴⁰ .	Atliekami transportavimo, krovimo bei sandėliavimo operacijos

Šaltinis: sudaryta autorės pagal Minalga R. Logistika versle 2009, Laurinavičius A., Sarapinienė S., Gurevičienė J.J., Martiuševskaja E., Jablonskis A. Muitinė tarptautinės prekybos logistinėje grandinėje, 2014.

Logistikoje sandėlis yra suprantamas jo plačiąja prasme, kur savo darbą atlieka sandėlio darbuotojai ir institucijoms apdorojant materialijų objektų srautų judėjimą.

Sandėliavimas – „tai seka įvairių transportavimo, krovimo bei sandėliavimo operacijų (įskaitant ir pagalbines), atliekant pagrindinį uždavinį – planinį sandėliavimo krovinių formavimą pagal kiekį ir atitinkamą rūšį“⁴¹. R. Palšaitis taip pat pateikia, kad sandėliavimas apima ir atsargų saugojimą visų logistikos proceso fazių metu, tai yra plati sąvoka, kuri apima visų operacijų, kaip transportavimas, krovos darbai ir pan. apdorojant materialiuosius srautus, visumą.

Sandėliavimo sistema – tai „visuma techninių ir informacinių priemonių, kuriomis produkcija priimama, sandėliuojama, parengiama išduoti ir išduodama pristatyti į vartojimo vietas“⁴².

Sandėliavimas yra reikalingas dėl tam tikrų priežasčių:

- *Pasiekti transportavimo išlaidų ekonomiją;*
- *Pasiekti gamybos išlaidų ekonomiją;*
- *Pasinaudoti išankstinio pirkimo nauda ir pirkinių kiekio nuolaidomis;*
- *Išsaugoti tiekimo šaltinį;*
- *Pagerinti įmonės klientų aptarnavimo kokybę;*
- *Aktyviai reaguoti į besikeičiančias rinkos sąlygas (sezoniškumą, paklausos svyravimą, konkurenciją);*
- *Įveikti tarp gamintojo ir vartotojo esančius laiko bei nuotolių skirtumus;*

³⁸ Laurinavičius A., Sarapinienė S., Gurevičienė J.J., Martiuševskaja E., Jablonskis A. Muitinė tarptautinės prekybos logistinėje grandinėje, Vilnius, 2014, p. 294.

⁴⁰Minalga R. Logistika versle. Mokomoji knyga. Vilnius: Homo liber, 2009, p. 152.

⁴¹Minalga R. Logistika versle. Mokomoji knyga. Vilnius: Homo liber, 2009, p. 153.

⁴²Ten pat, p. 152..

• *Pasiekti pageidaujama klientų aptarnavimo kokybę, esant mažiausioms logistikos (tiekimu bei paskirstymu) sąnaudoms;*

- *Garantuoti produktų pristatymą laiku tiekėjams, pardavėjams bei vartotojams*⁴³.

Kaip matome, pasak R. Palšaičio, sandėliavimas teikia pakankamai daug naudos tarptautiniame versle, pagrinde mažinti įmonių išlaidas ir aprūpinti gamybą reikiamais kiekiais medžiagų, sugebant laikinai jas saugoti/sustabdyti, o vėliau laiku pateikti vartotojams gatavą produkciją.

Sandėlių funkcijas autoriai išskiria ne vienodas. R. Minalga išskiria keturias sandėlių funkcijas:

• *Išlyginamoji – tai medžiagų poreikio ir jų gavimo neatitikimo šalinimas, galimi trūkmės ir kiekio neatitikimai;*

• *Garantinė – dėl galimų žaliavų tiekimo sutrikimų aprūpinimo sandėliuose gali susidaryti žaliavų trūkumas, kad taip neatsitiktų, aprūpinimo sandėliuose sudaromos garantinės atsargos, užtikrinančios nepertraukiamą technologinį gamybos procesą;*

• *Spekulytyvinė – atsargų kiekiai sandėliuose yra ribojami atsižvelgiant į gamybos našumą, bet rinkoje susiklosčius situacijai, kai žaliavos pigesnės, jų yra nusiperkama daugiau ir saugoma, o vėliau tas atsargų kiekis panaudojamas gamyboje arba parduodamas brangiau;*

• *Pagerinimo – tai medžiagų ar žaliavų kokybės gerinimas, veikiant atitinkamomis sąlygomis, kaip pvz.: džiovinimas, sendinimas, fermentacija, nokinimas ir pan.*⁴⁴.

R. Palšaitis pateikia tris pagrindines funkcijas:

- Perkėlimas
- Saugojimas
- Informacijos teikimas arba perdavimas.

Šias funkcijas jis dar grupuoja į porūšius, kurių plačiau nenagrinėsime.

I. Meidutė išskiria dar daugiau funkcijų:

- *Materialiųjų srautų intensyvumo pritaikymas vartotojo poreikiams;*
- *Materialiųjų srautų asortimento pritaikymas atsižvelgiant į kliento užsakymą;*
- *Krovinių koncentracijos ir saugojimo užtikrinimas;*
- *Gamybinio proceso netolygumų išlyginimas;*
- *Krovinių partijos formavimas (skirtingų siuntų sujungimas);*
- *Įvairių paslaugų teikimas (papildomos paslaugos)*⁴⁵.

⁴³Palšaitis R. Šiuolaikinė logistika, vadovėlis, Vilnius: Technika, 2010, p. 198.

⁴⁴Minalga R. Logistika versle. Mokomoji knyga. Vilnius: Homo liber, 2009, p. 154-155.

⁴⁵Meidutė I. Logistikos sistema. Mokomoji knyga. Vilnius: Technika, 2012, p. 115.

Kaip matome, čia išskiriamos pakankamai plačios sąvokos, o tai leidžia manyti, kad sandėliavimo funkcijos yra neapibrėžtos ir jų gali būti dar daugiau.

Dar kiti autoriai išskiria tokias funkcijas, kaip:

- *Išlyginamąją (materialiųjų objektų poreikio ir jų tenkinimo laipsnio neatitikimo mažinimas);*
- *Garantinę (būtinybę užtikrinti reikiamą materialųjį srautą kiekybiškai ir kokybiškai);*
- *Spekulytyvinę (laikinais kaupiant materialiuosius objektus siekiant papildomos naudos);*
- *Pagerinimo (pagerinti materialiųjų objektų savybes atliekant sandėlyje su šiais objektais atitinkamas operacijos);*
- *Konversinę (sujungti, skaidyti, perkrauti ir t.t. materialiuosius srautus)⁴⁶.*

Šias funkcijas autoriai išskiria norėdami atskirti sandėlių ir terminalų skirtumus bei parodyti svarbiausius sandėliavimo momentus.

Pasitaiko atvejų, jog reikia sandėliuoti kontroliuojamus materialiuosius srautus, tai dažniausiai būna tuomet, kai prekės kerta muitų sieną su akcizais apmokestinamomis prekėmis. Tokias prekes būtina sandėliuoti ir sandėliavimo operacijas atlikti tik tam skirtuose muitinės kontroliuojamuose sandėliuose.

Muitinės sandėlis – „tai bet kuri muitinės nustatyta ir prižiūrima vieta (teritorija), kurioje taikoma muitinio sandėliavimo procedūra, taip pat prekės, kurioms ši muitinės procedūra netaikoma“⁴⁷. Kuomet į muitinės sandėlį yra padedamos saugoti ne Bendrijos prekės ir joms yra netaikomos prekių importo apmokėjimo mokestis, tuomet tai ir yra skaitoma muitinio sandėliavimo procedūra. Šie sandėliai pagal savo paskirtį ir funkcijas dar yra skirstomi į atviruosius, kur prekes gali laikyti bet kuris asmuo (tuomet atviri sandėliai dar skirstomi į tris sandėlių tipus) ir uždaruosius sandėlius, kur prekes gali laikyti tik to sandėlio savininkas, kuris nebūtinai turi būti muitinės sandėlyje laikomų prekių savininkas⁴⁸ (uždari sandėliai taip pat dar yra skirstomi į tris sandėlių tipus, tačiau jų plačiau nebeaptarsime). Lietuvoje muitinės sandėlių veikla, jų steigimą bei muitinio sandėliavimo procedūrų taikymą reglamentuoja Bendrijos muitinės kodeksas bei Muitinės departamentas prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos generalinio direktoriaus įsakymai⁴⁹. Taigi, muitinės sandėliai padeda importuotojui, kuris dar tiksliai nežino, kaip toliau elgsis su prekėmis, ar naudos jas vidaus naudojimui ar reeksportuos, tuomet jis gali laikinai padėti prekes į muitinės sandėlį ir kol taps

⁴⁶Laurinavičius A., Sarapinienė S., Gurevičienė J.J., Martiuševskaja E., Jablonskis A. Muitinė tarptautinės prekybos logistinėje grandinėje, Vilnius, 2014, p. 296.

⁴⁷Muitinės prižiūrimų prekių apmokestinimas PVM ir PVM lengvatų sandėliai <http://www.vmi.lt/lt/?itemId=1013526> [žiūrėta 2014-10-02]

⁴⁸Sarapinienė S., Avižienis J. Muitinės procedūros. Vadovėlis. Vilnius: MRU Leidybos centras, 2008, p. 113.

⁴⁹Muitinės sandėlių steigimas ir veikla <http://www.cust.lt/web/guest/verslui/msandeliaiaterminalai/sandeliuveikla> [žiūrėta 2014-10-02]

žinoma, ką daryti su prekėmis, nemokėti importo muitų ir mokesčių. Taip pat šie sandėliai skirti muitinės kontroliuojamoms prekėms sandėliuoti ir atlikti reikalingas muitines procedūras.

Dažnai pasitaiko, jog yra painiojamos sandėlių ir terminalų sąvokos bei kada reikia pasinaudoti sandėliais, o kada terminalais. Dėl savo skirtingų funkcijų ir paskirties šių dviejų terminų negalima vienodinti.

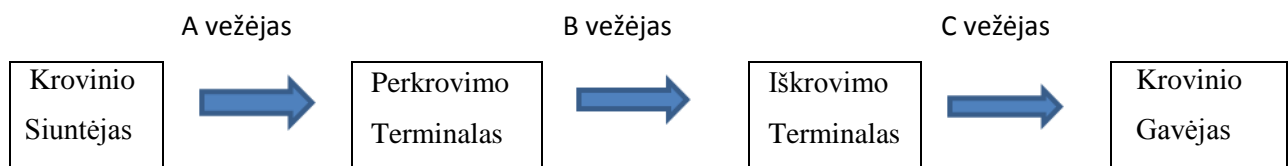
- Terminalas – „tai logistinės infrastruktūros objektas, susidedantis iš pastatų (jų dalių), patalpų, teritorijos, privažiavimo kelių, aikštelių, įrengimų ir kitų elementų, skirtų materialųjų objektų (krovinių, keleivių, transporto priemonių ir kt.) srautams tvarkyti“⁵⁰.

- Terminalas – „krovinių partijų paskirstymui ir pakrovimui pervežti susisiekimo keliais specialūs įrenginiai, leidžiantys pakrauti, iškrauti ar perkrauti krovinius į transporto priemones“⁵¹.

- Terminalai – „tai kompleksas įrenginių pradiniam, galiniame ar tarpiniame transporto punkte, kurie užtikrina įvairių transporto rūšių įmonių bendradarbiavimą vežant krovinius. Terminalo vieta parenkama remiantis techniniais ir ekonominiais tyrimais“⁵².

Krovinių ir konteinerių terminalai – „tai stambiuose transporto mazguose specialiai įrengtos vietos, kur kaupiami išsiųsti skirti kroviniai, rūšiuojami pagal išsiuntimo srautus, laikinai sandėliuojami, parengiami krovinių lydimieji dokumentai ir pakraunami į atitinkamas transporto priemones toliau gabenti“⁵³.

Kaip matome, beveik visi autoriai pabrėžia krovinių ir transporto priemonių aptarnavimą, o ne materialinių vertybių saugojimą. Terminaluose materialiniai srautai dažniausiai yra pakraunami ar iškraunami iš vienos transporto priemonės į kitą, pvz. iš gamintojo pakrauta kelių transporto priemonė, keliauja iki perkrovimo terminalo, materialus srautas perkeliamas į laivą, plukdomas iki iškrovimo terminalo, o tada kelių transportu vežamas gavėjui (1 pav.). Pavyzdžiui krovinių gabenant lėktuvu, būtų neįmanoma nepasinaudoti terminalu, nes iš esmės visi kroviniai nepatekė į terminalą negalėtų kitaip būti perkrauti ar tiesiog perkelti į kitą vietą. Terminalo pavadinimas nusako jo vietą, jie gali būti: jūrų uostų, geležinkelio, oro uosto, automobilių krovinių terminalai, konteinerių ir pan.



⁵⁰ Laurinavičius A., Sarapinienė S., Gurevičienė J.J., Martiuševskaja E., Jablonskis A. Muitinė tarptautinės prekybos logistinėje grandinėje, Vilnius, 2014, p. 301.

⁵¹ Urbonas J.A. Tarptautinė logistika. Teorija ir praktika. Vadovėlis. Kaunas: Technologija, 2005, p. 127.

⁵² Palšaitis R. Tarptautinio verslo transportinis logistinis aptarnavimas. Vilnius „Technika“ 2011, p. 254.

⁵³ Minalga R. Aprūpinimo logistika, Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2008, p. 156.

1 pav. Transporto judėjimas terminaluose. *Sudaryta autorės*

Tokių schemų gali būti įvairių, priklausomai iš kur į kur ir kaip bus gabenamas kroviny.

Terminalą dar būtų galima apibūdinti kaip punktą, kur pasibaigia vienos transporto rūšies naudojimas ir galimas jos keitimas į kitą. Čia pakraunami ir iškraunami, grupuojami pagal transportavimo kryptis, laikinai saugomi kroviniai, pristačius juos į paskirties terminalą. Terminalus būtų galima įvardinti kaip įrenginių kompleksą, kur yra užtikrinamas transporto rūšių sąveikavimas gabenant krovinius. Dabartiniai terminalai dažniausiai projektuojami taip, kad būtų patogus susisiekimas kelių privažiavimu (ar geležinkelių, ar jūrų uostų ir pan.), kad nesusidarytų transporto spūsčių ir būtų įmanoma greitai aptarnauti transporto priemones bei krovinius.

Terminalai ir sandėliai turi panašumų, tačiau jų vaidmuo ir paskirtis logistinėje grandinėje skiriasi. 3 lentelėje pateikiami pagrindiniai sandėlių ir terminalų, o taip pat muitinės sandėlių ir muitinės terminalų skirtumai.

3 lentelė. Terminalų ir sandėlių skirtumai

Terminalai	Sandėliai
garantuoja, kad bus padarytas priėjimas, prie transporto priemonių, tam tikrame kelyje	materialinių vertybių poreikio ir jo tenkinimo laipsnio neatitikimas
suteikiama galimybė kitai transporto priemonei lengvai ir greitai perimti krovinį kuriame nors terminale	būtinybė užtikrinti reikiamą materialinių vertybių srautą kiekybiniu ir kokybiniu aspektu
krovinių sujungimo palengvinimas	materialinių vertybių laikinas kaupimas siekiant jas ateityje naudingai panaudoti
vieta, kur pakraunami ir iškraunami kroviniai	materialinių vertybių pagerinimas jas apdorojant sandėlyje
didesniuose terminaluose numatomos minimalios transporto priemonių techninės priežiūros galimybės (degalų papildymas, transporto priemonių smulkus remontas, valymas)	materialinių vertybių srautų aptarnavimas – perkrovimas, saugojimas, distribucija ir kt.

krovinių rūšiavimas, svėrimas, laikinas saugojimas	
Muitinės terminalai	Muitinės sandėliai
<ul style="list-style-type: none"> *kaupiti, saugoti, perkrauti, prižiūrėti jame laikomas prekes; *atlikti įprastines prekių tvarkymo operacijas, kurių reikia nepakitusiai prekių būklei išsaugoti; *nekeičiant prekių išvaizdos ir techninių charakteristikų, – pagerinti prekių įpakavimą, parengti jas transportuoti (iškrauti, rūšiuoti, perskirstyti ir perpakuoti), išskyrus Valstybinės maisto ir veterinarijos tarnybos kontroliuojamų gyvūninių produktų perpakavimą; *taip pat teikti kitas paslaugas: sverti, matuoti, atlikti ekspertizę, įvertinti⁵⁴. 	Importuotos prekės yra saugomos ir laikomos muitinės sandėliuose, kur atliekamos muitinės procedūros ir yra laikinai nemokami importo mokesčiai bei muitai.

Šaltinis. Sudaryta darbo autorės

Pastaruoju metu gana dažnai kuriami viešieji logistikos centrai, kur po „po vienu stogu“ gali būti teikiamos terminalų, sandėlių ir kitų logistikos infrastruktūros elementų paslaugos. Taip stengiamasi užtikrinti kuo platesnį, įvairesnį ir greitesnį materialiujų srautų aptarnavimo lygį, mažinant laiko ir kaštų naudojimą. Dėl to, kartais yra painu atskirti atskirų institucijų funkcijas. Taigi, kaip matome iš 3 lentelės, terminalų ir sandėlių funkcijos yra skirtingos, o labiausiai šie skirtumai išryškėja, kai materialieji srautai yra prižiūrimi muitinės. Muitinės kontroliuojamuose sandėliuose leidžia krovinius kaupiti, paskirstyti ir paskui išsiųsti. Siekiant, kad visos muitinės procedūros būtų atliekamos tinkamai, reikia kreiptis į atitinkamus savo srities specialistus. Ekspedicinės įmonės apart jau aptartų paslaugų, gali pasiūlyti ir prekių gabenimą per muitinės sandėlius, užtikrinant tinkamą logistinių procedūrų atlikimą.

⁵⁴Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002m. liepos 17d. nutarimas Nr. 1157 „Dėl laikinojo prekių saugojimo sandėlių (importo ir eksporto terminalų) steigimo ir veiklos taisyklių patvirtinimo“. *Valstybės žinios*. 2002, Nr. 74-3156

2. EKSPEDIJAVIMO VEIKLOS SAMPRATA LOGISTIKOJE

2.1. Krovinių ekspedijavimo samprata

Šiuolaikiniame pasaulyje, kur vyksta tarptautinė gamyba ir prekyba, palaipsniui susiformavo tarptautinis krovinių sektorius, nes prekybą ir gamybą būtina aprūpinti reikalingais produktais. Tarptautinis krovinių gabenimas yra būtinas, nes:

- *Tarptautinėje gamyboje, lygiai kaip ir nacionalinėje, sinchroniškai turi veikti gamybos ir jos procesui reikalingų medžiagų aprūpinimo sistemos;*

- *Jeigu funkcionuoja tarptautinė gamyba, tai būtinai ir prekyba, nes gatavos prekės privalo būti parduotos. Jas realizuoti nebūtina toje šalyje, kurioje pagamintos. Norint patenkinti įvairių pasaulio šalių paklausą atitinkamoms prekėms, jas reikia iš pasiūlos šalies pergabenti į paklausos šalį⁵⁵.*

Visą tai užtikrina tarptautinis krovinių gabenimas, tačiau tam, kad viskas vyktų sklandžiai, paprasto pervežimo negana. Patį transportą reikia arba įsigyti, arba išsinuomoti, stengtis suorganizuoti krovinių gabenimą greitai, saugiai ir naudojant kuo mažesnius išteklius. Apskritai tarptautinėje prekyboje krovinių gabenimas yra sudėtingas, daugiapakopis procesas, kuriame dalyvauja kelios transporto rūšys, yra reikalingi geri specialistai, kurie žinotų ir laikytųsi tarptautinių taisyklių, susitarimų, reikalavimų, tikslų kontrakto sąlygų, muitinių ir valstybinių įstatymų, finansinių institucijų veiklos koordinavimo⁵⁶. Kai juda prekės tarptautiniu mastu, reikia mokėti greitai apsispręsti ir priimti sprendimus įvairiose situacijose, būtina sugebėti tinkamai kontroliuoti krovinių nuolat kintančiame procese, o tai padaryti yra ganėtinai sudėtinga, ypač kai krovinyms gali būti už tūkstančių kilometrų.

Transportavimo sistemą sudaro ne vien fizinis produkto judėjimas tam tikra transporto priemonės rūšimi, bet dar papildomai reikalingos ir logistinės operacijos bei funkcijos tokios kaip ekspedijavimas, krovinių apdorojimas, pakavimas, draudimas ir daugelis kitų, be kurių nebūtų pasiektas efektyvus transportavimas.⁵⁷ Tad galime manyti, jog norint teisingai, greitai bei efektyviai valdyti logistinius procesus, reikia išmanyti ir organizuoti vadybinius dalykus, tokius kaip iškrovimas/pakrovimas iš vienos transporto priemonės/rūšies į kitą, tvarkyti krovinių lydimuosius dokumentus, organizuoti muitinės procedūras, pasirūpinti draudimu, galbūt krovinių sandėliuoti, gal keisti maršrutą, apgalvoti vairuotojo darbo grafiką ir begalę kitų dalykų. Kaip matome, tarptautinis krovinių gabenimas nėra vien tik paprastas procesas, jis turi labai daug sudedamųjų dalių. Transporto –

⁵⁵Urbanas J.A. Tarptautinė logistika. Teorija ir praktika. Vadovėlis. Kaunas: Technologija, 2005, p. 108.

⁵⁶Palšaitis R. Tarptautinio verslo transportinis logistinis aptarnavimas. Vilnius „Technika“ 2011, p. 168.

⁵⁷Meidutė I. Logistikos sistema. Mokomoji knyga. Vilnius: Technika, 2012, p. 52.

ekspedicinėms operacijoms atlikti yra būtinas: krovinių priėmimas siuntėjo arba gavėjo sandėlyje ar transporto terminale, krovinių atvežimas į stotį ir išvežimas iš stoties į gavėjo sandėlį, krovinių saugojimas ekspeditoriaus sandėlyje, vežimo ir draudimo dokumentų bei muitinės formalumų tvarkymas ir kitų operacijų, susijusių su krovinio vežimu nuo siuntėjo iki gavėjo, teikimas⁵⁸. Visam šiam sklandžiam procesui užtikrinti į pagalbą ateina ekspedicinės kompanijos. Tarptautinių krovinių ekspedicija – prekių gabenimo į tarptautines rinkas proceso tarpusavyje susijusių krovinio aptarnavimo elementų visuma, o krovinio gabenimo aptarnavimo operacijos, tai tarptautinės ekspedicijos paslaugos.⁵⁹ Trumpai tariant, krovinių ekspedijavimas yra logistinės veiklos sudedamosios dalies paslauga, kurią dažniausiai teikia ekspedijavimo arba logistikos įmonės.

Šiuolaikiniame tarptautiniame versle pradėti ir/ar pabaigti prekių paskirstymą yra būtini tarpininkai, o jų teikiamų paslaugų apimtys, rūšys, funkcijos, geografija kas kart vis didėja, dėl to tarpininkavimas vis dažniau įgauna kompleksiską bei integruotą paslaugų ar aptarnavimo teikimo pobūdį. Vien tik prekės siuntėjai, gavėjai ar vežėjai ne visada nori ir gali rūpintis krovinio logistinėmis operacijomis. Kartais klientui norint atsivežti tik 2 ar 3 tonas prekių neapsimoka domėtis visa eile dokumentų pildymo reikalavimais, važiuoti į muitinę ar sandėlį pasiimti krovinį ir t.t. Visa tai puikiai gali atlikti ekspedijavimo įmonė, kuri turi specifinių žinių ir įgūdžių, galinti pasirūpinti visais dokumentais, leidimais, draudimais, sandėliavimu, atvežimu, pervežimu „nuo durų iki durų“ ir t.t. už tam tikrą susitartą mokestį. Ekspedicinės firmos – firmos, kurios planuoja ir valdo krovinių gabenimą į įvairias pasaulio valstybes visais transportavimo būdais – oru, sausuma, jūromis.⁶⁰ Dažniausiai šios firmos samdo vežėjus ir jų pagalbą gabena krovinius, tačiau yra ir tokių ekspedijavimo įmonių, kurios turi savo nuosavų vilkikų parką. Apskritai, kuo ekspedijavimo įmonė teikia, daugiau paslaugų, tuo tai yra pelningesnis verslas. Paėmus kelias Lietuvos ekspedicinės firmos teikiamų paslaugų paketą, matome, jog jos gali suteikti:

- Transporto paslaugas;
- Krovinių pervežimą nuosavu autotransportu;
- Konsultacijas;
- Muitinės paslaugas;
- Sandėliavimo paslaugas;
- Prekybinį servisą;
- Projektų valdymą;
- Krovinio draudimą ir kt.

⁵⁸Bischof K. D. Ekspedicinių ir transporto įmonių vadyba, Vilnius, 2002, p. 21.

⁵⁹Urbanas J.A. Tarptautinė logistika. Teorija ir praktika. Vadovėlis. Kaunas: Technologija, 2005, p. 92.

⁶⁰Garalis A. Logistikos terminų aiškinamasis žodynas. Šiauliai. VŠĮ Šiaulių universiteto leidykla, 2003, p.21.

Lietuvoje tarptautinis krovinių ekspedijavimas yra labai išvystytas verslas, nes čia yra pakankamai didelė konkurencija. Kuo daugiau įmonė gali teikti paslaugų, tuo ji bus labiau patrauklesnė klientui. O įvykdyti šias kompetencijas didelėje, centralizuotoje ekspedicijos įmonėje, kuri turi daug geografiškai pasiskirsčiusių dukterinių įmonių yra gana paprasta⁶¹. O taip pat galima teigti, kad kuo didesnė ekspedicinė įmonė, tuo ji gali teikti klientams daugiau įvairių paslaugų ir taip pat aptarnauti daugiau nacionalinių ir tarptautinių rinkų.⁶² Svarbu paminėti, jog ekspedicijos paslaugos yra krovinio gabenimo rūpinimasis, bet ne pats gabenimas, ekspedicija yra veiklos rūšis, kurioje tarpininkaujama parduodant krovinio gabenimo paslaugas. Nuo senesnių laikų, buvo sudaryta tokia nuostata, kad ekspeditorius tai vairuotojas, kuris lydi krovinį jo gabenimo metu, tačiau laikui bėgant, keitėsi ir požiūris, tad ekspedicija yra krovinio gabenimo darbas, bet ne pačio vairuotojo darbas. Kartais tam tikras prekes dėl savo savybių yra sudėtinga ekspedijuoti, bet būtent organizuoto, tinkamai parinkto transporto, greito ekspedicinio darbo dėka, mes Lietuvoje turime olandiškas šviežias tulpes, skanius mandarinus iš Maroko, Rusijoje galime parduoti Lietuvoje spausdintą laikraštį ir t.t.

Prekių transportavimas iš vienos šalies gamintojo kitos šalies vartotojui procese atsiranda specifinių paslaugų ir operacijų. Tarptautinio ekspedicinio transporto atliekamos aptarnavimo paslaugos leidžia ženkliai padidinti tarptautinio betarpiško krovinio vežimo efektyvumą, o labiausiai yra paplitusios šios paslaugos⁶³:

1. Racionaliausios transporto rūšies, atsižvelgiant į krovinio gabenimo išlaidas ir gabenimo trukmę, pasirinkimas. Tą patį krovinį galima gabenti įvairių tipų transporto priemonėmis, tačiau gabenant skirtingomis transporto priemonėmis skiriasi ir gabenimo kaina. Todėl ekspedicinės įmonės specialistas, turintis pakankamai patirties, gali įvertinti ir teisingai parinkti tinkamą transporto priemonę, stengdamasis užtikrinti kliento reikalavimus.

2. Krovinių vežimo perspektyvinis ir einamasis planavimas. Jeigu ekspedicinei įmonei krovinių pervežimas yra viena pagrindinių funkcijų šalia atliekamų kitų operacijų, tai transporto įmonėms tai yra vienintelė funkcija. Tiek ekspeditoriai, tiek vežėjai, norėdami užimti didesnę rinkos dalį, yra priversti atlikti rinkų tyrimą, krovinių vežimo sąlygų analizę, transporto paslaugų užsakovų rinkos tyrimus ir kitą specialią veiklą, susijusią su krovinių vežimo perspektyviniu ir einamuoju planavimu, siekiant užtikrinti kuo kokybiškesnes teikiamas paslaugas.

3. Krovinių atsargų kaupimo, saugojimo ir rūšiavimo sandėliuose organizavimas. Siekiant nesustojamo tarptautinio krovinių gabenimo, didelės ekspedicijos ir transporto įmonės aptarnaudamos vienu metu keletą klientų, iš skirtingų siuntėjų krovinius telkia tarpiniuose sandėliuose. Ten krovinius

⁶¹Krajewska A.M. Potentials for Efficiency Increase in modern Freight Forwarding, Bremen: Gabbler Verlas, 2008, p.6.

⁶²Urbonas J.A. Tarptautinė logistika. Teorija ir praktika. Vadovėlis. Kaunas: Technologija, 2005, p. 99.

⁶³Ten pat, p. 113.

tenka saugoti, rūšiuoti pagal transportavimo maršrutus ir krovinių pristatymo vietas skirtingose šalyse. Vienas esminių dalykų – krovinių atskyrimas nuo kitų, stengiant išvengti pasimetimo galimybes.

4. Paruoštų gabenti į užsienį prekių komplektavimo, pakavimo į vežimo tarą ir pakuočių ženklavimo pagal krovinių savininko pavedimą organizavimas. Gali pasitaikyti atveju, kai gamintojas ekspedicijos įmonei norės pavesti atlikti prekių komplektavimo darbus, pvz.: prekes įpakuoti į atitinkamą vežimo tarą, paženklinti pakuotes ir kt. Jeigu ekspedicijos įmonė negali atlikti šių specifinių darbų, tuomet reikia kreiptis į specializuotas tarptautinės logistikos paslaugų įmones, kurios turi atitinkamas materialines, technines bazines ir kvalifikuotus specialistus, tam kad būtų pilnai įvykdytos visos užsakovo pavestos užduotys.

5. Krovinių atvežimo iš siuntėjo sandėlių į geležinkelio stotį, oro uostą, jūrų uostą ir krovinių išvežimo į gavėjo sandėlius iš geležinkelio stoties, oro uosto, jūrų uosto organizavimas. Krovinių gabenimas užsienio gavėjui dažniausiai sudaro trys etapai: pirmiausiai krovinytis yra atvežamas iš gamintojo ar tarpinio sandėlio ir perkraunamas į pagrindinio vežėjo transporto priemonę, tuomet vyksta pagrindinis krovinių vežimas geležinkeliu, laivu arba lėktuvu į atitinkamą galutinę paskirties vietą atitinkamoje užsienio šalyje, o galiausiai krovinytis yra išvežamas iš užsienio šalies geležinkelio, stoties, ar oro, jūrų uostų iki gavėjo sandėlių. Tam kad visi šie etapai būtų sklandžiai įvykdomi, reikia pasitelkti tarpininkų pagalbą, kadangi techninius dalykus gali atlikti tik jie.

6. Atskirų savininkų krovinių komplektavimo į vieną gabenimo vienetą organizavimas. Pasitaiko atveju, kai ekspeditoriui tenka surinkti atskirų savininkų smulkius krovinius iš kurių formuoja papildomas siuntas. Didesnės ekspedicinės įmonės turi krovinių surinkimo centrus, kur kroviniai geležinkeliu ar automobilių keliu yra vežami iš vieno krovinių paskirstymo ir surinkimo centro į kitą. Vėliau, kai jau būna sugrupuoti krovinių rinkiniai, atsižvelgiant į transporto priemonės įkrovumą, užsakovų pageidautiną pristatymo terminą, šie rinkiniai pakraunami kaip vienas gabenimo vienetas į numatyto gabenimo maršruto vagoną, laivą ar lėktuvą ir pristatomas gavėjui.

7. Krovinių gabenimo optimaliu režimu konteineriais užtikrinimas. Gabenant krovinius geležinkeliu, jūrų ar oro transportu, ne visada pavyksta juos pristatyti pagal principą „nuo durų iki durų“. Todėl šią problemą padeda išspręsti konteineriai, kurie leidžia sudaryti krovos ir transportavimo vienetus, gabenamus vienu maršrutu. Dažnai konteineriai vežami kombinuotu būdu: tarptautiniai ilgieji vežimo ruožai įveikiami lėktuvais, laivais, geležinkelių vagonais, o ruožai nuo siuntėjo sandėlio iki konteinerio perkrovimo vietos ir iki gavėjo sandėlio daugiausiai aptarnaujami automobiliais.

8. Maksimalaus transporto priemonių (vagonų, automobilių, laivų, konteinerių) talpyklų pripildymo užtikrinimas. Ši problema atsiranda tuomet, kai ekspedicinei įmonei perduodami siunčiami kroviniai yra tokio kiekio, jog iki galo nėra užpildoma transporto priemonė. Problemą

ekspedicinės įmonės sprendžia taip: norėdama efektyviau panaudoti transporto priemonių įkrovumą, sujungia tuo pačiu maršrutu gabenamų skirtingų savininkų krovinius į vieną gabenimo vienetą.

9. Sutarčių su krovinių vežėjais arba jų įgaliotinais dėl krovinių vežimo sudarymas.

Klientas, dažniausiai per ekspeditorių su ekspedijavimo įmone sudaro ekspedijavimo sutartį, kurioje yra numatomi tarpusavio įsipareigojimai. Ši sutartis yra pagrindinis dokumentas, kuris leidžia ekspeditoriui nuvežti krovinį į paskirties vietą ir už tai gauti atitinkamą apmokėjimą.

10. Būtinų tarptautinio krovinio vežimo ir prekės lydinčių dokumentų parengimas.

Krovinį ir vežamas prekes lydi atitinkami dokumentai. Krovinio vežimo dokumentai: pakavimo lapai, tarptautiniai važtaraščiai, muitinės dokumentai, krovinio ir transporto priemonės draudimo dokumentai; prekes lydintys dokumentai: sąskaitos, prekių sertifikatai, kilmės dokumentai. Dažniausiai krovinio vežimo dokumentus rengia ekspedicijos įmonė, o prekės lydinčius dokumentus – prekės siuntėjos. Tačiau kiekvienu pervežimo atveju dokumentų rengimo klausimai gali būti priskirti ir ekspedicinėms įmonėms atlikti.

11. Krovinio perdavimas vežėjui ir krovinio perdavimo priėmimo dokumentų apiforminimas. Siuntėjui perduodant krovinį vežti vežėjui, tuo pačiu yra įteikiami krovinio vežimo ir prekės lydintys dokumentai, o vežėjas krovinio siuntėjui išduoda patvirtinimą, kad krovinsys yra priimtas gabenimui. Ekonominiai, teisiniai ir kiti santykiai susiklostę tarp krovinio siuntėjo ir vežėjo įforminami krovinio transportavimo sutartimi arba vienkartinio užsakymu. Kai krovinsys yra pristatomas gavėjui, kartu su kroviniu jam yra perduodama važtaraštis, sąskaita bei kiti lydimieji dokumentai, o tuo pačiu yra gaunamas patvirtinimas apie pristatytą krovinį. Taigi forminant krovinio gabenimo dokumentus dalyvauja visi transporto grandinės nariai, o taip pat ir tarpininkai.

Svarbu pažymėti, jog visoms šioms išvardintoms tarptautinėms transporto ekspedicinėms operacijoms atlikti, yra reikalingi aukštos kvalifikacijos techniniai ir administracijos valdymo specialistai. Klientai, kurie samdo tarptautinę ekspedicinę kompaniją, gali tikėtis, kad ji žinos:

- *Tarptautinių transporto paslaugų rinkų būklę;*
- *Atskirų valstybių ir tarptautinių sąjungų transporto politiką;*
- *Šalių įstatymus ir papročius tarptautiniame transporte, krovinių pervežimo tarptautinės sutartis ir konvencijas;*
- *Įvairių transporto rūšių technines eksploatacines charakteristikas;*
- *Transportavimo operacijų organizaciją ir techniką, krovinių pakavimo, saugojimo ir sandėliavimo vežimo maršrutuose ypatumus;*
- *Krovinių transportavimo konkrečių maršrutų, jūrų uostų, automobilių kelių, geležinkelių, oro transporto linijų būklę ir ypatumus;*

• *Tarptautinės prekybos papročius ir kitus ypatumus.*⁶⁴

Tad norint, kad transporto ekspedicinės įmonės galėtų teikti aukščiau išvardintas paslaugas, jos „turi turėti šias materialines priemones: sandėlius, bazes, rūšiavimo ir surinkimo centrus bei terminalus, taros ir pakavimo įmones, nuosavus automobilius, konteinerius, krovimo techniką, kopijavimo ir dauginimo aparatus, kompiuterius“⁶⁵. Tačiau pakankamai nedaug yra ekspedijavimo įmonių, kurios turi visą šį materialinį turtą, todėl jos yra priverstos kreiptis į kitas kompanijas ir sudaryti pavedimo sutartis, kad visas paslaugų kompleksas būtų atliktas užsakovui.

Taigi, galime daryti išvadą, kad užsakovas, kuris kreipsis į ekspedicinę įmonę, galės tikėtis specialistų, kurie išmanys logistinių operacijų ypatumus, sugebės vykdyti krovinio gabenimo organizavimą greitai, saugiai, punktualiai ir reguliariai, o taip pat galės tikėtis ir papildomų paslaugų, kurios nėra susijusios su transportu: draudimo, atsiskaitymo už prekes, muitinių įforminimo, fitosanitarinių, veterinarinės kontrolės, sandėliavimas ir kt. Šiuolaikiniame versle, kiekviena įmonė nori būti išskirtinė, teikti naujausias paslaugas ir taip pritraukti klientų. Ekspedijavimo įmonėms tai taip pat nėra naujiena, jos stengiasi taip pat neatsilikti nuo naujausių tendencijų. Ne per seniausiai atsirado naujos ekspedijavimo firmų teikiamos paslaugos: deklaravimas, lizingas, transporto draudimas ir faktoringas⁶⁶.

Deklaravimas – šią paslaugą atlieka ekspeditorius, pagal kliento užsakymą ir jo sąskaita. Kad ekspeditorius galėtų atlikti šią funkciją, jis turi būti muitinių pripažintas kaip deklarantas ir tai patvirtinta nustatytos formos dokumentais. Deklarantas – ekspeditorius, turintis teisę į išorinę ekonominę veiklą, atsakingas muitinėms už krovinio muitinės deklaracijoje nurodytų žinių patikimumą.

Lizingas – ilgalaikė nuoma. Transporto ekspedicinėje veikloje ilgalaikė nuoma dažniausiai naudojama nuomojant konteinerius, pakrovimo-iškrovimo techniką ir kitus įrenginius. Įmonės, kurios teikia šią paslaugą yra nuomotojai ir išsaugo nuosavybės teisę į lizingo objektą visą sutartyje numatytą laikotarpį. Taigi šių paslaugų vartotojams suteikiama galimybė be didesnių vienkartinių išlaidų įsigyti įvairių transporto priemonių ir kitokios technikos ir įrenginių. Ekspeditorius kaip nuomotojas, be šių paslaugų, gali teikti ir: aptarnavimo, remonto, technikos ir įrenginių draudimo paslaugas. Pasibaigus lizingo sutarties nuomos laikotarpiui, gali būti numatytas lizingo objekto išpirkimas.

Draudimas – labai populiarī paslauga. Ekspeditorius šią paslaugą gali teikti savarankiškai arba per draudimo kompaniją. Jeigu ekspeditorius turi draudimo licenciją, jis dalyvauja kaip draudikas ir atsako už draudimą, tuomet draudiminio įvykio atveju, ekspeditorius-draudikas išmoka draudėjui

⁶⁴Urbanas J.A. Tarptautinė logistika. Teorija ir praktika. Vadovėlis. Kaunas: Technologija, 2005, p. 109.

⁶⁵Palšaitis R. Tarptautinio verslo transportinis logistinis aptarnavimas. Vilnius „Technika“ 2011, p. 173.

⁶⁶Ten pat, p. 175.

nustatytą sumą. Kai draudikas yra draudimo kompanija, tuomet ekspeditorius yra tarpininkas tarp draudimo kompanijos ir draudėjo. Šiuo atveju ekspeditorius teikia dokumentų įforminimo paslaugas draudėjui, kartu atlikdamas ir kitas su būtinais draudimo formalumais susijusias funkcijas.

Faktoringas – klientus pritraukianti paslauga. Faktoringas leidžia pritraukti papildomų lėšų prekybai finansuoti, užtikrina stabilius pinigų srautus bei palengvina jų planavimą, sumažina valdymo ir administracines sąnaudas, gali eliminuoti riziką, susijusią su blogais debitoriniais įsiskolinimais, todėl įmonės daugiau išteklių gali skirti savo pagrindinei veiklai⁶⁷. Šią paslaugą dažniausiai teikia bankai. Tačiau transporto ekspedicijoje, ekspeditorius gali bankui apmokėti krovinio savininkui krovinio vertę. Praktiškai ekspeditorius, perimdamas vežti krovinį, atlieka jo išpirkimą, o tokia teikiama paslauga leidžia krovinio savininkui paspartinti pinigų apyvartą.

Taigi ekspedicinės įmonės gali klientui teikti be galo daug paslaugų. Įmonės turi puikiai prisitaikyti prie rinkoje esamų sąlygų ir būti patrauklios klientams. Tam, kad viskas vyktų sklandžiai ir teisingai, įmonės turi veikti legaliai, o tarpusavio santykius susaistyti teisinėmis priemonėmis – sutartimis, įstatymais, tarptautiniais susitarimais ir pan.

2.2 Ekspedijavimo sutarties teisinis reglamentavimas Lietuvoje

Skirtingų valstybių nacionaliniai įstatymai skirtingai reglamentuoja sutarčių, taip pat ir vežimo, sudarymo tvarką, formą, vykdymą, šalių atsakomybę. Transporto teisė priklauso tai sričiai, kurioje itin reikalingas pagrindinių nuostatų vienodas supratimas ir aiškinimas⁶⁸. Ekspedijavimo teikiamos paslaugos yra sudėtingas procesas, tarptautinis krovinio judėjimas susijęs su prekių sandėliavimu, dokumentų pildymu, paskirstymu ir kitomis operacijomis. Šiuos procesus reglamentuoja nacionalinės bei tarptautinės teisės normos bei dokumentai. Lietuvai įstojus į ES tenka vadovautis ne tik vidiniais šalies įstatymais, bet ir tarptautiniais susitarimais, direktyvomis, rekomendacijomis ir t.t. Tačiau reikia nepamiršti, kad Lietuvoje yra įtvirtintas Konstitucijos viršenybės principas: negalioja joks įstatymas ar kitas aktas priešingas Konstitucijai⁶⁹, tai pamatinis demokratinės teisinės valstybės reikalavimas. O Lietuvos Respublikos Konstitucijos 138 straipsnio 3 dalis nustato: Tarptautinės sutartys, kurias ratifikavo Lietuvos Respublikos Seimas, yra sudedamoji Lietuvos Respublikos teisinės sistemos dalis⁷⁰. Taigi galime daryti išvadą, kad tarptautinės sutartys susijusios su tarptautiniu krovinio gabenimu, kurios ratifikuojamos Seime, įgyja įstatymo galią, tačiau jos negali prieštarauti pamatinėms

⁶⁷Swedbank internetinė prieiga: <http://www.swedbank.lt/lt/pages/verslo/faktoringas> [žiūrėta 2014-11-17]

⁶⁸Ambrasienė D. Krovinio tarptautinio vežimo keliais teisinis reguliavimas. Jurisprudencija, 2004, t.55-(47); 19-31. p.19

⁶⁹Lietuvos Respublikos Konstitucija 7 straipsnio 1 dalis// Valstybės žinios. 1992, Nr. 33-104.

⁷⁰Ten pat.

Konstitucijos normoms. O nacionalinės teisės normos taip pat negali prieštarauti Konstitucijai. Kadangi tarptautinė prekyba reguliuojama tarptautiniais susitarimais, sutartimis ir pan. Lietuvoje šie susitarimai galioja, juos ratifikavus Seimui.

Išnagrinėjus Lietuvos teisinę ekspedijavimo bazę, galima teigti, jog Lietuvoje ekspedijavimo reglamentavimas yra pakankamai silpnas. Pagrindinis ir bene išsamiausias ekspedijavimo teisinis reguliavimas yra Civilinio kodekso (toliau – CK) šeštosios knygos Prievolių teisė XLI skyrius „Krovinių ekspedicija“⁷¹. Šiame skyriuje yra pateikiami 6 straipsniai, kurie pateikia ekspedijavimo ir ekspeditoriaus sampratą, sutarties formą, ekspeditoriaus atsakomybę, dokumentų ir informacijos perdavimą, trečiųjų asmenų pasitelkimą bei galimą sutarties nutraukimą. Manau, jog esminiai ekspedijavimo dalykai įtvirtinti CK yra tokie:

- Ekspeditoriui ir užsakovui pasirašius sutartį atsiranda tam tikros teisės ir pareigos: ekspeditoriui atsiradusi prievolė atlikti savo pareigas numatytoje sutartyje, o užsakovui pateikti su kroviniu visą susijusią informaciją bei dokumentaciją.

- Atlygintinumas. Ekspeditorius atlieka savo funkcijas ir veikia užsakovo lėšomis už tam tikrą numatytą/susitartą atlyginimą.

- Krovinių ekspedicijos sutartis tarp ekspeditoriaus ir užsakovo gali būti terminuota arba neterminuota, priklausomai nuo šalių poreikių, bet dažniausiai būna rašytinės formos.

- Sutartis tarp užsakovo ir ekspeditoriaus yra dvišalė. Tačiau ekspeditorius gali pasitelkti į pagalbą trečiuosius asmenis, dažniausiai tai būna vežėjai. Manau pakankamai svarbu yra tai, kad dažniausiai užsakovas su ekspeditoriumi sudaro krovinio gabenimo sutartį/užsakymą, o ekspeditorius su vežėju sudaro arba transporto sutartį arba transporto užsakymą. Tuomet ekspeditorius vežėjo atžvilgiu įgyja užsakovo teises.

Taigi, nors CK yra pakankamai nedaug reglamentuojamas ekspedijavimas, tačiau jis užtikrina pagrindines sutarčių šalių teises ir pareigas, numato galimas sąlygas bei atsakomybes.

Lietuvos ekspeditorių bendrosios ekspedijavimo sąlygos – tai rekomendacinio pobūdžio dokumentas, patvirtintas 1997 m. vasario 27 d. Lietuvos nacionalinės ekspeditorių asociacijos „Lineka“ IV kongrese, kuris reglamentuoja ekspeditorių veiklą Lietuvoje. Lietuvos Bendrosios ekspedijavimo sąlygos reglamentuoja ekspeditoriaus ir užsakovo santykius, ekspedijuojant krovinius⁷², t.y. atliekant krovinių organizavimo darbus. Šis dokumentas nėra imperatyvaus pobūdžio, jame aprašytos tam tikros taisyklės, kuriomis rekomenduojama naudotis atliekant krovinio ekspedijavimo

⁷¹Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas // Valstybės žinios.2000, Nr. 94-2918.

⁷²Lietuvos ekspeditorių bendrosios ekspedijavimo sąlygos: <http://www.lineka.lt/lt/bendrosios-ekspedijavimo-salygos> [žiūrėta 2014-11-18]

vykdymą. Yra apibrėžiamos kelios sąvokos, numatytos užsakovo ir ekspeditoriaus teisės ir pareigos, pateikiama draudimo paslauga, nustatomos atsakomybės ribos ir teisingumas.

Taip pat dar vienas dokumentas reguliuojantis ekspedijavimą yra Kelių transporto kodekso 41 straipsnis. Jo pirmojoje dalyje yra sakoma: „pagal ekspedijavimo sutartį krovinio siuntėjas ar gavėjas gali pavesti ekspeditoriui atlikti veiksmus, susijusius su krovinio siuntimu bei gavimu“⁷³. Interpretuojant šį straipsnį, galima teigti, kad ekspeditorius, siuntėjo arba gavėjo pavedimu, gali atlikti veiksmus, tam kad užtikrintų gavėjo ir siuntėjo poreikius, reikalingus krovinio siuntimui ir gavimui, tai gali būti: prekių ženklavimas, dokumentacijos tvarkymas, muitinės operacijų vykdymas, krovinio sandėliavimas, rūšiavimas ar perkrovimas, saugojimas ar kitos paslaugos. Šio straipsnio antroji dalis sako, kad „ekspedijavimo veiklą reguliuoja įstatymai“⁷⁴. Taip yra pateikiama nuoroda į CK šeštosios knygos XLI skyrių, kadangi tik jis vienintelis reglamentuoja ekspedijavimą pagal įstatymo galią. Kaip jau buvo minėta anksčiau, CK numato šalių atsakomybę, teises ir pareigas, bei detaliau aptaria ekspedijavimo sutartį. Apibendrintai galima pasakyti, kad Lietuvos nacionalinė teisė labai silpnai ir vos apčiuopiamai apibrėžia ekspedijavimo reglamentavimą, svarbiausią įstatymo galią turintys šaltiniai: Civilinis kodeksas ir Kelių transporto kodekso vienas straipsnis, kuris tik epizodiškai reguliuoja ekspedijavimą. Taip pat rekomendacinio pobūdžio Lietuvos ekspeditorių bendrosios ekspedijavimo sąlygos.

Kaip jau minėjau anksčiau, ekspedijavimas – logistinės veiklos sudedamoji dalis, nors ir atrodo, kad ekspedijavimas yra svarbus dalykas tarptautiniame versle, tačiau kaip ir Lietuvoje, taip ir tarptautinėje veikloje jo nieks nereglamentuoja imperatyviai. Yra keletas rekomendacinio pobūdžio tarptautinių dokumentų, kurie reglamentuoja ekspedijavimo šalių teisinius santykius, keli svarbiausi:

- INCOTERMS sąlygos. Vykstant pasaulio globalizacijai ir vykstant vis didesniai tarptautiniam verslui vis dažniau yra pastebimas skirtingų regionų ir skirtingų šalių tarptautinių tradicijų vienodėjimas. Dėl to vienodėja ir prekybos taisyklės. 1936 m. Tarptautiniai prekybos rūmai išleido tarptautinių prekybos sąlygų rinkinį. Taip buvo unifikuoti ir aiškiai aprašyti prekybos terminai, kurie dabar yra plačiai taikomi tarptautiniuose santykiuose. Šie terminai buvo reikalingi tam, kad būtų galima išvengti ginčų bei teisminių nesutarimų dėl skirtingų sutarčių sąlygų aiškinimų. Nuo 2011 m. sausio 1d. buvo išleista nauja Incoterms 2010 redakcija, kuri atitinka naujausias tarptautinio verslo tendencijas. „Tarptautinės prekybos terminai „Incoterms®“ jau daugelį metų yra neatsiejama tarptautinių prekybinių santykių dalis dėl jų paprastumo, lengvo pritaikomumo ir, svarbiausia, sutarties

⁷³ Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas // Valstybės žinios. 1996. Nr. 119-2772.

⁷⁴Ten pat.

šalims suteikiamo teisinio tikrumo“, – teigia advokatų kontoros „LAWIN Lideika, Petrauskas, Valiūnas ir partneriai“ vyresnysis teisininkas Tomas Kamblevičius.

- FIATA dokumentai. FIATA „Federation Internationale del Associationsde Transitaires et Assimiles“ – „pasaulyje didžiausia nevyriausybinė organizacija veikianti transporto srityje, tiesiogiai ar per asociacijas jungianti daugiau kaip 40 000 logistikos įmonių“⁷⁵. Lietuvoje FIATA atstovauja „LINEKA“ asociacija ir dar kelios Lietuvoje ekspedicines paslaugas teikiančios įmonės. FIATA pagrindinis tikslas yra vienyti ekspedijavimo industriją tarptautiniu mastu, stengiantis tai užtikrinti per ekspedijavimo kokybės gerinimą, ekspeditorių teisių gynybą bei stengiantis rengti norminius teisės aktus. Tam, kad visą tai asociacija galėtų stengtis užtikrinti, ji yra išleidus keletą rekomendacinio pobūdžio dokumentų: FIATA FCR, FIATA FCT, FIATA FFI, FIATA SDT⁷⁶ ir pan., tačiau tolimesnėje darbo eigoje, jų plačiau neaptarsime. Taigi FIATA stengiasi aprūpinti ekspeditorių rinką naujausiomis verslo tendencijomis rekomendacinio pobūdžio teisiniais dokumentais bei užtikrinti ekspeditorių teikiamų paslaugų kokybę bei standartizuoti ekspedijavimo sąlygas.

- Šiaurės šalių krovinių ekspeditorių asociacijos bendrosios sąlygos. Kitaip dar vadinamos NSAB 2000, šios bendrosios ekspeditorių sąlygos priimtos 1998 m. birželio 1d. ir pasirašytos tarp šiaurės šalių asociacijų: Danijos, Suomijos, Norvegijos ir Švedijos. Taisyklės sudarytos remiantis įvairiais transporto konvencijos pavyzdžiais: FIATA išleistais rekomendacinio pobūdžio dokumentais, CIM, CMR, Hagos-Visbio konvencija, Varšuvos konvencija, kur yra numatytos taikyti prie Šiaurės šalių krovinių ekspeditorių asociacijos prisijungusioms nacionalinėms organizacijoms ar kitoms šalims, kurios sutinka jomis vadovautis⁷⁷. Stengiantis užtikrinti klientų ir ekspeditorių apsaugą vežant krovinius tarptautiniais maršrutais NSAB reguliuoja ekspedijavimo sutarties sąlygų vykdymą, užsakovo ir ekspeditoriaus teises ir pareigas, jų atsakomybės ribas, išskiria ekspeditoriaus kaip vežėjo ir kaip tarpininko įsipareigojimus, numato krovinio saugojimo, draudimo klausimus, kliento atsakomybę bei pretenzijų pateikimo sąlygas.

- Vokietijos krovinių ekspeditorių standartinės sąlygos. 2003 m. sausio 1 d. Vokietijos pramonės Federalinė asociacija, Vokietijos didmenininkų ir eksportuotojų federalinė asociacija, Vokietijos krovinių ir logistikos bendrovių federalinė asociacija, Vokietijos pramonės ir prekybos rūmai bei Vokietijos mažmenininkų asociacija susitarė ir priėmė Vokietijos krovinių ekspeditorių standartines sąlygas (toliau – ADSp). Priimtos sąlygos yra tik rekomendacinio pobūdžio, tad sutarties šalys savo

⁷⁵ Lietuvos nacionalinė ekspeditorių ir logistų asociacija. Internetinė prieiga: <http://www.lineka.lt/lt/apie-fiata> žiūrėta [2014-11-19].

⁷⁶ Fiata Documents for use by freight forwarders worldwide. Internetinė prieiga: <http://fiata.com/about-fiata/fiata-documents.html> [žiūrėta 2014-11-19]

⁷⁷ Šiaurės šalių krovinių ekspeditorių asociacijos bendrosios sąlygos NSAB 2000: http://www.dbschenker.com/file/2294384/data/conditions_norway.pdf [žiūrėta 2014-11-24]

bendru susitarimu numato kaip bus taikomos minėtos sąlygos jų sutartiniuose santykiuose. ADSp sąlygos yra taikomos visoms prekių transportavimo sutartims, nepriklausomai nuo to ar jos yra susijusios su krovinių ekspedijavimu, gabenimu, sandėliavimu ar kitomis krovinio ekspedijavimo paslaugomis, kurias dažniausiai teikia ekspeditorius, prekių gabenimo (vežimo) ar sandėliavimo srityje⁷⁸. ADSp apima platų reglamentuojamų standartinių sąlygų spektrą: numato kliento, ekspeditoriaus teises ir pareigas, atsakomybę; kada, kam ir kur šios sąlygos netaikomos; reguliuoja klausimus susijusius su draudimu, pretenzijomis, muitinės procedūromis, krovinio pakavimu, svėrimu ir tikrinimu; aptarti sandėliavimo, atsiskaitymų ypatumai ir pan.

Taigi išvardinus visus nacionalinius teisės aktus ir rekomendacinio pobūdžio tarptautines taisykles, galima padaryti išvadą, kad ekspedijavimas Lietuvoje yra labai silpnai reglamentuojamas. Tačiau vykstant vis intensyvesnei tarptautinei prekybai, tam, kad būtų užtikrintas nepertraukiamas logistinės tiekimo grandinės darbas, yra būtinas tarptautinis bendradarbiavimas, jungimasis į tarptautines asociacijas, vadovavimasis tarptautiniais rekomendacinio pobūdžio šaltiniais, domėjimasis kitų šalių teisiniu ekspedijavimo reglamentavimu. Ekspedijavimo įmonės teikiamos specialistų paslaugos, gali užtikrinti visą to vykdymą.

2.2.1. Ekspeditorius kaip ekspedijavimo sutarties šalis, jo teisės ir pareigos

Pagal CK 6.824 straipsnio 2 dalį, „ekspeditorius – juridinis asmuo (verslininkas), sudaręs krovinių ekspedijavimo sutartį su užsakovu ir įsipareigojęs užsakovo (užsakovo kliento) lėšomis, jo ar savo vardu gabenti jam priklausantį krovinį ir atlikti kitus su tuo susijusius veiksmus“. Pagal pateiktą sąvoką galima daryti išvadą, kad ekspeditoriumi gali būti juridinis arba fizinis asmuo (verslininkas), nes pagal CK 2.4 str. 2 dalį verslininkai gali būti fiziniai asmenys, kurie verčiasi ūkine komercine veikla. Užsakovą bei ekspeditorių turi sieti sutartiniai teisiniai santykiai, kurie yra sudaromi pasirašius ekspedijavimo sutartį, kurios dalykas yra su krovinių gabenimu susieti veiksmai. Ekspeditorius įsipareigoja užsakovo lėšomis jo ar savo vardu atlikti krovinio gabenimą. CK numato, kad krovinių ekspediciją reguliuojančios CK teisės normos yra taikomos ir tuomet, kai pagal sutartį ekspeditoriaus pareigas atlieka vežėjas⁷⁹, tai reiškia, kad ekspeditorius gali savo pareigas perduoti trečiajam asmeniui vykdyti. Matome, kad yra numatyta galimybė vežimą ir ekspediciją reglamentuojančias teisės normas taikyti kartu, vadinasi ekspeditorius savo arba užsakovo vardu turi teisę sudaryti sutartis su kitais asmenimis, kad būtų įvykdyti įsipareigojimai užsakovui. Apibendrintai galima teigti, kad ekspeditorius

⁷⁸Vokietijos krovinių ekspeditorių standartinės sutartys: http://www.backhaus-co.de/docs/ADSp_2003_english.pdf [žiūrėta 2014-11-25 d.]

⁷⁹Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas // Valstybės žinios.2000, Nr. 94-2918.

sudaręs sutartį su klientu gali įsipareigoti krovinį nuvežti ir tuomet toks įsipareigojimas bus laikomas vežimo sutartimi. Tai pripažinta ir pagal Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2001 m. birželio 15 d. nutarimą Nr. 31 „Dėl Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinių keliais sutarties konvenciją“ (toliau – CMR konvencija), 11 punkte buvo nutarta, jog „jeigu sutartimi su krovinio siuntėju pervežimo procese dalyvaujantis ekspeditorius įsipareigoja būti vežėjas (įsipareigoja siuntėjui nugabenti krovinį į paskyrimo vietą, nors veža ne pats, o tik atlieka ekspedijavimo paslaugas), jis atsako siuntėjui kaip vežėjas nepriklausomai nuo to, ar jis veš pats, ar paves tai padaryti trečiajam asmeniui“. Lygiai tos pačios pozicijos laikėsi ir 2006 m. vasario 13d. priimta LAT nutartis Nr. 3K-3-104/2006. Šioje civilinėje byloje buvo nagrinėjamas atsakomybės klausimas krovinio sugadinimo atveju, kai ekspeditorius samdė trečiąjį asmenį. Ekspeditorius buvo pripažintas vežėju, nes pagal krovinio vežimo sutartį jis įsipareigojo krovinį vežti, o krovinio gavėjas buvo įsipareigojęs apmokėti už krovinio atvežimo paslaugas. Nors ekspeditorius atliko tik ekspedijavimo veiksmus, tačiau užsakovui jis įsipareigojo būti vežėju, nepaisant ir to, kad pagal krovinio važtaraštį buvo galima nustatyti faktinį vežėją. Tad draudimo bendrovė turėjo teisę išsireikalauti žalos atlyginimo iš ekspeditoriaus, o jis regreso tvarką įgijo teisę pateikti ieškinį faktiniam vežėjui (trečiajam asmeniui). Sprendžiant ekspeditoriaus vaidmenį vežimo sutartyje yra svarbus važtaraštis, pagal kurį galima nuspręsti ar ekspeditorius krovinio vežimo sutartį sudarė savo ar kliento vardu. Taigi remiantis CK ir LAT praktika, galima pateikti tris atvejus, kuomet ekspeditorius yra laikomas vežėju:

1. Kai sudaroma krovinio pervežimo sutartis į paskirties vietą, tačiau vėliau tai pavedama atlikti trečiajam asmeniui.

2. Kai ekspeditorius prisiima didesnę atsakomybę už visą krovinio pervežimo procesą, be atskiro nurodymo sutartyje, kad jis tik krovinį ekspedijuoja.

3. Kai ekspeditorius gauna atlyginimą už visą pervežimą, nebent sutartyje su siuntėju yra numatytas punktas, kuris nurodo, kad ekspeditorius įsipareigoja atlikti tik ekspedijavimo paslaugas.

Tad sudarius ekspedicijos sutartį, ekspeditorius tampa krovinio valdytojas, nes veikia savo arba užsakovo vardu, tačiau netampa krovinio savininkas, nes krovinį gabena užsakovo lėšomis.

Pagal CK, teisės ir pareigos ekspeditoriui atsiranda nuo to momento, kai jis jas patvirtina užsakovui⁸⁰, tačiau yra numatyta galimybė ekspeditoriui užpildyti krovinio vežimo važtaraštį ir tai bus laikoma krovinio ekspedijavimo sutartis tarp užsakovo ir ekspeditoriaus. Sutartys, kaip jau buvo minėta anksčiau, dažniausiai būna rašytinės formos, nors gali būti pateiktos ir kokiomis nors ryšio priemonėmis. Taigi, ekspeditoriui priėmus užsakymą, atsiranda tam tikros krovinio pervežimui skirtos pareigos, kurias galima suskirstyti į pareigas susijusias su vežimu ir pareigas susijusias su kroviniu.

⁸⁰Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas // Valstybės žinios.2000, Nr. 94-2918.

Pagal CK 6.824 str. 6 dalį, ekspeditoriaus pareigos susijusios su krovinium:

1. gauti iš atitinkamų įstaigų krovinio eksportui ar importui reikalingus dokumentus;
2. atlikti muitinės ir kitus formalumus;
3. tikrinti krovinio kiekį ir būklę;
4. iškrauti ir pakrauti krovninius;
5. sumokėti rinkliavas, mokesčius bei kitas sumas, kurias privalu mokėti;
6. saugoti, sandėliuoti krovinį, bei teikti kitas paslaugas;
7. ekspeditorius privalo pranešti užsakovui apie gautos informacijos trūkumus;
8. jeigu apie krovinį gauta ne visa informacija, ekspeditorius reikalauja iš kliento visos reikalingos informacijos.

Pagal to pačio straipsnio 5 dalį, ekspeditoriaus pareigos susijusios su vežimu:

1. organizuoti krovinį vežimą ekspeditoriaus ar kliento pasirinktu transportu ir maršrutu;
2. ekspeditoriaus pareiga savo arba kliento vardu sudaryti vežimo ir kitas sutartis;
3. užtikrinti krovinį išsiuntimą, pakrovimą ar iškrovimą, taip pat kitos su krovinį vežimu susijusios pareigos;
4. savo prievolei įvykdyti, ekspeditorius gali pasitelkti trečiuosius asmenis.

Kaip matome, ekspeditorius turi daug prievolių, kurias turi sugebėti užtikrinti. Ekspeditorius, kaip sutartinių santykių šalis, turi gana gausų teisių ir pareigų spektrą: jis turi būti susipažinęs su užsienio šalių nacionaliniais reikalavimais, tarptautiniais reikalavimais, jeigu krovinys kerta sieną, turi žinoti kokio maito mokesčiai gali būti taikomi ir t.t. Praktikoje, dažniausiai ekspeditorius užsakovui pateikia savo siūlomą paslaugų kainą, tuomet jeigu užsakovui tinka, jis pateikia užsakymą, po kurio prasideda ekspeditoriaus teisių ir pareigų vykdymas. Kai jau yra gaunama visa su krovinium reikalinga informacija, o vėliau krovinys yra pakraunamas, krovinio gabenimo priežiūra atitenka ekspeditoriaus atsakomybei. Svarbu paminėti, kad kai prekės yra perduodamos, reikia nepamiršti ir tarptautinių prekybos sąlygų INCOTERMS, kurios dažniausiai būna įtrauktos į ekspedijavimo sutartį, kaip pirminė prekių pirkimo – pardavimo sutartis, tik tuomet jos įgauna teisinę galią. Apskritai, INCOTERMS sąlygos lengvina tarptautinę prekybą. Nuo 2000 metų buvo įvestos patikslintos tarptautinės prekybos sąlygos INCOTERMS 2000, tiksliau apibrėžiančios:

- draudimo ir transportavimo klausimus;
- padedančios lengviau spręsti elektroninės prekybos problemas;
- atsiskaitymo problemas.

Nuo paskutinės šių sąlygų redakcijos 2010 metais, iš viso yra 13 sąlygų, kurios suskirstytos į keturias grupes, trumpai apžvelgsime pagrindines grupių savybes: E grupė, kuri reiškia „iš įmonės“ -

transportavimo ir draudimo išlaidas apmoka pirkėjas, pardavėjas pateikia prekes pirkėjui savo teritorijoje, pirkėjui tenka visos išlaidos ir rizika, susijusi su prekių transportavimu. F grupė: *pagrindines išlaidas apmoka pirkėjas*, D grupė: *eksportuotojas prekes pristato iki nurodyto punkto*, C grupė: *dalį pristatymo išlaidų dengia eksportuotojas*.

Pagal INCOTERMS sąlygas, galima nusakyti šalių teises ir pareigas, kurios apibrėžia ir pačio ekspeditoriaus darbą: jeigu tarp siuntėjo ir gavėjo yra numatytos pvz. CFR sąlygos, tuomet ekspeditoriui jau turi būti aišku, kad transportavimas vyks ne kelių, o vandens transportu. Plačiau INCOTERMS sąlygų neaptarinėsime, tačiau žinotina, kad šios sąlygos apibrėžia rizikos ir atsakomybės santykį, nusako šalių teises ir pareigas bei numato mokėjimų terminus tarptautiniuose prekybos susitarimuose.

Grįžtant prie ekspeditoriaus pareigų perimant krovinį, jis turi ruošti beveik visus su kroviniu vykstančius lydimuosius dokumentus. Stengiantis, kad visas logistinės grandinės procesas vyktų sklandžiai, ekspeditorius turi laikytis griežtų reikalavimų ir terminų. Tačiau, tarptautinėje transporto logistikoje dažnai atsitinka nenumatytų ir nelauktų reiškinių, kurie gali sutrikdyti logistinės grandinės darbą. Todėl yra būtina stebėti ir stengtis kaip įmanoma labiau kontroliuoti krovinio judėjimo kelią, tvarkingai pildyti dokumentus, gebėti greitai spręsti muitinės problemas ar kitus susijusius klausimus, tam, kad būtų sumažintas galimas pažeidimas. Kai tik gabenamos prekės pasiekia gavėją ir jos iškraunamos, belieka sulaukti apmokėjimo už suteiktas paslaugas. Jeigu siuntėjas įpareigojo ekspeditorių tvarkyti finansinius atsiskaitymus, tuomet jam gali tekti ir atsiskaityti už pačias prekes, neįskaitant ekspedicinių paslaugų kaip prekių sandėliavimas, pakavimas, dokumentų rengimas ir pan. Visą krovinio gabenimo laiką, pagal sutartį, šalys taip pat įsipareigoja teikti visą informaciją, kuri yra žinoma arba, kuri galėjo pasikeisti.

Išvardintų ekspeditoriaus teisių ir pareigų sąrašas gali būti papildytas arba sumažintas atsižvelgiant į teikiamų paslaugų apimtį ir galimybes. Iš esmės, ekspeditoriaus atsakomybė prieš užsakovą yra pakankamai didelė, jeigu prieš pasirašant sutartį nėra numatytas jos ribojimas. Pagal CK, „ekspeditorius už krovinių ekspedicijos sutarties neįvykdymą ar netinkamą įvykdymą atsako sutartyje nustatyta tvarka“⁸¹, bet jeigu jam pavyksta įrodyti, „kad buvo neįvykdyta ar netinkamai įvykdyta vežimo sutartis, tai ekspeditoriaus atsakomybė užsakovui (užsakovo klientui) nustatoma pagal tas pačias taisykles, pagal kurias ekspeditoriui atsako atitinkamas vežėjas“⁸². Taigi CK ekspeditorių įvardija kaip garantinį subjektą, kadangi jis gali pasitelkti prievolės vykdymui ir trečiuosius asmenis.

⁸¹Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas // Valstybės žinios.2000, Nr. 94-2918.

⁸²Ten pat.

2.2.2. Ekspeditorius – logistinės veiklos tarpininkas

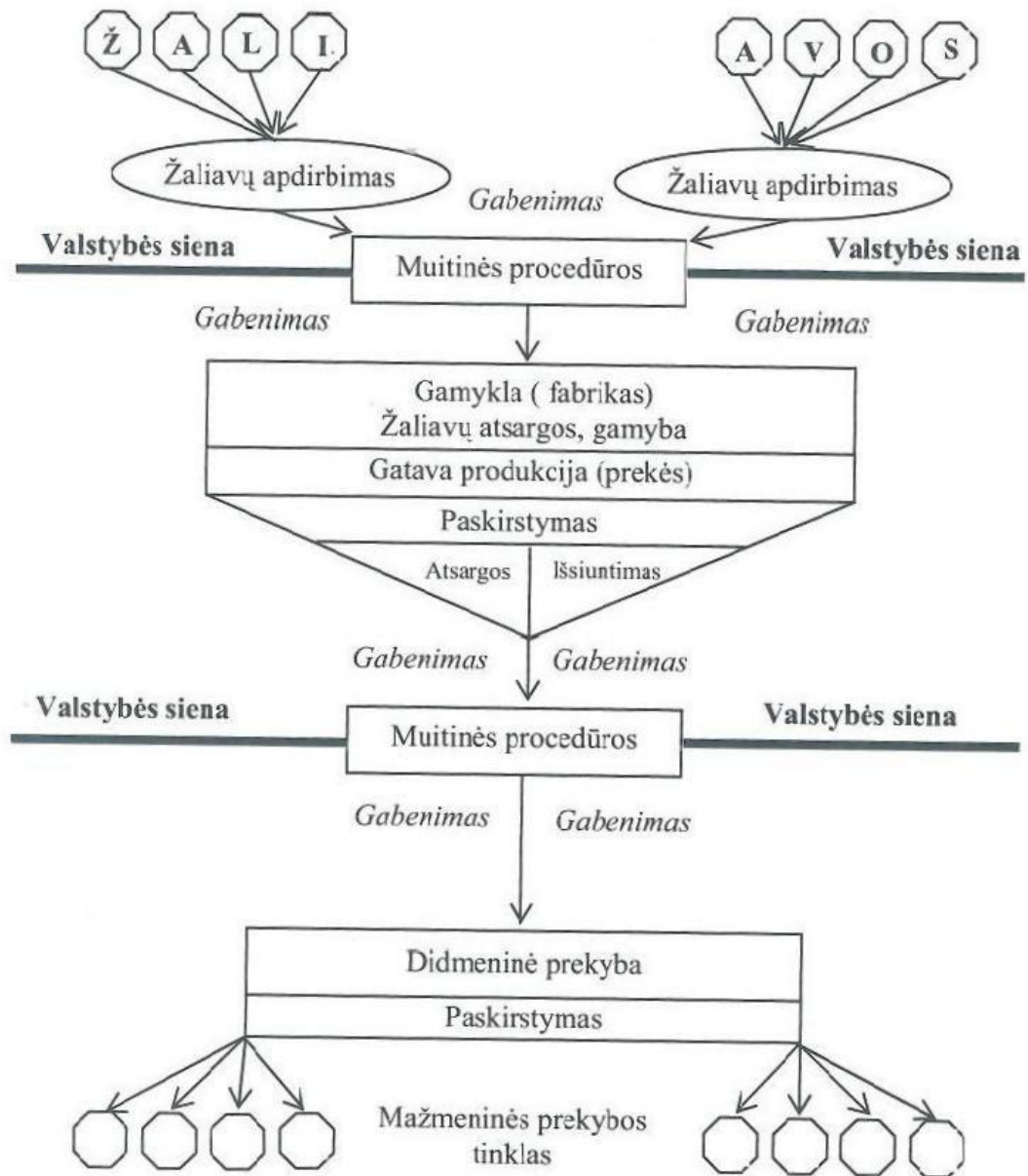
Nagrinėjant logistinės veiklos ypatumus, pastebėjome, kad ši veikla neapseina be tarpininkų. Kai tarptautinėje prekyboje vyksta nuoseklus prekių transportavimas iš vienos valstybės į kitą, yra atliekama be galo daug veiksmų. Materialinių gėrybių judėjimo procesas nuo siuntėjo iki gavėjo sudaro tiekimo grandinę – grandinę nuosekliai einančių operacijų, kurias atlieka tam tikri asmenys. Tiekimo grandinę ir joje atliekamos logistinės operacijos jau buvo nagrinėjamos 1.1. poskyryje. Tačiau norint geriau išsiaiškinti logistinės veiklos tarpininkų vaidmenį, reikia aptarti ir logistikos kanalus.

Logistinėje veikloje dalyvauja daug subjektų, kurių veiksmai materialinių objektų judėjimo procese sudaro grandinę operacijų – tai logistikos kanalas. Kitaip tariant, tai yra visuma logistinių operacijų, kurios yra atliekamos, kai materialieji objektai juda nuo siuntėjo iki gavėjo. Šį terminą ir A. Garalis, apibrėžia kaip daugybės tarpininkų sutvarkytą sistemą, kuriai gali priklausyti nuosava gamintojo realizavimo sistema.⁸³ Šis aiškinimas labiausiai akcentuojamas į asmenų veiklą ir logistikos kanalas suvokiamas kaip sistema. I. Meidutė logistinį kanalą apibūdina kaip tarpininkų tinklą, kurie pagrinde atlieka keturias funkcijas: transportavimo, saugojimo, krovinių apdorojimo arba komunikacinę, ir taip tarpininkai formuoja krovinių ar produktų srauto judėjimą⁸⁴. Autorė pateikia asmenų ir jų atliekamų veiksmų apibrėžtį, tačiau pateikia pakankamai siaurą jų funkcijų gausą ir teigia, kad jie formuoja srauto judėjimą. J. A. Urbonas logistikos kanalu vadina materialinių gėrybių tarptautinio judėjimo operacijų, kuriančių tarptautines logistines paslaugas, grandinę⁸⁵. Šiuo apibrėžimu, teigiama, kad logistikos kanalas suprantamas, kaip visuma tarptautinių judėjimų operacijų, atliekamų su materialiaisiais srautais, tačiau tai kas vyksta su judėjimu nesusijusiomis operacijomis – neaptariama. Manau, kad logistikos kanalas, apima kur kas daugiau operacijų nei teigia išvardinti autoriai, tai būtų visuma operacijų atliekamų asmenų tarptautiniu mastu, kroviniui pajudėjus nuo siuntėjo iki gavėjo. Tarptautinės logistikos kanalo schema pavaizduota 2 paveiksle.

⁸³Garalis A. Logistikos terminų aiškinamasis žodynas. Šiauliai: Šiaulių universiteto leidykla, 2003, p. 71.

⁸⁴Meidutė I. Logistikos sistema. Vilnius: Technika, 2012, p. 63

⁸⁵Urbonas J. A. Tarptautinė logistika. Teorija ir praktika. Kaunas: Technologija, 2005, p. 70



Šaltinis J.A. Urbonas. Tarptautinė logistika. Teorija ir praktika

2 pav. Tarptautinės logistikos kanalo schema.

Logistikos kanale taip pat yra išskiriami jos elementai: objektai ir subjektai. Su objektais yra atliekamos tam tikros logistinės operacijos, ir juos galima suskirstyti į keturias grupes:

- pagrindiniai logistinės grandies objektai, tai būtų prekės, žaliavos, įrenginiai ir kitos materialinės vertybės;
- transporto priemonės, kurios gabena materialines vertybes;
- logistinės grandies asmenys, kaip vairuotojai, muitinės procedūrų vykdytojai ir pan.;

- papildomi logistinės grandies objektai, kaip informacijos laikmenos, asmeninio vartojimo reikmenys, pinigai ir kt.⁸⁶

Objekto priskyrimas vienai iš nurodytų grupių priklauso nuo to, kokios transformacijos yra atliekamos logistinėje veikloje, jeigu kuras yra vežamas kaip prekė parduoti kitoje šalyje, jis bus priskirtas pirmajai grupei, o jeigu jis vertinamas, kaip automobilio kuras esantis bake parduoti, tai priskiriamas prie ketvirtosios grupės. Nors objekto priskyrimas ir neturi didelės reikšmės, tačiau nagrinėjant logistinę veiklą yra naudinga išsiaiškinti koks bus santykis tarp numatomi atliekamų operacijų ir objektų. Svarbu paminėti, jog logistines operacijas su objektais atlieka keletas asmenų, kaip siuntėjai, ekspeditoriai, gavėjai, vežėjai ir pan. Šiuos asmenis, arba kitaip tariant logistinio kanalo subjektus, kaip ir jo objektus, galima įvairiai klasifikuoti.

Pagal santykį su gabenamais objektais, subjektai skirstomi į:

- Materialinių objektų siuntėjus, tai pardavėjai, distributoriai ir t.t.;
- Materialinių objektų gavėjus, tai pirkėjai, gamintojai ir t.t.;
- Logistinių paslaugų teikėjai, tai vežėjai, ekspeditoriai ir t.t.

Pagal materialiojo srauto judėjime atliekamų asmenų vaidmenis logistikos kanalo subjektai skirstomi į:

- Pagrindinius dalyvius – juos galima apibūdinti kaip materialiuųjų srautų kūrėjus: siuntėjus, gavėjus, importuotojus, eksportuotojus;

- Tarpininkus – tai asmenys, kurie atlieka operacijas su logistinės grandies objektais, teikdami paslaugas kitiems tos grandies dalyviams;

- Kontrolierius – subjektai, kurie kontroliuoja logistinės grandies objektus (muitinė, pasienio tarnyba, transporto inspekcija, maisto ir veterinarijos tarnyba ir kt.⁸⁷

Tarp visų šių išvardintų logistinės veiklos subjektų turi būti glaudi sąveika. Taip galima užtikrinti nepertraukiamą, be didesnių klaidų ir nukrypimų darbą. Pagal pateiktus subjektų skirstymus, logistines paslaugas pagrindiniams dalyviams ir/ar kitiems asmenims teikiantys subjektai vežėjai, **ekspeditoriai**, muitinės tarpininkai ir kt. labiausiai tinka logistikos kanalo tarpininkų apibūdinimas. Toliau apžvelgsime ekspeditoriaus vaidmenį logistinėje veikloje.

Ekspeditorius, kaip jau buvo minėta pagal CK, yra juridinis asmuo, kuris įsipareigoja kliento arba savo vardu, bet kliento sąskaita, pristatyti krovinį į nurodytą vietą, galintis pasitelkti vežėjus ir koordinuoti visą procesą. Tad šiuo atveju, ekspeditorius yra verslininkas, tarpininkaujantis parduodant

⁸⁶Laurinavičius A., Sarapinienė S., Gurevičienė J.J., Martiuševskaja E., Jablonskis A. Muitinė tarptautinės prekybos logistinėje grandinėje, Vilnius, 2014, p. 278.

⁸⁷⁸⁷Laurinavičius A., Sarapinienė S., Gurevičienė J.J., Martiuševskaja E., Jablonskis A. Muitinė tarptautinės prekybos logistinėje grandinėje, Vilnius, 2014, p. 279.

transporto paslaugas. Taigi pagal K. Bischof ekspedijavimo paslaugos tai ne pats krovinio gabenimas, o rūpinimasis šia paslauga⁸⁸. J. A. Urbonas išskiria ekspedicijos agentūrų teikiamas paslaugas, aiškindamas, jog jos tik priima, organizuoja ir tvarko tarptautinius gavėjo arba siuntėjo užsakymus, o krovinio vežimo operacijas perleidžia tvarkyti logistikos kanalo tarpininkams. Jis teigia, kad ekspedicijos agentūra organizuoja visą logistikos grandinę, bendradarbiaudama su tarpininkais.⁸⁹ Galiausiai ekspedicijos agentūra naudojasi įvairių tarpininkų paslaugomis, o kiekvienas tarpininkas yra atsakingas už jam pavestą darbą (savo kompetenciją), tačiau įsipareigojimai sudaryti ekspedijavimo sutartyje su užsakovu išlieka ekspedicijos agentūrai. Taip pat šis autorius išskiria keturis tarptautinės ekspedicijos agentūros tarpininkų tipus:

1. Dileriai – visas operacijas jie atlieka savo vardu ir savo sąskaita. Išskiriamos jų dvi rūšys: išskirtiniai dileriai (vieninteliai atstovai tam tikro pasaulio regiono rinkoje ir turi išskirtines teises) ir autorizuoti dileriai (dirba frančizės sąlygomis tam tikroje regiono rinkoje).

2. Distribiutoriai – veikia kito vardu ir savo sąskaita. Distribiutoriai veikia ekspedicijos agentūros vardu (pvz. atlieka pavedimą jos vardu, teikia kokias nors paslaugas), tačiau išlaidas dengia patys iš gautų pajamų už teikiamas operacijas.

3. Komisionieriai – veikia savo vardu ir kito sąskaita. Komisionieriai, už tam tikrą atlyginimą (komisinius), savo vardu teikia paslaugas, tačiau tai daro ekspedicijos agentūros sąskaita. Komisionierius yra tik ekspedicinės agentūros atstovas, o tarp jų yra sudaroma komiso sutartis.

4. Brokeriai, agentai – veikia kito vardu ir kito sąskaitą. Agentai dažniausiai būna juridiniai asmenys, kurie gali teikti paslaugas tiek savo šalyje arba užsienyje. Jie sudarydami sutartis veikia ekspedicijos agentūros vardu ir jos sąskaita, bet tik konkrečiu jos pavedimu. Brokeriai suveda skirtingas sutartis šalis, sudarant sutartis. Jie neturi įsipareigojimų ir veikia tik pagal atitinkamus pavedimus⁹⁰.

Taigi, šiais išvardintais tarpininkais, ekspedicijos agentūros sudaro pavedimo sutartis, tam, kad įvykdytų joms pavestus užsakovo įsipareigojimus. Bet kyla klausimas, kurioje logistikos kanalo struktūros vietoje yra ekspeditorius. Prisiminus CK nuostatas, jog ekspeditorius veikia užsakovo arba savo vardu, bet užsakovo sąskaitą, galėtume daryti išvadą, kad ekspeditorius priskiriamas arba prie komisionieriaus arba prie agentų, kadangi gali pasirinkti, veikti savo arba kliento vardu. Tačiau, ekspeditoriai veikia pagal pavedimo sutartį, o komisionieriai pagal komiso sutartį. A. Garalis juos dar vadina vežėjo agentu ir priskiria jiems rūpinimąsi siunčiamomis prekėmis⁹¹. Iš esmės ekspeditoriai

⁸⁸Bischof K. Ekspedicinių ir transporto įmonių vadyba, 2002, p. 2

⁸⁹J. A. Urbonas Tarptautinė logistika. Teorija ir praktika. Kaunas: Technologija, 2005, p. 100-101.

⁹⁰Ten pat, p. 102-103.

⁹¹Garalis A. Logistikos terminų aiškinamasis žodynas. Šiauliai: Šiaulių universiteto leidykla, 2003, p. 71.

atlieka daug funkcijų, turi stengtis, kad viskas vyktų sklandžiai, greitai ir saugiai. Jie organizuoja ir seka krovinio gabenimo procesą nuo siuntėjo iki gavėjo, tačiau krovinio vežimo procese tiesiogiai ir nedalyvauja.

Atsiradus ekspedicinėm įmonėm sumažėjo vežėjų atliekamos funkcijos, jiems beliko rūpintis transporto priemonės technine būkle, spręsti įmonės vidines problemas, stengtis mažinti vežimų savikainą, krovinį pristatyti laiku ir be pažeidimų⁹² bei išlikti rinkoje.

Asmuo nusprendęs importuoti ar eksportuoti prekes pasinaudojęs ekspeditoriaus paslaugomis, gali likti patenkintas priėmęs šį sprendimą, nes ekspeditorius turės išsamios informacijos ir žinos taisykles, kurių būtina laikytis atliekant tam tikras logistines operacijas. Ekspedijavimo įmonių teikiamų paslaugų sfera yra labai plati, palyginus su atskirų tarpininkų teikiamomis paslaugomis. Muitinės tarpininkai, draudimo brokeriai ar muitinės brokeriai specializuojasi žymiai siauresnėje srityje.

Visų pirma, ekspeditorius yra pirminis tarpininkas bendradarbiaudamas su užsakovu ir jis dalyvauja logistiniame procese. Ekspeditorius privalo apdoroti didelius informacinius srautus, kurie susiję su prekių sandėliavimu, pakavimu, prekių aprašymu ir pristatymu. Tad, jeigu perneštume ekspeditorių darbą į logistinį procesą gautume tokią seką:

1. Užsakymo priėmimas iš užsakovo;
2. Automobilio paieška;
3. Užsakymo patvirtinimas;
4. Dokumentų parengimas;
5. Transportavimas;
6. Sandėliavimas;
7. Pristatymas gavėjui;
8. Apmokėjimas už paslaugas⁹³.

Taigi matome, kad ekspeditorius darbas apima daug sudedamųjų funkcijų ir įsipareigojimų. Pagal FIATA abstraktų apibūdinimą, ekspeditorius – tai transporto architektas⁹⁴. Šis apibrėžimas tiktų tik iš dalies, kadangi ekspeditorius atlieka daugiau darbų, kurie yra susiję ir su kitomis procedūromis, ne vien transportu. Apibendrinus, būtų galima išskirti pagrindines ekspeditorių funkcijas:

⁹²Palšaitis R. Šiuolaikinė logistika. Vilnius: Technika, 2010, p. 173.

⁹³Ten pat, p. 173-174.

⁹⁴FIATA

modelrulesforfreightforwardingservicesasadoptedbyPanalpinaWorldTransportprivatelimited[http://www.panalpina.com/content/www/ind/en/home/terms-and-conditions/jcr_content/contentParSys/download/downloadList/fiata_model_rules_fo.spooler.download/FIATA_engl%20\(new\)%20India.pdf](http://www.panalpina.com/content/www/ind/en/home/terms-and-conditions/jcr_content/contentParSys/download/downloadList/fiata_model_rules_fo.spooler.download/FIATA_engl%20(new)%20India.pdf) [žiūrėta 2014-11-25]

1. Tinkamos transporto rūšies parinkimas;
2. Krovinio radimas laisvam transportui;
3. Transportavimo maršruto optimizavimas;
4. Reikiamų krovinių dokumentų tvarkymas;
5. Muitinės formalumų tvarkymas;
6. Krovinio surinkimas ir išskirstymas;
7. Siuntų konsolidavimas;
8. Krovinių sandėliavimas;
9. Krovinių draudimas;
10. Finansinių atsiskaitymų tarp siuntėjo ir vežėjo organizavimas⁹⁵.

Šį funkcijų sąrašą priklausomai nuo ekspedicijos įmonės dydžio, darbų pasiskirstymų ir teikiamų paslaugų apimties dar galima pildyti. Ekspeditoriaus darbų veiksmus galima pavaizduoti vizualiai 3 paveiksle:



3 pav. Ekspeditoriaus veiksmai ir pareigos. Sudaryta autorės

Teikdamas daug įvairių, bet kokybiškų paslaugų, derindamas jas su kitais tarpininkais, ekspeditorius tampa neatsiejama tarptautinės logistinės veiklos dalis. Vienoje kompanijoje, ekspeditorius nuo jau išvardintų funkcijų dar papildomai gali būti atsakingas ir už vairuotojo darbo grafiko sudarymą, galbūt netgi jo nakvynės organizavimą viešbutyje, o tai reikštų aukštą specialisto

⁹⁵Palšaitis R. Šiuolaikinė logistika. Vilnius: Technika, 2010, p. 173

lygi. Kaip teigia logistikos įmonės „AD REM Grupė“ verslo centro „AD REM TRANSPORT“ buvęs vadovas Darius Brekys „Ekspeditoriaus bendravimo amplitudė ir prieš 10 m., ir dabar – tokia pat plati: nuo bendravimo su vairuotoju iki kliento, kuris gali būti bet kuriame pasaulio kampelyje. [...] Šių dienų ekspeditorius iš esmės bendrauja su visu pasauliu, taigi jis turi pažinti kitų šalių žmonių mentalitetą, tradicijas, turi būti pedantiškas, labai greitas bei diplomatiškas. [...] Esant dideliame darbo tempui, reikalinga gera vidinė savitvarda.⁹⁶“ Taigi šis teiginys dar kartą įrodo, kad ekspeditoriui priskiriamos funkcijos gali būti labai įvairios ir jos gali būti labai plačios.

⁹⁶Darius Brekys: „Ekspedicija – jaunų žmonių sportas“ straipsnis – interviu. 2011-04-05. Internetinė prieiga: <http://www.cargonews.lt/poziuris/darius-brekys-%E2%80%9Eekspedicija-jaunu-zmoniu-sportas/> [žiūrėta 2014-09-14]

3. SANDĖLIAVIMO LIETUVOS MUITINĖS SANDĖLIUOSE POREIKIO ANALIZĖ

3.1. Muitinis sandėliavimas ekspedicinėje veikloje

Didėjant tarptautinės prekybos mastams muitinės atliekamos funkcijos tampa vis svarbesnės, stengiantis užtikrinti vienodas konkurencingumo sąlygas ir užkirsti kelią nelegaliai prekybai. Modernizuojant muitinės sistemos darbą, įvairiomis specialiomis priemonėmis siekiama užtikrinti skaidrios rinkos prekybą. Ši institucija turi neatsilikti ir žengti „koją kojon“ su pasaulio tendencijomis, sprendžiant naujai kylančius rinkos dalyvių poreikius ir reikalavimus. Tad muitinė atlieka ne tik kontrolės, pažeidimų prevencijos ir mokesčio administravimo funkcijas, tačiau ir aukščiau paminėtus darbus. Dabartinės globalizacijos sąlygomis „[...]spartėjanti tarptautinė prekyba, naujos gamybos ir transporto technologijos reikalauja, kad prekės būtų pristatomos gavėjui būtent tada, kai jos reikalingos, todėl muitinės formalumai turi būti atliekami kuo greičiau, netrikdant prekių srauto judėjimo, bet nemažinant muitinio tikrinimo efektyvumo“⁹⁷. Muitinei tampant vis reikšmingesnei tarptautinės prekybos sistemos ir tarptautinės logistinės grandinės dalimi, tolimesniame darbo etape ištirsime importuojamų ir eksportuojamų prekių srautą bei muitinės prižiūrimų sandėlių paslaugų poreikį Lietuvoje.

Tarptautinėje prekyboje pasitaiko atveju, kai reikalingas muitinės kontroliuojamų krovinių sandėliavimas. Tad sandėliavimas, ekspedijuojant muitinės prižiūrimus krovinius gali būti reikalingas dėl kelių priežasčių. Importuojamų prekių atveju tai atsitinka tuomet, kai:

1) nėra aišku ką ketinama daryti su kroviniu: ar jį reeksportuoti, ar parduoti, ar pasilikti ir išleisti į laisvą apyvartą. Tokiu atveju krovinį apsimoka laikyti muitinės sandėlyje ir saugojimo metu nemokėti importo mokesčių;

2) kai atkeliauja didelės prekių siuntos, kurios vartojamos ilgą laiką arba suskaidomos dalimis ir vartojamos skirtingų vartotojų, ir kurioms muitinės formalumai atliekami ne tuo pačiu metu. Taip yra tuomet, kai realizuojama tik dalis krovinio, tam kad nereikėtų iš karto mokėti visų importo mokesčių, krovinsys į laisvą apyvartą yra išleidžiamas dalimis ir saugomas muitinės sandėlyje, tam, kad būtų mažinami kaštai;

⁹⁷ Adomavičiūtė D. Muitinės audito modelis verslo įmonių veiklos vertinimui. Daktaro disertacija. Vilnius: Vilniaus universitetas, 2011, p. 8

3) kai atkeliavęs krovinyms numatomas parduoti, vyksta pirkimo – pardavimo procesas, kuris įforminamas muitinės sandėlyje patalpinus į jį parduodamas prekes;

4) kai reikia keisti krovinių charakteristikas: supakuoti, perpakuoti, komplektuoti, rūšiuoti, padalinti, užklijuoti etiketes ar atlikti kitas logistines operacijas su muitinės kontroliuojamais krovinių.

Eksportuojamų prekių atveju tai atsitinka kur kas rečiau. Vienas iš tokių retų atvejų - muitinės sandėliuose įforminamas eksportuojamų prekių pirkimo-pardavimo sandoris.

Muitinės sandėlis - tai bet kuri muitinės nustatyta ir prižiūrima vieta (teritorija), kurioje taikoma muitinio sandėliavimo procedūra, taip pat prekės, kurioms ši muitinės procedūra netaikoma. Muitinės sandėlio teritoriją sudaro pastatai (jų dalys), aikštelės, rezervuarai arba kitos vietos tinkamos saugoti prekes.

Muitinės sandėliuose galima laikyti ne vien tik importuojamas ar eksportuojamas prekes, kai kuriuose sandėliuose galima laikyti ir laisvoje apyvartoje esančias prekes, kurias eksportavus grąžinami už jas sumokėti importo muitai ir mokesčiai arba mokamos grąžinamosios išmokos ir pan.⁹⁸ Ekspeditoriui organizuojant krovinių pervežimą, gali tekti keisti maršrutą vien dėl to, kad tik muitinės sandėlyje galima užklijuoti etiketes ant krovinių, nors pasikrovimo vieta yra visai kitoje vietoje, o muitinės sandėlis nepakeliui.

Muitinės kontroliuojami kroviniai gali būti sandėliuojami ne vien tik muitinės sandėliuose, jie taip pat gali būti saugomi ir importo/eksporto terminaluose, prekių laikinojo saugojimo vietose ir su muitine suderintose vietose. Tačiau šios saugojimo vietos tyrime atskirai nagrinėjamos nebus.

Siekiant išsiaiškinti sandėliavimo poreikį Lietuvoje gabenamiems muitinės kontroliuojamiems kroviniams, buvo analizuojama pastarųjų 5-rių metų prekių eksporto ir importo statistika Lietuvoje. Keliama hipotezė, jog muitinės kontroliuojamų krovinių sandėliavimo paslauga didina logistinių paslaugų poreikį. Remiantis Muitinės informacinių sistemų centro duomenimis (2 priedas) buvo nagrinėjami visų ir kelių NVS šalių (Rusijos Federacijos, Baltarusijos Respublikos ir Ukrainos Respublikos) importo ir eksporto krovinių srautų duomenys: muitinės deklaracijų kiekis, sumokamų mokesčių (muitų, pridėtinės vertės mokesčio ir akcizų) suma, statistinė krovinių vertė bei krovinių svoris. Atliekamas šių duomenų lyginimas su muitinės kontroliuojamų krovinių sandėliavimo duomenimis. Tyrimas apima statistinių duomenų aprašomąją analizę ir jos apibendrinimą.

⁹⁸ Muitinės procedūros: <http://www.cust.lt/web/guest/578> [žiūrėta 2014-12-12]

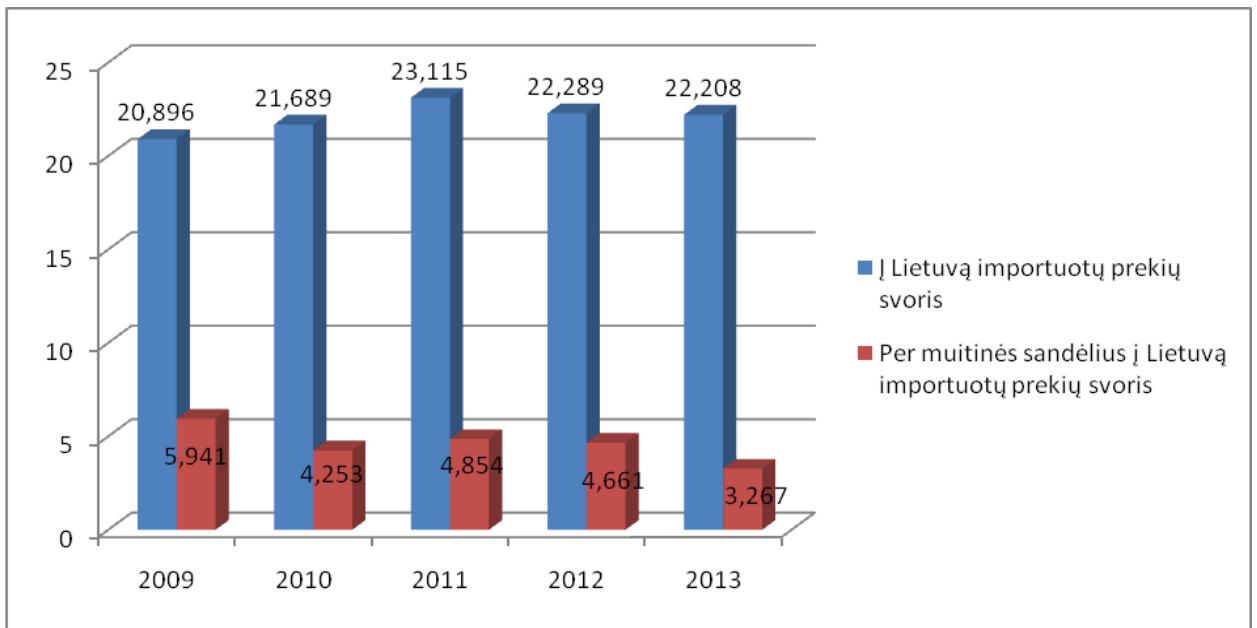
3.2. Į Lietuvą importuotų ir muitinės sandėliuose saugotų prekių srauto apžvalga ir įvertinimas

Šiame poskyryje apžvelgsime į Lietuvą importuojamų prekių srautą ir tą jo dalį, kuri buvo saugota muitinės sandėliuose. Visų pirma nagrinėsime prekių srauto apimtį natūrinę išraišką, t. y. tonomis. Vėliau apžvelgsime šio srauto apimtį vertinę išraišką vertinant importuojamų prekių statistinę vertę, nurodomą muitinės deklaracijose. Prekės į Lietuvą gali būti įvežamos mažesnėmis arba didesnėmis prekių siuntomis, o kiekvienai iš jų pateikiama muitinės deklaracija. Poskyrio pabaigoje aptarsime vidutinės į Lietuvą importuotų prekių siuntos charakteristikas: svorį, vertę ir kt.

4 pav. pateikti duomenys apie prekių importo į Lietuvą apimtį ir šio importo dalį, įvežtą į Lietuvą per muitinės sandėlius, 2009-2013 metais. Kaip matome iš pateiktų duomenų, nuo 2009 iki 2011 metų buvo užfiksuotas į Lietuvą importuojamų prekių svorio apimčių didėjimas 10,6 proc., o nuo 2012 pastebimas nežymus šio svorio kritimas, tačiau vertinant bendrą tendenciją per penkerius metus į Lietuvą importuojamų prekių svoris išaugo 6 proc.

Dalis į Lietuvą importuojamų prekių yra įvežama per muitinės sandėlius. Kaip matome iš 4 pav. pateiktų duomenų, 2009 metais per muitinės sandėlius buvo importuojama 28 proc. viso importo, 2010 metais – 19 proc., 2011 metais – 21 proc., 2012 metais – 20 proc., o 2013 metais tik 14 proc. visų į Lietuvą importuojamų prekių buvo įvežta per muitinės sandėlius.

Kaip matome, tik gana nedidelė (15-29 proc.) ir vis mažėjanti dalis į Lietuvą importuojamų prekių 2009-2013 metais buvo talpinamos Lietuvoje esančiuose muitinės sandėliuose. Taigi ekspedijuojant į Lietuvą importuojamus krovinius dėl vienokių ar kitokių priežasčių apie 20 proc. šio srauto yra nukreipiama į Lietuvoje esančius muitinės sandėlius, o muitinės sandėlyje teikiamos paslaugos yra gana paklausios ir svarbios logistinės paslaugos.



Šaltinis: sudaryta autorės pagal Muitinės informacinių sistemų centro duomenis

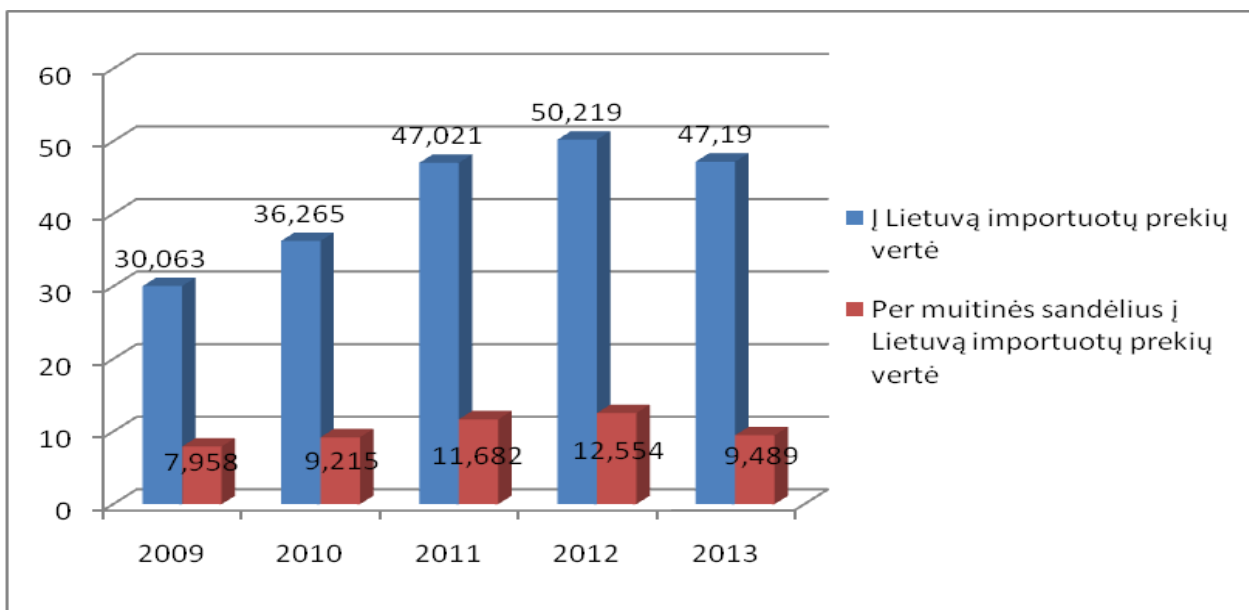
4 pav. Į Lietuvą importuotų ir muitinės sandėliuose saugotų prekių svoris (tūkst. tonų)

Svoris – tik viena iš materialiojo srauto charakteristikų. Kita ne mažiau svarbi šio srauto charakteristika yra importuojamų prekių vertė, o tiksliau muitinės deklaracijose nurodoma jų statistinė vertė.

Duomenys apie į Lietuvą importuotų ir muitinės sandėliuose saugotų prekių vertę pateikti 5 pav. Į Lietuvą importuojamų prekių srauto vertė nusakantys duomenys rodo, kad vertine išraiška į Lietuvą importuoto prekių srauto apimtis 2009-2012 metais augo, ir per šį laikotarpį padidėjo beveik 60 proc, tačiau 2013 metais pastebimas nedidelis 6 proc. importuojamų prekių srauto sumažėjimas.

2009-2012 metais į Lietuvą importuotų prekių srautas, įvertintas tonomis, mažėjo, bet vertine išraiška jis augo. Tai liudija, jog į Lietuvą importuojamos vis didesnę vertę turinčios prekių siuntos.

Išanalizavus per muitinės sandėlius į Lietuvą importuotų prekių siuntų vertę, matome, kad apie 24 proc. viso importuojamo prekių srauto, vertinamo vertine išraiška, buvo talpinama į muitinės sandėlius (2009 metais – 26 proc, 2010 metais – 25 proc., 2011 metais – 24 proc, 2012 metais – 25 proc, o 2013 metais – 20 proc.). Kiek daugiau, nei vertinant srautą pagal svorį, tad galima teigti, jog į muitinės sandėlius dažniau talpinamos didesnės vertės importuojamos prekių siuntos.

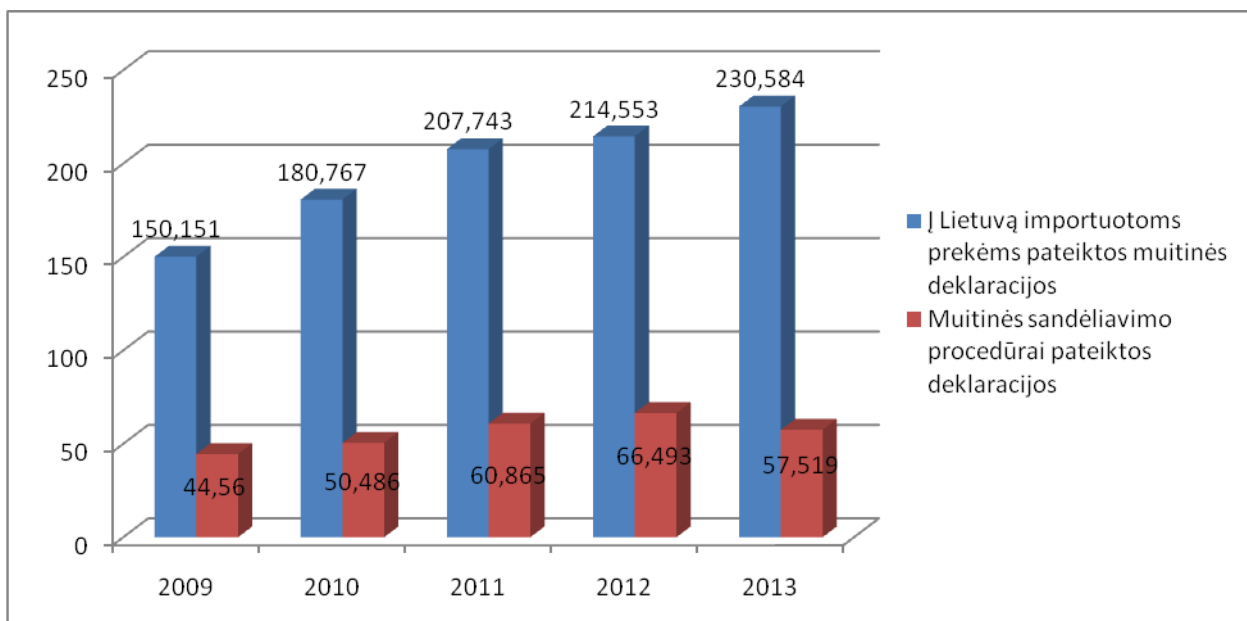


Šaltinis: sudaryta autorės pagal Muitinės informacinių sistemų centro duomenis

5 pav. Į Lietuvą importuotų ir muitinės sandėliuose saugotų prekių vertė (mln. EUR)

Vertinant į Lietuvą importuojamų prekių srautą pagal šiam srautui pateikiamas muitinės deklaracijas matome, kad importuojamoms prekėms pateikiamų muitinės deklaracijų skaičius nuolat augo, ir nuo 2009 iki 2013 metų išaugo daugiau nei 50 proc. Į Lietuvą importuotų prekių srautas mažiausiai augo (o 2013 metais net mažėjo) vertinant jį pagal svorį, o pagal vertę ir pateikiamų deklaracijų skaičius augo daugmaž vienodai.

2009-2013 metais į Lietuvą importuotų prekių apimtis tonomis pakito nežymiai (padidėjo 6 proc.), pagal pateiktas muitinės deklaracijas – padidėjo 54 proc., o importuotų prekių vertė šiuo laikotarpiu išaugo net 47 proc. Tad į Lietuvą per paskutinius penkerius metus įvežama vis daugiau ir vis vertingesnių prekių siuntų, o šį krovinių srautą aptarnaujantys TLK tarpininkai teikia vis daugiau logistinių paslaugų.



Šaltinis: sudaryta autorės pagal Muitinės informacinių sistemų centro duomenis

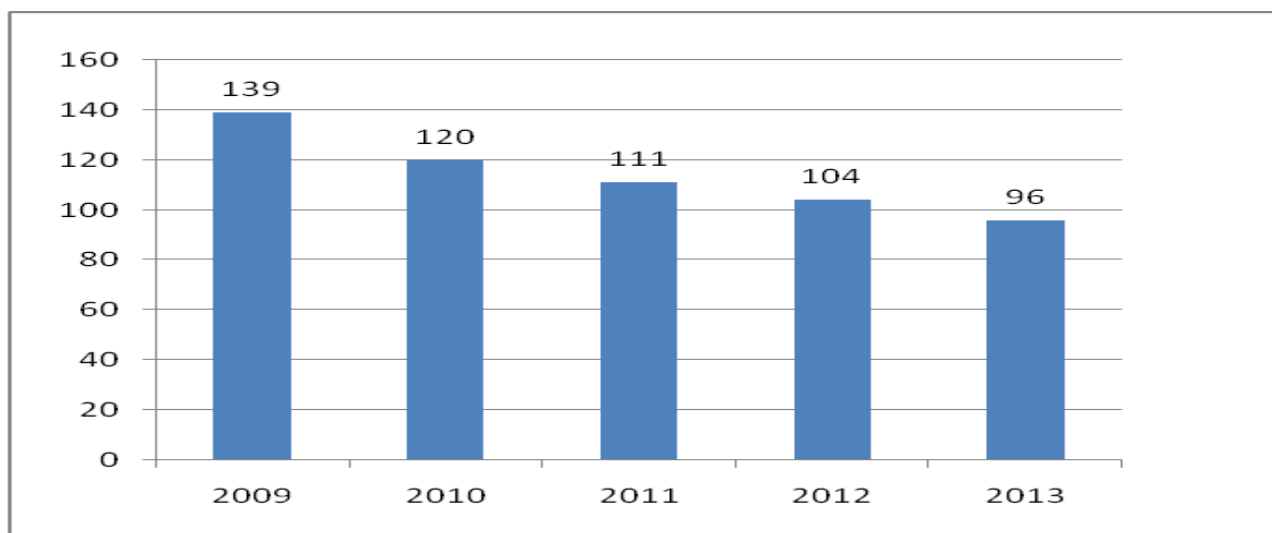
6 pav. Į Lietuvą importuotoms ir muitinės sandėlyje saugotoms prekėms pateiktos muitinės deklaracijos (vnt.)

Lietuvos muitinės sandėliuose importuojamoms prekėms kasmet įforminame apie 50-60 tūkst. muitinio sandėliavimo deklaracijų, t. y. 25-31 proc. visų į Lietuvą importuojamų prekių (vertinant pagal pateiktų muitinės deklaracijų skaičių) talpinamos į muitinės sandėlius (2009 metais – 30 proc., 2010 metais – 28 proc., 2011 metais – 29 proc., 2012 metais – 31 proc., 2013 metais – 25 proc.). Vertinant pagal Lietuvos muitinei pateiktų muitinės deklaracijų skaičių muitinės sandėliavimo poreikis importuojamoms prekėms gana stabilus (28-29 proc.), nors 2013 metais jis sumažėjo iki 25 proc.

Po 2009-2010 m. krizės krovinių importas Lietuvoje pradėjo didėti, o sandėliavimo muitinės sandėliuose poreikis į Lietuvą importuojamoms prekių siuntoms buvo gana pastovus – 25-30 proc. 2013 metų duomenys rodo apie šio poreikio sumažėjimą, tačiau nėra pagrindo daryti išvadą apie muitinio sandėliavimo poreikio į Lietuvą importuojamoms prekėms sumažėjimą, nes tam būtina panagrinėti šio poreikio tendencijas 2014 ir vėlesniais metais.

Gerėjant mūsų šalies ekonomikai, jautėsi atsigavimas po finansinės krizės, o kai auga šalies ekonomika, tuomet auga ir importuojamų prekių srautas, nes atsiranda vis didesnis įvairių prekių poreikis.

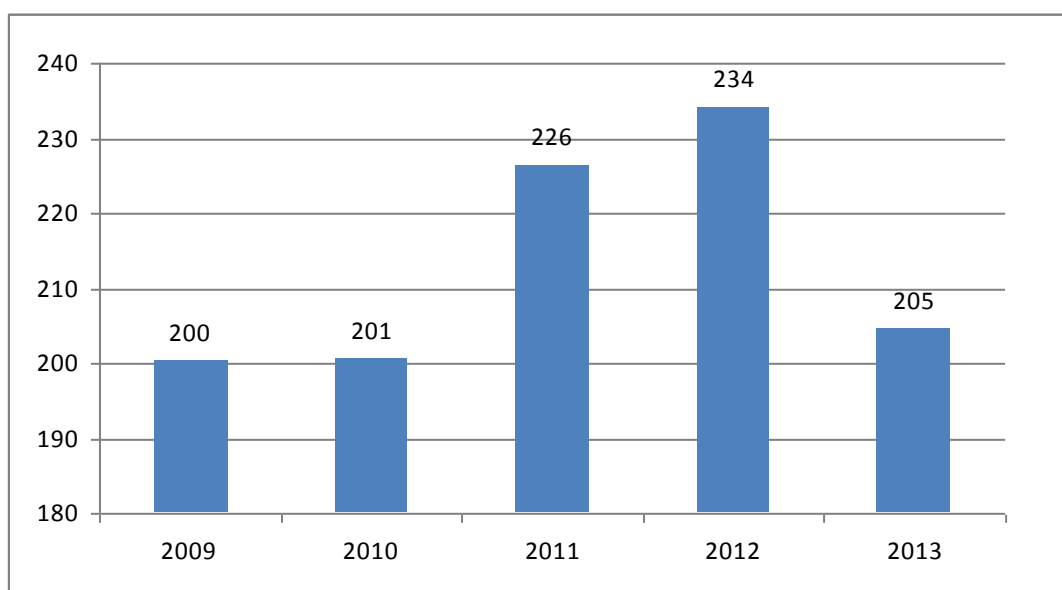
Kad galėtume išsamiau įvertinti į Lietuvą importuojamų prekių srautą, panagrinėsime pagrindines vidutinės importo siuntos ir importo siuntos, gabentos per muitinės sandėlius, charakteristikas: svorį ir vertę.



Šaltinis: sudaryta autorės pagal Muitinės informacinių sistemų centro duomenis

7 pav. Vidutinės importuojamo krovinio siuntos svoris (t)

7 pav. pateikti duomenys apie vidutinės importo siuntos svorio pokytį 2009-2013 metais. Matome, kad vidutinės importuojamos prekių siuntos svoris nuolat mažėjo ir 2009-2013 metų laikotarpyje sumažėjo net 31 proc. Tokio kritimo priežastys gali būti labai įvairios, bet viena iš jų tai – jog importu Lietuvoje užsiima vis daugiau smulkių firmų arba tai daro seni rinkos dalyviai, tik mažesnėmis prekių partijomis.

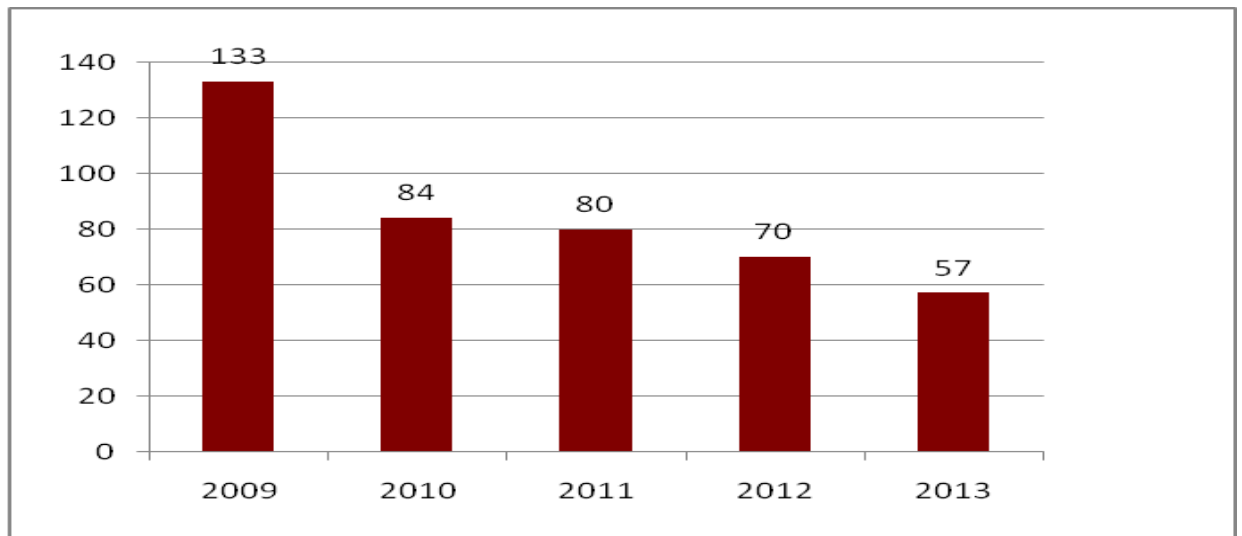


Šaltinis: sudaryta autorės pagal Muitinės informacinių sistemų centro duomenis

8 pav. Vidutinės importuojamos krovinio siuntos statistinė vertė (tūkst. EUR)

Vertinant vidutinės importuojamos prekių siuntos statistinę vertę (žr. 8 pav.), matome, kad ji, priešingai nei siuntos svoris, didėjo. 2009-2012 metais jis didėjo, bet 2013 metais buvo fiksuotas gana žymus (13 proc.) vidutinės importuojamos prekių siuntos vertės sumažėjimas. Galime teigti, kad per

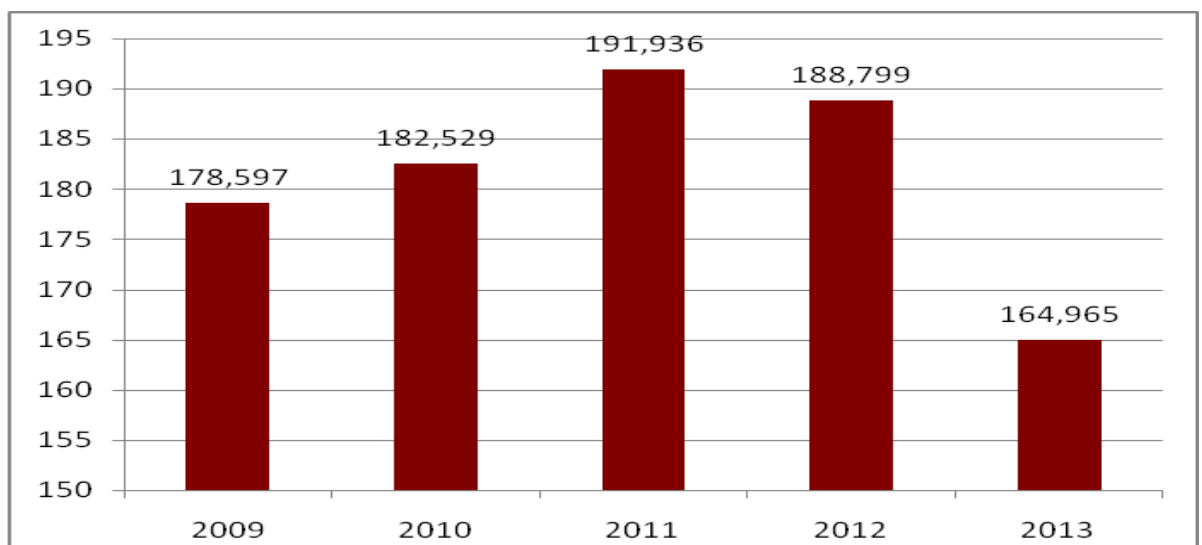
paskutinius penkerius metus importuojamų krovinių vidutinis svoris kas metus krito, tačiau jų vertė nemažėjo.



Šaltinis: sudaryta autorės pagal Muitinės informacinių sistemų centro duomenis.

9 pav. Per muitinės sandėlius importuojamos vidutinės prekių siuntos svoris (t)

Vertinant situaciją muitinės sandėliuose, matyti labai panaši tendencija. Kasmet per muitinės sandėlius importuojamos vidutinės prekių siuntos vertė mažėjo, ir mažėjo sparčiau, nei jos svoris.

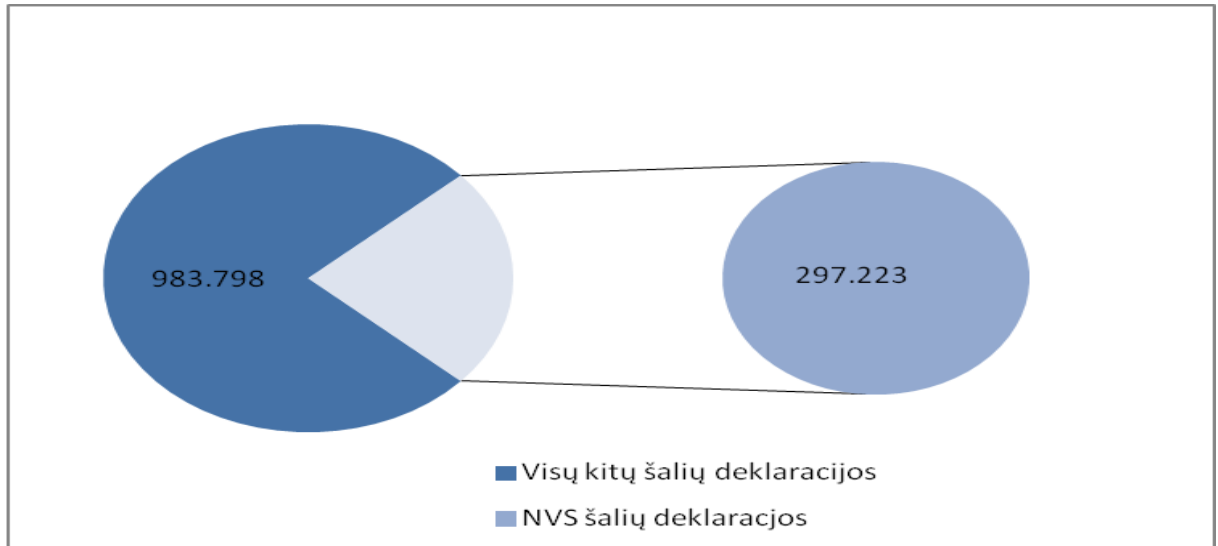


Šaltinis: sudaryta autorės pagal Muitinės informacinių sistemų centro duomenis

10 pav. Per muitinės sandėlius importuojamos vidutinės prekių siuntos statistinė vertė (tūkst. EUR)

Kitas svarbus krovinių srautą charakterizuojantis aspektas – tai importuojamų prekių siuntėjas, o tiksliau šalis-siuntėja. Toliau nagrinėsime bendrą į Lietuvą importuojamų prekių srautą, prekių srautą, importuojamą iš NVS šalių ir jos narių pagal Lietuvos muitinei pateiktas importo deklaracijas.

Per pastaruosius penkerius metus Lietuvos muitinei buvo pateiktos 983.798 importo deklaracijos. Jų pasiskirstymą tarp visų ir NVS šalių pateiktas 11 paveiksle:

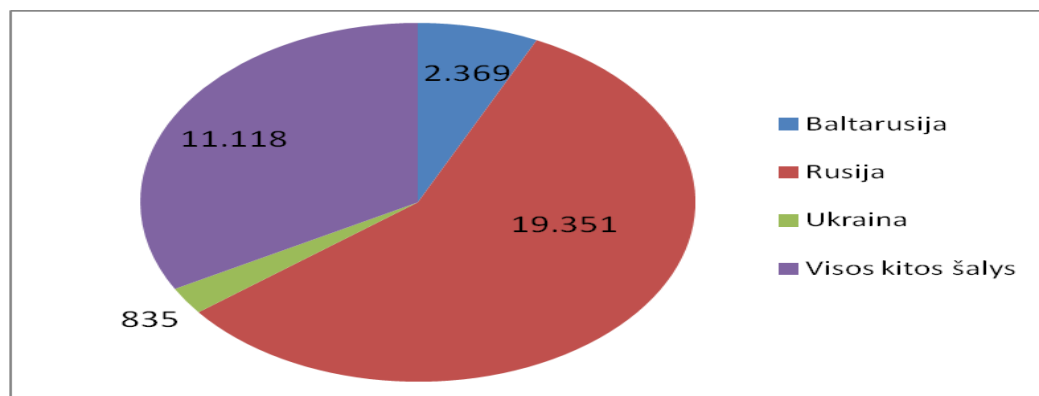


Šaltinis: sudaryta autorės pagal Muitinės informacinių sistemų centro duomenis

11 pav. Iš visų ir NVS šalių importuojamoms prekėms pateiktos importo deklaracijos (2009-2013 metai, vnt.)

Kaip matome, 2009-2013 metais į Lietuvą iš NVS šalių importuota 30,21 proc. visų prekių, tai yra pakankamai nemažas kiekis, lyginant, pvz. su Italija, importas iš kurios tesudarė 3,1 proc. viso Lietuvos importo⁹⁹. Tarptautinė prekyba su NVS šalimis Lietuvai nuo senų laikų buvo labai svarbi, išlieka svarbi, nes tai lėmė geografinis artumas ir susiklostę istoriniai ekonominiai santykiai.

Lietuvoje importuojamiems kroviniams yra taikomi importo mokesčiai, t.y. muitas, pridėtinės vertės mokestis (toliau – PVM) ir akcizai. Per penkerius paskutinius metus (2009-2013 metai) už į Lietuvą importuotas prekes gauta 33.675 mlrd. litų. Daugiausia šių mokesčių dalis gaunama už prekes, importuojamas iš Rusijos (žr. 12 pav.)

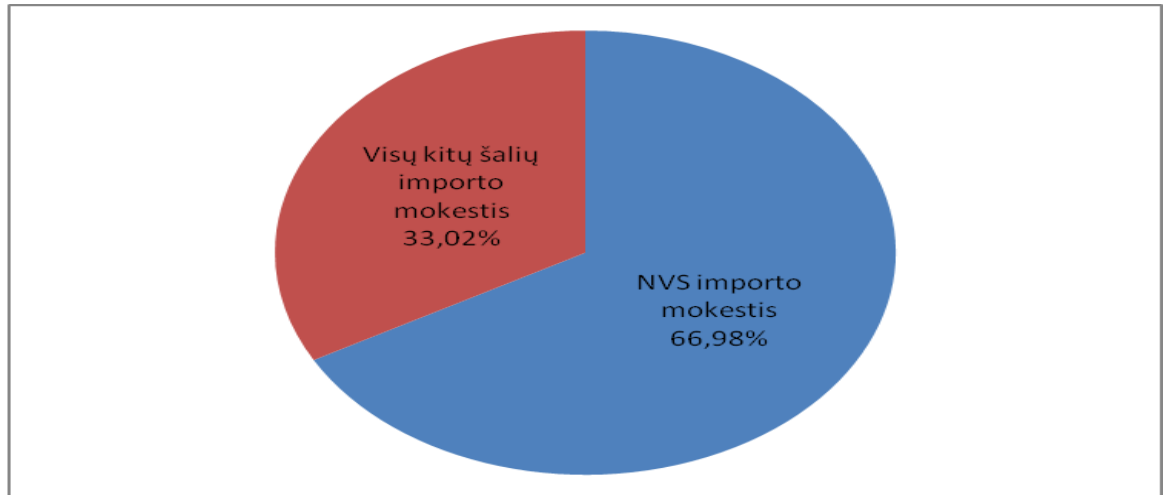


Šaltinis: sudaryta autorės pagal Muitinės informacinių sistemų centro duomenis

12 pav. Mokesčiai už į Lietuvą importuojamas prekes (2009-2013 metai, mln. LT)

⁹⁹Lietuvos Respublikos Ambasada Romoje internetinė prieiga: <http://it.mfa.lt/index.php?1515517585> [žiūrėta 2014-12-01]

Kaip matome, daugiausiai importo mokesčių sumokama už prekes, importuojamas iš Rusijos. Tai sudaro netgi 57,47 proc. visų importo mokesčių. Nemaža dalis importo mokesčių surenkama už prekes, importuojamas iš Baltarusija – 7,04 proc., o taip pat iš Ukrainos – 2,47 proc.



Šaltinis: sudaryta autorės pagal Muitinės informacinių sistemų centro duomenis

13 pav. Importo mokesčiai už iš visų šalių ir NVS šalių importuojamas prekes

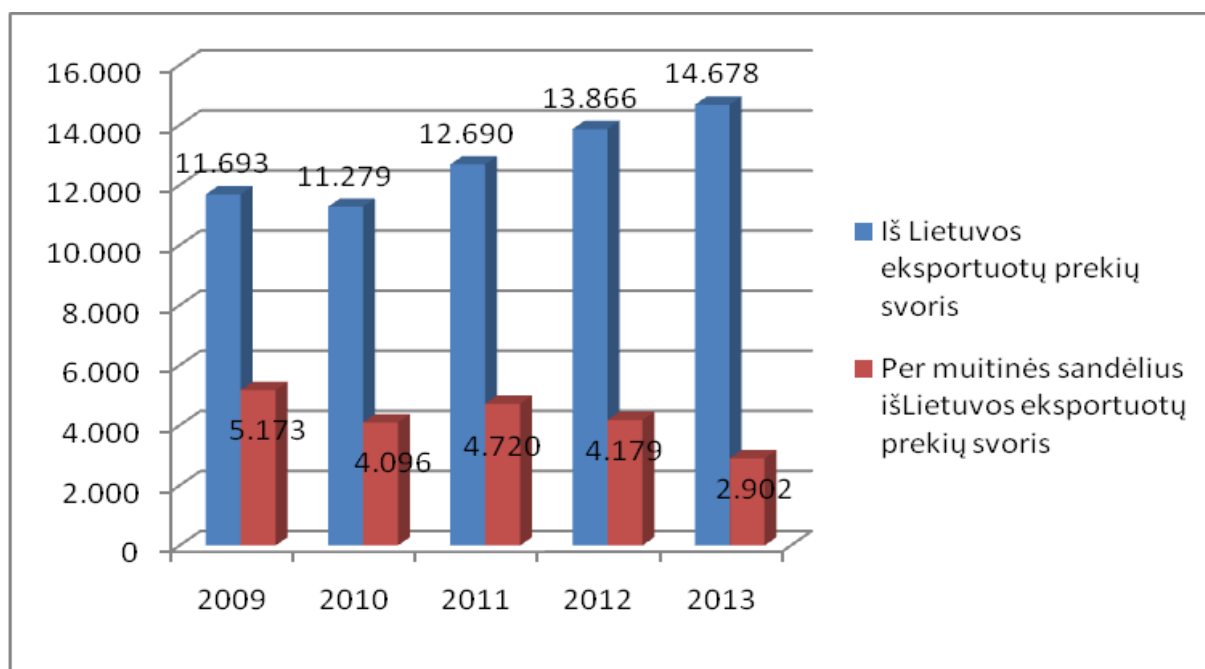
Iš Lietuvos muitinei pateiktų importo deklaracijų kiekio (žr. 11 pav.) matome, kad per penkerius paskutinius metus iš NVS šalių buvo įvežta 30,21 proc. visų importuotų prekių ir didžiausią mokesčių dalis gaunama būtent už iš NVS šalių importuotas prekes. Pagal turimus duomenis, atvykusių krovinių vertė iš NVS šalių taip pat yra didžiausia (žr. 14 pav.). Apibendrinant galima teigti, jog iš NVS šalių importuojamos palyginti brangios prekės.

Apibendrinus Muitinės informacinių sistemų centro penkerių metų importo srauto ir muitinės sandėliavimo duomenis, galima teigti, kad Lietuvoje nuo 2009 metų pastebima tendencija, jog bendrai augo importuojamų krovinių svoris, vertė ir jiems pateikiamų muitinės deklaracijų kiekis, tačiau sandėliavimo poreikis į Lietuvą importuojamiems kroviniams mažėjo. Labiausiai muitinės sandėlių poreikio mažėjimas matomas 2013 metais. Nors aukščiau visi minimi rodikliai krito, tačiau muitinis sandėliavimas dažniausiai reikalingas sandėliuojant vertingas prekes. Analizuojant importuojamų prekių srautą, buvo pastebėta, jog didžiausi prekių importo mokesčiai gaunami iš NVS šalių, iš jų daugiausiai iš Rusijos Federacijos importuojamoms prekėms.

3.3. Iš Lietuvos eksportuotų ir muitinės sandėliuose saugotų prekių srauto apžvalga ir įvertinimas

Kitas svarbus aspektas, nagrinėjat prekių srautą Lietuvoje, yra eksportuojamos prekės. Šiame poskyryje bus nagrinėjamas iš Lietuvos eksportuojamų prekių srautas ir ta jo dalis, kuri eksportuojama per muitinės sandėliuose.

Pradžioje nagrinėsime prekių srauto svorį tonomis, tuomet jo vertinę išraišką nurodytą eksporto deklaracijose ir prekių srautą pagal jam pateiktas eksporto muitinės deklaracijas. Vėliau apžvelgsime eksportą į NVS šalis. Duomenys nagrinėjami penkerių metų laikotarpiu nuo 2009 iki 2013 metų.



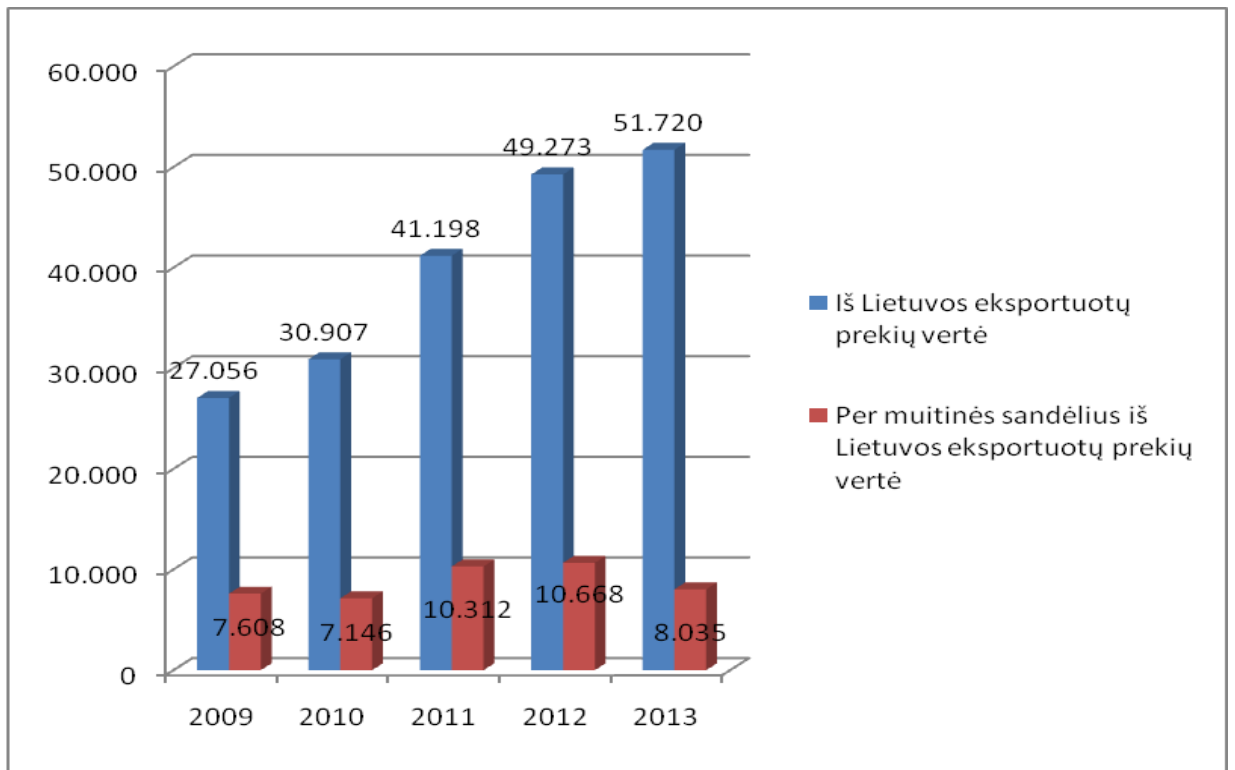
Šaltinis: sudaryta autorės pagal Muitinės informacinių sistemų centro duomenis

14 pav. Iš Lietuvos eksportuotų ir per muitinės sandėlius eksportuotų prekių svoris (tūkst. t)

14 pav. pateikti duomenys apie prekių eksportą iš Lietuvos ir eksporto dalį, išvežtą per muitinės sandėlius 2009-2013 metais. Kaip matome iš pateiktų duomenų, tik 2010 pastebimas nežymus eksportuojamų prekių svorio kritimas, o nuo 2010 iki 2013 metų buvo užfiksuotas iš Lietuvos eksportuojamų prekių svorio apimčių didėjimas 20 proc.

Dalis iš Lietuvos eksportuojamų prekių buvo išvežama per muitinės sandėlius. 14 pav. pateikti duomenys parodo, kad per paskutinius penkis metus, eksportuojamų prekių dalis per muitinės sandėlius mažėjo. 2009 metais per muitinės sandėlius buvo eksportuojama 44 proc. viso eksporto, 2010 metais – 36 proc., 2011 metais – 37 proc., 2012 metais – 30 proc., o 2013 metais tik 19 proc. Tad gana nedidelė (33 proc.) ir vis mažėjanti dalis iš Lietuvos eksportuojamų prekių 2009-2013 metais buvo išvežtos per Lietuvoje esančius muitinės sandėlius.

Eksportuojamų prekių svoris 2009-2013 metais padidėjo beveik 26 proc., o per muitinės sandėlius eksportuojamų prekių svoris per tą patį laikotarpį sumažėjo net 44 proc.

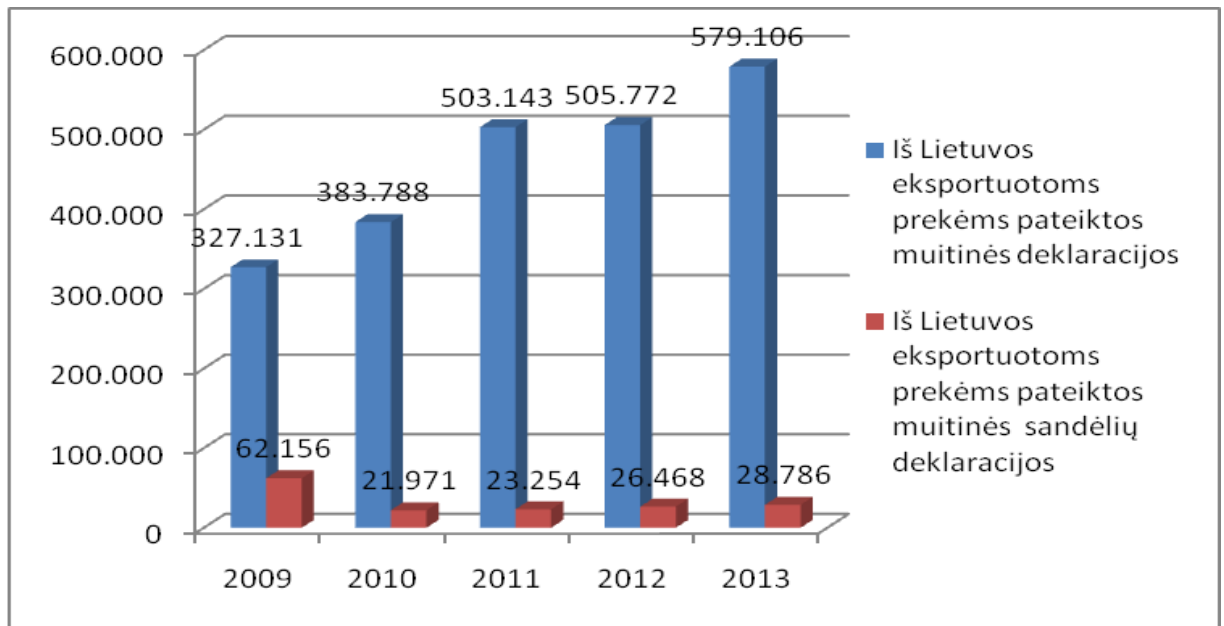


Šaltinis: sudaryta autorės pagal Muitinės informacinių sistemų centro duomenis

15 pav. Iš Lietuvos eksportuotų ir per muitinės sandėliuose eksportuotų prekių vertė (mln. EUR.)

Išanalizavus iš Lietuvos eksportuojamų prekių vertę, matyti, kad nuo 2009 metų ji pastoviai augo (žr. 15 pav.) Kiekvienais metais iš Lietuvos buvo eksportuojamos vis vertingesnės prekės. Jeigu 2009 m. eksportuojamų prekių vertė siekė 27 mln. EUR, tai 2013 prekių buvo išvežta už 51 mln. EUR, tai yra 91 proc. daugiau.

Tuo tarpu per muitinės sandėlius eksportuojamų prekių vertė augo nežymiai, o 2013 metais net pradėjo mažėti. Per muitinės sandėlius 2009 metais buvo eksportuota 28 proc., 2010 – 23 proc, 2011 – 25 proc., 2012 – 21 proc, o 2013 – 15 proc. viso Lietuvos eksporto. Didžiausia eksportuojamų prekių vertė iš muitinės sandėlių buvo 2012 m., tačiau 2013 ji krito ir sudarė tik 16 proc. visų eksportuojamų prekių per muitinės sandėlius dalies. Per muitinės sandėlius eksportuojamų prekių svoris 2009-2013 metais mažėjo, tačiau šio srauto vertė augo. Taigi ir eksporto sraute, kaip ir importo sraute, muitinės sandėliais naudojamosi tada, kai eksportuojamos didesnės vertės prekės.



Šaltinis: sudaryta autorės pagal Muitinės informacinių sistemų centro duomenis

16 pav. Iš Lietuvos eksportuotoms ir per muitinės sandėlius eksportuotoms prekėms pateiktos eksporto deklaracijos (vnt.)

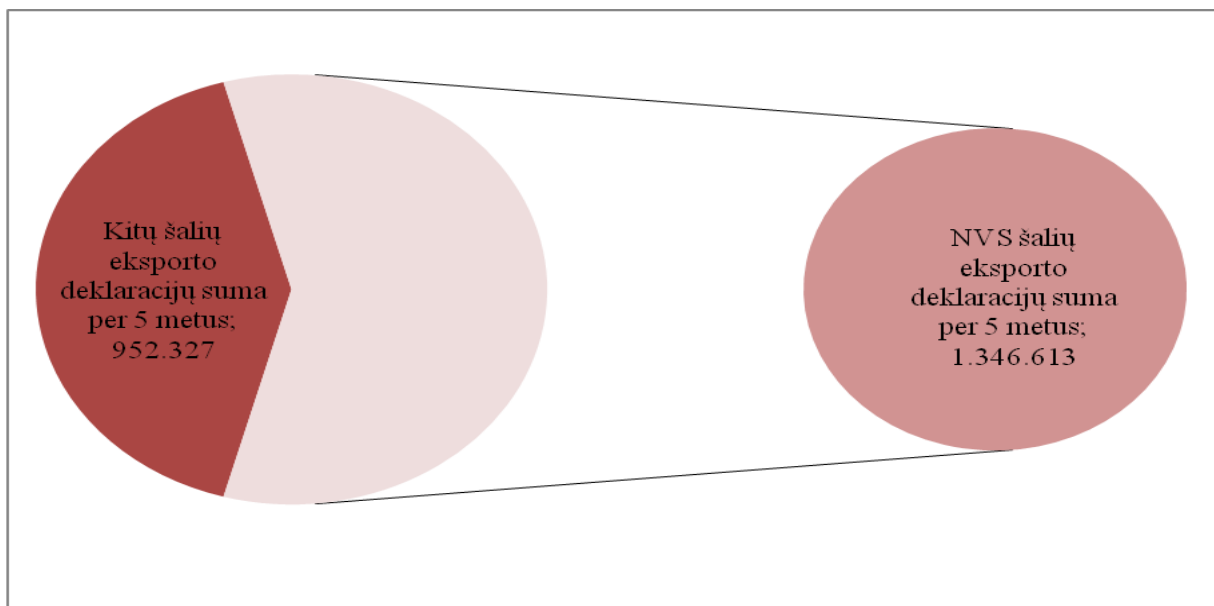
Vertinant iš Lietuvos eksportuojamų prekių srautą pagal pateiktas eksporto deklaracijas, matome, kad krovinių eksportas nuo 2009 metų didėjo netgi 77,03 proc. (žr. 16 pav.). Eksportas po krizės augo pakankamai greitai ir taip skatino Lietuvos ekonomikos atsigavimą po 2009-2010 metų krizės. Iki 2011 metų pabaigos jis nuolat didėjo, tačiau 2012 metais augimo beveik nebuvo. 2013 metais Lietuvos muitinei pateiktų eksporto deklaracijų skaičius per metus išaugo 15 proc.

Tad iš Lietuvos eksportuojamas prekių srautas vertinant jį pagal svorį, vertę ir pateiktų eksporto deklaracijų skaičių nuolat didėjo, o per muitinės sandėlius eksportuojamas srautas net sumažėjo.

Analizuojant Lietuvos eksporto srautą, einantį per muitinės sandėlius, pastebime, kad 2009 metais buvo įformintos 62.156, o 2013 tik 28.786 eksporto deklaracijos. Nors eksportas didėjo, tačiau eksportas per muitinės sandėlius 2009-2013 metais mažėjo 54 proc. Didžiausias kritimas buvo 2010 m., kai eksportas iš muitinės sandėlių mažėjo net 65 proc. Bendrai 2009 metais eksporto dalis einanti per muitinės sandėlius sudarė – 19 proc., 2010 – 6 proc., o 2011, 2012 ir 2013 metais – 5 proc. Tad muitinio sandėliavimo poreikis eksportuojant prekes Lietuvoje gana mažas - apie 5 proc.

2009-2012 metais didėjo tiek iš Lietuvos eksportuotų prekių srauto svoris, tiek jo vertė, tačiau vertė didėjo kur kas sparčiau, nei svoris. Taigi, iš Lietuvos eksportuojama vis daugiau ir vis didesnės vertės kroviniai ir tai labai gera eksporto tendencija.

Toliau panagrinėsime Lietuvos eksportą į NVS šalis, nes pagal pateiktas eksporto deklaracijas būtent šios šalys sudaro svarbiausią ir didžiausią Lietuvos muitinės kontroliuojamų prekių eksporto rinką (žr. 17 pav.).

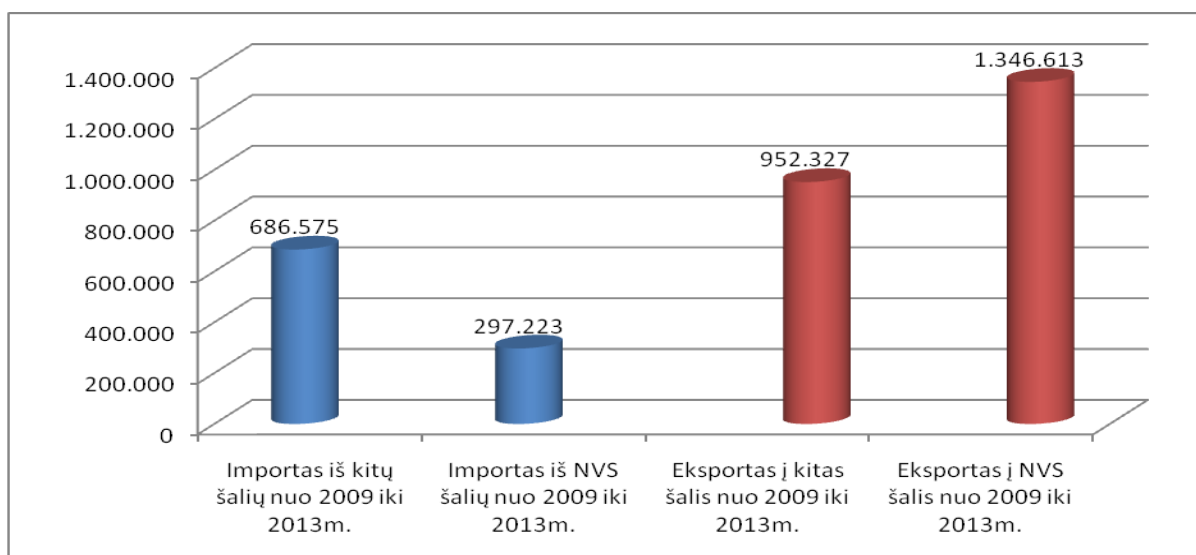


Šaltinis: sudaryta autorės pagal Muitinės informacinių sistemų centro duomenis

17 pav. Eksporto deklaracijos į NVS šalis eksportuojamoms prekėms (2009-2013metai, vnt.)

Per pastaruosius penkerius metus Lietuvos muitinei buvo pateikta 2.298.940 eksporto deklaracijų ir didžioji jų dalis buvo pateikta į NVS šalis eksportuotoms prekėms (žr. 17 pav.). Tai sudaro netgi 59 proc. eksportuojamos rinkos dalies, tad NVS šalys buvo svarbiausios eksporto partnerės per visus penkerius metus.

Lyginant 2009-2013 m. Lietuvos muitinei pateiktas importo ir eksporto deklaracijas (žr. 18 pav.) matome, kad eksporto deklaracijų pateikta beveik du kartus daugiau, nei importo, o muitinės kontroliuojamų prekių eksportas į MNC šalis yra dominuojantis.



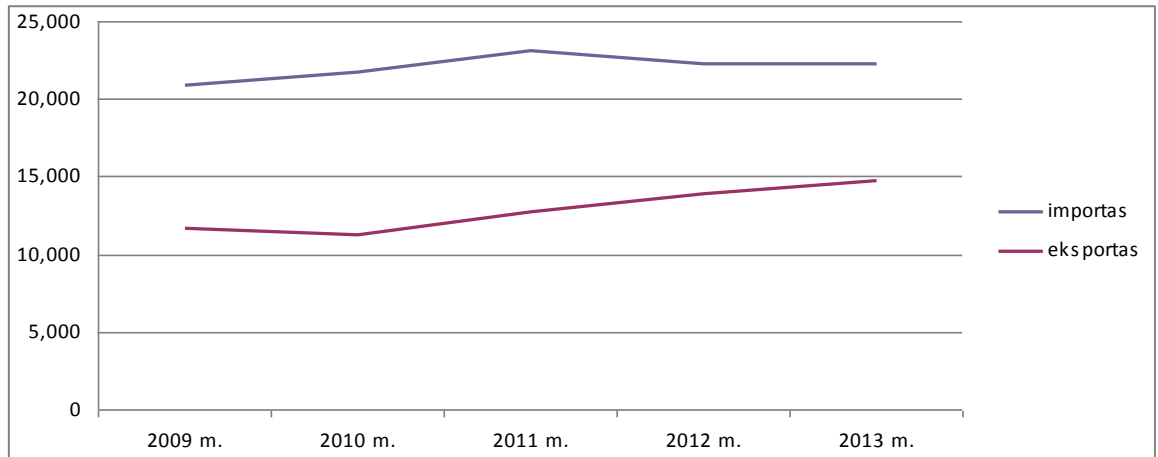
Šaltinis: sudaryta autorės pagal Muitinės informacinių sistemų centro duomenis

18 pav. Lietuvos muitinei pateiktos importo ir eksporto deklaracijos (2009-2013 metai, vnt.)

Tiek eksporto, tiek importo apimtys Lietuvoje 2009-2013 metais augo. Importo atveju didžiausi srautai atkeliavo iš kitų šalių, tačiau eksporto atveju yra priešingai, daugiausiai eksportuojama į

NVS šalis. Taip pat pastebima, jog muitinės kontroliuojamų prekių segmente Lietuvoje yra daugiau eksportuojama negu importuojama.

Palyginus importuojamų ir eksportuojamų prekių svorį (žr. 19 pav.), matome, kad importuojamo prekių srauto svoris didesnis, nei eksportuojamo.

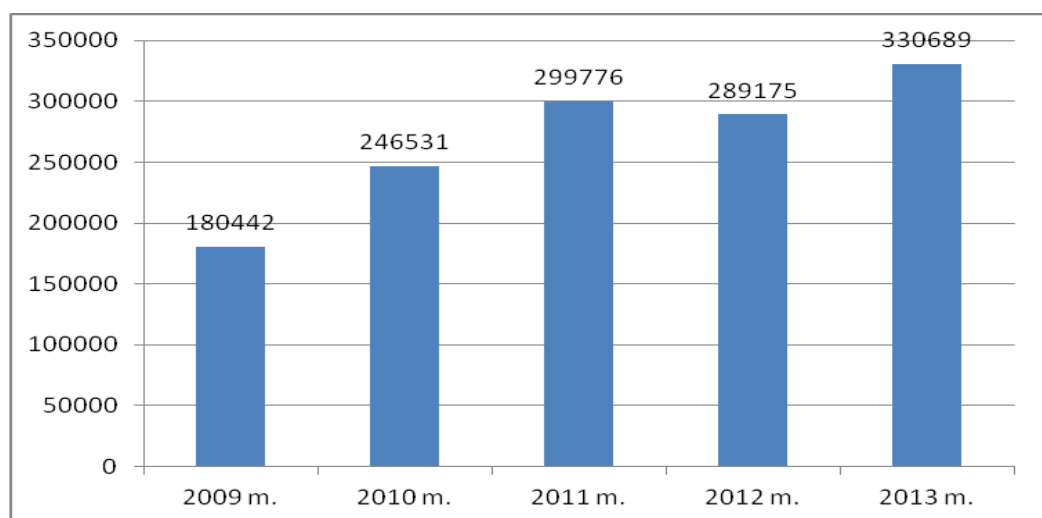


Šaltinis: sudaryta autorės pagal Muitinės informacinių sistemų centro duomenis

19 pav. Importuojamų ir eksportuojamų prekių svoris (2009-2013 metai, t.).

Importuojamų prekių svoris didėjo iki 2011 m., o vėliau jis šiek tiek sumažėjo (žr. taip pat 4 pav.). Eksportuojamų prekių svoris nuo 2010 metų pastoviai didėjo. Nors importo srauto svoris paskutiniaisiais metais šiek tiek mažėjo, tačiau jis visada buvo didesnis už eksporto srauto svorį. Matome, kad eksporto deklaracijų muitinėje pateikiama kur kas daugiau, nei importo deklaracijų, tačiau iš Lietuvos eksportuojamo prekių srauto svoris mažesnis, nei importuojamo.

Kaip jau minėjome, didžiausias eksporto srautas nukreiptas į NVS šalis. 20 pav. pateikti duomenys apie eksportą į NVS šalis per paskutinius penkerius metus.

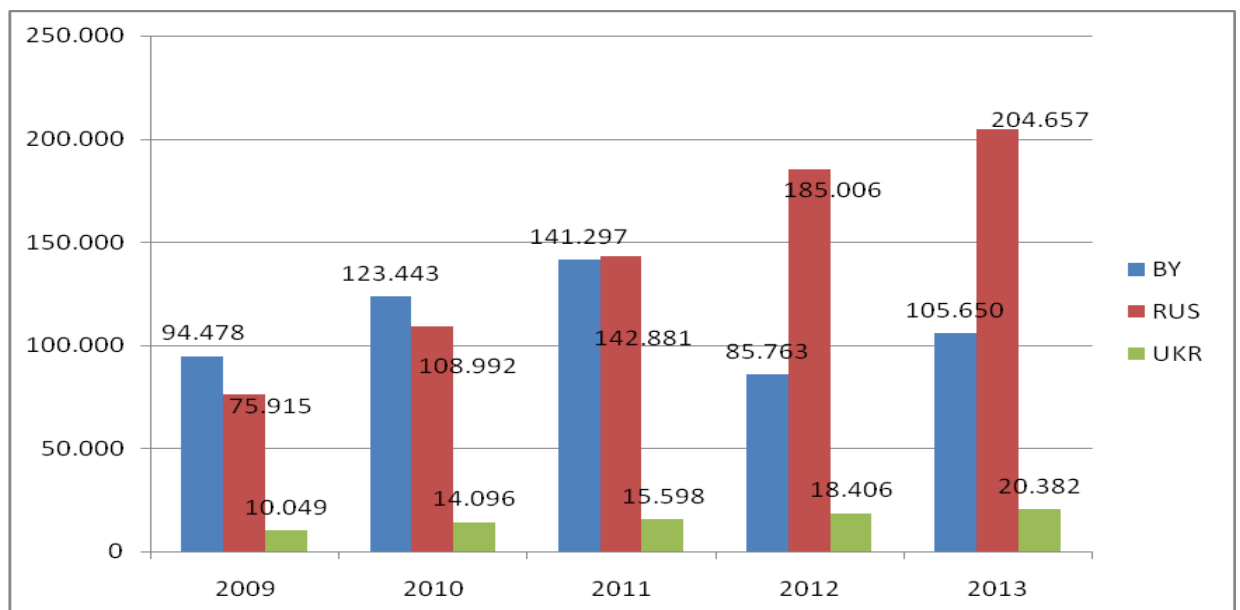


Šaltinis: sudaryta autorės pagal Muitinės informacinių sistemų centro duomenis

20 pav. Eksporto deklaracijos į NVS šalis eksportuojamoms prekėms (2009-2013 m., vnt.)

Nuo 2009 iki 2011 metų eksportas į NVS šalis augo pakankamai sparčiai. 2012 metais pastebimas nežymus 3,5 proc. NVS sektoriaus eksporto kritimas. Šią kritimo situaciją galėjo įtakoti įsigalioję maito mokesčiai. 2013 metais eksportas į NVS šalis vėl augo ir pasiekė aukščiausią tašką per penkerius metus.

Toliau panagrinėkime, kaip pasiskirstė iš Lietuvos eksportuojami kroviniai NVS šalyse (žr. 21 pav.).



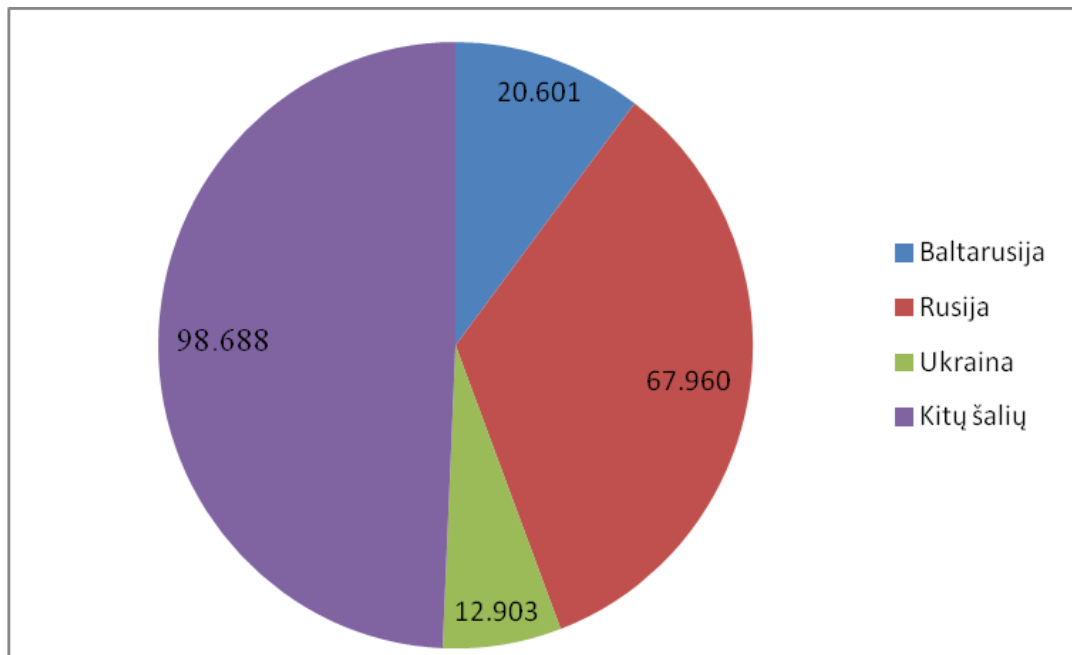
Šaltinis: sudaryta autorės pagal Muitinės informacinių sistemų centro duomenis

21 pav. Eksporto deklaracijos į NVS šalis eksportuojamoms prekėms (2009-2013 m., vnt.)

Iš pateiktų duomenų matome, jog tendencingai augo eksportas į Rusiją ir Ukrainą. 2012 metais lyginant su 2011 m. 61 proc. smuko eksportas į Baltarusiją. Dėl to tais pačiais metais buvo užfiksuotas 3,5 proc. eksporto sumažėjimas į NVS šalis (žr. 20 pav.). Įdomu yra tai, kad 2009 metais, vos atsigavus po krizės, daugiausiai prekių buvo eksportuojama į Baltarusiją, ji lenkė Rusiją 20 proc. Tik 2011 m. Rusija nežymiai tapo patrauklesne eksporto šalimi, o 2012 smukus eksportui į Baltarusiją, į Rusiją buvo išvežama netgi 20,5 proc. daugiau prekių nei 2011 metais. Tai galima paaiškinti tuo, kad Rusijos Federacija 2012 m. rugpjūčio 22 d. įstojo į PPO, o šioje organizacijoje yra ribojami maito mokesčiai, tad Rusija tapo dar patrauklesnė tarptautinei prekybai valstybė. Bendrai nuo 2009 iki 2013 metų eksportas į Rusiją išaugo netgi daugiau nei 3,5 karto. Per sąlyginai trumpą laiką Rusija tapo pagrindine tarptautinių santykių dalyve su Lietuva muitinės kontroliuojamų prekių segmente.

22 pav. pateikti duomenys apie paskutinių penkerių metų Lietuvos eksporto srauto statistinę vertę. Matome, kad išvežamų krovinių didžiausia vertė yra gabenama į „kitas šalis“. Tai sudaro 49 proc. visų eksportuojamų krovinių vertės. Į Rusija išvežami kroviniai, kurių vertė sudaro 34 proc.

Tačiau jeigu skaidytume “kitas šalis” į atskiras šalis, gautume, kad vis dėlto vertingiausi kroviniai eksportuojami vis vieną į Rusiją.



Šaltinis: sudaryta autorės pagal Muitinės informacinių sistemų centro duomenis

22 pav. Eksportuojamų krovinių statistinė vertė (2009-2013 m., mln. EUR)

Išnagrinėjus Lietuvos eksportą muitinės prižiūrimų prekių segmente pagal Muitinės informacinių sistemų centro duomenis, galime teigti, kad Lietuva yra eksporto šalis, kurios didžiausią eksportuojamų prekių srautą sudaro NVS valstybės, o iš jų – Rusija. Ten eksportuojame daugiausiai ir vertingiausius krovinius. Kiekvienais metais eksportas į šią šalį augo. Tačiau sandėliavimo poreikis gabenamiems muitinės kontroliuojamiems kroviniams, kaip ir importe mažėjo. Krito krovinių gabenamų per muitinės sandėlius svoris, vertė ir deklaracijų skaičius.

Apibendrinus visus importo ir eksporto bei muitinio sandėliavimo duomenis nuo 2009 iki 2013 metų matyti, jog:

✓ Į Lietuvą importuojamų ir muitinės sandėlyje saugomų prekių srautas pagal svorio apimtį mažėjo, tačiau srautas pagal importuojamų prekių vertę šiek tiek didėjo ir išliko pakankamai pastovus, pateikiamų muitinio sandėliavimo deklaracijų skaičius augo. Mažėjo importuojamų prekių svoris, o muitinės sandėliuose buvo saugomos vertingesnės prekės.

✓ Per muitinės sandėlius iš Lietuvos eksportuojamų prekių srautas per penkerius metus pagal svorio ir pateikiamų eksporto deklaracijų apimtį mažėjo, tačiau augo per muitinės sandėlius eksportuojamų prekių vertė. Per muitinės sandėlius buvo eksportuojamos vertingos prekės, tačiau jų svoris ir joms pateiktų eksporto deklaracijų skaičius sumažėjo.

✓ Lietuvoje tarptautinės prekybos apimtys paskutinius penkerius metus augo. Didėjo importuojamų prekių svoris, vertė ir importo deklaracijų skaičius, o taip pat didėjo ir eksportuojamų prekių svoris, vertė bei eksporto deklaracijų skaičius.

✓ Lietuvos prekių mainai didėjo su visomis, ypačiai su NVS, šalimis.

Tyrimė iškelta hipotezė – sandėliavimo paslauga muitinės kontroliuojamiems kroviniam didina logistinių paslaugų poreikį – dalinai pasitvirtino.

Nors muitinės sandėlių bendri rodikliai nežymiai mažėjo, tačiau muitinis sandėliavimas reikalingas importuojant ir eksportuojant vertingas prekes. Tyrimo duomenys rodo, jog krovinų važiuojančių į muitinės sandėlius vis mažiau, bet tarptautinėje prekyboje, vis dėlto pasitaiko pakankamai nemažai atvejų, kai krovinio muitinis sandėliavimas yra privalomas, todėl darbas su tokiais kroviniais tampa šiek tiek sudėtingesnis: gali tekti keisti krovinio maršrutą, rūpintis papildomais dokumentais, susimokėti už muitinio sandėliavimo paslaugas ir pan. Dėl to logistinių paslaugų poreikis, o ypač ekspedijavimo paslauga tampa labai aktuali, labiau kompleksinė, kai visus darbus atlieka savo sričių specialistai - logistikos kanalo tarpininkai.

Bendrai vertinant importo/eksporto tyrimo duomenis, Lietuva pakankamai sparčiai vystė tarptautinę prekybą. Augo visi minimi rodikliai: eksporto/importo deklaracijų skaičius, pervežtų krovinų svoris ir statistinė vertė bei gaunamų importo mokesčių suma. Tad didėjančios tarptautinės prekybos apimtys didina ir logistinių paslaugų poreikį.

Ekspedijavimas - viena iš naujausių XX a. veiklos šakų - tikrai reikalinga ir naudinga tarptautiniu mastu. Ekspeditorius yra svarbus asmuo, kuris atlieka ypatingą vaidmenį organizuojant krovinio pervežimą pasitelkiant kitus tarpininkus, o muitinės kontroliuojamų krovinų atveju - muitinės tarpininkus, muitinės sandėlius, importo ir eksporto terminalus.

Ekspeditoriaus vaidmuo tarptautinėje ir muitinės logistikoje didėja, nes nei pirkėjui, nei pardavėjui nereikia rūpintis transportavimu, maršruto parinkimu, muitinės procedūromis ir kitomis veiklomis, jie tiesiog gali visą laiką skirti įmonės prekybai ir našumui didinti. Didinant našumą gamintojas ir pirkėjas neturėtų užsiimti logistinėmis operacijomis, tą turi daryti savo srities specialistai, o ekspeditoriai gali užtikrinti krovinio pristatymą iš taško A į tašką B su papildomomis paslaugomis. Todėl didėjant tarptautinei prekybai ir logistinius uždavinius sprendžiant integraliai bei kompleksiskai, ekspeditoriai geba visus procesus spręsti globaliai ir suteikti sąlygas toliau plėstis tarptautinėms rinkoms.

IŠVADOS

1. Logistika yra pakankamai nauja ir vis dar besiformuojanti mokslo sritis, o logistikos terminas vis dar neturi vieningo mokslininkų apibrėžimo. Dėl to yra tiriamos ir analizuojamos jos sudėtinės dalys - logistinė veikla, tiekimo grandinė, materialieji srautai, tam tikrų procesų valdymas ir kt.
2. Iškilusių logistinių uždavinių sprendimas tampa lengvesnis, pasitelkiant integralumą ir kompleksiskumą, kurie yra būdingi logistinės veiklos požymiai.
3. Tarptautinei prekybai užtikrinti yra pasitelkiamas transportavimas ir sandėliavimas. Transportavimu yra užtikrinamas nepertraukiamas prekių judėjimas, rinkos aprūpinimas ir vartotojų poreikių tenkinimas. Vienas iš transportavimo bruožų yra greitis, patikimumas ir dažnumas, kitas – naudojamos transporto priemonės. Kiekvienu gabenimo atveju reikia įvertinti krovinio savybes ir pasirinkti tinkamą transporto priemonę. Sandėliavimas – tai medžiagų ar prekių saugojimas, atsargų kaupimas, saugojimas, paruošimas eksportui, pardavimui ar perkėlimui tam, kad vyktų nepertraukiamas gamybos ir vartojimo procesų aprūpinimas.
4. Didėjant tarptautinės prekybos apimtims, atsiranda vis sudėtingesnių ir įvairesnių tarptautinių procesų, kuriuos realizuoti vis sunkiau: reikia žinoti tarptautines prekybos taisykles, susitarimus, reikalavimus, muitinių ir valstybių įstatymus, nacionalinius papročius ir kt. Būtina sugebėti kontroliuoti krovinį nuolat kintančiame procese, todėl šiuos procesus gali tinkamai prižiūrėti ekspedicinių paslaugų kompanijos, kuriose dirba šios srities profesionalai, kurie gali pasiūlyti platų paslaugų asortimentą.
5. Lietuvoje krovinių ekspedijavimas yra populiarus verslo šaka. Tačiau jo teisinis reglamentavimas nacionaliniu lygmeniu gana skurdus: CK, Kelių transporto kodekso vienas straipsnis ir rekomendacinio pobūdžio Lietuvos ekspeditorių bendrosios sąlygos. Šie šaltiniai neužtikrina efektyvios ekspeditorių teisių apsaugos, racionalaus ir efektyvaus ekspeditoriaus darbo.
6. CK numatytos ekspeditoriaus pareigos yra pakankamai plačios. Ekspeditorius įsipareigoja už atlyginimą užsakovo lėšomis, jo ar savo vardu vykdyti ekspedijavimo sutarties sąlygas. Lietuvoje yra numatytos dvi ekspeditoriaus atsakomybės rūšys: kaip tarpininko ir kaip vežėjo. Tad CK ekspeditorių įvardija kaip garantinį subjektą, nes jis gali pasitelkti prievolės vykdymui ir trečiuosius asmenis.

7. Logistinėje veikloje dalyvauja daug subjektų, vienas jų – ekspeditorius. Jis stengdamasis užtikrinti nepertraukiamą ir sklandų krovinių gabenimą, į darbų vykdymą gali pasitelkti ir kitus tarpininkus. Tarp jų visų turi būti glaudi sąveika, užtikrinanti kokybišką darbų atlikimą.
8. Didėjant tarptautinės prekybos apimtims, muitinės atliekamos funkcijos tampa vis svarbesnėmis. Muitinė privalo kontroliuoti muitinės prižiūrimą materialųjį srautą, surinkti mokesčius, taikyti prevencines priemones, užtikrinti tarifinių ir netarifinių užsienio prekybos priemonių taikymą ir kt. Muitinė turi neatsilikti nuo naujausių tarptautinės prekybos tendencijų ir nuolat modernizuoti savo darbą.
9. Tyrime keliami hipotezė, jog sandėliavimo paslauga muitinės kontroliuojamiems kroviniams didina logistinių paslaugų poreikį, pasitvirtino iš dalies. Nagrinėjant tyrimo duomenis, buvo pastebėta, kad sandėliavimo muitinės sandėliuose poreikis per penkerius metus nežymiai mažėjo: krito importo ir eksporto prekių srauto svoris, sumažėjo muitinės deklaracijų kiekis, tačiau importo ar eksporto deklaracijose nurodoma prekių vertė augo. Tad muitinės sandėliavimo poreikis labiausiai pasireiškia saugant vertingas prekes.
10. Nors prekių sandėliavimo muitinės sandėliuose poreikis ekspedijuojant krovinius nežymiai mažėjo, tačiau tarptautinės prekybos apimtys Lietuvoje augo. Ekspedijavimas atlieka pagalbinę, tačiau svarbią funkciją gabenant krovinius bei atliekant kitas krovinių srauto aptarnavimo operacijas. Įmonei gamintojai arba įmonei pirkėjai, pasamdžius ekspedijavimo įmonę ir perdavus jai krovinių gabenimo organizavimą, lieka daugiau laiko didinti savo įmonės efektyvumą ir našumą, nes nebereikia skirti laiko logistinių operacijų atlikimui. Kiekvienas savo srities profesionalas dirbdamas savo darbą gerina paslaugų atlikimo kokybę ir taip toliau didinamos tarptautinės prekybos apimtys, užtikrinant įvairius vartotojų poreikius.

LITERATŪROS SĄRAŠAS

Norminė literatūra:

1. Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas // Valstybės žinios. 2000, Nr. 94-2918.
2. Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas // Valstybės žinios. 1996. Nr. 119-2772.
3. Lietuvos Respublikos Konstitucija // Valstybės žinios. 1992, Nr. 33-104.
4. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002m. liepos 17d. nutarimas Nr. 1157 „Dėl laikinojo prekių saugojimo sandėlių (importo ir eksporto terminalų) steigimo ir veiklos taisyklių patvirtinimo“. *Valstybės žinios*. 2002, Nr. 74-3156

Specialioji literatūra:

5. Adomavičiūtė D. Muitinės audito modelis verslo įmonių veiklos vertinimui. Daktaro disertacija. Vilnius: Vilniaus universitetas, 2011, p. 8
6. Ambrasienė D. Krovinių tarptautinio vežimo keliais teisinis reguliavimas. *Jurisprudencija*, 2004, t.55-(47); 19-31.
7. Bischof K. D. Ekspedicinių ir transporto įmonių vadyba, Vilnius, 2002
8. Christopher M. Logistika ir tiekimo grandinės valdymas: pridėtinės vertės tinklų kūrimas. Vilnius: Eugrimas, 2007.
9. Eidukaitienė V. Logistika. Paskaitų konspektas. Marijampolė: Marijampolės kolegijos leidybos centras, 2006.
10. Garalis A. Logistika (bendrieji pagrindai). Šiauliai: Šiaulių universiteto leidykla, 2003.
11. Garalis A. Logistikos terminų aiškinamasis žodynas. Šiauliai: Šiaulių universiteto leidykla, 2003.
12. Krajewska A.M. Potentials for Efficiency Increase in modern Freight Forwarding, Bremen: GablerVerlas, 2008.
13. Laurinavičius A., Sarapinienė S., Gurevičienė J.J., Martiuševskaja E., Jablonskis A. Muitinė tarptautinės prekybos logistinėje grandinėje, Vilnius, 2014.
14. Meidutė I. Logistikos sistema. Mokomoji knyga. Vilnius: Technika, 2012.
15. Minalga R. Aprūpinimo logistika, Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2008.
16. Minalga R. Krovinių saugos klausimų atskirose logistikos sistemos grandyse ekonominiai aspektai, MRU, 2007.
17. Minalga R. Logistika versle. Mokomoji knyga. Vilnius: Homo liber, 2009.
18. Minalga R. Logistika. Vilnius: Vilniaus Universiteto leidykla, 2001.
19. Minalga R. Tarptautinė logistika, mokomoji knyga, Vilnius: Homo liber, 2004.

20. Palšaitis R. Šiuolaikinė logistika, vadovėlis, Vilnius: Technika, 2010.
21. Palšaitis R. Tarptautinio verslo transportinis logistinis aptarnavimas. Vilnius: Technika, 2011.
22. Sarapinienė S., Avižienis J. Muitinės procedūros. Vadovėlis. Vilnius: MRU Leidybos centras, 2008.
23. Urbonas J. A. Tarptautinė logistika. Teorija ir praktika. Kaunas: Technologija, 2005.
24. Баузрсок Д.Д., Клосс Дж. Логистика: интегрированная цель поставок. Москва: ЗАО “Олимп-визнѐс”, 2008.
25. Круминьш Н., Витолиньш К. Логистика в восточной Европе. Рига: Petrovskisun КО, 2007.
26. Скворонек Ч., Сариуш-Вольский З. Логистика на предприятии. Москва: Финанси и статистика, 2004.
27. Шатт Дж. Г. Управление товарным потоком. Руководство по оптимизации логистических цепочек. Минск: Гревцов Павлишер, 2008.

Internetinės prieigos:

28. Braškienė L. Šiuolaikinė logistikos samprata ir praktinė jos išraiška, Vilniaus universiteto Marketingo katedra, 2003, prieiga per internetą:
<http://etalpykla.lituanistikadb.lt/fedora/objects/LT-LBD01:J.04~2003~1367184983065/datastreams/DS.002.0.01.ARTIC/content>
29. Darius Brekys: „Ekspedicija – jaunų žmonių sportas“ straipsnis – interviu. 2011-04-05.
Internetinė prieiga: <http://www.cargonews.lt/poziuris/darius-brekys-%E2%80%9Eekspedicija-jaunu-zmoniu-sportas/>
30. Fiata Documents for use by freight forwarders worldwide. Internetinė prieiga:
<http://fiata.com/about-fiata/fiata-documents.html>
31. FIATA model rules for freight forwarding services as adopted by Panalpina World Transport private limited: [http://www.panalpina.com/content/www/ind/en/home/terms-and-conditions/_jcr_content/contentParSys/download/downloadList/fiata_model_rules_fo.spooler.download/FIATA_engl%20\(new\)%20India.pdf](http://www.panalpina.com/content/www/ind/en/home/terms-and-conditions/_jcr_content/contentParSys/download/downloadList/fiata_model_rules_fo.spooler.download/FIATA_engl%20(new)%20India.pdf)
32. Muitinės prižiūrimų prekių apmokestinimas PVM ir PVM lengvatų sandėliai
<http://www.vmi.lt/lt/?itemId=1013526>
33. Kaip funkcionuoja ES? Šalys: http://europa.eu/about-eu/countries/index_lt.htm
34. Lietuvos nacionalinė ekspeditorių ir logistų asociacija. Internetinė prieiga:
<http://www.lineka.lt/lt/apie-fiata>
35. Members and observers: http://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/tif_e/org6_e.htm

36. Muitinės sandėlių steigimas ir veikla:

<http://www.cust.lt/web/guest/verslui/msandeliaiterminalai/sandeliuveikla>

37. Šiaurės šalių krovinių ekspeditorių asociacijos bendrosios sąlygos NSAB 2000:

http://www.dbschenker.com/file/2294384/data/conditions_norway.pdf

38. Swedbank internetinė prieiga: <http://www.swedbank.lt/lt/pages/verslo/faktoringas>

39. Vokietijos krovinių ekspeditorių standartinės sutartys:

http://www.backhaus-co.de/docs/ADSp_2003_english.pdf

Teismų praktika:

40. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2001 m. birželio 15 d. nutarimą Nr. 31 „Dėl Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinių keliais sutarties konvenciją“

41. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2006 m. vasario 13d. priimta LAT nutartis Nr. 3K-3-104/2006.

Kiseliovaitė A. Ekspedijavimo kaip logistinės veiklos apžvalga ir įvertinimas / Verslo magistro baigiamasis darbas. Vadovas lekt. A. Jablonskis. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, Ekonomikos ir finansų valdymo fakultetas, 2014. – P. 77.

ANOTACIJA

Magistro baigiamajame darbe išanalizuota ir aptarta ekspedijavimo vieta logistinės veiklos sferoje. Pirmojoje teorinėje dalyje aptarta logistinės veiklos supratimas logistikos kontekste. Pateikiama transporto ir sandėlių vaidmuo ir reikalingumas tarptautinėje prekyboje. Antrojoje dalyje nagrinėjama krovinių ekspedijavimo samprata, jo vaidmuo logistinėje grandinėje. Taip pat pateikiama ekspedijavimo sutarties teisinis reglamentavimas Lietuvoje, ekspeditoriaus teisės ir pareigos bei aptarta jo kaip tarpininko vieta logistinėje veikloje. Trečiojoje dalyje analizuojama sandėliavimo muitinės sandėliuose poreikis ir bendras importo bei eksporto srautas Lietuvoje.

Pagrindiniai žodžiai: logistika, logistinė veikla, muitinės kontroliuojami sandėliai, ekspedijavimas, ekspeditorius.

Kiseliovaite A. Forwarding as a logistic activity review and evaluation / Master Work of business. Supervisor lect. Alvydas Jablonskis – Vilnius: Faculty of Economics and Finance Management, Mykolas Romeris University, 2014. – P. 77.

ANOTATION

In final masters work analysis was based on forwarding place in logistic activity area. The first theoretical part discussed the logistics activities in the context of understanding the logistics. Provides transport and warehousing role and necessity of international trade. The second part deals with the concept of freight forwarding, the role of logistical chain. It also provides freight forwarding contract legal regulations in Lithuania, the shipper's rights and obligations and discuss its place as an intermediary logistical activities. The third part analyzes the flow of cargo movement through customs warehouse and maintained their need for logistical activities.

Main words: logistic, logistic activity, customs clearance warehouse, freight forwarding, forwarder.

Kiseliovaitė A. Ekspedijavimo kaip logistinės veiklos apžvalga ir įvertinimas / Verslo magistro baigiamasis darbas. Vadovas lekt. A. Jablonskis. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, Ekonomikos ir finansų valdymo fakultetas, 2014. – P 77.

SANTRAUKA

Verslo magistro baigiamojo darbo tema yra aktuali tuo, kad didėja tarptautinės prekybos apimtys, nes norima tenkinti vartotojų poreikius skirtinguose kontinentuose. Tarptautinis krovinių gabenimas yra ta priemonė, kuri visą tai realizuoja. Augant tarptautinei gamybai, didėja ir tarptautinės prekybos apimtis, tuo pačiu auga ir krovinių gabenimo poreikis, todėl ekspedicinių įmonių paslaugos tampa ypatingai svarbios. Ekspeditorius geba suvaldyti visą informacijos srautą, susijusį su klientais, krovinių organizavimu, maršruto planavimu bei visais kitais iškilusiais reikalavimais. Dažnai pasitaiko atvejų, kai krovinius reikia gabenti per muitinės kontroliuojamus sandėlius, todėl iškeliami tyrimo problema - kaip poreikis muitinės sandėlių paslaugoms įtakoja ekspedijavimą? Tyrimo objektas – ekspedijavimo veikla ir muitinės prižiūrimų krovinių sandėliavimas. Problemai spręsti iškeliamas ir tikslas – išanalizuoti sandėliavimo muitinės sandėliuose poreikį, ekspedijuojant muitinės kontroliuojamus krovinius. Tyrimo hipotezė - muitinės kontroliuojamų krovinių sandėliavimo paslauga didina logistinių paslaugų poreikį.

Darbe naudojama mokslinės literatūros, teisės aktų, statistinių duomenų ir kitų šaltinių analizė, jų lyginamas ir apibendrinimas.

Atlikus tyrimą, matyti, jog muitinės kontroliuojamų sandėlių paklausa nežymiai mažėja, tačiau juntamas jų poreikis sandėliuojant vertingas prekes. Bendrai vertinant importo ir eksporto srautą pastebimas ženklus tarptautinės prekybos didėjimas. Todėl auga logistinių paslaugų poreikis, o ekspedijavimas tampa ypatingai aktualus. Jis įgalina tarptautinės prekybos dalyvius: gamintoją ir pardavėją rūpintis savo įmonių našumo didinimu ir taip plėtoti tarptautinius mainus. Ekspeditorius atlieka visas logistines operacijas, taip pat jis gali pasitelkti į pagalbą kitus tarpininkus. Taip yra užtikrinamas kokybiškų paslaugų atlikimas, nes kiekvienas atlieka savo srities pareigas.

Kiseliovaite A. Forwarding as a logistic activity review and evaluation / Master Work of business. Supervisor lect. Alvydas Jablonskis – Vilnius: Faculty of Economics and Finance Management, Mykolas Romeris University, 2014. – P. 77.

SUMARRY

Final business master is based on increasing volume of international trade - meeting the needs of users in different continents. The growth of international production are increasing the volume of international trade resulting the importance of forwarder company services. Forwarder is that key person that has to manage all the information flow associated with the customer, the organization of cargo, route planning and other requirements. Often there are cases where you need to transport goods through customs-controlled warehouses, so my listed problem - how the need influences forwarding for storage in customs–controlled warehouses? The object of investigation - forwarding activity and customs controlled cargo storage. The main goal is to analyze customs warehouses needs in forwarding. Hypothesis thesis - customs-controlled warehouses increase demand of logistic services needs and forwarding service becomes very relevant.

The data used in final business master work: scientific literature, law, statistical analysis and other sources, a summary of their analysis and comparison.

The investigation shows that the customs-controlled warehouses demand slightly decreases, but it needs for storage of valuable goods. The overall assessment of import and export shows high growth of international trade. Growing demand of logistics services shows freight forwarding importance. It enables international trade players: manufacturer and seller take care of their company productivity growth and thus the development of international exchange. Forwarder handles all logistics operations, it can also be supported by other intermediaries. This ensures the quality of service performance, as each performs its duties in the field.

PRIEDAI

1 PRIEDAS

LOGISTIKOS TIKSLAI

Pasak A. Garalio logistikos tikslas šiuolaikinei įmonei – pristatyti reikiamus krovinius, prekes ir paslaugas į reikiamą vietą, kiek įmanoma mažesne kaina ir reikiamu metu¹⁰⁰. Pagrindinį vaidmenį atlieka transportavimas. Tačiau vėlgi skirtingi autoriai tikslus supranta bei apibrėžia nevienodai: R. Minalga logistikos tikslą apibrėžia: logistikos pajėgumų optimizavimą su jo komponentais – logistikos paslaugomis ir logistikos kaštais¹⁰¹. Tai reikštų, kad logistikos paslaugų visuma užtikrina įmonės veiklos rezultatus, kuo įmonė teikia daugiau paslaugų, tuo ji turi gauti geresnį rezultatą, nes veikia kompleksiskai ir taip išvengiama mažiau klaidų. Atsižvelgiant, ar logistikos tikslas numatytas pasiekti vidaus ar tarptautinėje rinkoje, galima išskirti dar vieną tikslą: „nepertraukiamos gamybinės-komercinės veiklos, apimančios aprūpinimo, gamybos ir prekių paskirstymo sferas, užtikrinimą logistikos priemonėmis minimaliais kaštais vidaus arba tarptautinėje rinkoje“¹⁰².

¹⁰⁰Garalis A. Logistika, bendrieji pagrindai. Šiauliai, Šiaulių universiteto leidykla, 2003, p. 13

¹⁰¹Minalga R. Logistika. Vilnius: Vilniaus Universiteto leidykla 2001, p. 55.

¹⁰²Minalga R. Tarptautinė logistika, Vilnius, 2004, Homoliber, p. 22

PREKIŲ IMPORTAS Į LIETUVĄ 2009-2013 METAIS

(pagal Muitinės informacinių sistemų centro duomenis)

Šalis	Deklaracijų skaičius (vnt)	Svoris (tūkst. tonų)	Statistinė vertė (mln. EUR)	Importo mokesčiai (mln. Lt)
2009 metai				
BY	18.835	3.562	3.448	229
RUS	3.957	659	797	119
UKR	85.39	989	577	118
NVS šalys	31.331	5.209	4.822	466
Kitos šalys (be NVS)	118.820	15.687	25.240	4.338
VISOS SALYS	150.151	20.896	30.063	4.804
2010 metai				
BY	24.127	2.759	2.618	398
RUS	23.844	14.890	21.858	3.921
UKR	10.303	943	715	174
NVS šalys	58.274	18.593	25.191	4.493
Kitos šalys (be NVS)	122.493	3.096	11.074	1.479
VISOS SALYS	180.767	21.689	36.265	5.972
2011 metai				
BY	28.747	4.552	6.500	736
RUS	26.150	14.886	29.143	5.054
UKR	10.553	1.033	873	191
NVS šalys	65.450	20.471	36.516	5.981
Kitos šalys (be NVS)	142.293	2.645	10.505	1.790
VISOS SALYS	207.743	23.115	47.021	7.771
2012 metai				
BY	30.930	4.746	7968	481
RUS	27.524	13.984	30.633	5.136
UKR	9.808	826	784	167
NVS šalys	68.262	19.556	39.385	5.783
Kitos šalys (be NVS)	146.291	2.733	10.834	1.710
VISOS SALYS	214.553	22.289	50.219	7.493
2013 metai				
BY	33.152	3.976	5.886	526
RUS	29.960	14.240	29.160	5.122
UKR	10.794	1.165	878	185
NVS šalys	73.906	19.381	35.924	5.834
Kitos šalys (be NVS)	156.678	2.827	11.266	1.800
VISOS SALYS	230.584	22.208	47.190	7.634

PREKIŲ EKSPORTAS LIETUVOJE 2009-2013 METAIS

(pagal Muitinės informacinių sistemų centro duomenis)

Šalis	Deklaracijų skaičius (vnt)	Svoris (tūkst. tonų)	Statistinė vertė (mln. EUR)
2009 metai			
BY	94.478	371	2.468
RUS	75.915	1.101	6.635
UKR	10.049	606	1.348
NVS šalys	180.442	2.077	10.451
Kitos šalys (be NVS)	146.689	9.616	16.605
VISOS SALYS	327.131	11.693	27.056
2010 metai			
BY	123.443	720	3.644
RUS	108.992	1.468	10.564
UKR	14.096	820	2.369
NVS šalys	246.531	3.008	16.578
Kitos šalys (be NVS)	137.257	8.271	14.329
VISOS SALYS	3833788	11.279	30.907
2011 metai			
BY	141.297	811	4.378
RUS	142.881	1.847	14.080
UKR	15.598	838	2.656
NVS šalys	299.776	3.496	21.114
Kitos šalys (be NVS)	203.367	9.194	20.084
VISOS SALYS	503.143	12.690	41.198
2012 metai			
BY	85.763	747	4.561
RUS	185.006	2.136	17.614
UKR	18.406	898	3.180
NVS šalys	289.175	3.781	25.354
Kitos šalys (be NVS)	216.597	10.085	23.919
VISOS SALYS	505.772	13.866	49.273
2013 metai			
BY	105.650	876	5.551
RUS	204.657	2.244	19.068
UKR	20.382	973	3.351
NVS šalys	330.689	4.093	27.970
Kitos šalys (be NVS)	248.417	10.585	23.750
VISOS SALYS	579.106	14.678	51.720

Į MUITINĖS SANDĖLIUS IMPORTUOJAMŲ PREKIŲ SRAUTAS LIETUVOJE 2009-2013 METAIS

(pagal Muitinės informacinių sistemų centro duomenis)

	2009	2010	2011	2012	2013
Visų importuojamų krovinių svoris (tūkst. tonų)	20.896	21.689	23.115	22.289	22.208
Muitinės sandėlių importuojamas krovinių svoris (tūkst. tonų)	5.941	4.253	4.854	4.661	3.267

	2009	2010	2011	2012	2013
Visų importuojamų prekių vertė (mln. EUR)	30.063	36.265	47.021	50.219	47.190
Muitinės sandėlių importuojamų prekių vertė (mln. EUR)	7.958	9.215	11.682	12.554	9.489

	2009	2010	2011	2012	2013
Visos importo deklaracijos (vnt.)	150.151	180.767	207.743	214.553	230.584
Visų muitinės sandėlių importo deklaracijos (vnt.)	44.560	50.486	60.865	66.493	57.519

	2009	2010	2011	2012	2013
Importuojamos vienos deklaracijos vidutinis svoris (t)	133	84	80	70	57
Importuojamos vienos deklaracijos	178.597	182.529	191.936	188.799	164.965

vidutinė vertė (EUR)					
---------------------------------	--	--	--	--	--

IŠ LIETUVOS MUITINĖS SANDĖLIŲ EKSPORTUOJAMŲ PREKIŲ

SRAUTAS 2009-2013 METAIS

(pagal Muitinės informacinių sistemų centro duomenis)

	2009	2010	2011	2012	2013
Visų eksportuojamų krovinių svoris (tūkst. tonų)	11.693	11.279	12.690	13.866	14.678
Muitinės sandėlių eksporto svoris (tūkst. tonų)	5.173	4.096	4.720	4.179	2.902

	2009	2010	2011	2012	2013
Visų eksportuojamų prekių vertė (mln. EUR)	27.056	30.907	41.198	49.273	51.720
Muitinės sandėlių eksportuojamų prekių vertė (mln. EUR)	7.608	7.146	10.312	10.668	8.035

	2009	2010	2011	2012	2013
Visų eksportuojamų krovinių deklaracijos (vnt.)	327.131	383.788	503.143	505.772	579.106
Muitinės sandėlių eksporto deklaracijos (vnt.)	62.156	21.971	23.254	26.468	28.786