

**ŠIAULIŲ UNIVERSITETAS
SOCIALINIŲ MOKSLŲ FAKULTETAS
VADYBOS KATEDRA**

Arūnas BERNOTAS

**LOGISTIKOS PASLAUGŲ
VYSTYMO SI IR TOBULINIMO PERSPEKTYVOS LIETUVOJE**

Magistro darbas

Šiauliai, 2005

SANTRAUKA

Arūnas Bernotas

Logistikos paslaugų vystymosi ir tobulinimo perspektyvos Lietuvoje.

Magistro darbas.

Magistro darbe atlikta logistikos paslaugų mokslinės literatūros šaltinių analizė, išskiriami logistikos paslaugų teorijos pagrindiniai ypatumai, pateikiama logistikos samprata ir išskiriamos logistinės veiklos rūšys, išnagrinėtos logistikos paslaugų vystymosi Lietuvoje galimybės, suformuluotos jos plėtros tendencijos bei problemos, pateikti pasiūlymai logistikos paslaugų Lietuvoje vystymo optimizavimui, atliekamas Lietuvos smulkių ir vidutinių logistikos įmonių naudojimosi Europos Sąjungos parama galimybių tyrimas. Patvirtinama autoriaus suformuluota mokslinio tyrimo hipotezė, kad logistika Lietuvoje turi geras perspektyvas. Logistikos paslaugų verslas Lietuvoje dar tik plečiasi. Šiuo darbu norima prisidėti prie bendro logistikos paslaugų Lietuvoje vystymosi tyrimo ir jų gerinimo.

SUMMARY

Arūnas Bernotas

The prospects of development and improvement of Logistic Services in Lithuania

The Master work

During the work researches the scientific literature analysis about the Logistic Services was made, the main characteristics of the theory of the Logistic Services were assessed, the possibilities of the development of the Logistic Services were inspected in Lithuania.

In the Master work the Logistic Conception is proposed, the types of the Logistic Activity are marked, the trends and the problems of the development of the Logistic Services are formulated. The most significant findings in this Study are the proposals how to improve the development of the Logistic Services in Lithuania. The Master work contains the Study of possibilities of getting financial support from EU for small and middle-sized Lithuanian enterprises of Logistics.

The material proves the scientific hypothesis formulated by author, that the Logistics in Lithuania has good perspectives. Today the business of Logistic Services in Lithuania is in the stage of evaluation.

The Master work in general serves to the analysis, development and improvement of the Logistic Services in Lithuania.

TURINYS

Santrauka.....	1
Summary.....	1
Lentelių sąrašas.....	3
Paveikslų sąrašas.....	4
Įvadas.....	5
1. Logistikos esmė ir paskirtis.....	7
1.1. Logistikos samprata ir tikslai.....	7
1.2. Esminiai logistikos sistemos funkcionavimo principai.....	9
1.3. Logistikos sistema įmonėje.....	14
1.3.1. Pagrindiniai įmonės verslo logistikos tikslai ir uždaviniai.....	14
1.3.2. Logistinė produkto prigimtis.....	15
1.3.3. Transporto paslaugos ir jų ryšys su logistikos misija.....	18
1.3.4. Pagrindinių transporto rūšių logistinė specifika	22
2. Logistikos plėtros Lietuvoje galimybių vertinimas.....	29
2.1. Logistikos paslaugų įmonėse vystymo galimybės.....	29
2.2. Lietuvos logistikos centrų formavimo ir integravimo į Baltijos jūros regiono logistikos centrų tinklą problemos ir perspektyvos.....	33
2.3. AB „Lietuvos geležinkeliai“ logistikos koncepcija ir vystymosi galimybės.....	38
3. Lietuvos smulkių ir vidutinių logistikos įmonių naudojimosi ES parama apimtys, galimybės ir tendencijos.....	43
Išvados ir pasiūlymai.....	49
Literatūra.....	52
Priedai.....	55

LENTELIŲ SĄRAŠAS

1 lentelė.	Logistikos sistemos kontroliuojami elementai	12
2 lentelė.	Pagrindinių transporto rūšių privalumai ir trūkumai	27
3 lentelė.	Vilniaus regiono logistikos centro koncepcija	36

PAVEIKSLŲ SĄRAŠAS

1 paveikslas	Logistikos samprata	7
2 paveikslas	Logistikos skirstymas	7
3 paveikslas	Logistikos rūšys	8
4 paveikslas	Lietuva – tranzito šalis	29
5 paveikslas	Logistikos paslaugų kompleksas	31
6 paveikslas	Respondentų, atsakiusių į anketos klausimus pasiskirstymas pagal lytį	45
7 paveikslas	Respondentų aktyvumas ES verslo paramos programose	46
8 paveikslas	Respondentų nuomonė apie dalyvavimo ES programose problemas	46
9 paveikslas	Priežastys, dėl kurių nesinaudojama ES parama	47
10 paveikslas	Respondentų nuomonė apie tai, kurios priemonės leistų pasinaudoti teikiama parama	47
11 paveikslas	Duomenys, rodantys, kokie yra pagrindiniai informacijos šaltiniai apie ES paramą	48

IVADAS

Socialinių mokslų sąrašas XX a. pabaigoje pasipildė naujais pavadinimais. Greta šimtmečiais kurtų, studijuotų ir visuotinai pripažintų mokslų, filosofijos, logikos, psichologijos, ekonomikos ir kitų, atsirado marketingas, logistika, organizacijų veikla, personalo vadyba ir kiti. Pastarieji greitai įgijo pripažinimą ir paklausą realiame gyvenime, tapo rinkos ūkio bei verslo tvarkymo, problemų sprendimo, žinių ir metodinių priemonių šaltiniu. Jų dėka gerokai pakilo verslo intelektualumas, tad mėginimai į verslą eiti bet kaip tapo labai rizikingu, gerų ir ilgalaikių rezultatų nežadančiu užsiėmimu. Logistika yra dviejų ir daugiau veiklų tarpusavio sąveika, kurių tikslai yra žaliavų, materialinių resursų ir produkcijos planavimas, gamyba, kontrolė ir efektyvaus judėjimo iš gamybos taško į vartojimo tašką, užtikrinimas. Pastaruoju metu ir Lietuvoje daug dėmesio skiriama logistikai, neseniai pradėjo kurtis logistikos centrai, kurių pagrindinis uždavinys yra prekių paskirstymas ir informacijos perdavimas.

Problema. Logistika yra palyginti nauja verslo rūšis, kuri Lietuvoje turi geras perspektyvas tačiau ji dar mažai tyrinėta. Lietuvai įstojus į Europos Sąjungą, plečiantis komerciniams ryšiams, šalies rinka pasidaro per ankšta, o patekti į užsienio arba pasaulinę rinką nėra paprasta. Viena iš svarbiausių verslo įmonių sėkmingą egzistavimą užtikrinančių veiklos sričių - jose funkcionuojanti logistikos sistema, jungianti racionalų gamybos, transportavimo procesų planavimą ir vykdymą. Mokslinis logistikos problemų sprendimas pastaraisiais dešimtmečiais Vakarų Europos šalyse padėjo siekti gerų verslo rezultatų. Dauguma užsienio įmonių turi savo logistikos skyrius, o šalys - logistikos organizacijas. Logistikos organizacijos veikla aktuali ir Lietuvai, nes egzistuoja daug neišspręstų, nesuderintų, žemo techninio lygio logistikos procesų sprendimų, nėra sisteminio požiūrio į logistinę veiklą. Lietuvos įmonėse kuriami tokie skyriai, tačiau išlieka aktuali praktinio veiklos tobulinimo problema. Tobulėjant informacinėms technologijoms bei sparčiai vystantis ūkiniams - prekybiniams procesams, nuolat sudėtingėjančios šalies ūkinės reformos raidoje ypatingą reikšmę turėtų įgauti naujos vadybos mokslo šakos - logistikos - panaudojimas. Tai dar viena valdymo tobulinimo priemonė.

Tyrimo aktualumas. Logistinio valdymo sistemų metodologiniai ir konceptualieji pagrindai turi universalų pobūdį, sprendžiant atskiros įmonės ar net visos šalies ūkio valdymo klausimus, nes jais moksliskai pagrindžiami priimami sprendimai. Šiuo darbu norima prisidėti prie bendro logistikos paslaugų Lietuvoje vystymosi tyrimo ir jų gerinimo.

Šio darbo objektas - logistikos paslaugų Lietuvoje vystymasis ir jų tobulinimo galimybės. **Darbo tikslas:** atskleisti logistikos paslaugų vystymosi Lietuvoje problematiką ir išryškinti jų tobulinimo perspektyvas. Siekiant minėto tikslo, darbe siekta išspręsti šiuos **uždavinius:**

- 1) atlikti paslaugų logistikos literatūros šaltinių analizę;

- 2) identifikuoti paslaugų logistikos teoriją, išskiriant pagrindinius jos bruožus;
- 3) išnagrinėti logistikos paslaugų vystymosi raidą Lietuvoje, išryškinti problemas;
- 4) ištirti Lietuvos smulkių ir vidutinių logistikos įmonių naudojimosi ES parama apimtis, galimybes ir tendencijas.
- 5) pateikti pasiūlymus logistikos paslaugų Lietuvoje vystymo optimizavimui.

Lietuvos smulkių ir vidutinių logistikos įmonių naudojimosi ES parama tyrimui buvo pasirinktos smulkiosios ir vidutinės logistikos įmonės. Siekiant tiksliau nustatyti ir įvertinti Lietuvos smulkiųjų ir vidutinių logistikos įmonių galimybes pasinaudoti ES parama, darbo autorius atliko du tyrimus:

- trijų logistikos įmonių vadovų anketinę apklausą;
- 21 logistikos įmonės darbuotojo apklausą telefonu.

Darbo metodai – literatūros teminė analizė, duomenų sisteminimas ir apibendrinimas, aplyginamoji analizė.

Rašant darbą buvo naudotasi įvairiais Lietuvos ir užsienio autorių darbais, interneto tinklapiuose talpinama medžiaga bei periodinės spaudos straipsniais šia tematika. Vertingu šaltiniu teorinėje darbo tematikos analizėje buvo Garalio A., Alborovienės B., Minalgos R. ir Janulienės I. Moksliniai darbai logistikos tematika. Naudingi buvo ir bendrojo pobūdžio logistikos, transporto vadybos, prekių pervežimo problemas nagrinėjantys leidiniai.

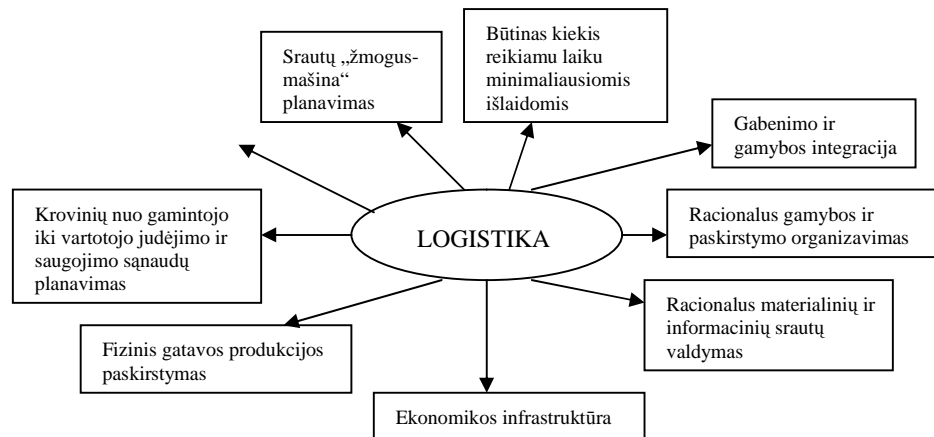
Darbe naudojamos literatūros sąrašą sudaro 42 šaltiniai.

1. LOGISTIKOS ESMĖ IR PASKIRTIS

1.1. Logistikos samprata ir tikslai

Žodis „logistika“ kilęs iš graikų kalbos žodžio „logistike“, reiškiančio skaičiavimo, mąstymo meną (Alborovienė, 2002).

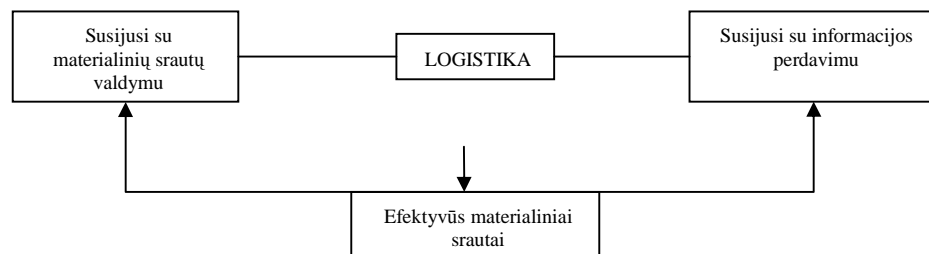
Labai dažnai logistika yra tapatinama su prekių judėjimu ir sandėliavimu. Kitaip sakant, logistika yra suprantama kaip fizinis paskirstymas. Tačiau pats terminas logistika turi kur kas platesnę reikšmę (Janulienė, 2004). Tiek užsienio, tiek ir lietuvių ekonominė ir vadybinė literatūra pateikia labai įvairias logistikos sampratas (žr. 1 pav.).



1 pav. Logistikos samprata

Šaltinis: Garalis A. (2003) Logistikos: bendrieji pagrindai. Šiauliai: ŠU. 121p.

Lietuviai mokslininkai literatūroje siūlo logistikos apibrėžimus skirti į dvi grupes: pirmą susijusią su materialinių srautų valdymu gamybos ir apyvartos sferoje, antrą susijusią su naujų galimybių paieška didinant materialinių srautų efektyvumą (Garalis, 2003). Kitaip tariant, logistiką galima pateikti kaip integruotą materialinių ir informacinių srautų perdavimą siekiant su efektyvinti materialinių srautų valdymą.



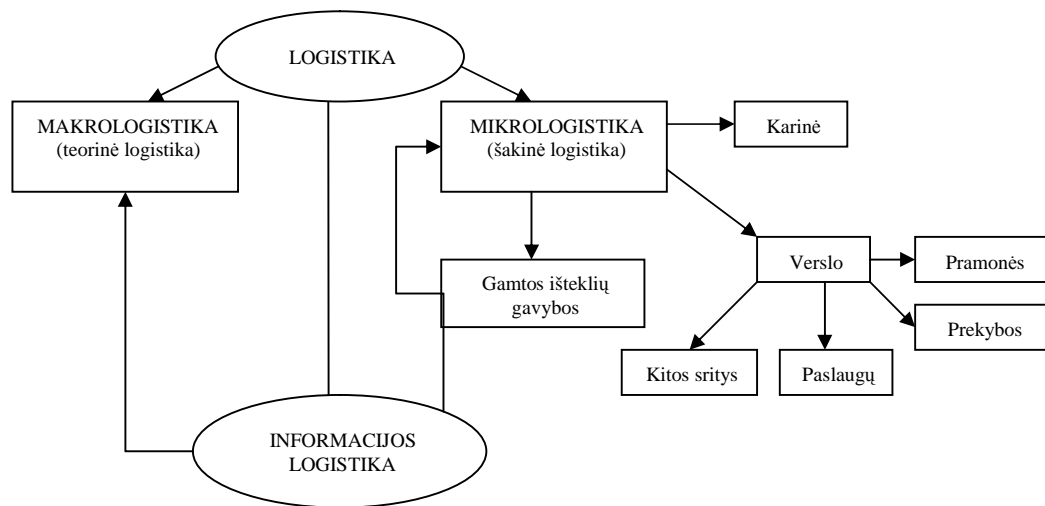
2 pav. Logistikos skirstymas

Šaltinis: Minalga R. (2001) Logistikos. Vilnius.

Logistikoje pereinama nuo atskiro, riboto dalinio problemų sprendimo bei mąstymo būdo prie visuminio bei sisteminio požiūrio, kuris dabartiniu metu vadyboje užima vyraujančias pozicijas. Pagrindiniai logistikos tikslai yra pristatymo trukmė, patikimumas, lankstumas ir jo kokybė. Pristatymas turi įvykti laiku, taip pat sutartys irgi turi būti įvykdytos. Labai svarbu, ar laikomasi pristatymo terminų. Pristatymo lankstumas rodo, kaip sugebama prisitaikyti prie nuolat kintančių rinkos sąlygų tenkinant vartotojų norus ir poreikius (t.y., pirkimo kiekis, trukmė, įpakavimas, persiuntimas, bendradarbiavimas, išorinė aplinka). (Janulienė, 2004)

Kokybė logistikos srityje atitinka produkto/paslaugos kokybę, taip pat ar užsakymas atitinka pervežtų prekių rūšį, kiekį bei būklę. Visus šiuos logistikos/prekių pristatymo tikslus svarbu stebėti, nes jų nesilaikant, pastebima neigiama klientų reakcija (Minalga, 2001), sąlygojanti netinkamą informacijos judėjimą – informacinę logistiką.

Dauguma literatūros šaltinių pateikia ne tik įvairius logistikos apibrėžimus, bet ir skirsto logistiką į atskiras jos rūšis (3 pav.)



3 pav. Logistikos rūšys

Šaltinis: Janulienė, (2004) Turizmo paslaugų informacinė logistika „Verslo žiniose“.

Logistinės veiklos rūšys skirstomos į:

- 1) pagrindinės
- 2) pagalbinės

Pagrindinės veiklos rūšys:

- A. Vartotojų aptarnavimo standartai ir politika
- B. Transportavimas
- C. Atsargų valdymas
- D. Užsakymų tvarkymas

Pagalbinės veiklos rūšys:

- A. Sandėliavimas ir saugojimas
- B. Medžiagų valdymas
- C. Medžiagų ir produktų įsigijimas
- D. Produkcijos įpakavimas
- E. Informacijos apdorojimas ir tvarkymas
- F. Gamybos atliekų tvarkymas
- G. Apsirūpinimas pirkimais
- H. Gražintų produktų tvarkymas

1.2. Esminiai logistikos sistemos funkcionavimo principai

Mokslinis logistikos problemų sprendimas pastaraisiais dešimtmečiais Vakarų Europos šalyse padėjo siekti gerų verslo rezultatų. Dauguma užsienio įmonių turi savo logistikos skyrius, o šalys - logistikos organizacijas. Logistikos organizacijos veikla aktuali ir Lietuvai, nes egzistuoja daug neišspręstų, nesuderintų, žemo techninio lygio logistikos procesų sprendimų, nėra sisteminio požiūrio į logistinę veiklą. Lietuvos įmonėse pradedami kurti tokie skyriai, tačiau išlieka aktuali logistikos dalykus dėstančių dėstytojų/įmonių specialistų praktinio tobulinimosi problema. Tobulėjant informacinėms technologijoms bei sparčiai vystantis ūkiniams - prekybiniam procesams, ši problema tampa itin aktuali visoms universitetinėms bei neuniversitetinėms mokymo įstaigoms, rengiančioms kvalifikuotą verslo specialistą, atitinkantį darbo rinkos poreikius.

Seniau logistika buvo suprantama tik kaip priemonė veiklos efektyvumui didinti ir papildomi veiklos kaštai. Sprendžiant produktų paskirstymo klausimą dažnai vartojama logistikos sąvoka. Tyrimai rodo, jog logistikos kaštai sudaro 20-30 proc. produkto vieneto išlaidų (Palšaitis, 1999).

Tačiau pačios logistikos kaštai vėlgi pasiskirsto savo ruožtu į: transportavimo (46 proc.), sandėliavimo (26 proc.), užsakymų tvarkymo (3 proc.), administracinius (4 proc.), įpakavimo (1 proc.), pakrovimo (6 proc.) kaštus ir t.t. Vien jau tai duoda galimybę suprasti, kad krovinių gabenimo paslaugos yra labai nevienpusiškos, jas sudaro daug paketo dalių, kurios vieniems ar kitiems vartotojams yra daugiau ar mažiau svarbios kiekvienu konkrečiu krovinio gabenimo atveju.

Šiandien logistika daugelio įmonių suprantama kaip strateginė priemonė konkurencinėje kovoje. Marketingo specialistai pripažįsta logistiką kaip pirminę priemonę konkurenciniam pranašumui įgauti ir išlaikyti. Įmonės, kurios įjungia logistikos planavimą ir valdymą į ilgo laikotarpio strategiją, gali pasiekti didelius pelnus. Nuolat sudėtingėjančios šalies ūkinės reformos raidoje ypatingą reikšmę turėtų įgauti naujos vadybos mokslo šakos - logistikos - panaudojimas. Tai dar viena valdymo tobulinimo priemonė. Logistinio valdymo sistemų metodologiniai ir

konceptualieji pagrindai turi universalų pobūdį, sprendžiant atskiros įmonės ar net visos šalies ūkio valdymo klausimus, nes jais mokliškai pagrindžiami priimami sprendimai.

Pavyzdžiui, transporto srityje logistika suprantama kaip žaliavų, nebaigtos produkcijos ar gatavų gaminių racionalaus judėjimo planavimas bei parinkto maršruto kontrolė.

Todėl skaičiavimo ir mąstymo meną perkeldami į realią veiklos sritį, sukuriame verslo logistiką, kurios prasmė yra daug platesnė ir apima ne vien tik transporto sferą.

Logistika yra praktinės ir mokslinės veiklos sritis, apimanti įvairius materialinių srautų, ypač plataus vartojimo prekių judėjimo, prekybinės veiklos organizacinių procesų klausimus.

Logistika sprendžia užduotis, susijusias su medžiagų arba produkcijos racionalių srautų organizavimu gamyboje arba visos šalies rinkoje, o tarptautinė logistika šiuos klausimus sprendžia globaliai.

Pagrindinį logistikos uždavinį galima būtų išreikšti paprasta formule:

- „tinkamas produktas, tinkamoje vietoje, tinkamu laiku, tinkamam klientui,,

Jeigu pagrindinį marketingo tikslą apibūdintume kaip paklausos kūrimą ir skatinimą, tai logistikos tikslas – paklausos tenkinimas.

Logistika turi tiek taktinę, tiek strateginę dimensijas:

- Pirma, logistika sprendžia fizinių srautų optimizavimo uždavinius,
- antra, logistikos veiksmai gali prisidėti prie įmonės konkurencinio pranašumo didinimo, kai kuriamas produkto laiko ir vietos naudingumas.

Verslo logistikos apibrėžimas yra toks: „Visų transporto ir saugojimo bei su tuo susijusių veiklos sričių tarp gamybos ir vartojimo taškų valdymas”. Todėl galime sakyti, kad logistika apima visas valdymo operacijas, pasikartojančias daug kartų, kol žaliava paverčiama gatavu produktu. (Alborovienė, 2002)

Bendrieji logistinių sistemų valdymo pagrindai yra:

- operacijų tyrimo ir prognozavimo metodai,
- informacinis - techninis aprūpinimas,
- pagrindinės komunikacinės savybės,
- ekonominis - matematinis modeliavimas,
- informacinės duomenų bazės struktūrizacija,
- logistinių sprendimų parengimas,
- kontrolė ir reakcija į riziką, sistemų vertinimas ir analizė,
- organizaciniai - teisiniai elementai
- bei logistinių sistemų įdiegimas į tradicines valdymo struktūras.

Logistas visada yra jungiamoji grandis tarp dviejų svarbių partnerių:

- siuntėjo ir gavėjo,

- gamintojo ir vartotojo.

Logistikos sistemos valdymo grandys yra:

- Klientų logistinio aptarnavimo planavimas.
- Užsakymų tvarkymas ir informacinis aprūpinimas.
- Atsargos ir jų valdymas.
- Sandėlių vietos parinkimas logistikos sistemoje.
- Sandėliavimo sprendimų priėmimas.
- Transporto vietos logistikos sistemoje parinkimas.
- Transporto sprendimų priėmimas.
- Tarptautinių vežimų organizavimas.

Logistikos valdymo sistemos kompetencijoje yra šios paslaugos:

- Strateginis prekių paskirstymo grandies optimizavimas
- Sandėlių projektavimas bei planavimas
- Sandėlio infrastruktūros ir procesų projektavimas
- Sandėlių bei krovimo techninės įrangos projektavimas ir diegimas
- Informacinių sistemų kūrimas, diegimas bei palaikymas
- Trečios šalies sistemų aptarnavimas ir palaikymas

Logistikos valdymo sistemą sudaro posistemės:

- Paskirstymo centrų valdymo sistemos
- Sandėlių valdymo sistemos
- Transporto valdymo sistemos
- Automatizuotos prekių paskirstymo sistemos:
- automatinio rūšiavimo įrengimų ir konvejerių kontrolės sistemos;
- konvejerių kontrolės sistemos ir prekių valdymo įrenginiai;
- Elektroninių duomenų apsikeitimo sistemos.

Žemiau pateiktoje lentelėje (1 lentelė) išvardinti elementai, kuriuos įmonės gali kontroliuoti.

Logistikos sistemos kontroliuojami elementai

Vartotojo aptarnavimas	Vartotojo aptarnavimas - tai nauda, kurią vartotojas gauna dėl laiku ir reikiamoj vietoj pristatytų prekių. Nuo to, kaip efektyviai yra aptarnaujamas klientas, tiesiogiai priklauso kaštai, rinkos dalis, pelningumas.
Užsakymo vykdymas	Užsakymo vykdymas apima visas veiklas, būtinas, kad prekės pasiektų vartotoją. Greitas ir atidus užsakymo vykdymas didina kaštus, tačiau gerina aptarnavimo kokybę.
Komunikacija logistikoje	Informacijos apsikeitimas yra labai svarbus bet kuriai veiklai logistikos procese vykdyti. Tai pagrindinė jungtis tarp įmonės ir vartotojų.
Transportavimas	Fizinis prekių judėjimas nuo žaliavų per gamybos procesą iki vartotojo yra didžiausių kaštų reikalaujanti veikla, kuri apima transportavimo būdų ir priemonių parinkimą, taip pat maršrutų sudarymą.
Sandėliavimas	Prekių sandėliavimas sušvelnina vartojimo ir gamybos neatitikimą. Sandėliavimas taip pat gali būti panaudojamas aptarnavimo kokybei gerinti ir transportavimo kaštams sumažinti.
Atsargų kontrolė	Atsargos reikalingos tam, kad prekės būtų prieinamos vartotojams ir tam, kad garantuoti prekių asortimentą vartotojui patogiu metu ir reikiamoj vietoj.
Pakavimas	Pakavimo tikslas yra užtikrinti saugų produkto transportavimą (apsaugoti nuo pažeidimų), užtikrinti prekės atpažinimą logistinių procesų metu, o taip pat sukurti transportavimui patogią pakuotę.
Žaliavų valdymas	Žaliavų valdymas padidina užsakymo įvykdymo ir žaliavų judėjimo greitį, kelyje nuo sandėliavimo vietos iki transporto pasirinktos priemonės.
Gamybos planavimas	Gamybos planavimas yra glaudžiai susijęs su logistikos planavimu. Pagrindinis šios veiklos tikslas - gaminti taip, kad atitiktų rinkos poreikius asortimentui ir kiekiui.
Gamybos įmonės ir sandėlio vieta	Tinkamai parinkta gamybos įmonės ir sandėlio dislokacijos vieta didina vartotojo aptarnavimo kokybę ir mažina transportavimo kaštus.

Negalima priimti sprendimo konkrečiai veiklai, prieš tai neišsiaiškinus jų poveikio kitoms logistikos proceso veikloms. Sandėliavimo galimybės, prekių tiekimo išsipareigojimai, užsakymo procesų metodai, transportavimas – visa tai apsprendžia tiekėjo galimybes laiku tiekti reikalingas prekes. Prasta tiekėjo aptarnavimo kokybė verčia vartotojus didinti veiklos kaštus, didinant sandėliuojamų atsargų apimtį, sukurti brangiai kainuojančią prioritetų užsakymų ekspedicijos sistemą, sukurti antrinius tiekimo kanalus arba net pasirinkti kitą tiekėją.

Norint sukurti efektyvią firmos biznio sistemą, būtina suformuoti optimalų biznio veiklos tinklą. Taipogi, kad firmos gaminama produkcija būtų pristatyta laiku, geros būklės ir į tinkamą vietą, logistikos menedžeriai turi domėtis paskirstymo tinklo planavimu ir kontrole.

Biznio logistikos sistema susideda iš sandėlių tinklo, mažmeninio realizavimo rinkų, atsargų, transporto ir informacinių sistemų. Subalansuota šių veiksmų visuma sudaro galimybes pasiekti pusiausvyrą tarp produkcijos ar prekių realizavimo apimtys ir kainų, susijusių su biznio veiklos tinklo kūrimu ir funkcionavimu.

Produkcijos srautų judėjimo ir saugojimo veiklos visuma yra visos biznio logistikos sistemos dalis. Kartu egzistuoja ir informacijos srautų tinklas, kuriuo perduodama informacija apie atsargų kiekį, pardavimo apimtį, produktų kainas, transporto tarnybos darbą. Informacijos tinklo grandys susideda iš paštu, telefonu ar faksu perduodamos informacijos iš vieno geografinio taško į kitą. Susikirtimo taškai yra informacijos surinkimo ir perdavimo punktai, kuriuose menedžeriai, naudodamiesi kompiuteriais, valdo pardavimo, transportavimo ir saugojimo procesus bei registruoja operatyvinę informaciją. Informacinė sistema, kaip ir produkcijos srautų sistema, suprantama kaip sudaryta iš grandžių ir taškų. Pagrindinis jų skirtumas yra tas, kad produktai juda paskirstymo kanalu užsakovo link, o informacija daugiausia juda iš klientų į žaliavų šaltinius.

Logistikos informacinė sistema (LIS) yra valdymo informacinės sistemos (VIS) dalis. Ji užtikrina informaciją, reikalingą logistiniam valdymui. Logistikos informaciniai poreikiai gali būti skirstomi į keturis lygmenis. Veiklos rūšis nėra vienintelis kriterijus, parodantis, kokie menedžeriai kokią informaciją naudoja.

Žemiausiojo lygmens informacija susijusi su gamybos organizavimu ir operatyvinių klausimų sprendimu. Šios veiklos pavyzdžiais reikėtų laikyti gamybinius paklausimus, nurodymų vykdymą, informaciją apie turimas žaliavas, transporto važtaraščių ruošimą, transporto tarifų bei kainų tikrinimą ir kt.

Išvardyti klausimai iškyla daug kartų per valandą, todėl labai svarbu informacijos perdavimo greitis. Meistrai, sandėlininkai ir transporto dispečeriai yra tipiški šio lygmens informacijos vartotojai.

Antrojo, aukštesniojo lygmens informacijos vartotojais tampa žemiausiųjų grandžių vadovai, t. y. sandėlio menedžeris, kontroliuojantis produkcijos ir žaliavų atsargas, sandėlio darbo efektyvumą bei darbininkų darbo našumą, transporto eksploatacijos skyriaus viršininkas, tvarkantis transporto naudojimą, transportavimo organizavimą ir maršrutizavimo klausimus. Visa informacija įtraukiama į kiekvienos dienos ataskaitas.

Trečiojo, vidutiniojo valdymo lygmens taktiniai gamybos prognozavimo klausimai apima ne ilgesnį kaip vienų metų periodą. Planuojant nustatoma produkcijos ir žaliavų atsargų riba, sudaromas sandėlių planas, numatomos gamybos sezoniškumo ir transporto panaudojimo problemos, parenkami transportuotojai.

Aukščiausiojo valdymo lygmens strateginiai firmos tikslai, politika, uždaviniai apima visą logistikos struktūrą ir tiekimo bei paskirstymo organizavimą. Šio lygmens planavimo ir kontrolės

uždavinius dažniausiai sprendžia didelės kompanijos, gaminančios sudėtingą aparatūrą ar organizuojančios labai didelius prekybinius kontraktus.

Mažoms firmoms taip pat būdinga ši veikla, tačiau jai reikia mažiau žmonių, ir dažnai tie patys darbuotojai sprendžia kelių lygmenų uždavinius.

Raštiška ir kompiuterizuotos informacinės sistemos struktūra labai mažai skiriasi. Gerai parinkta sistema padeda organizuoti efektyvų gamybos valdymą. Pagrindinės integruotos informacinės sistemos savybės parodytos 4.5 paveiksle. Šios savybės pasireiškia bazinėmis funkcijomis, kurias vykdo informacinė sistema: informacijos perdavimu, saugojimu ir apdorojimu. Informacinė sistema privalo užtikrinti informacijos judėjimą (perdavimą) iš taškų, kur ji buvo gauta, į taškus, kur ji yra reikalinga. Telefonai, paštas, faksai, teleksai, tiesioginis pasikalbėjimas - tai tik keli informacijos perdavimo būdai. Informacijos apdorojimas turi būti centralizuotas taip, kad perdavimo funkcijos būtų labai paprastai susietos (sujungtos) su sistemos dalimi, apdorojančia informaciją.

Taigi, logistika yra praktinės ir mokslinės veiklos sritis, apimanti įvairius materialinių srautų, ypač plataus vartojimo prekių, judėjimo, prekybinės veiklos organizacinių procesų klausimus. Logistika sprendžia užduotis, susijusias su medžiagų arba produkcijos racionalių srautų organizavimu gamyboje arba visos šalies rinkoje, o tarptautinė logistika šiuos klausimus sprendžia globaliai.

1.3. Logistikos sistema įmonėje

1.3.1. Pagrindiniai įmonės verslo logistikos tikslai ir uždaviniai

Logistikos organizavimas – logistikos veiksmų derinimas laiko ir erdvės atžvilgiu. Organizuojant veiklą numatomi tam tikri darbai įmonės ir logistikos tikslams pasiekti, priskiriami konkretūs darbų vykdytojai, numatomas tam tikras laikas darbui atlikti bei finansavimo šaltiniai, gali būti sudaromas ir biudžetas.

Logistikos organizavimas iš esmės nesiskiria nuo kitų funkcijų, tarkime, marketingo organizavimo. (Minalga, 2001)

Funkcijos svarba ir vieta priklauso nuo įmonės veiklos vizijos ir suformuluotos strategijos. Esant ypač didelei konkurencijai ir toliau specializuojantis verslui, reikia nuspręsti, ar logistikos funkcija įmonėje yra esminė (tai priklauso nuo pagrindinės veiklos pobūdžio) ar ne. Jei logistikos funkcija įmonėje tik palaikomoji, tai galima nuspręsti logistikos problemas patikėti kitai, labiau specializuotai įmonei.

Logistikos funkcijos organizavimą sąlygoja ir įmonės dydis. Logistikos funkcijos yra gana specifinės ir joms įgyvendinti gali prireikti specialistų, kurie gerai išmano mokesčių, muitų, teisės, techninius ir kitus dalykus.

Gerėjant šalies ekonominei padėčiai, stiprėja konkurencija tarp įmonių. Viena iš svarbiausių įmonės sėkmingą egzistavimą užtikrinančių veiklos sričių yra joje funkcionuojanti logistikos sistema. Įmonės, kurios savo kasdieninėje veikloje taiko naujausius logistikos projektus, neabejotinai gali tikėtis optimizuoti prekių judėjimo srautus, ko pasekoje mažėja ir netikslingai išsaldyti finansiniai resursai, reikalingi papildomiems medžiagų kiekiams ir sandėlių plotams įsigyti. Įmonės, suinteresuotos taikyti aprūpinimo logistikos optimizavimo projektus, netolimoje ateityje gali tikėtis tapti rinkos lyderiais.

Pagrindinis įmonės tikslas yra minimaliomis išlaidomis pasiekti maksimalius rezultatus. Logistikos sistemos organizavimas priklauso nuo šiai sistemai skiriamų užduočių.

1.3.2. Logistinė produkto prigimtis

Tai, ką firma siūlo pirkėjui kaip savo produktą, yra jo poreikių patenkinimas. Jei produktas yra kokia nors paslauga, jis susidės iš tokių nematerialių savybių kaip patogumas, išskirtinumas ir kokybė. Tačiau jei produktas yra fizinė prekė, jis turi fizines savybes - svorį, apimtį bei formą, ir jos daro įtaką logistikos kaštams. Kadangi šiuo metu nedaug logistų dirba paslaugų paskirstymo sferoje, daugiausia dėmesio skiriama produktui - fizinei prekei. Šiuo metu einama prie labiau į paslaugas besiorientuojančios visuomenės, todėl ateityje daugiau dėmesio reikės skirti paslaugų, kaip produkto, charakteristikoms.

Priklausomai nuo to, kas vartos produktą, logistikos sistema turėtų atspindėti tam tikrus vartojimo būdus. Platus produktų skirstymas yra vertingas kuriant logistikos strategiją. Tradiciškai produktai klasifikuojami į vartojimo prekes ir gamybines prekes.

Vartojimo prekės yra tos, kurios orientuotos į galutinius vartotojus. Marketingo specialistai seniai pastebėjo esminius skirtumus to, kaip galutiniai vartotojai renkasi prekes ir kur jie jas perka. Vartotojimo prekės klasifikuojamos į patogumo, sudėtingas ir ypatingas prekes.

Patogumo prekės yra tos, kurias vartotojai perka dažnai, iš karto ir nevaikšto po parduotuves lygindami. Tipiški pavyzdžiai yra muilo, tabako gaminiai, maisto produktai. Šiuos produktus paprastai reikia plačiai paskirstyti po daugelį parduotuvių ir todėl didelės jų transportavimo sąnaudos.

Sudėtingos prekės yra tos, kurių ieškodami vartotojai lanko daug parduotuvių ir lygina kainas, kokybę, o perka tik gerai pamastę. Tipiškos šios kategorijos prekės yra madingi drabužiai, automobiliai bei namų apyvokos reikmenys. Transportavimo sąnaudos vidutinės.

Ypatingos yra tos prekės, kurioms įsigyti pirkėjas deda daug pastangų. Pirkėjai ieško tam tikrų tipų bei rūšių prekių. Pavyzdžiais gali būti beveik visos prekės - pradedant delikatesais ir baigiant pagal užsakymą pagamintais automobiliais. Transportavimo sąnaudos mažos.

Gamybinėms prekėms priskiriamos prekės, nukreipiamos individualiems vartotojams ar organizacijoms, naudojančioms jas kitiems produktams ar paslaugoms gaminti. Tradiciškai šios prekės yra klasifikuojamos pagal panaudojimą. Esama prekių (žaliavos, komplektuojamosios dalys), kurios yra galutinio produkto dalis, bei tokių (pastatai ir įrengimai), kurios naudojamos gamybos procese. Yra tiesiogiai nenaudojamų gamybos procese prekių (atsargos bei biznio paslaugos). Ši klasifikacija reikalinga rengiant pardavimo strategiją, bet ji nėra aiški ir naudinga planuojant fizinio paskirstymo strategiją. Gamybinių prekių pirkėjai nekreipia ypatingo dėmesio į aptarnavimo lygį esant tam tikrų kategorijų prekėms. Tai paprasčiausiai reiškia, kad logistiniam planavimui tradicinė gamybinių prekių produktų klasifikacija gali būti ne tokia svarbi kaip vartojimo prekių klasifikacija.

Logistika vadinama visa veikla, susijusi su žaliavų, prekių pristatymu į vartojimo vietą. Šiuolaikinę modernią logistiką galima apibrėžti kaip strategiškai valdomą procesą, kurio metu žaliavos, dalys ir galutinai pagaminta produkcija yra sandėliuojamos ir pervežamos iš tiekėjų gavėjams.

Logistikos sistemą sudaro transportavimas, sandėliavimas ir saugojimas, atsargų įpakavimas bei priežiūra, atsargų kontrolė, užsakymų vykdymas, klientų aptarnavimas, gamyklų ir sandėlių išdėstymas, atsargų paskirstymas, pirkimas, grąžintų prekių valdymas, atliekų surinkimas ir panaudojimas.

Kalbant apie atsargas logistikos sistemoje, neįmanoma jų atsieti nuo logistikos sistemos komponentų, nes jų sąvoka įeina į visas pagrindines logistikos sistemos dalis.

Kadangi atsargos logistikos sistemoje turi didelę reikšmę, yra reikalinga jų nuosekli kontrolė, kad nė viena logistikos sistemos grandinės atkarpa nebūtų trikdys visai logistikos sistemai vien dėl atsargų kontrolės nesklaidumų.

Bet kokios rūšies atsargoms - tiek tiekimo, tiek paskirstymo - yra reikalinga turėti tam tikrą apskaitos sistemą, kad bet koku momentu būtų žinoma, kiek vienos ar kitos rūšies atsargų yra sandėliuose, kiek užsakymų yra gauta, kada juos reikės įvykdyti. O iš tų klausimų seka tai, jog pagal užsakymų apimtį, jų skaičių ir atlikimo terminus yra būtina kontroliuoti situaciją apie sandėliuose turimas atsargas bei jų papildymą reikiamu metu ir nustatyti kiekiu.

Vykdamy produkcijos gamybą yra labai svarbu kontroliuoti žaliavas, laikomas gamyklos sandėliuose, kad joku būdu žaliavų trūkumas ar savalaikis nepapildymas nedarytų negatyvaus poveikio pačiai produkcijos gamybai. Bet kurios firmos, išleidžiančios galutinę produkciją, arba žaliavų bei gaminių tiekimą organizuojančios kompanijos tikslas yra pasiekti aukštą klientų aptarnavimo lygį esant minimalioms išlaidoms. Tokiu atveju yra reikalinga turėti reikiamą rūši žaliavų ar galutinės produkcijos reikiamoje vietoje tinkamu laiku.

Taigi, patys svarbiausi sprendimai, kuriuos būtina išspręsti, vykdamy atsargų kontrolę, yra šie:

- 1 - kiek reikia turėti atsargų;
- 2 - kada jas turėti;
- 3 - kur bus laikomos ir kokios jos bus.

Atliekamy atsargų kontrolę pirmiausiai reikėtų atsakyti į klausimus “kiek?” ir “kada?”. Kuo didesnė ir platesnė veikla užsiimanti kompanija, tuo sudėtingiau yra atsakyti į šiuos klausimus, kadangi reikia atsižvelgti į daugybę faktorių ir stengtis priimti supaprastinančias prielaidas, galėsančias palengvinti įvairiasluoksnį tokio tipo firmų darbą.

Sandėlių vieta logistikos sistemoje:

- 1) pasiekti transporto ekonomiją
- 2) pasiekti gamybos ekonomiją
- 3) gauti naudos iš pirkimų kiekio nuolaidų ir pagreitinti pirkimus
- 4) palaikyti aprūpinimo šaltinį
- 5) sustiprinti firmos klientų aptarnavimo politiką
- 6) sutikti besikeičiančias rinkos sąlygas
- 7) įveikti laiko ir nuostolių skirtumus
- 8) suteikti reikiamo lygio pirkėjų aptarnavimą
- 9) aprūpinti tiekėjus “just in time” paslaugomis

Sandėliai būna:

- A) gamybos aprūpinimo
- B) produktų grupavimo
- C) produktų vienijimo
- D) produktų skaidymo

Pagal sandėliuojamus produktus sandėliai gali būti skirstomi į :

- 1) bendro naudojimo prekių sandėlius
- 2) sandėliai-šaldytuvai
- 3) specializuoti ar muitinės sandėliai
- 4) namų apyvokos daiktų sandėliai
- 5) specialios paskirties plataus vartojimo produktų sandėliai
- 6) didelių gabaritų įrangos sandėliai.

Sistemindami šioje darbo dalyje nagrinėtą informaciją, galime daryti apibendrinimą, kad logistikos sistemos valdymo grandys yra: klientų logistinio aptarnavimo planavimas, užsakymų tvarkymas ir informacinis aprūpinimas, atsargos ir jų valdymas, sandėlių vietos parinkimas logistikos sistemoje, sandėliavimo sprendimų priėmimas, transporto vietos logistikos sistemoje parinkimas, transporto sprendimų priėmimas, tarptautinių vežimų kelių transportu organizavimas. Logistikos organizavimas – logistikos veiksmų derinimas laiko ir erdvės atžvilgiu.

1.3.3. Transporto paslaugos ir jų ryšys su logistikos misija

Reikia pažymėti, kad transportavimas užima gana svarbią vietą logistikos sistemoje, bet tai tik jos dalis. Jis turi būti analizuojamas kartu su saugojimu, sandėliavimu, produkcijos ir žaliavų priežiūra ir kt. Sisteminiis požiūris reikalauja žiūrėti į transportavimą kaip į funkcinę sistemos dalį. Kita vertus, sumažinus transportavimo išlaidas ne visada sumažėja bendrosios logistikos išlaidos.

Išsivysčiusiose šalyse paskirstymo išlaidos sudaro 28%, gamybos išlaidos - 45% , o išlaidos marketingui - 27% prekės kainos.

Transporto paslaugų rinkoje numatomi dideli pokyčiai. Per kelis dešimtmečius susiklosčiusi krovinių savininkų ir transportuotojų tarpusavio santykių sistema patiria kardinalius pokyčius. Tai visų pirma susiję su pramoninių prekių gamybos organizavimo permainomis. Vis labiau atsiveriančios prekių judėjimui sienos veda prie to, kad produkcija netenka savo nacionalinės priklausomybės, nes gaminama iš daugybės komponentų, pagamintų įvairiose šalyse, kartais net ir kitame žemyne. Ne visiems patinka pasaulio ekonomikos globalizacija, tačiau šis procesas negrįžtamas. Pasaulio prekybos centras vos per kelerius metus pasislinko į Pietryčių Aziją. Azijos Ramiojo vandenyno regiono šalys, kurios orientuojasi į eksportą, kardinaliai pakeitė pasaulio transporto rinkos pobūdį. Tikriausiai dalis gamybos ir paskirstymo artimiausiais metais pasislinks iš tradicinių centrų Vakarų Europoje Baltijos jūros regiono kryptimi. (Marinecas, 2004)

Transporto paslaugos priskiriamos prie paslaugų, kurios užbaigia arba suteikiamos prieš materialinės gamybos procesą.

Transporto paslauga – tai viena iš transporto veiklos rūšių, kuri yra nukreipta vartotojų poreikių patenkinimui ir kuriai charakteringa tai, kad jos veiklą užtikrina būtini technologinis,

ekonominis, informacinis, teisinis bei resursų aprūpinimas. Paslauga suprantamas ne tik pats krovinių ir keleivių vežimo procesas, bet ir bet kuri operacija, nepriskiriama pačiam vežimo procesui, bet susijusi su vežimo proceso paruošimu ir jo vykdymu (pvz. krovinio įpakavimas ir žymėjimas, jo tarpinis sandėliavimas, būtinos informacijos krovinio gavėjui suteikimas ir kt.).

Prie transporto paslaugų priskiriama:

- krovinių, keleivių, pašto vežimas;
- krovimo paslaugos;
- krovinių saugojimo paslaugos;
- vežimo priemonių paruošimo darbui paslaugos;
- vežimo priemonių nuoma;
- transporto – ekspedicinės ir papildomos paslaugos, atliekamos vežant krovinius, keleivius, bagažą, suteikiant paslaugas įmonėms, įstaigoms, organizacijoms, gyventojams;
- naujų ir suremontuotų vežimo priemonių pristatymo paslaugos;
- kitos paslaugos (marketingo, komercinės, informacinės, draudimo paslaugos ir pan.).

Vystantis ekonomikai, transporto paslaugų dalis visų paslaugų tarpe turi tendenciją augti arba stabilizuojasi atitinkamame lygyje. Tokia situacija būdinga daugeliui šalių. Transporto komplekso paslaugų pasaulinės tendencijos rodo, kad mažėja geležinkelių ir vandens transporto reikšmė, ir auga kelių ir oro transporto reikšmė.

Pastaruojų metu stebimos dvi transporto paslaugų organizavimo kryptys:

- siūlomų paslaugų įvairovės prisitaikymas prie vartotojo specifinių reikalavimų;
- pasiūlos ir paklausos aktyvus formavimas, siekiant kuo pelningiau realizuoti turimas paslaugas.

Abiem atvejais svarbiausia užtikrinti atitinkamą infrastruktūrą.

Logistika visada apima šias būtinas sąvokas: kokybę, kiekį, laiką, vietą ir kainą. Tas svarbu prekiaujant ar pervežant plataus vartojimo prekes, nes nuolat tenka spręsti prekių pristatymo kiekio, laiko ir išlaidų klausimus. Kuo jie tiksliau ir greičiau sprendžiami, tuo geriau patenkinami verslo tikslai ir gyventojų poreikiai. (Alborovienė, 2001)

Europos transporto pramonė jau seniai apimta krizės: įmonės bankrutuoja viena po kitos, krovinių siuntėjai nebepajėgia išsilaikyti konkurencinėje kovoje, pervežimų verslui iškilo realus pavojus, kad jį nukonkuruos Rytų Europos kompanijos. Sėkmingai besidarbuojančios įmonės šioje srityje jau tampa išimtimi, o ne taisykle. Esant tokiai situacijai, gyvybiškai svarbi tampa naujų kelių ir požiūrių, galinčių padėti sustabdyti šį riedėjimą žemyn, paieška.

Vienas iš galimų kelių – elektroninės rinkodaros siūlomų galimybių panaudojimas.

Per pastaruosius 36 mėnesius naujų technologijų pritaikymas logistikoje ko gero pažengė toliau, negu per ankstesnius 36 metus.

Nors ši pramonės šaka paprastai atsilieka įdiegdama naujas technologijas, daugybės elektroninių skelbimų lentų, elektroninių brokerių, pervežimo paslaugų biržų ir rinkų pasirodymas pastaraisiais metais pranašauja didelius pokyčius šioje srityje.

Iš pradžių elektroninė rinka apėmė tikrai transportavimą, bet pastaruoju metu ji pastebimai išsiplėtė ir į sandėliavimo sritį, pradėjusi siūlyti sandėlių rezervavimą internetu.

Kam gali būti naudinga elektroninės logistikos rinka? Tai priklauso nuo pasirinkto verslo vystymo modelio.

Logistikoje egzistuoja trys pagrindiniai verslo modeliai:

1) Paklausos interesų eskalavimas: „Aš turiu krovinį, kaip jūs galite jį pigiai nugabenti?“

Šis požiūris dar labiau apsunkina „periodinę kovą“ tarp krovininių siuntėjų ir vežėjų bei ignoruoja struktūrines ir sistemines šios pramonės šakos problemas, tokias kaip nepakankamas paklausos ir pasiūlos „matomumas“, kuris sąlygoja pasibaisėtina mažą turto pelningumą ir galiausiai atveda prie šio verslo rykšte tapusių aukštų pervežimo kainų ir mažo pelno.

2) Pasiūlos interesų eskalavimas: „Aš turiu vilkikų (laivų, traukinių), kiek jūs man mokėsite už pervežimą?“

Kaip ir pirmuoju atveju, toks požiūris yra žingsnis atgal sprendžiant struktūrines ir sistemines problemas, todėl nepanašu, kad jis galėtų pradėti vyrauti, išskyrus nebent oro transportą.

3) Neutralus bendradarbiavimas: „Mes visi kartu dirbame šiame versle, vyručiai! Kaipgi mums padaryti jį pelningą visiems?“

Akivaizdu, kad tikrai šis, trečiasis, požiūris siūlo scenarijų be pralaimėtojų. Krovinių siuntėjai gauna žemesnes pervežimo kainas, nes sumažėja tuščio transporto varinėjimas (šiuo metu 30% visų vilkikų važiuoja Europos keliais be krovinio). Vežėjai gauna tai, ko jiems labiausiai trūksta, – didesnę fondogražą ir pelną.

Tokį scenarijų gali įgyvendinti neutraliu bendradarbiavimu pagrįstos elektroninės rinkos operatorius. Jis turi investuoti į technologijas ir sukurti darbinę elektroninės rinkos platformą, užtikrinančią paklausos ir pasiūlos „matomumą“, siūlančią sprendimų algoritmus ir analitikų pagalbą, kuri padėtų įtikinti rinkos dalyvius, kad ši rinka vienodai rūpinsis visų jų interesais. Dabartinis „matomumo“ ir, deja, pasitikėjimo trūkumas kaip tik ir yra viena iš pagrindinių priežasčių, sąlygojančių struktūrines ir sistemines problemas pervežimų pramonėje.

Kokia turi būti ši rinka? Ko ji siekia? Kas joje perkama?

Visų pirma, elektroninė rinka turi būti lengvai prieinama visiems jos dalyviams, lanksti ir užtikrinanti pasiūlos ir paklausos „matomumą“. Šiuolaikinės technologijos, tokios kaip internetas,

labai palengvina užduotį. Duomenys, kurių reikia krovinių siuntėjams ir vežėjams, paprastai yra kliento duomenų bazėje ir dažniausiai jie ten atsiranda gerokai anksčiau, negu juos gauna logistikos specialistai, siekiantys optimizuoti transportavimo procesą. Viena iš pagrindinių elektroninės rinkos užduočių – skatinti abiem pusėms naudingą interaktyvų krovinių siuntėjų ir vežėjų bendradarbiavimą.

Iš esmės krovinių siuntėjai suinteresuoti pasinaudoti elektroninės rinkos privalumais (žemesnės kainos, didesnis transporto priemonių pasirinkimas, mažesni transportavimo kaštai ir geresnis pasiūlos „matomumas“), tačiau jie, be jokios abejonės, nenori prarasti ir įprastų tradicinės rinkos privalumų: paslaugų kokybės, informavimo, finansinio saugumo, draudimo ir pan. Jie mielai pirktų tokios pat kokybės ar geresnes paslaugas už mažesnę kainą.

Taigi elektroninės rinkos operatorius turi sukurti sistemą, kuri leistų automatizuoti dabartinius procesus, būtų lengvai prieinama, apimtų visą pervežimo procesą nuo pradinio iki galutinio taško, būtų visiškai skaidri ir suteiktų priėjimą prie plačios vežėjų duomenų bazės. Vežėjai, įsijungę į šį „verslo planą“, užsitikrintų geresnį transporto priemonių panaudojimą ir iš to gautų didesnę pelną.

Pasiūlos ir paklausos „matomumas“, patikimumas ir galimybė tiksliau prognozuoti pervežimo laiką leistų pasiekti du tikslus iš karto: iš vienos pusės - žymiai sumažinti pervežimo kaštus, iš kitos pusės – vežėjams padidinti pelningumą. Tai skatintų vežėjus daugiau investuoti į technologijas ir gamybos priemones, kas tuo pačiu užtikrintų dar aukštesnį turto pelningumą. Neutralaus lygiateisio bendradarbiavimo pagrindu sukurtoje elektroninėje rinkoje visa tai iš tiesų įmanoma. Jeigu pavyktų įgyvendinti nešališkumo principą, elektroninė rinka galėtų tapti svarbiu žingsniu į visos pervežimų pramonės transformavimą.

Keleivių pervežimo geležinkelių transportu vystymas susideda iš marketingo, rinkos tyrimo bei organizacijoje vykstančių procesų ir veiklos analizės, paslaugos projektavimo ir sprendimo dėl jos įgyvendinimo generavimo, priėmimo, įdiegimo ir kontrolės. Pirmiausia atliekami marketingo tyrimai, analizuojama rinka, nustatomas vartotojas ir jo poreikiai, reikalavimai keliami paslaugai, taip pat analizuojamos konkurentų analogiškos paslaugos, atliekama vidinė įmonės veiklos analizė, kurios metu nustatoma ar organizacija pajėgi įgyvendinti visus vartotojų reikalavimus. Tam, kad sugrupuoti ir susisteminti duomenis, naudojami pirmi du instrumentai: ryšių diagrama ir santykio diagrama. Nuo to kaip sėkmingai kompanija sugebės surinkti informaciją, priklausys ir tolimesnio darbo sėkmė. Sukaupta informacija turi būti apdorojama, analizuojami rezultatai ir nustatomi pagrindiniai vartotojo reikalavimai teikiamų paslaugų kokybei. Tada ieškoma būdų ir priemonių, kaip vartotojo norus patenkinti. Tos paslaugos savybės, kurios kaip nustatyta labiausiai apsprendžia vartotojo pasitenkinimą įdiegiamos – t.y. „išskleidžiamos“. Galiausiai nustatomi kokie bus

paslaugos kokybės indikatoriai, kur reikia skirti daugiausiai pastangų ir priežiūros, kad išvengtų neatitikimų.

Pagrindinis geležinkelių tikslas yra efektyvus, patogus ir saugus keleivių ir krovinių vežimas, taip pat ir be sudėtingų valstybinių sienų kirtimo formalumų ir apribojimų.

Geležinkelių transportui turi būti skiriamas prioritetas, siekiant sumažinti susidariusius milžiniškus srautus kelių transporte. Tai sumažintų energetinių išteklių suvartojimą, aplinkos taršą ir triukšmą, padidintų kelionių saugumą. Keleivius vežant nuo „durų iki durų“ geležinkelio transportą tikslinga derinti su kitomis transporto rūšimis, tačiau keleivis neturi prarasti kelionės vientisumo pojūčio.

Geležinkelių transportas turėtų būti efektyvesnis, labiau orientuotas į klientus, patrauklesnis naudotojams, tačiau ne toks brangus. Siekiant gerinti bendrąją keleivių vežimų geležinkeliais kokybę, reikia daugiau dėmesio skirti žemiausių kasdienio darbo organizavimo grandžių veiklai. Kokybės gerinimas turėtų prasidėti jau nuo keleivių vežimo tvarkaraščių derinimo ir jų pritaikymo kasdieniams klientų poreikiams.

1.3.4. Pagrindinių transporto rūšių logistinė specifika

Logistikos sistemoje pagrindinės transporto rūšys yra geležinkelių, automobilių, oro ir vandens transportas bei vamzdynai. Kiekvienos rūšies ekonominė ir techninė struktūra skirtingos ir gali užtikrinti skirtingo lygio transportavimo paslaugas. Šiame skyriuje aptariama kiekvienos transporto rūšies struktūra, jos ryšys su transportavimo kokybe ir kaina, t. y. pagrindiniais rūšies pasirinkimo kriterijais.

Sąlygišką kiekvienos rūšies svarbą liudija statistiniai duomenys, kiek kiekvienos rūšies transportu pristatyta krovinių ir atlikta tonkilometrių. Iš duomenų matyti, kad sąlygiška geležinkelių transporto svarba mažėja ir gerokai svarbesnis tampa automobilių ir vamzdynų transportas. Oro transportu taip pat pristatoma daugiau krovinių. Paviršutiniškas duomenų tyrimas rodo, kad prioritetą įgyja automobilių ir oro transportas. Krovinių siuntimo firmos stengiasi derinti palyginti dideles automobilių ir oro transporto kainas su gana žema operacijų mazguose kaina.

Geležinkelis aiškiai pranašesnis už kitų rūšių transportą, nes gali aptarnauti visus krovinių siuntėjus. Tai nereiškia, kad geležinkeliu galima transportuoti bet kokią produkciją bet kur, nes yra apribojimų dėl to, kad geležinkeliu nepasiekiami visi taškai. Bet visiškai aišku, kad yra galimybė šios rūšies transportu gabenti platų prekių asortimentą.

Pavyzdžiui, geležinkeliu galima transportuoti sausus ir skystus krovinius, šaldytą maistą, šviežius vaisius ir daržoves, reikalingus temperatūros kontrolės, ir neįprastos formos bei dydžio

įrengimus. Svarbiausia, kad neribojama krovinių rūšis. Taip pat gerai tai, kad geležinkeliu kaip teisiškai, taip ir fiziškai galima transportuoti visas prekes. Tai ne visada įmanoma naudojantis kitų rūšių transportu.

Reikia pažymėti, kad transportuojant geležinkeliu keliami reikalavimai užtikrinti visą krovinių transportavimo aptarnavimą ir bendruosius tam tikrų krovinių transportavimo tarifus. Reikalavimai nustatomi, kad geležinkelio tarnybos užtikrintų vienodą klientų aptarnavimą tuose taškuose, į kuriuos klientas pristato savo krovinius.

Iš dalies mažą geležinkelių transporto firmų skaičių visose pasaulio šalyse lemia ekonominė šios transporto rūšies struktūra. Geležinkelis patenka į tokią biznio organizavimo grupę, kurią galima pavadinti "natūralia monopolija", nes pradinei biznio stadijai reikia didelių investicijų (stotims, pastatams, įrangai, geležinkelių tinklui). Šios investicijos yra būtinos norint pradėti dirbti ir gauti rezultatų. Investicijos gali atnešti didelį pelną net ir mažinant tarifus. Didėjant krovinių apyvartai ir pervežimų apimčiai, vidutinė produkcijos vieneto transportavimo kaina mažėja. Todėl ekonomiškai ir socialiai naudinga turėti nedaug geležinkelių transporto firmų tam tikroje zonoje (Baltijos šalyse) ir leisti joms realizuoti ekonominius šio transportavimo savitumus. Kad geležinkelis nepiktnaudžiautų savo monopoline padėtimi ir nenustatytų aukštų tarifų, jis turi būti reguliuojamas kaip bendrojo naudojimo transportas ir valstybė privalo kontroliuoti, kad geležinkelyje būtų nustatyti pagrįsti transportavimo tarifai.

Pagrindinis geležinkelių transporto pranašumas, kad krovinius galima vežti ilgais nuotoliais ir dideliais kiekiais palyginti pigiai. Miško, kalnakasybos, statybos pramonės, taip pat labai dažnai žemės ūkio produkcija (grūdai) transportuojama daugiausia geležinkeliu. Šie produktai yra charakterizuojami kaip mažaverčiai ir didelio tankumo, todėl šios produkcijos transportavimo kaina, palyginus su jos pardavimo kaina, aukšta. Geležinkelio transportas gauna mažiausią pelną už vieną tonkilometrą, palyginus su kitų rūšių transportu, gabenant pagrindinius krovinius. Blogas pasiekiamumas - tai didžiausias geležinkelio transporto trūkumas. Pasiekiamumo faktorius parodo vežėjų sugebėjimus užtikrinti krovinių gabenimą tarp transporto mazgų konkrečiomis situacijomis. Geležinkelių tinklas neleidžia nukrypti nuo nustatyto maršruto. Jeigu krovinių siuntėjas ar gavėjas yra toli nuo geležinkelių tinklo, tai šis transportas klientams nelabai patrauklus. Tada reikia naudotis kitų rūšių transporto priemonėmis, pavyzdžiui, sunkvežimiais. Geležinkelių transportas netinka ir kai reikia paskirstyti ir pristatyti prekes pirkėjams nedideliais kiekiais.

Kitos logistikos menedžeriams svarbios charakteristikos - stabilumas ir pervežimų saugumas, yra gana palankios. Geležinkelių transportas ne toks jautrus oro sąlygoms kaip kitų rūšių transportas ir ne taip veikia tokį faktorių kaip pristatymo laiko stabilumas. Pervežant prekes geležinkeliu, logistikos tarnyboms reikia įvertinti krovinių įpakavimą ir įpakavimo kainą. Įpakuojant turi būti atsižvelgta, kad vagonai paskirstymo stotyje rūšiuojami ir sukabinami gana

greitai ir tai gali daryti įtaką prekių kokybei. Prekių kokybė gali nukentėti ir nuo nelygaus važiavimo, kadangi metaliniai ratai daužosi į metalini bėgių sandūras.

Automobilių transportas yra labai svarbus kiekvienos firmos logistikos sistemoje. Sunkvežimiai, pradedant nuo mažiausių pikapų ir baigiant dideliais vilkikais su priekabų ir puspriekabių kombinacijomis, yra naudojami beveik visoms logistikos operacijoms. Lietuvos automagistralių tinklas padeda automobiliais pasiekti visas šalies vietas ir beveik kiekvienas transportuotojas gali kokybiškai suteikti transportavimo paslaugas visiems krovinių siuntėjams.

Nuomojamas automobilių transportas yra dvejopas: žinybinis arba privatus transportas ir pagal kontraktus. Apytiksliai 40% tarp miestinių krovinių pervežimų (tonkilometrių) atliekama bendrojo naudojimo ir žinybinių firmų, dirbančių pagal sutartis, sunkvežimiais. Lengvatiniomis sąlygomis dirbantis nuosavas ir žinybinis transportas perveža apie 60% tarp miestinių krovinių. Visa tai galima palyginti su geležinkelių transportu, kur visi tarp miestiniai pervežimai atliekami valstybiniu bendrojo naudojimo transportu.

Automobilių transporte lengvatiniai, žinybiniai ir privatus pervežimai yra gana svarbūs. Šis mažiau apmokestinamas transportas pirmiausia gabena žemės ūkio, sodininkystės produktus, žuvį ir kitą specifinę produkciją. Žinybinis transportas yra pranašesnis pervežti nuosavą firmos produkciją, bet transportuoti tokius produktus, kurie yra daugiau bendrosios paskirties, privačiais ir žinybiniais sunkvežimiais neapsimoka, nes reikia turėti vairuotojų, mokėti už automobilių remontą ir t. t.

Zoną, kurioje galima pervežti, apibrėžia licencija, o tai gali būti visos šalies, rajono, miesto teritorija ar tarptautiniai maršrutai. Leidimas gali būti gautas reguliariems arba nereguliariems pervežimams. Autotransporto firmų skaičius tam tikroje zonoje ar mieste nėra nustatytas. Jis nustatomas pagal prekes ir keleivius vežti išduotus leidimus.

Pagrindinis autotransporto pranašumas yra galimybė siūlyti savo paslaugas pristatyti krovinius ir keleivius į bet kurią vietą. Krovinio autotransporto neriboja kliento buvimo vieta. Automobiliai turi galimybę pasiekti bet kurį krovinio siuntėją, gerai išplėtotu automagistralių tinklu - visus fabrikus, sandėlius ir t. t. Automobilių transporto darbe nėra tokių operacijų kaip autotraukinių formavimas, nes kiekvienas iš junginių (priekabos, puspriekabės) turi savo traukiamąją jėgą ir gali dirbti nepriklausomai. Todėl transporto priemonė juda tiesiai iš krovinio siuntėjo pas gavėją. Šiuo metu egzistuojanti technika ir darbo organizavimas padeda sutrumpinti pristatymo laiką, palyginus su geležinkelių ir vandens transportu. Oro sąlygos ir kelio būklė gali trukdyti automobilių transportui ir, žinoma, veikti pristatymo laiko pastovumą. Šios sąlygos daro įtaką visų rūšių pervežimams automobiliais, bet specialių pervežimų stabilumas siejamas su grandies darbo efektyvumu ir svyruoja priklausomai nuo jo pokyčių.

Dažnai autotransportu pervežama gatava produkcija trumpais atstumais. Tai tekstilės gaminiai, odos pramonės dirbiniai, dirbiniai iš gumos ir plastmasės, metalinės detalės, ryšio

priemonės ir jų dalys, prietaisai, būtinės paskirties prekės ir maisto produktai. Šių gaminių kaina aukšta. Vidutinis tarp miestinių pervežimų ilgis Lietuvoje - apie 60 km. Dėl fizinių ir teisinių apribojimų autotransportu gabenamos mažos krovinio siuntos dideliais atstumais. Visa tai tiesiogiai veikia atsargų kiekį sandėliuose, kaip ir krovinio siuntų sukomplektavimas - pervežimų tarifus. Mažesnės krovinio siuntos ir trumpesnis pristatymo laikas padeda logistikos menedžeriui mažinti atsargų sandėliavimo kainą ir kartu palaikyti bei kelti vartotojo aptarnavimo lygį.

Autotransportu gabenamų prekių įpakavimas gali būti ne toks tvirtas kaip vežamų geležinkeliu, nes pneumatinių padangos ir gana tobula stabdymo sistema sudaro galimybes pervežti krovinis saugiai bei minkštai. Specialių pervežimų saugumas konkrečiame maršrute priklauso nuo transportuotojo veiksmų.

Reikia pasakyti, kad sąlygiškai aukšta transportavimo kaina turi būti pagrįsta. Vidutinė vieno tonkilometro kaina yra 6 kartus didesnė nei geležinkelio ir 25 kartus - nei vandens transporto. Dėl šios priežasties autotransporto pervežimų kokybė ir efektyvumas turi atitikti transportavimo kainą, arba, kitaip tariant, sandėliavimo, įpakavimo, atsargų palaikymo išlaidų ekonomija turi būti autotransporto pervežimų kainos atsvara.

Vandens transportas pirmiausia yra naudojamas mažos vertės kroviniais transportuoti tolimais atstumais. Krovinis patogų pakrauti ir iškrauti specialiais įrengimais. Mineralai, žemės ūkio ir miško produktai dažniausiai transportuojami didelės talpos baržomis ir jūrų laivais.

Pagrindinis vandens transporto pranašumas yra žema kaina. Vandens transporto pervežimų savikaina yra mažesnė nei geležinkelių, automobilių ar oro transporto. Vandens transportu labiau apsimoka gabenti krovinis, kurių vertė, palyginus su svoriu, yra nedidelė, ir krovinis, kurių pardavimo kaina labai priklauso nuo transportavimo kainos.

Nepaisant žemų pervežimo tarifų, didelis trūkumas yra ilgas pristatymo laikas. Jis gerokai viršija pristatymo kitomis transporto priemonėmis laiką. Vidaus vandens transporto darbas priklauso nuo oro sąlygų: trukdo ledas ir žemas vandens lygis. Be to, vandens transporto prieinamumas yra gana ribotas. Tik greta vandens kelių esantys krovinio siuntėjai gali tiesiogiai naudotis šios rūšies transportu. Priešingu atveju krovinio siuntėjas turi naudotis kartu ir sausumos transportu. Taigi didžiausi vandens transporto trūkumai yra ilgas pristatymo laikas ir blogas pasiekiamumas.

Keleivių pristatymas yra pagrindinė oro transporto kompanijų veikla. Keleivių gabenimo pajamos sudaro didžiausią dalį pajamų, gautų iš komercinės oro transporto veiklos. Krovinis gabenimas šios rūšies transportu sudaro mažiau nei 1% tonkilometrių iš visų tarp miestinių pervežimų.

Oro transporto industriją sudaro mažai transportavimo firmų ir jų veikla organizuojama skirtingai nei kitų rūšių transporto, pavyzdžiui, yra bendrieji pervežimai, pervežimai pagal

kontraktus ir t. t. Toliau matyti, kaip pagal tarptautinę klasifikaciją skirstomas nuomojamas oro transportas:

- sertifikuotas transportavimas: transporto firmos, kontroliuojamos IKAO;
- nesertifikuotas transportavimas: transporto firmos, nekontroliuojamos IKAO;
- krovinių pristatymas: nekontroliuojamos firmos, transportuojančios tik krovinius;
- oro taksi: neapmokestintos transporto firmos, pristatančios keleivius pagal jų pageidavimus, o didžiausias svoris turi neviršyti 7500 svarų ir 60 keleivių;
- reguliarus taksi: neapmokestinta oro taksi transporto rūšis, kai keleiviai pristatomi pagal skelbtą grafiką;
- reisinis oro transportas: apmokestintas transportas (panašus į bendrąjį), dirbantis pagal grafiką pastoviuose maršrutuose;
- nereguliarus: oro transportas, dirbantis paskelbtu laiku nereguliuose maršrutuose;
- pagrindinis oro transportas: reguliarūs reisai;
- nacionalinis oro transportas: reguliarūs reisai;
- regioninis: reguliaraus transporto firmos;
- tarptautinis: reguliaraus transporto firmos, dirbančios tarp užsienio šalių;
- malūnsparniai: reguliarus transportas.

Oro transporto kainų struktūra labai panaši į autotransporto kainų struktūrą. Kaip automobilių, vandens, taip ir oro transportui nereikia investuoti lėšų į kelių (šiuo atveju oro) tiesimą. Aerouostai yra pastatyti valstybės lėšomis ir už naudojimąsi jais mokamas žemės mokestis. Įrangos kaina yra gana aukšta, bet ji sudaro tik nedidelę bendrųjų išlaidų dalį.

Daugelis gabenančių krovinius komercinių oro transporto firmų veikla pradėjo keleivių pristatymu. Atsiradus lėktuve papildomos vietos imta gabenti ir krovinius. Taigi krovinių pristatymas plėtojosi kaip antraeilė veiklos sritis. Dabar atsiranda reguliarių reisų, skirtų kroviniams gabenti.

Pagrindinis oro transporto pranašumas - greitis. Oro transportas sudaro galimybę per trumpą laiką įveikti tolimus atstumus. Tai būtina krovinio siuntėjui, turinčiam daug greitai gendančių produktų ar skubių krovinių.

Pagrindinis oro transporto trūkumas - kaina, atbaidanti daugelį krovinio siuntėjų. Vidutinė gabenimo oro transportu tkm savikaina yra 20 kartų didesnė nei geležinkeliu, 3 kartus - nei autotransportu. Visa tai rodo, kad šiuo transportu apsimoka pristatyti tik didelės vertės, palyginus su jų svoriu, krovinius. Tokių rūšių prekėms oro transportas yra gyvybiškai būtinas. Transportavimo kaina sudaro gana nedidelę šių prekių pardavimo kainos dalį. Tiekimo menedžeris, įvertindamas transportavimo greitį ir inventoriaus poreikį mazguose, gali mažinti inventoriaus kiekį ir kainą.

Pasiekiamumas oro transportu yra taip pat gana ribotas. Daugelis firmų pristato krovinių į aerouostą sausumos transportu. Tam tikslui dažniausiai nuomojamas autotransportas.

Prie oro transporto trūkumų galima priskirti nepastovumą. Oro tarnybų darbas labai priklauso nuo oro sąlygų. Šios sąlygos ypač veikia pristatymo laiką, o tam reikia didesnio atsargų kiekio. Oro sąlygų poveikį mažina įvairiausių skridimų kontrolės prietaisų įdiegimas daugelyje aerouostų.

Oro transportas labai rimtai konkuruoja tarptautiniame transportavime su vandens transportu. Tranzito laiko sutrumpėjimas ir prekių pakrovimo-iškrovimo išlaidų sumažėjimas sudaro sąlygas eksportuotojams ir importuotojams mažinti tiekimo darbų kainą ir gerinti pirkėjų aptarnavimą. Nepaisant aukštų transportavimo tarifų, oro transporto naudojimas pasiteisina dėl kitų operacijų kainos sumažėjimo.

2 lentelė

Pagrindinių transporto rūšių privalumai ir trūkumai

AUTOMOBILŲ TRANSPORTAS	
Privalumai	Trūkumai
-manevringumas -vežimo greitis ir reguliarumas -lengvas įpakavimas -vežimų procesų kontrolė	-didelė automobilio kaina ir vežimo kaina -skubus iškrovimas -klaidos pristatant krovinį -mažas įkrovumas -grobstymo pavojus
ORO TRANSPORTAS	
-greitis -labai paprastas įpakavimas -reikia mažiau atsargų -didelis saugumas	-didelė transportavimo kaina -skrydžių apribojimai -priklausomybė nuo oro sąlygų -svorio ir gabaritų apribojimai
VANDENS TRANSPORTAS	
Vidaus vandens transportas	
-patogumas -pigumas -maža žala aplinkai	-mažas pristatymo greitis -ribotas kelių ilgis -reikalingi spec. terminalai ir įranga -sezoniškumas
Jūrų transportas	
-mažos transportavimo kainos -didelis našumas -nenutrūkstamas darbas visą parą -maža priklausomybė nuo klimatinių sąlygų	-mažas greitis -mažas eismo dažnis -ilgas pakrovimo/iškrovimo laikas -tvirtos įpakavimo būtinybė
VAMZDYNŲ TRANSPORTAS	
-produktų tekėjimas kontroliuojamas automatikos -Maži nuostoliai transportavimo metu -Maža klimatinių sąlygų įtaka -Mažai reikia žmogiškųjų resursų	Didelės investicijos

Daugelis firmų, siekdamas užtikrinti efektyvų krovinių pristatymą, naudoja dviejų ir daugiau rūšių transportą. Didelės Vakarų Europos transporto firmos turi specialius padalinius, koordinuojančius gabenimą kelių rūšių transportu.

Dažnai yra būtina naudotis skirtingų rūšių transportu, siekiant užtikrinti efektyvius ryšius tarp gamybos ir vartotojų. Galima būtų paminėti daugelį priežasčių, kodėl būtinos koordinavimo tarnybos, bet pagrindinė priežastis yra ta, kad įvairių rūšių transporto paslaugų charakteristikos ir transportavimo tarifai skirtingi. Pavyzdžiui: kadangi ribotas oro transporto prieinamumas, reikia koordinavimo su autotransporto pervežimais, iškraunant ir paskirstant atgabentas prekes. Panašių pavyzdžių galima pateikti ir apie geležinkelių, vandens ir vamzdynų transportą, bet ne autotransportą, nes jis šiuo atveju daug pranašesnis. Manipuliuodamas įvairių rūšių transportu, tiekimo menedžeris turi įveikti kurios nors rūšies transporto paslaugų kokybės trūkumus ir panaudoti pagrindinius transporto rūšies privalumus, dažniausiai žemą transportavimo kainą. Tai yra pagrindinis motyvas gabenant anglį arba grūdus geležinkelių ir vandens transportu. Geležinkelių transportas pagerina vandens transporto pasiekiamumą, o vandens transportas dėl mažų pervežimo tarifų, transportuojant prekes tolimais atstumais, padeda sutaupyti daug lėšų.

Yra įvairių tipų koordinavimo tarnybų. Labiausiai paplitę tokie transportavimo deriniai kaip autotransportas-geležinkelis, autotransportas-vandens transportas ir autotransportas-oro transportas. Kartais naudojami ir tokie deriniai kaip geležinkelis-vandens transportas, vamzdynai-vandens transportas ir vamzdynai-autotransportas.

Plačiausiai koordinuojančios tarnybos naudoja autotransportą, nes jis pasižymi gana geru pasiekiamumu.

Kita problema, kad organizuojant multimodalinius pervežimus dažnai tenka perkrauti krovinį iš vienos rūšies transporto į kitos. Visa tai ilgina transportavimo laiką ir didina transportavimo kainą. Ši problema išsprendžiama tokiose transporto firmose, kurios gali autotransportą kartu su kroviniu perkelti į kitos rūšies transportą. Tokia autotransporto koordinavimo forma vadinama konteinerizavimu, nes šiuo atveju autotransporto priemonė naudojama kaip konteineris.

Apibendrinant galima pasakyti, kad transportavimas yra gyvybinė logistikos ir transportavimo sistemos dalis, bet jokia būdu ne vienintelė. Jis padeda sujungti gamintoją su vartotoju ir kartu įtraukti laiką ir vietą į prekę. Transportavimas atveria veiklos erdvę kitoms logistikos funkcijoms

2. LOGISTIKOS PLĖTROS LIETUVOJE GALIMYBIŲ VERTINIMAS

2.1. Logistikos paslaugų įmonėse vystymo galimybės

Lietuva, tranzito šalis, turėtų virsti logistikos paslaugų šalimi. Politinės ir ekonominės permainos Europoje sąlygojo krovinių srautų persiskirstymą ir griežtos konkurencinės kovos tiek tarp šalių, tiek tarp transporto įmonių atsiradimą. Lietuvos transporto linijos, būdamos bendro Europos transporto tinklo dalimi, kartu yra ir natūrali grandis, jungianti NVS šalis ir Aziją su Vakarų Europa. Geografinė padėtis sąlygojo Lietuvos kaip tranzito šalies patrauklumą. (4 pav.)



4 pav. Lietuva – tranzito šalis.

Plečiantis tarptautinei prekybai, logistikos vaidmuo vis svarbesnis, produktui keliaujant nuo gamintojo iki vartotojo, todėl paslaugų greitis ir kokybė tampa klientų konkurenciniu pranašumu.

Šiuo metu jaučiamas didelis stambių Vakarų kompanijų susidomėjimas šiuolaikiškais sandėliais, logistikos centrais Lietuvoje. Tai įtakoja keletas sąlygų:

- Lietuvos valstybės siena - Europos Sąjungos išorine siena;
- Lietuva yra patogi tranzito šalis;
- Šiuo keliu greitai pasiekiamas prekių / krovinių gavėjas Rytuose.

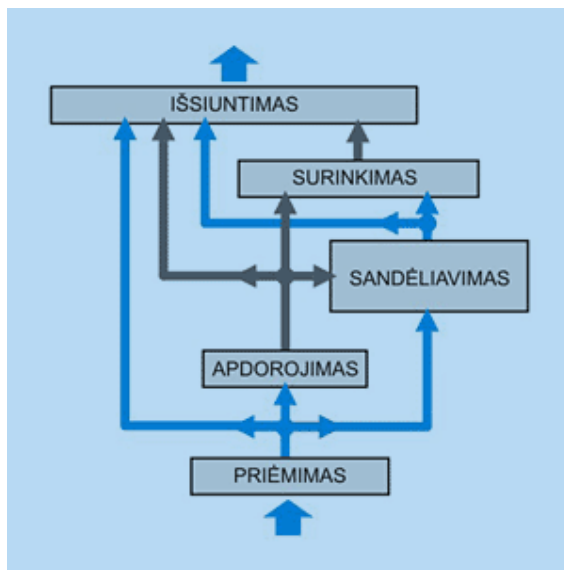
Sparčiai besikeičiantys vartotojų poreikiai ir nuolat auganti konkurencija įvairiose veiklos srityse formuoja vis didesnius reikalavimus verslo paslaugų kokybei. Norintys pirmauti

konkurencinėje kovoje yra priversti modernizuoti savo logistikos operacijų bazę, kuri leistų pristatyti vartotojui prekes greičiau ir mažesniais kaštais. Negana to, narystė Europos Sąjungoje įtakoja ir žymiai griežtesnius reikalavimus visoms prekių pristatymo grandinės dalims. Žinoma, visi šie pokyčiai susiję su didelėmis investicijomis, dažniausiai apsunkinančiomis kasdienę įmonių veiklą ir išbalansuojančiomis finansinius srautus. Tačiau yra ir kita išeitis. Vakarų ir centrinėje Europoje sparčiai populiarėjanti kompleksinė paslauga – subranga leidžia įmonėms visą dėmesį bei finansinius išteklius skirti pagrindinei veiklai, logistikos uždavinius perduodant specializuotoms kompleksinių logistikos paslaugų kompanijoms. Dažniausiai tokie sprendimai ne tik ženkliai sumažina bendrąsias logistikos išlaidas, tačiau ir užtikrina logistikos paslaugų kokybę, nes tuo rūpinasi savo srities specialistai.

Tai suprasdamos ir matydamos perspektyvą plėstis, Lietuvos logistikos įmonės stengiasi tobulinti ir užtikrinti krovinių aptarnavimo bei sandėliavimo aukštą kokybę, nuolat tobulinama ir kokybės vadybos sistema. Kiekvienais metais plečiamas partnerių tinklas Vakarų Europoje, sudaromos naujos sutartys su vežėjais Lietuvoje, Baltijos ir NVS šalyse. Darbuotojų profesionalumas ir patirtis Europos ir Rusijos krovinių gabenimo rinkose leidžia sudaryti kiekvienam klientui ypatingą logistinę schemą, atsižvelgiant į individualius poreikius, terminus, kainą. Pvz. Logistikos ir Tranzito Centras vienas iš pirmųjų Lietuvoje pradėjo teikti trečiųjų šalių logistikos paslaugas. Koordinuodamas distribucinių ir muitinės sandėlių, importo-eksporto terminalo, įvairių temperatūrinių režimų sandėlių ir transporto padalinio veiklą sėkmingai mažina klientų verslo išlaidas ir gerina aptarnavimą. Kartu su kiekvienu klientu nustatomi jo poreikiai ir, atsižvelgiant į kainų audito išvadas, parenkami transportavimo būdai bei grafikai, nusprendžiama dėl produkcijos atsargų apimčių ir kontrolės mechanizmų, užsakymų ir informacijos teikimo formų, būdų ir taisyklių.

Modernūs distribuciniai sandėliai ir įranga Lietuvos logistikos įmonėms leidžia teikti visas būtinas paslaugas:

- krovinių sandėliavimą;
- apskaitą ir informacijos teikimą;
- užsakymų surinkimą, sąskaitų ir transporto dokumentų spausdinimą;
- pridėtinės vertės paslaugas;
- prekių pristatymą „iki durų“ galutiniam gavėjui. (5 pav.)



5 pav. Logistikos paslaugų kompleksas

Lietuvos logistikos įmonės atskirus kliento logistikos procesus sujungė į vieningą, darniai ir operatyviai veikiančią sistemą bei teikia platų logistikos paslaugų kompleksą, kurį sudaro:

- Stambių ir dalinių krovinių tarptautiniai gabenimai visoje Europoje, Baltijos ir NVS šalyse;
- Smulkių krovinių tarptautiniai gabenimai;
- Krovinių gabenimai Lietuvoje;
- Krovinių pristatymas klientui “nuo durų iki durų”;
- Multimodaliniai pervežimai iš JAV ir Europos į Lietuvą, Rusiją;
- Krovinių išmuitinimo paslaugos ne tik Lietuvoje, bet ir Rusijoje, naudojantis ilgalaikių verslo partnerių paslaugomis;
- Logistikos paslaugų kompleksai;
- Efektyvių logistinių sistemų bei atskirų procesų projektavimas;
- Konsultacijos logistinių sistemų klausimais;
- Bendro verslo galimybės.

Narystė ES Baltijos šalių logistikos kompanijoms suteikė galimybę rinkai pasiūlyti naujų logistikos idėjų. Ateityje didės tarptautinių kompanijų susidomėjimas Lietuvos rinka ir joje vykstančiais pokyčiais. Gamintojams ieškant pigios darbo jėgos Lietuvoje bus steigiami užsienio kompanijų padaliniai, o jų vadovai mūsų šalyje ieškos logistikos paslaugų, analogiškų teikiamoms ES valstybėse. Logistikos paslaugų kokybė labai svarbi ir dabar, o ateityje didėjant gamintojų ir paslaugų teikėjų konkurencijai dėl vietos rinkoje reikalavimai dar didės. (Armalytė A., 2004)

Lietuvos ekonomikai būtų naudingiau, kad tranzitiniai kroviniai stabteltų logistikos centruose ir čia būtų dorojami, skirstomi, tai yra būtų kuriama pridėtinė vertė. Rastūsi ir naujų darbo vietų. Gamintojai ieško būdų didinti efektyvumą ir mažinti išlaidas išsaugant aukštą gaminių

kokybę. Jiems nenaudinga laikyti didelius sandėlius, kaupti atsargas. Tačiau būtina turėti patikimus partnerius - logistikos kompanijas, kurios dirbtų greitai ir patikimai. Jau dabar Europoje sparčiai didėja elektroninės prekybos apimtis, o siuntų svoris mažėja. Ypač sparčiai daugėja skubių siuntų. Siekdamas geresnio, efektyvesnio administravimo logistikos kompanijos Europoje ir pasaulyje didėja, stiprėja jų partnerystė su gamintojais. Baltijos šalims tapus ES narėmis ir išnykus ES vidinėms sienoms krovinių judėjimo procesas tapo dar spartesnis. Lietuvos valstybės sienos buvimas Europos Sąjungos išorine siena - tai irgi didelis pranašumas, palanki sąlyga plėtoti logistikos paslaugų verslą.

Lietuva, kaip ir mūsų kaimynės ES šalys turi sąlyginai neblogai išplėtotą transporto infrastruktūrą. Viso sektoriuje dirba 75000 žmonių, o tai apie 5 procentai šalies dirbančiųjų. Transportas tiesiogiai įtakoja šalies ekonominį augimą per tarptautinę ir vidaus prekybą, turizmą. Lietuvos transporto infrastruktūros tankumas yra pakankamas, tačiau techniniai parametrai netenkina didėjančių eismo poreikių bei neatitinka ES šalių transporto infrastruktūros plėtojimo lygio, nors valdžia efektyviai šios sistemos funkcionavimui ir plėtrai skiria nemažai dėmesio ir lėšų. Šiuo metu Lietuvoje yra daugiau nei 10 tūkstančių įvairių transporto firmų. Jų gausu todėl, kad norint pradėti savo transportavimo biznį nereikia didelio kapitalo. Pervežimo išlaidų struktūrai daugiausia charakteringos kintamosios išlaidos, o pastoviųjų išlaidų yra gana mažai. Pervežimui automobiliais nereikia didelių investicijų nei į stotis, nei į įrangą ir net nereikia investuoti į savo kelių statybą. Automagistralės yra statomos ir remontuojamos iš valstybės lėšų. Žinoma, vežėjai moka už naudojimąsi šia baze kelių mokesčiais, degalų kaina, įvairiomis licencijomis ir pan. Šios išlaidos visą laiką kinta ir visa tai daro įtaką transportavimo kainos svyravimams. Kadangi yra daug autotransporto firmų, automobilių transportas labai parankus vartotojui - juk jos išsidėstę kur kas tankiau nei geležinkelio stotys ir daug firmų prodiuserių siūlo paslaugas.

Vandens transportas buvo svarbus Lietuvos raidos faktorius ir šių dienų Lietuvos ekonomikoje jis atlieka gana svarbų vaidmenį.

Anksčiau vandens transportas buvo vienintelis, jungiantis Lietuvą su Vakarų Europa, Afrika, Amerika. Todėl didieji pramonės centrai dažniausiai išsidėstę šalia didžiųjų Lietuvos upių.

Per paskutinius penkerius metus šalies verslininkai pakeitė savo požiūrį į logistikos tvarkymą. Kaip pavyzdį galima paminėti kurjerių kompanijų paslaugas. Didelė dalis įmonių mielai naudojasi pastarųjų paslaugomis. Vis dažniau sprendimą logistiką perduoti profesionalams lemia ne tik teikiamos garantijos ir priimtina kaina, bet ir įgyjama galimybė koncentruotis ties pagrindine kompanijos veikla.

Rinkos analitikai teigia, kad siuntos turėtų smulkėti, nes greitėja jų pristatymas. Bus naikinama dalis mažų sandėlių, steigiami dideli, efektyviai dirbantys regioniniai paskirstomieji

sandėliai. Logistikos rinkoje didėjanti konkurencija vers jungtis kompanijas kelti teikiamų paslaugų kokybę, investuoti į naujas informacines technologijas, automatines siuntų pristatymo linijas.

Lietuvoje tampa vis paklausesnės informacijos logistikos paslaugos. Informacinė logistika yra susijusi su racionalių informacinių srautų valdymu, naujų galimybių paieška bei reikiamos informacijos perdavimu reikiamu laiku, reikiamoje vietoje. Informacijos logistika yra tik viena rūšis logistikos rinkoje. Šias paslaugas vis dažniau perka telekomunikacijų ir finansines paslaugas teikiančios šalies įmonės, reguliariai siunčiančios finansines ataskaitas, sąskaitas ar išklotines vartotojams. Jų pėdomis seka ir komunalines paslaugas gyventojams teikiančios įmonės. Informacinė logistika yra labai nauja verslo šaka Lietuvoje, todėl apie ją dar labai mažai kalbama.

2.2. Lietuvos logistikos centrų formavimo ir integravimo į Baltijos jūros regiono logistikos centrų tinklą problemos ir perspektyvos

Geografinė padėtis Lietuvai suteikia išskirtinę galimybę tapti Rytų ir Vakarų logistikos punktu. Kalbant apie naujas galimybes išsiplėtusioje ES, vienas iš logistikos grandinės tobulinimo elementų - įsteigti modernius logistikos centrus ir plėsti jų tinklą Lietuvoje. Sparčiai augant krovinių srautams visoje Europoje, o ypač Centrinėje, bei įvykus ES plėtrai, kelių transporto verslininkai turės kur kas kruopščiau planuoti vežimų kryptis ir schemas. Susiformavusios vežimų grandinės nesikeis labai greitai, tačiau reikia atkreipti dėmesį į tai, kad vežimo intermodaliniu transportu daugės ir jo vaidmuo transporto sistemoje didės.

Išsiplėtusioje Europos Sąjungoje (ES) regioniniais prekių paskirstymo centrais Šiaurės Rytų Europoje tapo Lietuva, Latvija ir Suomija. Svarbiausi logistikos centrai kursis Rytų ir Vakarų Europos sandūroje. Konsultacinių paslaugų bendrovė „Cap Gemini Ernst & Young“ savo tyrime nurodė, jog logistikos centru gali tapti Vokietija. Šis tyrimas taip pat parodė, kad svarbiausi prekių srautų centrai kursis Rytų ir Vakarų Europos sandūroje. Svarbiausias vaidmuo turėtų tekti stambiems transporto mazgams, kuriuose vieni prekių pristatymo keliai (geležinkeliai, sausumos ar vandens keliai) keičiami kitais. Daugiausiai šių daugialypių mazgų yra prie Vokietijos sienos. Tad šiai šaliai kartu su Lenkija, Čekija ir Vengrija turėtų tekti svarbus vaidmuo užtikrinant eksportą į Rytų Europą. Regioniniais prekių paskirstymo centrais Šiaurės Rytų Europoje, ypač kalbant apie eksportą į Rusiją, taps Lietuva, Latvija ir Suomija.

Iki šio laiko, rengiant logistikos koncepcijas ir jas realizuojant, dažniausiai buvo apsiribojama dviejų transporto rūšių sąveikos problematika (daugiausiai dėmesio skiriama kombinuoto (geležinkelių ir kelių) transporto plėtotei) arba buvo koncentruojamasi ties atskira tarprūšinės grandinės jungtimi. Dabartiniu momentu ir artimiausioje perspektyvoje numatoma technologiniuose tyrimuose koncentruotis į kelių rūšių transporto sistemų integraciją ir naujausių jų efektyvios sąveikos koncepcijų paiešką bei realizavimą. Siekdama neatsilikti nuo šio proceso,

Lietuva turi įdiegti taip vadinamą „integruotą krovinių gabenimo procesą“. Turi būti parengti naujos specialybės transporto srautų vadybininkai („integratoriai“), sugebantys suderinti įvairių transporto rūšių privalumus tiek Europos, tiek pasaulio lygiu bei pasiūlyti klientams kokybiškas ir efektyvias paslaugas už patrauklią kainą. Kvalifikuotai parengta Lietuvos transporto sektoriaus multimodalinės plėtros programa, gali tikėtis paramos iš ES sutinkamai su Marco Polo programa.

Akivaizdu, kad Lietuvos transporto multimodalinės plėtros programa turi paliesti ir keleivių vežimą. Ypatingas dėmesys turi būti skiriamas modalinių persėdimų (iš vienos transporto rūšies į kitą) esminiam pagerinimui. Paprastai keleiviai per vieną kelionę privalo naudotis skirtingomis transporto rūšimis ir todėl jiems kyla problemų gauti informaciją ir suderinti bilietų užsakymą, kai kelionė susijusi su keletu transporto bendrovių, kurios disponuoja skirtingomis transporto priemonėmis. Siekiant likviduoti minėtus nepatogumus keleiviams, transporto multimodalinės plėtros programoje būtina numatyti integruotų transporto paslaugų diegimą keleiviams, kuomet vienu biuletu galima pagal poreikius naudotis įvairių transporto rūšių paslaugomis (pavyzdžiui, oras - autobusas - geležinkelis - keltas ir pan.).

Plėtojant Lietuvoje multimodalinį transportą, labai svarbus elementas yra logistikos centrų kūrimas ir jų įkomponavimas į dabartiniu metu kontinentinėje Europoje tame tarpe ir Baltijos jūros regione kuriamą logistikos centrų („krovinių kaimelių“) tinklą. Europos praktikoje egzistuoja įvairių organizacinių formų ir turinio atžvilgiu logistikos centrai („krovinių kaimeliai“), tačiau, bendru atveju, galime išskirti šias daugeliui jų charakteringas funkcijas: krovinių perkrovimas iš vienos transporto rūšies į kitą, krovinių sandėliavimas, muitinės operacijos, krovinių paskirstymas smulkiais siuntomis ir pateikimas galutiniams jų gavėjams (naudojant modernias informacines technologijas). Keičiant pervežimų schemas ir logistikos grandines, vienas esminių multimodalumo spartinimo kelių - logistikos centrų kūrimas. Logistikos centrai, sutelkdami geriausias įvairių transporto rūšių savybes, patobulina transporto grandinę ir tampa viena geriausių galimybių formuoti krovinių srautus. Lietuva yra užsibrėžusi modernią intermodalinio transporto infrastruktūrą sukurti iki 2015 metų. Tai vienas iš prioritetinių valstybės uždavinių. Naujos transporto grandinės kūrimas, panaudojant logistikos centrus, yra didelis ateities transporto sistemos potencialas, kuriuo būtina pasinaudoti. Baltijos jūros regionas, būdamas vienu iš sparčiausiai besiplėtojančių transporto srityje, turi puikių galimybių suformuoti naujos kartos logistikos centrų tinklą, sąveikaujantį su kitais europiniais tinklais. Tai leis realizuoti ne tik labai efektyvius transportavimo proceso sprendimus, bet ir užtikrinti transporto sektoriaus konkurencingumą ir sėkmingą integraciją.

Transporto ir prekybinių ryšių analizė rodo, kad regioninių logistikos centrų steigimas Lietuvoje yra viena iš svarbiausių priemonių šalies transporto infrastruktūros plėtrai. Tai bus pirmieji tarptautinius reikalavimus atitinkantys logistikos centrai šalyje, galintys užtikrinti efektyvų

bendradarbiavimą ir kooperaciją su didžiausiomis prekybos kompanijomis ir logistikos centrais tiek Europoje, tiek ir už jos ribų. Didelę įtaką tiek logistikos centrų, tiek ir verslo plėtrai skirtinguose regionuose ir šalyje turės tarptautiniai transporto koridoriai. Nauda, gaunama dėl intermodalinių tranzitinių vežimų augimo, bus tiesiogiai susijusi su logistikos centrų veiklos plėtra. (Palšaitis R., Bazaras D., 2004)

Artimiausiu metu (2005-2008 m.) šalies transporto infrastruktūros modernizavimui ir plėtrai, paslaugų kokybės gerinimui, multimodalinio transporto plėtrai, logistikos centrų steigimui, eismo saugai gerinti ir kitiems svarbiems transporto projektams įgyvendinti planuojama skirti apie 5,5 mlrd. Lt ES fondų, valstybės biudžeto ir bei nuosavų įmonių lėšų. 2005–2008 metais numatyta sukurti prielaidas modernių logistikos centrų steigimuisi ir jų integracijai į Baltijos regiono transporto logistikos centrų tinklą.

Steigiant logistikos centrą visų pirma reikia parinkti tinkamą vietą, nes tai yra pagrindas. Parinkta žemė turi atitikti logistikos centrų reikalavimams: ji turi būti netoli bent jau dviejų transporto rūšių susikirtimo vietos, gerai, jeigu netoliese yra jūra ar vidaus vandenys, oro uostas ir t.

Lietuvoje jau veikia privatūs logistikos centrai. Lietuvos transporto plėtros strategijoje yra numatyti keturi viešieji logistikos centrai Vilniuje, Kaune, Klaipėdoje ir Panevėžyje.

Per šalies sostinę nutiesti keliai į Baltarusiją traukia dideles logistikos kompanijas, suinteresuotas turėti sandėlių Vilniaus priemiesčiuose. Be to, savo sandėlius čia įsirengė ir daug prekybos bendrovių bei užsienio kompanijų atstovybių. Geografinė padėtis ir seniai nusistovėję geri ir aktyvūs ekonominiai ir kultūriniai ryšiai su Rusija, Baltarusija ir kitomis NVS šalimis yra pagrindinės priežastys, dėl kurių Vilnius yra kaip “tiltas” tarp Vakarų ir Rytų. Per Vilnių eina transeuropiniai tranzitiniai transporto koridoriai IXB ir IXD. Centrinės ir Rytų Europos regione 300 km spinduliu apie Vilnių gyvena 18,8 mln Lietuvos, Latvijos, Baltarusijos, Lenkijos ir Rusijos gyventojų. Artimiausi Vilniaus kaimynai (kitų šalių sostinės ar administraciniai centrai): Minskas – 170 km, Ryga – 280 km, Kaliningradas – 350 km, Varšuva – 460 km, Maskva – 900km.

Tačiau Vilniaus regiono logistikos centro steigimas vis dar stringa. Jam buvo numatyta vieta Trakų rajone, Kariotiškių kadastrinėje vietovėje, Moluvėnų kaime. Klausimas jau buvo svarstytas Tranzito komitete ir šio centro steigimui buvo pritarta. Taip pat yra parengti dokumentai dėl jo pripažinimo svarbiu ekonominiu objektu. Bet, jų teikimas Vyriausybei užsitęsė dėl ginčų, sprendžiant ankstesnių nutrauktų apskrities administracijos žemės sutarčių klausimus. Todėl apskrities administracijai buvo pasiūlyta išnagrinėti ir kitas galimas logistikos centro steigimo vietas bei pateikti komisijai kokrečių logistikos centro steigimo veiksmų planą.

Vilniaus regiono logistikos centro koncepcija

Administracija, atsakinga už bendrą logistikos centro funkcionavimą ir plėtrą		
Nepriklausomi verslo vienetai	Transporto bendrovės	Bendros paslaugų tarnybos
Konteinerių terminalai	Geležinkelių operatoriai	Muitinė
Kombinuoti terminalai	Kelių transporto bendrovės	Paštas
Krovinių paskirstymo tinklai	Ekspeditoriai	Draudimo bendrovė
Sandėliai "viešbučiai"		Banko įstaiga
Informacinių technologijų centrai		Degalinė
Transporto tyrimo centrai		Transporto priemonių nuomos bei technikos remonto bendrovės

Šaltinis: Susisiekimo ministerijos internetinė svetainė <http://www.transp.lt/>

Kaunas laikomas Lietuvos pramonės centru, šiame mieste daug pramoninės paskirties pastatų, tačiau jų paklausa rinkoje nėra labai didelė. Didžioji dalis pramoninių ir sandėliavimo patalpų pastatyta nuosavam naudojimui, ir rinkoje nėra daug naujų spekuliatyvos statybos parduoti skirtų patalpų. Tai atsiliepia sandėlių patalpų nuomos kainoms Kaune: palyginti su kitais šalies miestais, šiame mieste jos išlieka žemiausios.

Klaipėda - Lietuvos uostamiestis, bene aktyviausią sandėliavimo patalpų rinką turintis miestas, kur tokios paskirties patalpų nuoma prilygsta Vilniaus kainoms. Jau 2001m. pradėta Klaipėdos logistikos centro plėtra. Šis projektas numatytas įvykdyti per penkerius metus. Investicijos į Klaipėdos logistikos centrą sieks maždaug 130 mln. JAV dolerių, o šiuo centru naudosis maždaug 180 bendrovių, tiesiogiai ir netiesiogiai teikiančių transporto ir logistikos paslaugas. Logistikos centro reikmėms skirtas 92 tūkst. kv.m dydžio žemės sklypas, esantis šalia greitkelio A-1 (Vilnius-Klaipėda). Čia numatoma įrengti 37 tūkst. kv.m automobilių aikštelę, 38 tūkst. kv.m ploto sandėlius, pastatyti 12 tūkst. kv.m ploto administracinius ir kitos paskirties pastatus. Klaipėdos logistikos centro projektas buvo gana rimtas ir galėjo realiai veikti, tačiau PPP (public private partnership) valdymo modelis netapo priimtinas. Klaipėdos LEZ (laisvoji ekonominė zona), kurios išsinuomotoje žemėje buvo numatyta steigti viešą logistikos centrą, neapsisprendė dėl žemės naudojimo sąlygų. Dėl kitų logistikos centrų valdymo principo taip pat vyksta ginčai. PPP principas, kuomet viešojo logistikos centro kūrimo ir valdyme dalyvauja privatus ir valstybinis kapitalas, Lietuvoje kol kas netaikomas.

Panevėžyje planuojamas steigti viešasis logistikos centras turėtų atitekti valstybės valdymui. Pagal pateiktą studiją dėl Panevėžio regiono logistikos centro vystymo numatoma, kad LC valdymo bendrovė turėtų būti savivaldybės arba valstybės įmonė.

Šiuo metu parengtos studijos steigti logistikos centrams Vilniuje, Kaune ir Klaipėdoje. Kol kas nėra teisinio pagrindo kurti logistikos centro valdymo bendrovę PPP principu. Šiuo metu galimi trys variantai – viešoji įstaiga, valstybinė įstaiga arba akcinė bendrovė. Teisinės bazės nebuvimas stabdo logistikos centrų kūrimą Lietuvoje. (Manomaitytė M., 2005)

Susisiekimo ministerijos užsakymu mokslininkai parengė studiją, kurioje išnagrinėti logistikos centrų steigimo valdymo principai, nuo kurių priklauso finansavimas. Taip pat parengta logistikos centro koncepcija Šiauliuose (tačiau joje dar neišnagrinėta logistikos centro steigimo būtinybė, apkrovimą, krovinių srautai ir t. t). Privataus kapitalo lėšomis planuojama steigti Mockavos logistikos centrą Lazdijų rajone. Tačiau įkurti stambų centrą, sudarant sąlygas kelių transporto rūšių sąveikai, kiekvienas ūkinis subjektas nėra pajėgus. Viešieji logistikos centrai yra sudėtinė infrastruktūros dalis, todėl akivaizdu, kad jų valdymas yra svarbi valstybinė funkcija, užtikrinanti lygias galimybes visiems ūkio subjektams (o ne kai kuriems) plėtotis šiuose centruose, o tai labai svarbu sudarant palankias ekonomines sąlygas privačiam verslui funkcionuoti. Europos Sąjungos fondų parama skiriama tik viešajam sektoriui. Nors valstybė neturėtų pretenduoti į patį logistinį verslą, ji tik sukurs infrastruktūrą ir leis ja naudotis. Bandytas šias dvi skirtingas funkcijas sukryžminti bei siekimas užsiimti ne tik logistika, bet ir valstybinės infrastruktūros valdymu ir yra pagrindinis viešųjų logistikos centrų kūrimo stabdis.

Individualių sandėliavimo patalpų savininkai ar statytojai neretai susiduria su sunkumais, kurie kyla dėl investicijų į sandėliavimo įrangą, dėl kenksmingų prekių laikymo, paslaugų sektoriaus kūrimo ir pažangios patirties stokos. Kadangi tokie centrai sujungs daug įmonių, manoma, kad šie sunkumai ir su jais susijusios išlaidos bus sprendžiami bendromis jėgomis, o tai garantuos daug didesnę teikiamų transporto ir logistikos paslaugų efektyvumą. Tokio tipo centrų statyba neabejotinai padidins regionų patrauklumą investuotojų akyse ir atitinkamai pakoreguos rinkos kainas. Negalima pamiršti ir to fakto, kad logistikos globalizacija pasaulyje verčia kurti sandėliavimo centrus, nes daugelis kompanijų atsisako vietinių sandėlių ir daugiau dėmesio skiria vieno sandėliavimo centro plėtrai.

2.3. AB „Lietuvos geležinkeliai” logistikos koncepcija ir vystymosi galimybės

Transporto sektoriaus strateginis planavimas ir plėtra yra neatsiejami nuo išsamaus šio sektoriaus paslaugų paklausos ir pasiūlos tyrimo nacionaliniame ir tarptautiniame kontekste. Geležinkelių transporto sektoriaus svarbiausios funkcijos yra teikti keleivių ir krovinių vežimo paslaugas.

Politinės ir ekonominės permainos Europoje sąlygojo krovinių srautų persiskirstymą ir griežtos konkurencinės kovos tiek tarp šalių, tiek tarp transporto įmonių atsiradimą. Lietuvos transporto linijos, būdamos bendro Europos transporto tinklo dalimi, kartu yra ir natūrali grandis, jungianti NVS šalis ir Aziją su Vakarų Europa. Geografinė padėtis sąlygojo Lietuvos kaip tranzito šalies patrauklumą. AB „Lietuvos geležinkelių” uždutis - stiprinti savo padėtį transportavimo bei logistinėje sistemoje tiek šalyje, tiek Rytų-Vakarų krovinių gabenimo koridoriuje. Sėkmingai AB „Lietuvos geležinkelių” veiklai bei tobulėjimui yra visos sąlygos. Itin svarbų vaidmenį čia vaidina gerai išvystytas geležinkelio kelių tinklas bei Klaipėdos uostas. Lietuvos teritorija eina keli svarbūs Europos transporto koridoriai: I (Helsinkis- Talinas-Ryga-Kaunas-Varšuva), IXB (Kijevas-Minskas-Vilnius-Klaipėda) ir IXD (Kaišiadorys-Kaunas-Kaliningradas). Ateityje „Lietuvos geležinkeliai” labiausiai sieks orientuotis į tarptautinius ir, svarbiausia, tranzitinius pervežimus.

Labai svarbu, kad visos krovinių gabenimo koridoriaus grandys - uostai, jūrų kompanijos, ekspedicinės firmos ir geležinkelis - sinchroniškai vystytų ir tobulintų savo veiklą.

Vakarų ir Centrinėje Europoje greitkelių apkrovimas didėja, todėl vis geresnę perspektyvą įgyja krovinių gabenimas geležinkelio konteineriais. 1998 metais Klaipėdos uoste buvo atidarytas konteinerių terminalas, kuris gali aptarnauti 80 tūkstančių konteinerių. Deja, iki šiol šis terminalas dar nedirba visu pajėgumu. Ypač svarbi Lietuvai yra ir Kaliningrado kryptis. Daug dirbama, kad krovinių srautai šia kryptimi neišsektų.

Nacionalinė Lietuvos transporto vystymo programa numato, kad viena pagrindinių AB „Lietuvos geležinkelių” veiklos kryptių yra integracija į bendrą Europos transporto tinklą bei paslaugų rinką. Tenka pripažinti, kad technologiniu ir organizaciniu požiūriu įmonė vis dar atsilieka nuo šiuolaikiškų, efektyviai tarpusavyje bendradarbiaujančių Europos geležinkelių sistemų. Patrauklios klientams, šiuolaikiškos techniniu ir juridiniu aspektu įmonės sukūrimas reikalauja didelių investicijų ir radikalių permainų. Šia kryptimi intensyviai dirbama. AB „Lietuvos geležinkeliai” dalyvauja Europos Sąjungos programoje TINA, kurios tikslas – geležinkelių remontas ir rekonstrukcija, signalizacijos sistemų modernizavimas, telekomunikacijų tobulinimas, paskirstymo stočių Vaidotuose ir Radviliškyje, pasienio stočių Kenoje, Kybartuose ir Mockave, taip pat geležinkelio mazgo Klaipėdos uoste rekonstrukcija.

Šiuo metu AB „Lietuvos geležinkeliai“ teikia tokias prekių-krovinių vežimų paslaugas:

- krovinių vežimas geležinkeliu Lietuvos Respublikos teritorija;
- krovinių vežimo kitų šalių geležinkeliais organizavimas;
- krovinių ekspedijavimas; krovinių pakrovimo, iškrovimo ir perkrovimo darbai; krovinių deklaravimas (muitinės tarpininkų paslaugos). Jos teikiamos Vilniaus, Kauno, Radviliškio, Šeštokų ir Vaidotų geležinkelio stotyse;
- krovinių sandėliavimas muitinės sandėliuose, arba laikinasis krovinių saugojimas eksporto ir importo terminaluose;
- krovinių vežimo technologijos derinimas su kitų šalių geležinkeliais; vagonų ūkio eksploatavimas ir priežiūra;
- privačių vagonų registravimas; - vagonų paieška ir sekimas Lietuvos Respublikoje bei užsienio šalyse;
- krovinių ekspedijavimas Nepriklausomų Valstybių Sandraugos ir Europos šalių geležinkeliais; klientui tinkamiausių maršrutų parengimas ir priimtinausių tarifų taikymas;
- specialių tarifų taikymas naftos produktų, pagrindinių kultūrų, metalų, akmens anglies ir kitų krovinių vežimui Lietuvos, Latvijos, Baltarusijos ir Ukrainos geležinkeliais bei traukiniu "Vikingas";
- informacijos apie krovinių vežimo sąlygas teikimas ir jos suderinimas su kitų valstybių geležinkeliais.

Krovinių vežimui Lietuvos geležinkeliuose atidaryta apie 70 stočių.

Specifiniai AB „Lietuvos geležinkeliai“ terminalai:

Šeštokų geležinkelio stotyje sueina plačioji (1520 mm) ir europinio standarto (1435 mm) geležinkelio vėžės. Čia kroviniai pakraunami, iškraunami bei perkraunami iš vieno pločio vėžės vagonų į kito pločio vėžės vagonus. Perkraunami 20, 30, 40 pėdų konteineriai. Čia veikia Importo ir eksporto terminalas.

Mockavos stotyje veikia automatinė geležinkelio vėžės pločio keitimo įranga, kurios pagalba kroviniai modernizuotuose vagonuose gali būti vežami neperkrauti. Šioje stotyje taip pat yra Suskystintųjų dujų perpylimo terminalas.

„Draugystė“ - tai vienintelė stotis, iš kurios kroviniai patenka į tarptautinę geležinkelių ir keltų liniją Klaipėda-Mukranas. Keltas vienu metu gali gabenti 103 vagonus. Tai - trumpiausias kelias iš Lietuvos į Vakarų Europą.

Rinkos sąlygomis svarbu optimaliai suderinti sąnaudas ir suteikiamų paslaugų kokybę.

Daugumoje atvejų, poreikiai, bėgant laikui, gali būti keičiami, kas sąlygoja būtinumą periodiškai atlikti rinkodaros tyrimus ir peržiūrėti reikalavimus, keliamus suteiktoms paslaugoms.

Europos Sąjunga numato, kad valstybei priklausantis turtas, t.y. infrastruktūra, gali būti valdomas arba akcinės bendrovės, taip yra Vokietijoje, arba turi būti atskirta atskira valstybės turto įmonė, taip yra Prancūzijoje. ES numachiusi liberalizuoti savo rinkas iki 2008 metų, tas terminas taikytinas ir mums. Labai svarbūs yra strategijos principai ir pagrindinės nuostatos:

- 1) investicijas į geležinkelio infrastruktūrą imasi ant savo pečių valstybė; kada - kitas klausimas, bet svarbu pats principas. 2002 m. iš 276 mln.Lt investicijų į LG infrastruktūrą lėšos iš valstybės biudžeto sudarė 12 mln.Lt, kiti įnašai buvo iš ES, ISPA, kreditai, 160 mln.Lt pačios bendrovės;
- 2) nuostolingą keleivių vežimą sprendžia valstybė ir savivaldybės, nesvarbu, kas vežtų, terminas nenurodomas. Infrastruktūros mokestis skiriamas dviem pozicijoms apmokestinti: geležinkelio infrastruktūros priežiūrai ir eismo valdymui, kitaip sakant, geležinkelio eksploatacija dengiama iš infrastruktūros mokesčio, o ne iš investicijų.

Numatoma įsteigti keturis filialus: priežiūros, krovinių gabenimo, keleivių vežimo, kurie būtų akcinės bendrovės "Lietuvos geležinkeliai" padaliniai ir Infrastruktūros turto, t.y. valstybės įmonė, į kurią sudedamas visas valstybei, o ne bendrovei turintis priklausyti turtas. Įmonė apims šias funkcijas: pajėgumų pardavimą, turto apsaugą, investicijas ir saugumo kontrolę. Akcinę bendrovę sudarys trys padaliniai, depus numatoma reorganizuoti į UAB, pvz., turėsime šilumvežių UAB. Kada įvyks infrastruktūros turto atskyrimas, turi spręsti valstybė, prieš tai tvarkingai išsprendusi atskyrimui reikalingus klausimus.

Geležinkelių infrastruktūros plėtra pagal Europos standartus pirmiausia reikštų strateginės užduoties - reorganizuoti infrastruktūros valdymą - įvykdymą. Atnaujinant infrastruktūrą 1993-2000 metais buvo modernizuota daugiau nei 400 kilometrų kelių, iš jų daugiau nei 300 kilometrų - IX (B, D) ir I transporto koridoriuose. Nauji IX transporto koridoriaus infrastruktūros renovacijos ir plėtos projektai apima telekomunikacijų ir signalizacijos įrenginių, elektros tiekimo linijų, tiltų konstrukcijų, viadukų bei skirstymo stočių modernizavimą. Manoma, kad su šių projektų realizacijos pabaiga (iki 2007 metų) IX transporto koridoriaus atnaujinimo ir rekonstrukcijos programa bus visiškai įvykdyta. Kita kryptis, kurioje pastaraisiais metais modernizuota infrastruktūra, tai Pietūs-Šiaurė. Šis projektas žymus tuo, kad jame vyko bendra (Lenkijos, Vokietijos, Suomijos ir Lietuvos) automatinio bėgių pločio keitimo įrenginio statyba Mockavos pasienio stotyje. Šia kryptimi jau antrus metus kursuoja tiesioginis (nereikia persėsti) keleivinis traukinys Vilnius-Varšuva, atliekami prekių vagonų eksploataciniai bandymai.

Tiek Lietuvos, tiek tarptautiniai transporto ekspertai yra įsitikinę, kad naujame šimtetyje geležinkeliai turėtų vaidinti žymiai didesnę vaidmenį sprendžiant Europos šalyse kylančias transporto problemas. Kiekvienas žino apie vis didėjančią transporto kamščių skaičių, aplinkosaugos problemas, transporto keliamą triukšmą ir didėjančią opoziciją naujos kelių infrastruktūros plėtrai.

O tuo tarpu ir piliečiams ir pramonei reikalingas patikimas, saugus, pigus ir greitas transportas. Tai pagrindinė dvidešimt pirmojo amžiaus pradžios problema. Paradoksalu, tačiau daugelis problemų, kurios galėtų būti išspręstos geležinkelių pagalba, auga, o geležinkelių dalis transporto rinkoje vis dar mažėja. Tam, kad geležinkelių sektorius veiktų geriau ir pilniau tenkintų visuomenės poreikius, reikalingi skubūs veiksmai jo atgaivinimui. Europai ir Lietuvai reikia naujo tipo geležinkelių.

Lietuvos geležinkelių transporto poreikiai gali būti išreikšti daugeliu aspektų: geležinkelių transportas turėtų būti efektyvesnis, labiau orientuotas į klientus, patrauklesnis naudotojams, tačiau ne toks brangus. Geležinkelių sektoriaus reformos tikslas: konkurentabilus, Europos Sąjungos reikalavimus atitinkančio Lietuvos geležinkelių transporto paslaugų sektoriaus sukūrimas, toks pat geležinkelių patrauklumas, kaip ir kitų transporto rūšių.

Taigi, Lietuvos geležinkelio transporto sektoriaus reformos esmė – įgyvendinti pagrindines ES direktyvas geležinkelio transporto klausimais; atskirti geležinkelio infrastruktūros valdymo funkcijas nuo AB „Lietuvos geležinkeliai“ komercinės veiklos ir sukurti atskirą geležinkelio infrastruktūros valstybės įmonę; panaikinti kryžminį keleivių vežimo geležinkeliais nuostolių dengimą krovinių vežimo veikloje uždirbto pelno sąskaita ir įdiegti visuomenei aktualių keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų subsidijavimo iš valstybės ir (ar) savivaldybių biudžetų mechanizmą; užtikrinti sektoriaus finansinį stabilumą; sukurti prielaidas geležinkelio transporto rinkai liberalizuoti ir vienodas nediskriminacines sąlygas visoms geležinkelio įmonėms; sukurti geležinkelių transporto rinkos reguliavimo mechanizmus; imtis papildomų priemonių traukinių eismo saugai užtikrinti atsižvelgiant į numatomą vežimų dalyvių skaičiaus didėjimą. Tęsiant bendrovės reformą, diegiant naujas technologijas bei racionaliau paskirstant darbo funkcijas, restruktūrizuojama ir įmonės logistinė sistema. Baltijos šalys, siekiančios integruotis į ES, įsipareigojo įvykdyti struktūrinę geležinkelių reformą. Lietuvos geležinkelių transporto reforma prasidėjo 1996 metais, Lietuvos Respublikos Seimui priėmus Geležinkelio transporto kodeksą. Šis pagrindinis dokumentas, parengtas pagal pirmąjį ES direktyvų paketą, sukūrė teisinę prielaidas geležinkelių transporto rinkai liberalizuoti ir veiksmingai konkurencijai atsirasti. Kuriant Lietuvos geležinkelių reformos modelį buvo pasinaudota užsienio konsultantų ir nepriklausomų Lietuvos teisininkų patarimais, išanalizuoti reformos Europos Sąjungos valstybėse teigiami bei neigiami padariniai ieškant tinkamiausių sprendimų mūsų šaliai. Lietuvos geležinkelių transporto sektoriaus darbą įtakoja Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2003 m. liepos 18 d. nutarimu Nr. 931 (Žin., 2003, Nr. 73-3365) patvirtinta Lietuvos geležinkelio transporto sektoriaus reformos 2003-2006 metais strategija.

Taigi, logistika yra nauja verslo rūšis, geras perspektyvas. Lietuvos logistikos ateitis yra daug žadanti, ypač jei pažvelgtume į pokyčius, kurie įvyko paskutiniaisiais metais ir vystymo planus ateinančiam dešimtmečiui. Taip jau susiklostė, kad Lietuvoje yra stambi tarptautinė vežėjų industrija, žymus tranzito mazgas su neužšąlančiu Klaipėdos uostu, geri keliai ir geležinkeliai į rytus bei didžiulė Rusijos, Baltarusijos ir Baltijos šalių rinka. Lietuvai tapus Europos Sąjungos nare, atsiveria geros logistikos galimybės, nes geografiniu požiūriu Lietuva yra patogi tranzitiniam pervežimams. Lietuvą kertantys du tarptautiniai transporto koridoriai šiaurės-pietų kryptimi jungia Skandinavijos šalis su Vidurio Europa, o rytų-vakarų kryptimi Rytų šalis su Europa. Apie 70 % per Lietuvą transportuojamų krovinių- tranzitiniai. Visa tai duoda galimybę Lietuvai tapti dinamiška, greitai augančia ir klestinčia šalimi.

3. LIETUVOS SMULKIŲ IR VIDUTINIŲ LOGISTIKOS ĮMONIŲ NAUDOJIMOSI ES PARAMA APIMTYS, GALIMYBĖS IR TENDENCIJOS

Gerėjant šalies ekonominei padėčiai, stiprėja konkurencija tarp įmonių. Viena iš svarbiausių įmonės sėkmingą egzistavimą užtikrinančių veiklos sričių yra joje funkcionuojanti logistikos sistema. Įmonės, kurios savo kasdieninėje veikloje taiko naujausius logistikos projektus, neabejotinai gali tikėtis optimizuoti prekių judėjimo srautus, ko pasekoje mažėja ir netikslingai išsaldyti finansiniai resursai, reikalingi papildomiems medžiagų kiekiams ir sandėlių plotams įsigyti. Įmonės, suinteresuotos taikyti aprūpinimo logistikos optimizavimo projektus, netolimoje ateityje gali tikėtis tapti rinkos lyderiais.

Tapusi ES nare, Lietuva sulaukė finansinės jos paramos, todėl labai svarbu tinkamai ja pasinaudoti. Suteikdama paramos galimybę, ES kelia didelius reikalavimus lėšų valdymui ir kontrolei. Europos Sąjungos fondų parama verslui gali būti pilnai nepanaudota, kadangi iki šiol ne visos įmonės yra tam pasiruošusios. Lėšų įsisavinimas įtakoja ekonomikos plėtrą, taip pat yra rodiklis, pagal kurį matuojama sėkminga veikla Europos Sąjungoje. Neįsisavintos lėšos reikštų jų gražinimą į ES biudžetą.

Narystė Europos Sąjungoje turi įtakos daugeliui Lietuvos verslo subjektų, jų tarpe ir Lietuvos smulkioms bei vidutinėms logistikos įmonėms. Įstojimo datai įmonės ruošėsi iš anksto, atidžiai studijuodamos ES teisės aktus, kitų ES narių patirtį, ieškodamos naujesnių įmonių valdymo metodų. Multimodalinio transporto plėtra ir logistikos centrų kūrimas yra viena iš ES transporto politikos gairių. Tokių projektų kūrimas ir vystymas finansuojamas iš ES struktūrinių ir Sanglaudos fondų. Tikimasi iš jų gauti apie 80 proc. kaimelio įkūrimui reikalingų lėšų. Krovinių kaimelių tinklo kūrimo idėją taip pat remia Europos Komisija: sukurta speciali „Marko Polo“ programa, nes manoma, kad kaimeliai - puiki intermodalinio transporto plėtros priemonė, mažinanti kamščius svarbiausiose Europos magistralėse.

Kadangi struktūriniai fondais galime naudotis tik nuo 2004 m. gegužės 1 d., dabar pasakyti, koks bus šių fondų panaudojimas logistikos versle, dar per anksti. ES pinigus galės gauti tik konkretūs, šalies ūkio plėtrą skatinantys ir labai atidžiai bei skaidriai atrenkami projektai. Struktūrinių fondų panaudojimą griežtai kontroliuoja Europos Komisija. Procedūros pakankamai reglamentuotos, išskaidytos, kontroliuojamos ir audituojamos. Tai konkursinis pinigų dalijimo principas, projektų teikimo ir jų atrankos, jų atitikimo bendriesiems reikalavimas principas. Įmonė turi įdėti savų lėšų, būti finansiškai gyvybinga. Bankrutuojanti įmonė paramos negaus. Europos Sąjungos pinigai skiriami kompensavimo būdu. Kitaip tariant, pradėjus projektą bus leidžiamos „savos“ lėšos, kurios vėliau, pateikus išlaidas pagrindžiančius dokumentus, bus kompensuojamos iš struktūrinių fondų. Didele dalimi lems tai, kiek logistikos verslas suvoks, kas yra Bendrasis

programavimo dokumentas, kokios yra paraiškos formos, kokie verslo planai turi būti sudaryti ir pan.

Lietuvai įstojus į Europos Sąjungą, atsirado šioks toks pavojus mažoms logistikos įmonėms: specialistai prognozuoja, kad krovinių tranzito srautai per Lietuvos teritoriją dar padidės. Jie iš tiesų jau dabar didėja. Tiesa, krovinių daugėja, bet kainos nekyla, nes daugiau kaip pusė klientų yra nuolatiniai ir jų apyvarta taip pat didėja. Lietuvos įmonės Europos masteliais matuojant yra vidutinio dydžio arba smulkios. Tikėtina, kad nuo šiol, kai mes įstojome į ES, krovinių siuntėjai bus patogiausiai bendradarbiauti su stambia, gerai žinoma Vakarų logistikos įmone. Tai reiškia, kad smulkios lietuviškos logistikos įmonės iš rinkos bus stumiamos. Bet yra ir šiokių tokių ES naujokių pranašumų: pagrindiniai prekių srautai ir toliau juda tomis pat kryptimis - tarp Rusijos ir Vakarų Europos. Gabenti prekes gali bet kas - belgai, vokiečiai. Tačiau jie gabena tik prekes, o mūsų vairuotojai gabena prekes ir jas lydintįs dokumentus. Vokiečių, belgų verslininkai ir vairuotojai įpratę prekių dokumentus siųsti elektroniniu paštu arba įdėti į prekių dėžę. Vakarų Europos muitinės žino, kad vairuotojai dokumentais nesirūpina. Bet jeigu jie taip elgsis gabendami prekes per Lietuvos ir Rusijos pasienio muitinę, problemų neišvengs. Kita vertus, į rinką įsilies ir mažiau išlepinti slovakai, čekai, lenkai. Gal jie turi mažesnę darbo patirtį Skandinavijoje, bet Vokietijoje, Austrijoje dirba seniai. Vakarų Europos logistikos kompanijos - belgų, vokiečių, prancūzų, italų - turi patirtį ir Rusijos rinkoje, gal tik slavų mentalitetas mums artimesnis. Ir tai mūsų pranašumas. Lietuvos verslininkams reikia ne tik galvoti apie konkurenciją, bet ir apie bendradarbiavimą. Juo labiau, kad tiek lenkai, tiek čekai logistikos srityje yra gerokai pažengę. Jie turi modernius tiekimo sandėlius, tokius Lietuvoje tik planuojama statyti.

Siekdamos išlikti rinkoje, smulkios vežėjų bendrovės turėtų jungtis į didesnes įvairiomis bendradarbiavimo formomis. Lietuvos vežėjų įmonės, lyginant su kitomis Centrinės ir Rytų Europos šalimis yra nedidelės. Todėl sustiprėjus konkurencijai, galima prognozuoti įmonių jungimosi procesą.

Neišvengiama Vakarų ir Vidurio Europos vežėjų konkurencija, kuri gali būti gan agresyvi. Siekdami apsaugoti nuo Lietuvos vežėjų, Vakarų konkurentai sieks apsaugoti savo rinkas įvairiomis taisyklėmis ir apribojimais.

Šiandien naujose ES narėse daugelio paslaugų ir prekių kainos yra žemesnės nei Europos senbuvėse. Tačiau kylant bendram kainų lygiui bei kitiems kaštams, turėtų kilti ir vežimo paslaugų kaina.

Dar vienas įdomus faktorius, tai galimas Rytų kapitalo pritraukimas į Lietuvą. Rytų valstybėms Lietuva tapo vartais į ES. Norėdamos pasiekti Europą, verslininkai iš Rytų gali sukurti nemažai darbo vietų transporto sektoriuje Lietuvoje. Tačiau galimas ir atvirkštinis scenarijus.

Atsivėrus sienoms ir įteisinus laisvą žmonių judėjimą, galimas kvalifikuotos darbo jėgos – vairuotojų ir transporto vadybininkų nutekėjimas į ES šalis.

Šio darbo autoriaus atlikto tyrimo tikslas buvo išnagrinėti tiriamų įmonių ketinimus pasinaudoti Europos Sąjungos parama logistikos verslui bei įvertinti jų galimybes ją gauti. Apklausos metodas – autoriaus sudaryta standartizuota anketa, naudojant klausimyną. Šia anketa siekiama sužinoti tiriamų smulkaus ir vidutinio verslo logistikos įmonių atstovų nuomonę apie dalyvavimą įvairiose verslo paramos schemose: problemas, su kuriomis SVV įmonės susiduria, siekdamas pasinaudoti Lietuvos valstybės ir Europos Sąjungos parama, ir priežastis, dėl kurių jos net nebando pretenduoti į joms siūlomą paramą.

Lietuvos smulkių ir vidutinių logistikos įmonių naudojimosi ES parama tyrimui buvo pasirinktos 24 smulkiosios ir vidutinės logistikos įmonės. Siekiant tiksliau nustatyti ir įvertinti Lietuvos smulkiųjų ir vidutinių logistikos įmonių galimybes pasinaudoti ES parama, darbo autorius atliko du tyrimus:

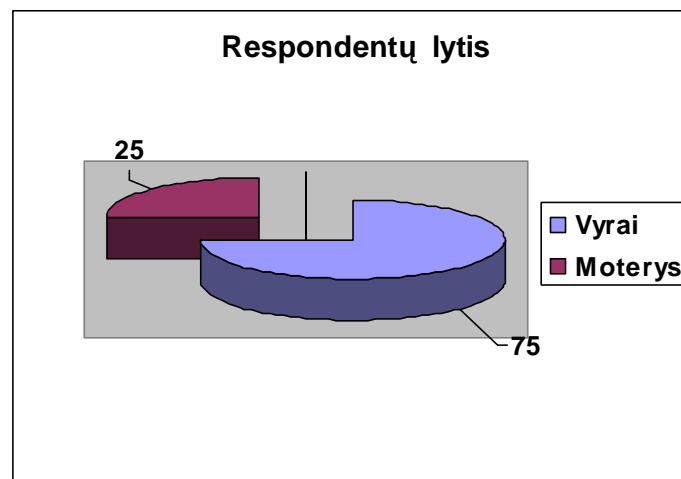
trijų logistikos įmonių vadovų anketinę apklausą;

21 logistikos įmonės darbuotojo apklausą telefonu.

Apklausos rezultatai nėra labai patikimi. Traktuojau tai kaip orientacines logistikos įmonių darbuotojų nuostatas ES paramos klausimais.

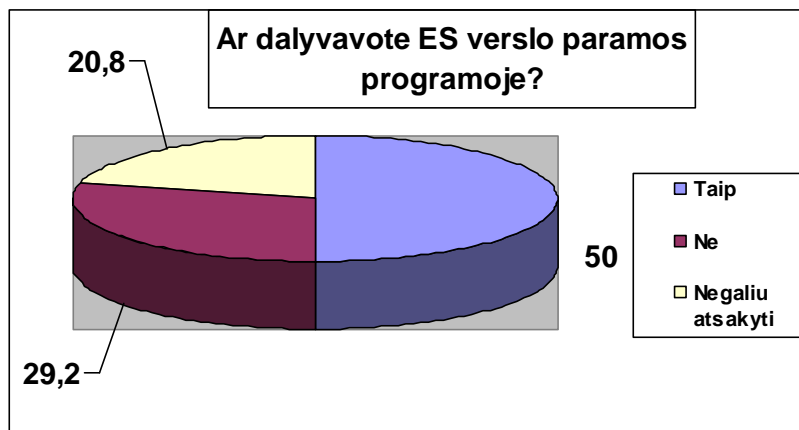
Apibendrinti anketų duomenys pateikiami 6 – 11 paveiksluose ir 2 bei 3 prieduose.

Atsakiusiųjų respondentų vyrų procentas (75%) yra didesnis nei moterų (25%), t. y. atsakė 18 vyrų ir 6 moterys (6 pav.).



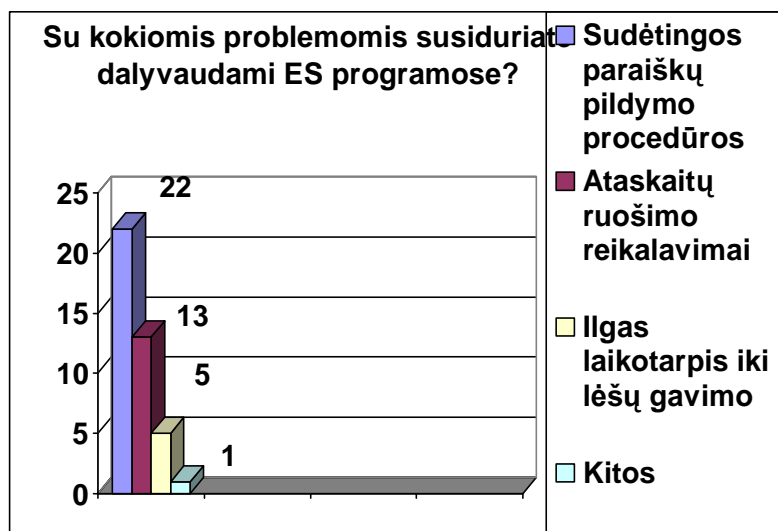
6 pav. Respondentų, atsakiusių į anketos klausimus pasiskirstymas pagal lytį

Į klausimą, ar dalyvavote kokioje nors ES verslo paramos programoje, teigiamai atsakė pusė visų logistikos įmonėse dirbančių apklaustųjų, 7 (29,2%) nuomone neigiama, o likę 5 (20,8%) respondentai negalėjo atsakyti (7 pav.). Tai rodo gana didelį aktyvumą ir susidomėjimą Europos Sąjungos skiriama parama.



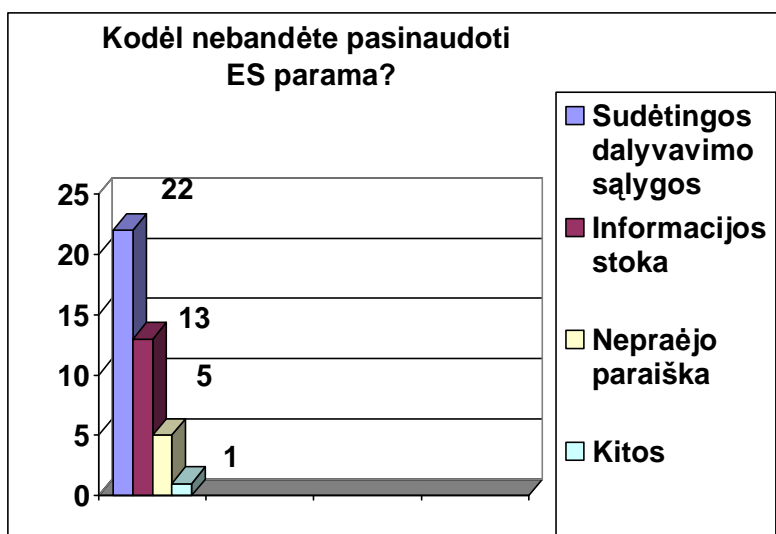
7 pav. Respondentų aktyvumas ES verslo paramos programose

I klausimą, su kokiomis problemomis susiduria dalyvaudami ES programose, respondentai pasirinko ne vieną problemą, dažniausiai 22 kartus buvo paminėta, kad sudėtinga paraiškų pildymo procedūra, taip pat nemažai – 13 kartų paminėta ataskaitų ruošimų reikalavimai, 5 respondentai akcentavo didelį laiko tarpą tarp paraiškos pateikimo ir projekto pradžios. Vis tik nė vienas respondentas nemanė, jog jų tai nedomina (8 pav.)



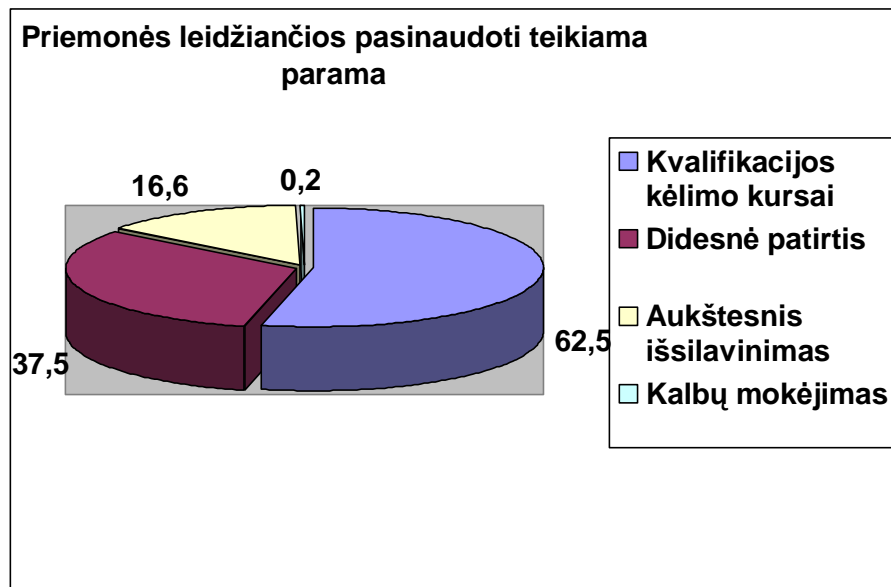
8 pav. Respondentų nuomonė apie dalyvavimo ES programose problemas

I klausimą, kodėl iki šiol dar nebandė pasinaudoti ES fondų ir programų teikiama parama, 22 kartus respondentai minėjo, kad sudėtingos dalyvavimo sąlygos, 13 kartų paminėjo informacijos stoka, 5 respondentai sakė, jog nepraėjo jų pateikta paraiška.



9 pav. Priežastys, dėl kurių nesinaudojama ES parama

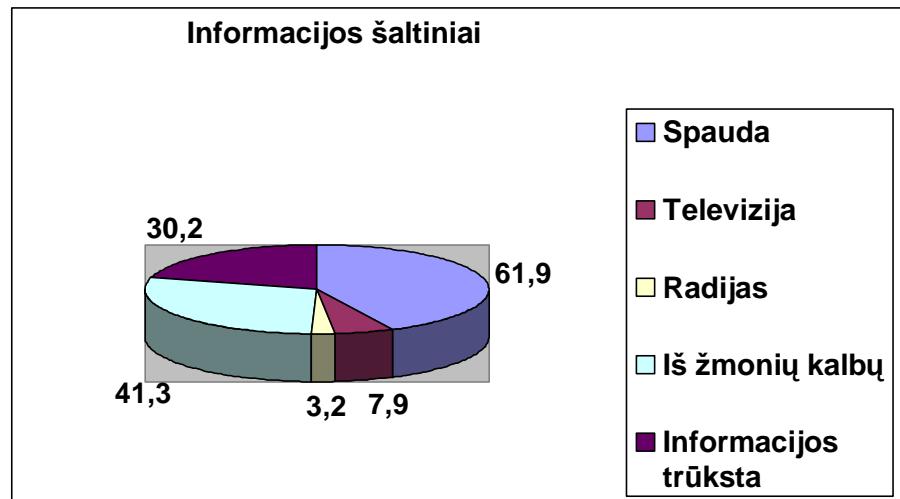
I klausimą, kokios priemonės leistų pasinaudoti teikiama parama, dauguma respondentų 15 (62,5%) atsakė, kad kvalifikacijos kėlimo kursai, o 9 (37,5%) manė, kad tai leistų įgyvendinti didesnę patirtis. Keturi (16,6%) respondentai paminėjo aukštesnio išsilavinimo reikšmę. Tuo tarpu vienas respondentas minėjo ir kalbų mokėjimą.



10 pav. Respondentų nuomonė apie tai, kurios priemonės leistų pasinaudoti teikiama parama

I klausimą, iš kokių informacijos šaltinių sužino apie ES paramą verslui, didžioji dalis respondentų - 61,9 proc. atsakė, kad iš spaudos. Tai, kad informacijos trūksta, akivaizdu nes televizijos laidas paminėjo 7,9 proc., radiją – vos 3,2 proc. respondentai. Interneto neminėjo nė

vienas respondentas. Akivaizdu, kad verslininkai naudojami neformaliais informacijos gavimo kanalais. Tai matyti ir iš apklaustųjų, kurių nemaža dalis - net 41,3 proc. teigė, kad apie ES paramą sužino iš žmonių kalbų, tuo tarpu net trečdaliui - 30,2 proc. atsakiusių informacijos trūko.



11 pav. Duomenys, rodantys, kokie yra pagrindiniai informacijos šaltiniai apie ES paramą

Apibendrinant ankstesniuose skyriuose nagrinėtą medžiagą ir tyrimo rezultatus, galima daryti išvadą, kad valstybė ir Europos Sąjunga remia logistikos verslo plėtrą Lietuvoje, o verslininkai rodo gana didelį aktyvumą ir susidomėjimą Europos Sąjungos skiriama parama, tačiau verslininkams ne visada pakanka atkaklumo ir kantrybės gilintis į paraiškų pildymo taisykles, bijoma sudėtingų ataskaitų, trūksta noro ieškoti informacijos. Tai – viena iš svarbiausių priežasčių, kodėl vienos įmonės sėkmingai pasinaudoja Europos Sąjungos parama, o kitos – ne. Kiekvienas turi rodyti didelį žingeidumą, o ne teisinti savo nesėkmes pernelyg dideliais ataskaitų ruošimų reikalavimais. Rekomenduotina skirti daugiau lėšų ir laiko darbuotojų kvalifikacijos kėlimui, savo ir vadybininkų žinių atnaujinimui. Jei vadovui nepakanka laiko, bent du firmos vadybininkai turi sekti Europos Sąjungos paramos politikos naujienas bei rengti paraiškas jai gauti. Būtinai per savo asociacijas turėtų kreiptis kreiptis dėl paskaitų ir kursų organizavimo. Rekuomenduotina taip pat ir patiems organizuoti grupinius susitikimus ir aiškintis. Globalinėje ekonomikoje žinios verslo sėkmėje pradeda vaidinti lemiamą vaidmenį.

IŠVADOS IR PASIŪLYMAI

1. Logistika yra praktinės ir mokslinės veiklos sritis, apimanti įvairius materialinių srautų, ypač plataus vartojimo prekių, judėjimo, prekybinės veiklos organizacinių procesų klausimus. Logistika sprendžia užduotis, susijusias su medžiagų arba produkcijos racionalių srautų organizavimu gamyboje arba visos šalies rinkoje, o tarptautinė logistika šiuos klausimus sprendžia globaliai. Pagrindinis įmonės tikslas yra minimaliomis išlaidomis pasiekti maksimalius rezultatus. Logistikos sistemos organizavimas priklauso nuo šiai sistemai skiriamų užduočių.

2. Logistikos sistemos valdymo grandys yra: klientų logistinio aptarnavimo planavimas, užsakymų tvarkymas ir informacinis aprūpinimas, atsargos ir jų valdymas, sandėlių vietos parinkimas logistikos sistemoje, sandėliavimo sprendimų priėmimas, transporto vietos logistikos sistemoje parinkimas, transporto sprendimų priėmimas, tarptautinių vežimų kelių transportu organizavimas. Logistikos organizavimas – logistikos veiksmų derinimas laiko ir erdvės atžvilgiu.

3. Transportavimas yra gyvybinė logistikos ir transportavimo sistemos dalis, bet jokiū būdu ne vienintelė. Jis padeda sujungti gamintoją su vartotoju ir kartu įtraukti laiką ir vietą į prekę. Transportavimas atveria veiklos erdvę kitoms logistikos funkcijoms.

4. Logistika Lietuvoje yra gana nauja verslo rūšis, geras perspektyvas. Lietuvai tapus Europos Sąjungos nare, atsivėrė geros logistikos galimybės, nes geografiniu požiūriu Lietuva yra patogi tranzitiniams pervežimams. Lietuvą kertantys du tarptautiniai transporto koridoriai šiaurės-pietų kryptimi jungia Skandinavijos šalis su Vidurio Europa, o rytų-vakarų kryptimi Rytų šalis su Europa. Apie 70 % per Lietuvą transportuojamų krovinių- tranzitiniai.

5. Sparčiai augant krovinių srautams visoje Europoje, o ypačiai Centrinėje, bei išsiplėtusioje Europos Sąjungoje, kelių transporto verslininkai turi kur kas kruopščiau planuoti vežimų kryptis ir schemas. Susiformavusios vežimų grandinės nesikeis labai greitai, tačiau reikia atkreipti dėmesį į tai, kad vežimų intermodaliniu transportu daugės ir jų vaidmuo transporto sistemoje didės. Siekdami padidinti įvairių transporto rūšių efektyvumą ir jų sąveiką, šiandien vežėjai orientuojasi į vis labiau populiarėjančius intermodalinius vežimus, į šias naujas tendencijas jie turėtų atkreipti dėmesį, plėtodami savo verslą. Keičiant vežimų schemas ir logistikos grandines didesnio efektyvumo link, vienas esminių transporto politikos punktų ir multimodalumo pagrindas - modernių logistikos centrų kūrimas.

6. Šiuo metu Lietuvos krovinių gabenimo rinkoje tarp kitų transporto šakų pirmauja geležinkelis, užimantis daugiau kaip 60% rinkos. Tarptautiniais transporto koridoriais, kurių ilgis mūsų šalyje yra 1017 km, dabar pervežama apie 80% krovinių. Likęs geležinkelio ruožas dėl krovinių trūkumo efektyviai nepanaudojamas. Naujame šimtmetyje geležinkeliai turėtų vaidinti žymiai didesnę vaidmenį sprendžiant Europos šalyse kylančias transporto problemas. Tam, kad geležinkelių sektorius veiktų geriau ir pilniau tenkintų visuomenės poreikius, reikalingi skubūs veiksmai jo atgaivinimui. Europai ir Lietuvai reikia naujo tipo geležinkelių. Lietuvos geležinkelių transporto poreikiai gali būti išreikšti daugeliu aspektų: geležinkelių transportas turėtų būti efektyvesnis, labiau orientuotas į klientus, patrauklesnis naudotojams, tačiau ne toks brangus. Prioritetinės investavimo kryptys - infrastruktūros renovacijos ir plėtros investiciniai projektai, traukos riedmenų parko atnaujinimas bei informacinių technologijų vystymas.

7. Logistikos paslaugų verslas Lietuvoje dar tik plečiasi. Vienas iš logistikos grandinės tobulinimo elementų - įsteigti modernius logistikos centrus ir plėsti jų tinklą Lietuvoje. Individualių sandėliavimo patalpų savininkai ar statytojai susiduria su sunkumais, kurie kyla dėl investicijų į sandėliavimo įrangą, dėl kenksmingų prekių laikymo, paslaugų sektoriaus kūrimo ir pažangios patirties stokos. Kadangi tokie centrai sujungs daug įmonių, manoma, kad šie sunkumai ir su jais susijusios išlaidos bus sprendžiami bendromis jėgomis, o tai garantuos daug didesnę teikiamų transporto ir logistikos paslaugų efektyvumą. Tokio tipo centrų statyba neabejotinai padidins regionų patrauklumą investuotojų akyse ir atitinkamai pakoreguos rinkos kainas. Logistikos globalizacija pasaulyje verčia kurti sandėliavimo centrus, nes daugelis kompanijų atsisako vietinių sandėlių ir daugiau dėmesio skiria vieno sandėliavimo centro plėtrai.

8. Lietuvai įstojus į Europos Sąjungą, atsirado šioks toks konkurencinis pavojus mažoms logistikos įmonėms. Lietuvos įmonės Europos masteliais matuojant yra vidutinio dydžio arba smulkios. Smulkios lietuviškos logistikos įmonės iš rinkos gali būti stumiamos. Siekdamos išlikti rinkoje, smulkios vežėjų bendrovės turėtų jungtis į didesnes įvairiomis benradarbiavimo formomis. Viena iš svarbiausių įmonės sėkmingą egzistavimą užtikrinančių veiklos sričių yra joje funkcionuojanti logistikos sistema. Įmonės, kurios savo kasdieninėje veikloje taiko naujausius logistikos projektus, neabejotinai gali tikėtis optimizuoti prekių judėjimo srautus, ko pasekoje mažėja ir netikslingai išaldyti finansiniai resursai, reikalingi papildomiems medžiagų kiekiams ir sandėlių plotams įsigyti. Įmonės, suinteresuotos taikyti aprūpinimo logistikos optimizavimo projektus, netolimoje ateityje gali tikėtis tapti rinkos lyderiais. Taip pat labai svarbu tinkamai pasinaudoti ES finansine parama.

9. Apibendrinant tyrimo rezultatus, galima daryti išvadą, kad valstybė remia logistikos įmonių verslą, tačiau verslininkams (mūsų atveju – kai kurioms logistikos įmonėms) ne visada pakanka žingeidumo, noro ieškoti informacijos. Tai – viena iš svarbiausių priežasčių, kodėl vienos įmonės sėkmingai pasinaudoja Europos Sąjungos parama, o kitos – ne. Kiekvienas turi rodyti didelį žingeidumą, o ne teisinti savo nesėkmes per dideliais ataskaitų ruošimų reikalavimais. Rekomenduotina skirti daugiau lėšų ir laiko darbuotojų kvalifikacijos kėlimui, savo ir vadybininkų žinių atnaujinimui. Globalinėje ekonomikoje žinios verslo sėkmėje pradeda vaidinti lemiamą vaidmenį.

LITERATŪRA

1. Alborovienė, B. (2002). Logistikos mokymo priemonė studentams. Kaunas: Vilniaus kooperacijos kolegijos Kauno skyrius.
2. Armalytė, A. (2004). Lietuvai naudinga tapti logistikos paslaugų šalimi. Laikraštis „Lietuvos žinios“, (10814) p. 2-3.
3. Balčytis, Z. (2004). ES politikos įtaka Lietuvos transporto sistemai. Tarptautinis verslo žurnalas JŪRA-MOPE-SEA, 2.
4. Baublys, A. (1998). Krovinių vežimai. Vilnius: Technika.
5. Baublys, A. (1995). Keleivių ir krovinių vežimai keliu transportu. Vilnius: Technika.
6. Baublys, A. (1995). Krovinių vežimai geležinkeliu, vandens ir oro transportu. Vilnius: Technika.
7. Baublys, A. (1996). Transporto sistema. Vilnius: Technika.
8. Dr. Nehlsas, K. (2004). Ar Klaipėdos logistikos centrui reikia variklio? Tarptautinis verslo žurnalas JŪRA-MOPE-SEA, 1.
9. Information Logistics (Competency Center). [žiūrėta 2005-04-06]. Prieiga per internetą:
http://www.isst.fhg.de/german/veroeffentlichungen/pdf_dateien/produktblaetter/competency-Ilog-engl-pb.pdf
10. Gabartienė, L. (2003). Keleiviniai maršrutai į Rytus ir Vakarus. Tarptautinis jūros verslo žurnalas „Jūra“, 2.
11. Garalis, A. (2003). Logistika: bendrieji pagrindai. Šiauliai: Šiaulių universiteto leidykla.
12. Garalis, A. (2003). Logistikos projekto rengimas. Šiauliai: Šiaulių universiteto leidykla.
13. Janulienė, I. Turizmo paslaugų informacinė logistika „Verslo žiniuose“. [žiūrėta 2005-04-08]. Prieiga per internetą: <www.elibrary.lt/downl.php?filename=link_to_database1/resursai/SLK_konf_medziaga/janulienne.doc>
14. Harrington C.B. Barrier-Free Travel. [žiūrėta 2005-04-08]. Prieiga per internetą: <<http://candy-charles.com/book/sample.html>>
15. Kas laimės elektroninės logistikos rinkoje? Tarptautinis jūros verslo žurnalas „Jūra“, 2002 Nr. 2. Numeris 2002/2.
16. Kelias. Transportas ir logistika, 2003/07 Nr.1.
17. Lietuvos Respublikos derybinė pozicija „Transporto politika“ (9 derybinis skyrius), patvirtinta Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2000 m. rugpjūčio 17 d. nutarimu Nr. 935.
18. Lietuvos Respublikos Teritorinis bendrasis planas. Vilnius. 2001.

19. Making Europe Accessible for Tourists with Disabilities.(1996). Handbook for the Tourism Industry. European Commission Directorate-General XXIII-Tourism Unit. Brussels, Luxembourg.
20. Manomaitytė, M. (2005). Logistikos centrai - privatūs, valstybiniai ar PPP? Tarptautinis verslo žurnalas JŪRA-MOPE-SEA., Nr. 1.
21. Marinecas V. Dienotvarkėje - logistikos globalizacija. Tarptautinis verslo žurnalas JŪRA-MOPE-SEA. 2004, Nr. 3
22. Michael, D. Hutt, Thomas W. Speh. (2001). Business marketing management, Harcourt College Publishers.
23. Minalga, R. (1999). Krovinių transporto sistema. Vilnius: VU leidykla.
24. Minalga, R. (1997). Krovinių gabenimas tarptautiniais maršrutais. Tarptautinė logistika. Vilnius: VU leidykla.
25. Minalga, R. (1997). Tarptautinė logistika. Vilnius: „Pačiolis“.
26. Minalga, R. (2001). Logistika. Vilnius: Petro Ofsetas.
27. Palšaitis, R. (1997). Marketingo ir kokybės valdymas transporte. Vilnius.
28. Palšaitis, R. (1999). Logistikos ir transporto sąsajos Vilnius: Lietuvos mokslas: monografija.
29. Produktų, gaminių ir paslaugų klasifikatorius. [žiūrėta 2005-04-01]. Prieiga per internetą:< <http://www.std.lt>>
30. Puplėsis, A. (2003) Vežėjai specializuojasi. Verslo žinių priedas: Transportas ir logistika, p.12.
31. Šakalys, A. (2003 01 15. Ar logistikos centrai turi perspektyvų Lietuvoje? „Respublikos” priedas „Greitis”.
32. Šakalys, A. Lietuvos transporto integracijos į Vakarų Europos transporto sistemą problemos. MA: „Lietuvos mokslas, kn. 11, p. 19.
33. Šlekienė, D. (1996). Paslaugų ekonominis apibūdinimas. Lietuvos ūkis,2.
34. The Value of Information within Logistics Alliances. [žiūrėta 2005-04-06]. Prieiga per internetą: <http://www.lq.ca/issues/summer2001/articles/article08.html>
35. Top: Verslas ir ekonomika: Verslo paslaugos: krovinių gabenimai. [žiūrėta 2003-09-12.] Prieiga per internetą: <http://www.search.lt>.
36. Transporto paslaugos, sandėliavimas. [žiūrėta 2003-09-15.] Prieiga per internetą: <http://www.imones.lt>.
37. Transporto pasaulis, 2002/7, 2003/4, 2004/1, 2004/2.
38. Valstybės ilgalaikės raidos strategija, patvirtinta Lietuvos Respublikos Seimo 2002 m. lapkričio 12 d. nutarimu Nr. IX-1187.

39. Vasiliauskatė, G. (2002). Ispėdoje kuriasi logistikos centras. Tarptautinis jėros verslo žurnalas „Jėra“, 4.
40. Vengrienė, B. (1998). Paslaugų ekonomika. Vilnius: Vilniaus universiteto leidykla.
41. Vilniaus „krovinių kaimelis“ atviras visiems. (2003). Tarptautinis jėros verslo žurnalas „Jėra“ Nr. 5.
42. Žilionis, Ž. (2002). Verslo logistika. Paskaitų ciklas. Vilnius: Vilniaus vadybos kolegija.

PRIEDAI

ANKETA

Šios anketos tikslas yra išsiaiškinti tiriamų įmonių ketinimus pasinaudoti Europos Sąjungos parama verslui bei įvertinti jų galimybes

1. Respondento lytis
2. Respondento amžius
3. Užsiėmimas (pareigos)

4. Ar žinote apie Lietuvos valstybės teikiamą paramą smulkiam ir vidutiniam verslui?

- Taip
- Ne

5. Ar žinote apie Europos Sąjungos teikiamą paramą smulkiam ir vidutiniam verslui?

- Taip
- Ne

6. Galbūt esate pasinaudoję valstybės teikiama parama verslui?

- Taip
- Ne
- Taip

Ne

7. Kokia valstybės pagalbos forma esate pasinaudoję?

- Mokesčių lengvatomis;
- Finansine parama;
- Darbuotojų mokymo ar kvalifikacijos kėlimo paslaugomis;
- Verslo inkubatorių ar verslo centrų teikiamomis paslaugomis;

Kitomis valstybės pagalbos formomis.

8. Kokių išškilo sunkumų, norint gauti valstybės paramą?

- Mažai informacijos apie teikiamą paramą;
- Neaišku, į kokią instituciją reikia kreiptis;
- Dideli reikalavimai norintiems gauti paramą;
- Per daug biurokratijos;
- Jokių sunkumų nepatyrėte.

9. Pakomentuokite sunkumų priežastis

.....
.....
.....
.....

10. Kokias problemas Jūsų įmonė turi spręsti artimiausiu metu?

- ekonomines-investicines
- paslaugų kokybės gerinimo
- susisiekiimo

- personalo kultūros
 - informacijos platinimo-reklamos
 - kitas (įvardykite)
11. Kodėl nesinaudojate valstybės parama savo verslui?

- Įmonė užsiima neremtina veikla;
 - Mažai informacijos apie teikiamą paramą;
 - Neaišku, į kokią instituciją reikia kreiptis;
 - Dideli reikalavimai norintiems gauti paramą;
 - Per daug biurokratijos;
 - Jūsų verslui nereikia paramos.
12. Ar dalyvavote kokioje nors ES verslo paramos programoje?
- taip
 - ne (kodėl?)

.....

.....

13. Galbūt galėtumėte įvardinti didžiausias problemas, su kuriomis susidūrėte dalyvaudami ES programose?

- Informacijos stoka;
- Sunku surasti patikimą projekto partnerį;
- Sudėtinga paraiškų pildymo procedūra;
- Dideli administraciniai reikalavimai įmonei;
- Didelis laiko tarpas tarp paraiškos pateikimo ir projekto pradžios;
- Ataskaitų ruošimų reikalavimai;
- Nėra tinkamų programų;
- Mažas personalo įsitraukimas;
- Per daug biurokratijos;
- Jūsų tai nedomina;
- Jokių kliūčių nematote.

14. Kodėl iki šiol dar nebandėte pasinaudoti ES fondų ir programų teikiama parama?

- Per daug sudėtingos dalyvavimo sąlygos;
- Nėra tinkamų programų;
- Finansinių ar žmogiškųjų resursų trūkumas;
- Jūsų tai nedomina;
- Bandėte, bet paraiška nepraėjo konkurso;
- Informacijos, kaip dalyvauti, stoka;
- Laiko stoka;
- Kalbos barjeras;

■ Per didelė konkurencija.
15. Kokios priemonės leistų pasinaudoti teikiama parama?

- Didesnė patirtis
- Aukštesnis išsilavinimas
- Kvalifikacijos kėlimo kursai
- Kita (įrašykite)

.....
.....
.....
.....
.....

16. Pasiūlymai, tinkantys bei aktualūs ir kitoms įmonėms

.....
.....
.....
.....
.....

17. Konkretūs pasiūlymai

.....
.....
.....
.....
.....

Respondentams konfidencialumas garantuojamas.

Apklaustos rezultatai

Ar naudojotės valstybės ir Europos Sąjungos parama verslui?

Pavadinimas:

UAB „Autoverklas“.

Įmonė

Atsakymų skaičius:

1

Jūsų įmonėje dirbančių samdomų darbuotojų skaičius?

(0) 0.00%	0;
(0) 0.00%	1-9;
(1) 100.00%	10-49;

50-249.

(0) 0.00%

Ar žinote apie Lietuvos valstybės teikiamą paramą smulkiam ir vidutiniam verslui?

(1) 100.00%

Taip;

(0) 0.00%

Ne.

Galbūt esate pasinaudoję valstybės teikiama parama verslui?

(0) 0.00%

Taip;

(1) 100.00%

Ne.

Kokia valstybės pagalbos forma esate pasinaudoję?

(0) 0.00%

Mokesčių lengvatomis;

(0) 0.00%

Finansine parama;

(0) 0.00%

Darbuotojų mokymo ar kvalifikacijos kėlimo paslaugomis;

(0) 0.00%

Verslo inkubatorių ar verslo centrų teikiamomis paslaugomis;

(0) 0.00%

Kitomis valstybės pagalbos formomis.

Kokių iškilo sunkumų, norint gauti valstybės paramą?

(0) 0.00%

Mažai informacijos apie teikiamą paramą;

(0) 0.00%

Neaišku, į kokią instituciją reikia kreiptis;

(0) 0.00%

Dideli reikalavimai norintiems gauti paramą;

(0) 0.00%

Per daug biurokratijos;

Jokių sunkumų nepatyrėte.

0.00%

Kodėl nesinaudojate valstybės parama savo verslui?

Įmonė užsiima neremtiną veiklą;

0.00%

Mažai informacijos apie teikiamą paramą;

0.00%

Neaišku, į kokią instituciją reikia kreiptis;

0.00%

Dideli reikalavimai norintiems gauti paramą;

0.00%

Per daug biurokratijos;

0.00%

Jūsų verslui nereikia paramos.

0.00%

Ar ką nors žinote apie Europos Sąjungos paramą smulkiam ir vidutiniam verslui?

Taip;

100.00%

Ne.

0.00%

Ar dalyvavote kokioje nors ES verslo paramos programoje?

Taip;

100.00%

Ne.

0.00%

Galbūt galėtumėte įvardinti didžiausias problemas, su kuriomis susidūrėte dalyvaudami ES programose?

Informacijos stoka;

0.00%

Sunku surasti patikimą projekto partnerį;

0.00%

Sudėtinga paraiškų pildymo procedūra;

0.00%

Dideli administraciniai reikalavimai įmonei;

0.00%

Didelis laiko tarpas tarp paraiškos pateikimo ir projekto pradžios;

0.00%

Ataskaitų ruošimų reikalavimai;

100.00%

Nėra tinkamų programų;

0.00%

Mažas personalo išitraukimas;

0.00%

Per daug biurokratijos;

0.00%

Jūsų tai nedomina;

0.00%

Jokių kliūčių nematote.

0.00%

Kodėl iki šiol dar nebandėte pasinaudoti ES fondų ir programų teikiama parama?

Per daug sudėtingos dalyvavimo sąlygos;

0.00%

Nėra tinkamų programų;

0.00%

Finansinių ar žmogiškųjų resursų trūkumas;

0.00%

Jūsų tai nedomina;

0.00%

Bandėte, bet paraiška nepraėjo konkurso;

100.00%

Informacijos, kaip dalyvauti, stoka;

0.00%

Laiko stoka;

0.00%

Kalbos barjeras;

0.00%

Per didelė konkurencija.

0.00%

UAB „Autoverslas“ buvo įkurta 1993 m. Šiandien tai žinoma logistikos (su kompleksinių paslaugų teikimo sistema) įmonė.

Bendrovė įsikūrusi 4,3 ha teritorijoje, strategiškai patogioje vietoje: Vilniaus miesto pakraštyje, šalia pagrindinių kelių, jungiančių Baltijos šalių, Rusijos bei Europos magistrales.

UAB „Autoverslas“ yra tikroji Lietuvos nacionalinės vežėjų asociacijos „Linava“ narė nuo 1993 m., dalyvauja TIR sistemoje.

UAB „Autoverslas“ klientai – daugiau kaip 700 įmonių (nuo smulkios individualios įmonės Lietuvoje iki stambiaus tarptautinio koncerno užsienyje) ir kelios dešimtys fizinių asmenų.

Visos UAB „Autoverslas“ veiklos kryptys – krovinių transportavimas, ekspedijavimas, krovinių sandėliavimas, muitinės paslaugos – sujungtos į bendrą logistinę sistemą, garantuojančią klientui kokybiškas ir greitas paslaugas.

2004 m. vasario 12 d. Lietuvos Standartizacijos Departamento prie Lietuvos Respublikos Aplinkos Ministerijos sertifikacijos skyrius įvertino ir sertifikatais patvirtino tai, kad UAB „Autoverslas“ kokybės vadybos ir aplinkos apsaugos vadybos sistemos atitinka LST EN ISO 9001:2001 ir L:ST EN ISO 14001:1999 standartų reikalavimus. Pagal sertifikuotų įmonių veiklos sritis - UAB „Autoverslas“ yra vienintelė transporto – logistikos bendrovė Lietuvoje, kurios veikla atitinka ISO 14001 standarto reikalavimus.

Pavadinimas:

Ar naudojate valstybės ir Europos Sąjungos paramą verslui?

Įmonė

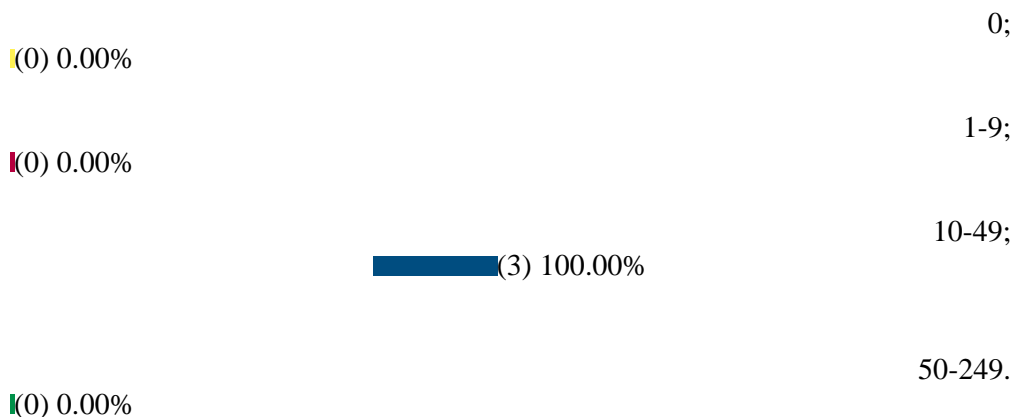
UAB „SCHENKER“, UAB „Linvesta“, UAB „KRO“

Atsakymų skaičius:

3

Apklauso anketa

Jūsų įmonėje dirbančių samdomų darbuotojų skaičius?



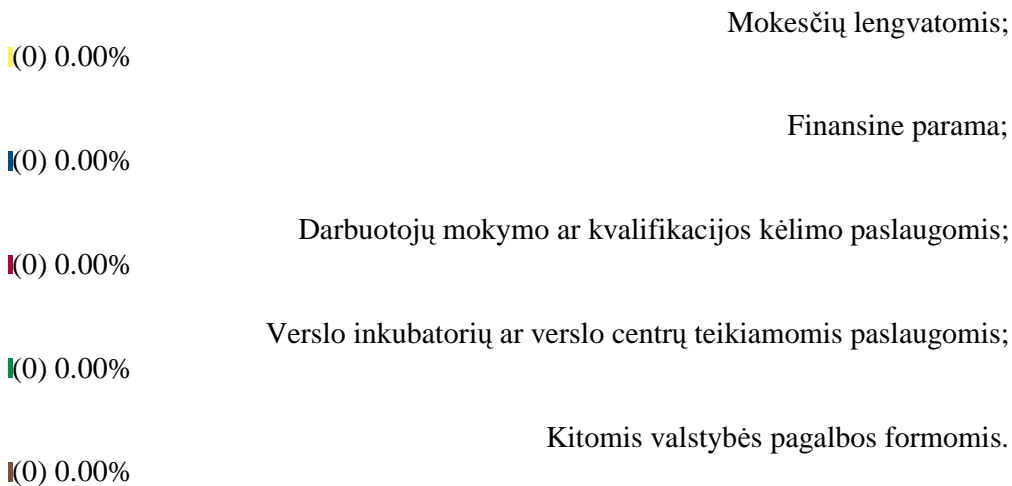
Ar žinote apie Lietuvos valstybės teikiamą paramą smulkiam ir vidutiniam verslui?



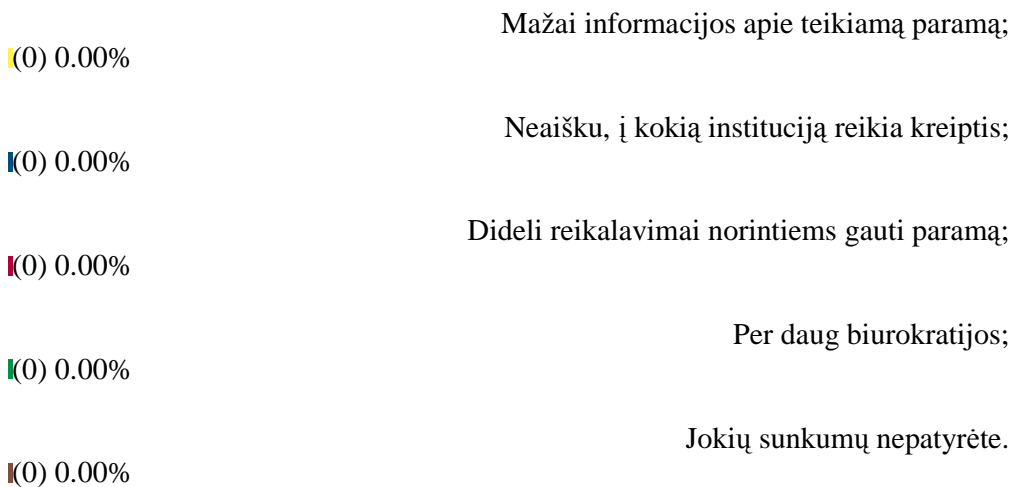
Galbūt esate pasinaudoję valstybės teikiama parama verslui?



Kokia valstybės pagalbos forma esate pasinaudoję?



Kokių iškilo sunkumų, norint gauti valstybės paramą?



Kodėl nesinaudojate valstybės parama savo verslui?



Mažai informacijos apie teikiamą paramą;
0 (0) 0.00%

Neaišku, į kokią instituciją reikia kreiptis;
0 (0) 0.00%

Dideli reikalavimai norintiems gauti paramą;
0 (0) 0.00%

Per daug biurokratijos;
0 (0) 0.00%

Jūsų verslui nereikia paramos.
0 (0) 0.00%

Ar ką nors žinote apie Europos Sąjungos paramą smulkiam ir vidutiniam verslui?

Taip;
3 (3) 100.00%

Ne.
0 (0) 0.00%

Ar dalyvavote kokioje nors ES verslo paramos programoje?

Taip;
3 (3) 100.00%

Ne.
0 (0) 0.00%

Galbūt galėtumėte įvardinti didžiausias problemas, su kuriomis susidūrėte dalyvaudami ES programose?

Informacijos stoka;
0 (0) 0.00%

Sunku surasti patikimą projekto partnerį;
0 (0) 0.00%

Sudėtinga paraiškų pildymo procedūra;
0 (0) 0.00%

Dideli administraciniai reikalavimai įmonei;
0 (0) 0.00%

Didelis laiko tarpas tarp paraiškos pateikimo ir projekto pradžios;
1 (1) 33.00%

Ataskaitų ruošimų reikalavimai;
2 (2) 66.00%

0.00%	Nėra tinkamų programų;
0.00%	Mažas personalo išitraukimas;
0.00%	Per daug biurokratijos;
0.00%	Jūsų tai nedomina;
0.00%	Jokių kliūčių nematote.

Kodėl iki šiol dar nebandėte pasinaudoti ES fondų ir programų teikiama parama?

0.00%	Per daug sudėtingos dalyvavimo sąlygos;
0.00%	Nėra tinkamų programų;
0.00%	Finansinių ar žmogiškųjų resursų trūkumas;
0.00%	Jūsų tai nedomina;
100.00%	Bandėte, bet paraiška nepraėjo konkurso;
0.00%	Informacijos, kaip dalyvauti, stoka;
0.00%	Laiko stoka;
0.00%	Kalbos barjeras;
0.00%	Per didelė konkurencija.