

**ŠIAULIŲ UNIVERSITETAS
SOCIALINIŲ MOKSLŲ FAKULTETAS
VADYBOS KATEDRA**

Tomas LEIGA

**UAB “UKMERGĖS VERSMĖS TRANSPORTAS” LOGISTIKOS
SISTEMOS TOBULINIMAS IR PLĖTRA**

Magistro darbas

Šiauliai, 2009

**ŠIAULIŲ UNIVERSITETAS
SOCIALINIŲ MOKSLŲ FAKULTETAS
VADYBOS KATEDRA**

Tomas LEIGA

**UAB “UKMERGĖS VERSMĖS TRANSPORTAS” LOGISTIKOS
SISTEMOS TOBULINIMAS IR PLĖTRA**

**Magistro darbas
Vadyba ir verslo administravimas (NVAM 7/3)**

Magistro darbo autorius **Tomas LEIGA**
(vardas, pavardė, parašas)

Vadovas **prof. dr. Algirdas GARALIS**
(pareigos, vardas, pavardė, parašas)

Recenzentas **dr. Linas ŽALYS**
(pareigos, vardas, pavardė, parašas)

TURINYS

LENTELĖS.....	4
ILIUSTRACIJOS.....	5
ĮVADAS	8
1. TRANSPORTO LOGISTIKA	10
1.1 Transporto logistikos esmė	10
1.2 Transporto logistikos uždaviniai.....	11
1.3 Logistinės sistemos esmė.....	11
1.4 Įmonių logistikos sistemos aplinka.....	15
1.5 Logistikos sistemos tobulinimas ir plėtra	16
2. UAB “UKMERGĖS VERSMĖS TRANSPORTAS”	18
2.1. Įmonės apibūdinimas	18
2.2. Įmonės veikla.....	20
2.3. Vystymasis.....	20
2.4. Strategija	21
3. ATSARGŲ VIDAUS AUDITO PAGRINDINĖS TEORINĖS NUOSTATOS	23
3.1. Atsargų audito reikšmė ir uždaviniai	23
3.2 Atsargų vidaus audito atlikimas UAB ”Ukmergės versmės transportas”.....	24
4.3. UAB „Ukmergės versmės transportas“ atsargų vidaus audito vykdymas.....	25
4. TYRIMO METODOLOGIJA.....	29
4.1. Tyrimo rezultatai.....	29
4.2. Duomenų apibendrinimas	51
IŠVADOS	53
REKOMENDACIJOS	55
LITERATŪRA	56
PRIEDAI.....	58

LENTELĖS

1 lentelė. Šalys kuriose UAB „Ukmergės versmės transportas“ atlieka krovinių pristatymą.....	21
2 lentelė. Respondentų amžius.....	30
3 lentelė. Respondentų išsilavinimas.....	32
4 lentelė. Respondentų naudojimasis visuomeniniu transportu.....	33
5 lentelė. Kaip dažnai respondentai naudojami visuomeniniu transportu.....	34
6 lentelė. Kokiu tikslu respondentai naudojami visuomeniniu transportu.....	35
7 lentelė. Kokias visuomeninio transporto priemones dažniausiai renkasi respondentai.....	36
8 lentelė. Kodėl respondentai renkasi visuomeninį transportą.....	37
9 lentelė. Kaip respondentus tenkina visuomeninis transportas.....	39
10 lentelė. Nepatogumai išskylantys visuomeniniame transporte.....	41
11 lentelė. Visuomeninį transportą lemiantys veiksniai.....	42
12 lentelė. Visuomeninio transporto saugumas.....	43
13 lentelė. Informacija apie visuomeninį transportą.....	44
14 lentelė. Ar turi būti populiarinamas keleivių informavimas.....	45
15 lentelė. Respondentų informuotumas apie elektroninį bilietą.....	46
16 lentelė. Visuomeninio transporto prieinamumas.....	47
17 lentelė. Nesinaudojimo visuomeniniu transportu priežastys.....	48
18 lentelė. Respondentų nuomonė visuomeninio transporto populiarumui.....	49
19 lentelė. Duomenų apibendrinimas.....	51
20 lentelė. Simbolinis reikšmių žymėjimas pagal 19 lentelę.....	51

ILIUSTRACIJOS

1 pav.	Respondentų pasiskirstymas pagal lytį.....	29
2 pav.	Respondentų amžius.....	31
3 pav.	Apklaustų respondentų išsilavinimas.....	32
4 pav.	Respondentų naudojimosi visuomeniniu transportu diagrama.....	33
5 pav.	Respondentų naudojimosi visuomeniniu transportu diagramos.....	35
6 pav.	Kokiu tikslu respondentai naudojami visuomeniniu transportu.....	36
7 pav.	Kokį visuomeninį transportą renkasi respondentai.....	37
8 pav.	Kodėl respondentai naudojami nurodytomis visuomeninėmis transporto priemonėmis.....	38
9 pav.	Kaip respondentus tenkina visuomeninis transportas.....	40
10 pav.	Nepatogumai naudojantis visuomeniniu transportu.....	41
11 pav.	Veiksniai įtakojantys visuomeninio transporto paslaugų kokybę.....	42
12 pav.	Visuomeninio transporto saugumas.....	43
13 pav.	Informacijos apie visuomeninį transportą diagrama.....	44
14 pav.	Visuomeninio transporto keleivių informavimas.....	45
15 pav.	Informuotumas apie elektroninį bilietą.....	46
16 pav.	Respondentų nuomonė apie visuomeninio transporto prieinamumą.....	48
17 pav.	Priežastys visuomeninio transporto populiarumui.....	49
18 pav.	Populiarus visuomeninis transportas.....	50

SANTRAUKA

Tomas LEIGA

UAB „Ukmergės versmės transportas” logistikos sistemos tobulinimas ir plėtra

Magistro darbas

Magistro darbe analizuojamos UAB „Ukmergės versmės transportas” logistikos sistemos tobulinimo ir plėtros galimybės. Magistro darbą sudaro keturi skyriai : transporto logistika, įmonės UAB „Ukmergės versmės transportas“ apžvalga, įmonės atsargų auditas, visuomeninio transporto paslaugų kokybės tyrimas plėtrai.

Transporto logistikos skyriuje apžvelgta logistikos esmė, išsiaiškinti logistikos uždaviniai, numatyti logistikos sistemos tobulinimo ir plėtros būdai.

UAB „Ukmergės versmės transportas“ skyriuje aprašyti įmonės veikla, darbuotojams keliami reikalavimai, valdymo principai, įmonės vystymasis, strategija.

Trečiajame skyriuje atliktas UAB „Ukmergės versmės transportas“ atsargų auditas. Pateiktos išvados ir rekomendacijos.

Tiriamame skyriuje atliktas tyrimas UAB „Ukmergės versmės transportas“ plėtrai. Pateikta anketa, kurioje respondentai reiškė savo nuomonę apie visuomeninio transporto kokybę, bei aptarnavimą.

Darbo apimtis 57 lapai teksto, be priedų. 20 lentelių, 18 iliustracijų, 35 bibliografiniai šaltiniai.

SUMMARY

Tomas LEIGA

UAB “Ukmergės versmės transportas” logistic system research and development

Master's work.

Final Master’s work analyzes UAB “Ukmergės versmės transportas” logistics system research and development possibilities. Final work composes of four chapters: traffic logistics; review of company UAB „Ukmergės versmės transportas“; company resource’s audit; social transport service quality research for development.

In transport logistics chapter made review of purport of logistics, stated tasks for logistics system, supposed ways for logistics system research and development.

Chapter UAB „Ukmergės versmės transportas“ describes activity of the company, requirements for employees, management of the company, development and strategy.

Third chapter: company UAB „Ukmergės versmės transportas“ resource’s audit and proposed conclusions with recommendations.

In exploratory chapter made analysis of possibilities for development for company UAB „Ukmergės versmės transportas“. Prepared questionnaire for interviewing respondents about social transport quality and service.

Scope of work: 57 pages without annexes, 20 tables, 18 pictures and 35 bibliographical references.

IVADAS

Lietuvos ekonomikai tapus vis labiau atviresnei, dingsta teisiniai ir kitokie suvaržymai anksčiau apsaugodavę vietinę rinką nuo kitų šalių intervencijos. Vežimų sferoje dirbančios įmonės, veikiamos tokių pačių, kaip ir kitų šalių logistikos sektoriaus įmonės rinkos sąlygų, turi dirbti konkurencinėje aplinkoje. Todėl tik rinkos mechanizmas ir jo sąlygota konkurencija yra svarbiausias sėkmės ir pažangos šiame segmente katalizatorius. Valstybės institucijų vaidmuo čia turėtų apsiriboti vienodų konkurencinių sąlygų visiems gamybininkams sudarymu ir užtikrinimu.

Transportas – tai viena iš didžiausių ir reikšmingiausių, sparčiai Lietuvoje besivystančių ūkio sričių. Lietuvos geografinė padėtis, leidžia jai būti pagrindiniame krovinių transporto koridoriuje tarp Rytų ir Vakarų, lemia poreikį giliau išmanyti ir taikyti transportą reguliuojančius nacionalinius bei tarptautinius teisės aktus, bei teismų praktiką, kitus teisės šaltinius. Atsižvelgiant į jų specifiką bei reikšmę šalies ūkiui, transporto visuomeniniai santykiai yra reguliuojami ne tik dispozityvaus teisinio reguliavimo, bet ir imperatyvaus reguliavimo metodais.

Transportas yra gyvybiškai svarbus visuomenei. Jis formuoja erdvę ir mūsų erdvės sampratą, Formuoja bei atspindi mūsų gyvenimo būdą ir mūsų kultūrą, prisideda prie ekonominio vystymosi, nes ekonomika priklauso nuo gero transporto. Transportui tenka svarbus vaidmuo kuriant materialines vertybes, racionaliai išdėstant ir patenkinant viso pasaulio gyventojų susisiektimo poreikius.

Aktualumas. Visuomenės funkcionavimas, būtent pati jos prigimtis, labai priklauso nuo transporto kokybės ir planavimo. Įmonės logistikos sistemos tobulinimas, kaip mokslinė veikla, įgauna ypatingą vaidmenį, nes jo formos ir metodai geriausiai tenkina visapusiškos gamybinės-ūkinės veiklos integracijos uždavinius ir įgalina ieškoti optimalių valdymo sprendimų įvairiuose jos etapuose. Tad viena pagrindinių sąlygų išlikti globalizacijos sukuryje atsidūrusiai įmonei – padidinti logistikos sistemos efektyvumą.

Gabenant įvairių ūkio šakų sukurtą produkciją, transporto darbuotojai keičia jos vietą, pristato krovinius jų vartotojams. Tai ir yra transporto, kaip materialinės gamybos šakos, esmė. Transporto produkcija yra pats krovinių ir keleivių gabenimo procesas. Galutinis jo veiklos rezultatas yra pervežti kroviniai ir keleiviai.

Taigi transporto sektorius turi didelę svarbą nacionalinėje ekonomikoje. Jo indėlis į šalies bendrą nacionalinį produktą sudaro 8%, tuo tarpu darbuotojų skaičius šiame sektoriuje siekia tik 5% visų ekonomikos veiklose užimtų dirbančiųjų. Tai byloja apie palyginti gerą transporto konkurencinę padėtį kitų ūkio šakų atžvilgiu, kai mažesnis dirbančiųjų skaičius sukuria santykinai didesnę BVP dalį.

Transportas iš esmės, skirtingai nei daugelis kitų ūkio šakų, yra valdomas, kontroliuojamas ir

reguliuojamas vyriausybės ar vietos valdžios. Transporto politika, įskaitant ir investavimus, glaudžiai susijusi su įvairiomis infrastruktūros ir riedmenų nuosavybės formomis.

Transportas - viena iš labiausiai integruotų į Europos rinką Lietuvos ekonomikos sričių, nes būtent jis yra jungiamoji grandis vystant tarptautinę prekybą, bei užtikrinant laisvą žmonių ir prekių judėjimą.

Problema. Didelė autorių, bei apibrėžimų įvairovė, kas yra įmonės logistikos sistemos tobulinimas, anaipol neprieštaruja vienas kitam, tačiau tik papildo, bei praplečia šią unikalią savo lankstumu bei universalumu sritį. Įmonės logistikos sistemos, bei valdymo išsivystymą Lietuvoje stabdo ne tik Lietuvos įmonėse susiformavusi praktika šiuos procesus kontroliuoti savo pačių pajėgomis, bet ir baiminimasis dėl logistų patikimumo. Taigi išryškėja pagrindinė **problema** – poreikis surasti veiksmus, padėsiančius kompanijai didinti konkurencinį pranašumą, tobulinant įmonės logistikos sistemą, valdymą, bei plėtojant veiklą.

Darbo objektas - UAB"Ukmergės versmės transportas" logistikos sistema.

Darbo tikslas – išanalizuoti UAB"Ukmergės versmės transportas" logistikos sistemą ir sudaryti jų tobulinimo priemones.

Darbo uždaviniai:

- Išanalizuoti literatūrą apie logistikos sistemos tobulinimą ir plėtrą.
- Atlikti UAB"Ukmergės versmės transportas" vidaus atsargų auditą.
- Atlikti tyrimą UAB"Ukmergės versmės transportas" veiklos plėtrai.
- Pateikti UAB"Ukmergės versmės transportas" veiklos tobulinimo priemones.

Darbo metodai – įmonės UAB"Ukmergės versmės transportas" veiklos analizė, sintezė, loginės išvados, statistikos analizė, statistinis tyrimas.

Darbo struktūra. Darbą sudaro 4 dalys. Pirmoje darbo dalyje analizuojama transporto logistikos samprata, esmė, uždaviniai, apžvelgiama mokslinė literatūra tuo klausimu. Antroje darbo dalyje analizuojama UAB"Ukmergės versmės transportas" veikla. Trečioje dalyje atliktas įmonės UAB"Ukmergės versmės transportas" atsargų auditas. Ketvirtojoje dalyje atliktas tyrimas UAB"Ukmergės versmės transportas" veiklos plėtrai.

1. TRANSPORTO LOGISTIKA

1.1 Transporto logistikos esmė

Transporto logistika – viena iš veiklos sričių, kurioje darbas niekada nenutrūksta. Tik nedaugeliui verslo sričių būdingi tokie stiprūs vidiniai ryšiai ir tokia plati veiklos geografija. Transporto logistikos tikslas – užtikrinti reikiamų produktų pristatymą į reikiamą vietą reikiamu laiku. Daugelis išsivysčiusių pasaulio šalių vartotojų transporto logistikos tobulinimą laiko svarbiu procesu. Šiandien gamybos ir rinkodaros neįmanoma įsivaizduoti be logistikos. Konkuruojant globaliose ir sparčiai kintančiose rinkose, pranašumą įgyja tie, kas sugeba reikiamu laiku į reikiamą vietą pristatyti produktus. Bet vien to negana – reikia palaikyti kuo aukštesnį klientų aptarnavimo lygį su kuo mažesnėmis bendrosiomis išlaidomis. Todėl kiekvienos firmos veikloje logistika turėtų užimti svarbią vietą. (Urbonas J.A. “ Tarptautinė logistika “ 2004 m.)

Nūdienos logistika labai įvairiapusė, jungianti tokias skirtingas veiklos sritis, kaip informacijos mainai, transportavimas, atsargų valdymas, sandėliavimas, produktų tvarkymas, pakavimas. Naujų bruožų logistika įgijo tada, kai tam tikros tradicinės logistikos sritys susijungė į visumą ir sudarė strategiškai naują sistemą. Pagrindinė logistikos užduotis firmoje yra nukreipti profesinę įvairių logistikos specialistų veiklą viena kryptimi – kuo geriau aptarnauti klientus ir gauti kuo didesnę pelną. Daugeliu atvejų žinios yra panaudojamos už firmos ribų, todėl klientai, prekių ir paslaugų tiekėjai gali būti siejami į tam tikrą sistemą. Operatyvus logistikos uždavinys – žaliavų, nebaigtos produkcijos ir baigtos produkcijos minimalių atsargų geografinį išdėstymą organizuoti taip, kad būtų tenkinami klientų poreikiai ir reikiami produktai pristatomi, užtikrintai ir per kuo trumpesnę laiką. Logistika papildomą vertę kuria garantuodama produktų laiko ir vietos naudingumą. (Garalis A. “ Logistikos pagrindai “ 2003 m.)

Firmose logistinės išlaidos sudaro 5 iki 35 proc. visos pardavimų apimties – priklausomai nuo verslo ir naudojamų žaliavų tipo, gaminamų ar parduodamų produktų charakteristikų, geografinės verslo erdvės ir kitų veiksnių. Logistinėms išlaidoms versle paprastai tenka viena iš didžiausių išlaidų dalių. Logistikos srityje pirmaujančios šiuolaikinės firmos yra įdiegusios vidinės logistikos procesų valdymo informacines sistemas. Jas taikant logistikos veikla valdoma realiaame laike, operatyviai nustatomi atsiradę trūkumai ar trikdžiai ir dažniausiai jie pašalinami anksčiau, nei tai pastebi klientai. Savo verslą gerai išmanančios įmonės paprastai lenkia vidutinės įmonės produktų pristatymo sparta ir procesų nepertraukiamumu. Taip jos įtvirtina savo gerą įvaizdį esamiems ir potencialiems užsakovams ir apskritai turi daugiau galimybių tapti geromis verslo partnerėmis.

1.2 Transporto logistikos uždaviniai

Transporto logistikai, kaip logistinės teorijos sudėtinei daliai, keliami tam tikri uždaviniai, kurių sprendimas leidžia suderinti visų logistinio proceso dalyvių veiksmus. Šie uždaviniai apima:

- transportavimo proceso dalyvių techninio suderinamumo užtikrinimą. Techninis suderinamumas reiškia transporto priemonių dydžių, būtinų transportinėms talpykloms ir paketams pervežti, suderinamumą;
- transportavimo procesų dalyvių technologinio suderinamumo užtikrinimą. Technologinis suderinamumas leidžia naudotis vienodomis gabenimo technologijomis, sutaupančiomis daug laiko;
- transportavimo proceso dalyvių ekonominių interesų suderinamumą;
- bendrą planavimo sistemą, rengiant ir įgyvendinant įvairius planus ir grafikus tam tikroms transporto rūšims.

Prie transporto logistikos uždavinių taip pat priskiriama: transporto koridorių sukūrimas, transporto rūšies, krovinių gabenimo maršrutų, transportavimo priemonės parinkimas ir kt.

1.3 Logistinės sistemos esmė

Logistinės sistemos samprata yra viena iš pagrindinių logistikos mokslo sampratų. Egzistuoja įvairios sistemos, užtikrinančios ekonominio mechanizmo funkcionavimą. Iš šios įvairovės būtina išskirti būtent logistinės sistemas, turint tikslą jas apibendrinti, analizuoti bei tobulinti (V.Eidukaitienė, 2006).

Mokslininkai dar septintojo dešimtmečio pradžioje pabrėžė, kad logistika bus paskutinis efektyvus įrankis, mažinantis įmonės kaštus. Naujos technologijos tapo prieinamos visoms įmonėms, daugelis įmonių iškėlė gamybą į pigesnės darbo jėgos rinkas, todėl gamybos kaštai visose įmonėse tampa panašūs. Rinkodaros strategija yra gana lengvai kopijuojama, todėl jos efektyvumas būna ne toks didelis ir ilgalaikis, kaip tikimasi. Juk gana lengva nukopijuoti skelbimą ar reklamą laikraštyje, jos turinį, prekės ženklą ir net pačią prekę. Labai sunku nukopijuoti efektyviai veikiančią logistikos sistemą, kuri mažesniais kaštais arba žymiai greičiau nei konkurentai leidžia pagaminti ar pristatyti prekę vartotojui arba leidžia užtikrinti greitą vartotojų aptarnavimą. Tada juk neužtenka tik žinoti, kad taip yra pas konkurentus, reikia žinoti ir kaip tai pasiekama.

Logistinės sistemos samprata yra dalinė, ją lyginant su bendra sistemos samprata. Todėl iš pradžių pateiksime bendrąją sistemos sampratą, o paskui apibrėšime, prie kokios sistemos priskiriamos logistinės sistemos (<http://www.info.lt/index.php?page=naujienos&view=naujiena>)

_arch&id=83085 žiūrėta 2008.02.20).

„Sistema“ (iš gr. systema - sandara; junginys) (Tarptautinių žodžių žodynas, 1985): 1. planingas, taisyklingas išdėstymas, sutvarkymas, organizacija; 2. reiškinių sąsaja, išskirianti juos iš aplinkos kaip savarankišką vientisą darinį; 3. susietų organų bendros funkcijos, organizuotai sujungtos į organišką ūkinių vienetų ir įmonių visumą.

Pateikti apibendrinimai atitinka mūsų intuityvius įsivaizdavimus apie sistemas, tačiau norint atlikti logistinių sistemų analizę ir sintezę to, aišku, nepakanka. Išvardysime savybes, kuriomis turi pasižymėti sistema. Jeigu pavyks įrodyti, kad koks nors objektas turi šių savybių visumą, bus galima tvirtinti, kad šis objektas yra sistema.

A Garalis (2003) rašo, kad egzistuoja keturios savybės, kuriomis turi pasižymėti objektas, kad jį būtų galima pavadinti sistema.

Pirma savybė - vientisumas ir dalomumas. Sistema yra tarpusavyje sąveikaujančių elementų visuma. Elementai egzistuoja tik sistemoje. Be sistemos, visa tai bus tik objektai, turintys potencialias galimybes sudaryti sistemą. Sistemos elementai gali būti įvairios kokybės, tačiau kartu turi būti suderinami.

Antra savybė - ryšiai. Tarp sistemos elementų pasireiškia esminiai ryšiai, kurie dėsningai lemia šios sistemos integrinę kokybę. Ryšiai gali būti dalykiniai, informaciniai, tiesioginiai, grįžtamieji ir t.t. Ryšiai tarp elementų sistemos viduje turi būti glaudesni negu pavienių elementų ryšiai su išorine aplinka, nes priešingu atveju sistema negalėtų egzistuoti.

Trečia savybė - organizacija. Atskiri elementai turi sistemas formuojančių veiksmų, bet jie sudaro tik sistemos kūrimo prielaidas. Kad sistema susidarytų, būtina sukurti tam tikrus ryšius, t.y. būtina atitinkama struktūra bei sistemos organizacija.

Ketvirta savybė - integrinės savybės. Sistemai svarbus integrinių savybių pasireiškimas, t.y. sistemai būdingų savybių apskritai, tačiau atskirai nebūdingų nė vienam iš jos elementų.

Galima pateikti daugelio sistemų pavyzdžių. Paimkime paprastą rašiklį ir pažiūrėkime, ar turi jis šiuos keturis sistemos požymius. Pirma: rašiklis susideda iš atskirų elementų - korpuso, šerdies, spyruoklės ir t.t. Antra: tarp elementų yra ryšys - rašiklis nesubyra, jis yra visuma. Trečia: ryšiai atitinkamu būdu sutvarkyti. Visas išardyto rašiklio dalis galėtume surišti siūlu. Tokiu būdu jo dalys būtų susietos, tačiau dėl to rašiklis neįgytų būtinų savybių. Ketvirta: rašiklis turi integrinių (suminių) savybių, kuriomis nepasižymi nė vienas iš jo sudėtinių elementų - rašikliu galima lengvai naudotis: rašyti, nešiotis. Kaip ir daugelis dalykų, taip ir logistikos sistemos efektyvumo didinimas priklauso pirmiausiai nuo vadovavimo, nes tai gali pareikalauti pokyčių – mažų ir didelių. Be to, logistikos sistemos veikla tiesiogiai susijusi su visomis įmonės funkcijomis.

Apibendrinant galima teigti, kad kartais žymiai patobulinti logistikos sistemą gali tik specialistų komanda, nes reikia gerai išmanyti ne tik logistiką, bet ir žmonių santykius, rinkodarą, vadovavimą, gamybos organizavimą ir finansus. Žymūs pakeitimai padeda sukurti efektingai veikiančią, lanksčią ir sunkiai konkurentams imituojamą logistikos sistemą.

Sistemą galima apibrėžti kaip visumą dalių, kurias jungia tam tikri ryšiai. Jos esmė- reikia skaičiuoti ne atskirų operacijų atlikimo sąnaudas, o visos logistikos sistemos veiklos sąnaudas. Sistemų teorija teigia, kad nepriklausomai nuo elementų skaičiaus, tai yra sistemos dydžio, pats principas nesikeičia.

Sisteminė logistikos valdymo koncepcija teigia, kad dalių darbas turi būti koordinuojamas atsižvelgiant visumos tikslus. Jeigu tai didina logistikos sistemos efektyvumą ir gerina klientų aptarnavimo kokybę (Ž. Židonis, 2002).

Iš visos sistemų įvairovės logistinės sistemos išsiskiria elementų sudėtimi, tarpusavio ryšių pobūdžiu, organizacija ir integrinėmis savybėmis. Logistinės sistemos skiriamieji požymiai:

- a) srautų proceso buvimas;
- b) atitinkamas sisteminis vientisumas.

Apibūdinkime kiekvienos logistinės sistemos savybes, būdingas bet kuriai sistemai.

Pirma savybė: logistinė sistema yra elementų, sąveikaujančių vienas su kitu, visuma. Išskiriami šie logistinių sistemų elementai (išsamiau nagrinėjant kiekvienas iš logistinės sistemos elementų pats išsiskleidžia į sudėtingą sistemą, tačiau šios sistemos logistinei klasei jau nepriskiriamos):

PIRKIMAS - posistemė, kuri užtikrina materialinio srauto patekimą į logistinę sistemą.

SANDĖLIAI - pastatai, įrenginiai ir pan., kur laikinai kraunamos ir saugomos atsargos, pertvarkomi materialiniai srautai.

ATSARGOS - medžiagų atsargos, kurios leidžia konkrečiai sistemai greitai reaguoti į paklausos kitimą, užtikrina transporto darbo tolygumą, taip pat padeda spręsti daugelį kitų logistinės sistemos uždavinių.

TRANSPORTAS - šis sistemos elementas, kaip ir kiti, pats yra sudėtinga sistema. Jis apima materialinę - techninę bazę, su kurios pagalba transportuojami kroviniai, taip pat infrastruktūrą, užtikrinančią jos funkcionavimą.

PERSONALAS - specialistai, atliekantys logistinės operacijas.

REALIZAVIMAS - posistemė, kuri užtikrina materialinio srauto judėjimą (išėjimą) iš logistinės sistemos.

Gamybinėse logistinėse sistemose taip pat išskiriamas „gamybos aptarnavimo“ elementas,

kuriuo suprantamas logistinis padalinys, aptarnaujantis gamybos procesą.

Kaip matome, logistinių sistemų elementai yra skirtingos kokybės, tačiau kartu tarpusavyje suderinti. Suderinamumą lemia vienas tikslas, kuris griežtai pajungtas logistikos sistemų funkcionavimo tikslams.

Antra savybė: tarp logistinių elementų pasireiškia esminiai ryšiai, kurie dėsningai lemia sistemos integrines savybes.

Trečia savybė: tarp logistinės sistemos elementų yra tam tikri ryšiai, t.y. logistinė sistema yra organizuota.

Ketvirta savybė: logistinė sistema pasižymi integrinėmis savybėmis, nebūdingomis nė vienam iš jos elementų atskirai paėmus. Tai sugebėjimas pristatyti reikiamos kokybės prekę reikiamu laiku į reikiamą vietą minimaliausiomis išlaidomis, taip pat sugebėjimas adaptuotis prie kintančių išorinės aplinkos sąlygų (prekių ar paslaugų paklausos kitimas, nenumatytas techninių priemonių gedimas ir pan.).

Integrines logistinės sistemos savybės leidžia pirkti medžiagas, naudoti jas gamybai ir iš jų pagamintus produktus pateikti į išorinę aplinką, siekiant iš anksto numatytų tikslų.

Logistinę sistemą, sugebančią atsakyti į didėjančią paklausą greitu reikiamo gaminio pristatymu, galima palyginti su gyvu organizmu. Raumenys - tai transporto technika, centrinė nervų sistema - logistikos kompiuterių tinklas, integruotas į bendrą informacinę sistemą. Pagal apimtį šis organizmas gali užimti gamyklos arba didmeninės bazės teritoriją ir net aprėpti regioną arba išeiti už valstybės ribų. Jis sugeba adaptuotis, prisitaikyti prie išorinės aplinkos iššūkių, reaguoti į ją tuo pačiu tempu, atlikdamas tam tikrus veiksmus.

Logistinės sistemos apibrėžimas sako: „Logistinė sistema - tai adaptacinė sistema su grįžtamoju ryšiu, atliekanti tas ar kitas logistinės funkcijas. Ji paprastai susideda iš keleto posistemų ir turi išvystytus ryšius su išorine aplinka. Logistinės sistemos vertinimo pavyzdys yra pramonės įmonė, teritorinis-gamybinis kompleksas, prekybos įmonė ir t.t. Logistikos sistemos tikslas - reikiamo kiekio ir rūšių, maksimaliai paruoštų gamybiniam arba asmeniniam naudojimui, prekių pristatymas į numatytą vietą nustatytais išlaidomis.“

Logistinės sistemos ribas lemia gamybos priemonių apyvartos ciklas .

Iš pradžių superkamos gamybos priemonės. Jos materialinių srautų pavidalu patenka į logistinę sistemą. Čia jos sandėliuojamos, apdorojamos, vėl saugomos ir pagaliau palieka logistinę sistemą, perdavus jas vartoti. Taip materialiniai srautai pakeičiami finansiniais ištekliais, kurių dalis vėl patenka į logistinę sistemą. Taigi paskutinėje pakopoje materialiniai srautai pasikeičia į finansinius srautus. (V.Eidukaitienė, 2006).

Apibendrinant logistikos sistemos sampratą - logistikos sistemos tikslas yra našumo optimizavimas. Iš pradžių šiam tikslui pasiekti reikia nustatyti logistikos užduotis ir susieti į logistikos grandinę.

1.4 Įmonių logistikos sistemos aplinka

Perfrazuojant F. Kotlerį, logistinę firmos aplinką galima apibūdinti kaip aktyvių subjektų ir veikiančių už firmos ribų ir suteikiančių firmos galimybę optimizuoti ir formuoti ekonomines sroves geriausiomis sąlygomis, bendravimą.

Logistinės sistemos diferencijuojamos į dvi grupes:

1. Makrologistika;
2. Mikrologistika.

Makrologistika sprendžia klausimus, susietus su tiekėjų ir pirkėjų rinkų analize. Bendros paskirstymo koncepcijos sukūrimu, transporto rūšies ir transporto priemonių pasirinkimu, transporto proceso organizavimu racionalinius materialinių srautų kryptimis, žaliavų, medžiagų, pusgaminių pristaymo punktais, su tranzitinio arba sandėlinio prekių pristatymo pasirinkimu.

Makrologistika apima svarbiausius logistikos teorijos klausimus. Mikrologistika sprendžia lokalinius klausimus atskirų grandžių logistikos elementų rėmuose. Mikrologistika- atskira šio mokslo bei praktinės veiklos šakos logistika (V. Eidukienė, 2006).

Reikia skirti mikrologistines ir makrologistines firmos aplinkas.

Mikroaplinka - tai jėgos, turinčios santykius pačioje firmoje ir jos galimybės.

Makroaplinka - tai didesnio poveikio jėgos, kurios veikia ir firmą, ir firmos logistikos mikroaplinką. Skirtingai nuo mikroaplinkos, kur akivaizdžiai matoma firmos aktyvi rolė, makroaplinka nepriklauso nuo pačios firmos, nors jos įtaka firmos logistikai ne mažesnė kaip mikroaplinkos.

Pagrindiniai firmos logistikos mikroaplinkos elementai yra:

1. Tiekėjai, įskaitant pagrindinius prekių gamintojus, kurie tiekia materialinius-techninius firmos resursus;
2. Vartotojai, įskaitant visus prekių ir firmos paslaugų pirkėjus;
3. Tarpininkai, įskaitant visus komercinius tarpininkus, teikiančius materialus ir su jais susijusią informaciją bei finansus;
4. Infrastruktūra, įskaitant transportą, ryšius ir kitas komunikacijas, palaikančias firmos ekonomines srautus.

Logistikos makroaplinka yra kaip keturių aplinkų junginys (A. Garalis, 2003):

1. Ekonominė aplinka, kuri apjungia savyje viską, kas susiję su firmos ekonomika (ekonominė konjunktūra, mokslinis-techninis progresas, gamybinė infrastruktūra ir t.t.);
2. Socialinė aplinka, kuri apjungia viską, kas susiję su firmos ekonominių srovių valdymo socialiniais aspektais (socialiniai - demografiniai pokyčiai visuomenėje, išsilavinimo lygis, gyventojų socialinė apsauga ir t.t.);
3. Politinė aplinka, kuri pagrindinai apjungia administracinį - teisinį firmos ekonominių srovių valdymą;
4. Ekologinė aplinka, kuri pasireiškia ekologinėmis firmos ekonominių srovių formavimo ir optimizavimo pasekmėmis.
5. Logistikos ir jos išorinės aplinkos dialektika tokia, kad kuo palankesnė tampa išorinė aplinka, išauga logistikos poreikavimas ūkinėse sistemose, ir atvirkščiai - kuo gilesnis ir platesnis ūkinių sistemų logistikos procesas, vis reikšmingesne tampa jos įtaka geresnei išorinei aplinkai.

Apibendrinant galima teigti, kad logistikos sistemą įtakoja makro - ir mikrologistinės aplinkos, tai yra išorės ir vidaus sąlygos.

1.5 Logistikos sistemos tobulinimas ir plėtra

Dabartinis Lietuvos transportas, techniniu, technologiniu ir organizaciniu lygiu yra atsilikęs nuo Europos Sąjungos transporto sistemų. Trūksta šiuolaikinių transportavimo priemonių, esamos yra gerokai nusidėvėjusios, netobula krovinių apdorojimo įranga terminaluose ir perkrovos punktuose, stokojama telekomunikacinių ir informacinių sistemų, aptarnaujančių tarptautinius krovinių gabenimus. Krovinių ekspedijavimo ir transporto priemonių techninio aptarnavimo struktūros, tinkančios tarptautiniams multimodaliniams krovinių pervežimams, sienos kirtimo punktų techniniai objektai ir kitos tarptautinių krovinių gabenimo sąlygos neatitinka reikalavimų. Norint pasiekti reikalavimų atitiktį, reikia nemažų investicijų.

Yra keturi transporto sistemos tobulinimo finansavimo būdai: Lietuvos valstybės biudžetas, transporto įmonių savarankiškas finansavimas, transporto įmonių paskolos iš finansų rinkos ir, įstojus į ES – specialūs pagal stojimo sutartį fondai.

Tobuliant ir plečiant Lietuvos transporto sistemą, būtina kuo geriau panaudoti gerą šalies geografinę padėtį tranzitiniams krovinių gabenimams Rytų ir Šiaurės Europos regione. Per Lietuvą eina trumpiausias sausumos kelias tarp Kaliningrado srities ir kitų Rusijos regionų. Taip pat Lietuvoje yra kelių, jungiančių Šiaurės jūros bei Baltijos jūros baseinų valstybes su Baltarusija, Ukraina, Pietų bei

Vidurio Europos šalimis, su galimais išėjimais į Kaukazo ir Užkaukazės valstybes.

Lietuva yra dviejų transporto koridorių kryžkelėje: jūra ir sausumos susisiekimo kelias per Klaipėdos uostą ir kelių bei geležinkelio magistralėmis Šiaurės – Pietų kryptimi.

Dabartinė situacija palanki įgyvendinti strateginę Lietuvos kaip tranzito šalies tikslą – integruotis į ekonomines ir politines ES sritis, veikti kaip tarpininkai pagrindiniuose transporto koridoriuose plečiant prekybos bei turizmo ryšius tarp Rytų ir Vakarų.

Pagrindiniai Lietuvos valstybinės transporto politikos aspektai siekiant integruoti šalies transporto sistemą į tarptautinių eismo koridorių tinklą derinami su bendraisiais Europos transporto plėtojimo strateginiais tikslais. Pastaruoju metu Lietuvoje suformuluotų prioritetų tikslas – tinkamai pasirengti įsilieti į bendrus europinius kombinuoto transporto pervežimus transporto grandinėse. Tai:

- Europinio standarto vėžės geležinkelio „RailBaltika“ linijos Varšuva-Kaunas-Ryga-Talinas-Helsinkis tiesimas, kurio projektas įtrauktas į ES finansuojamų prioritetinių projektų sąrašą.
- Konteinerių krovos darbų sąlygų Klaipėdos jūrų uoste sukūrimas.
- Tolesnis perkėlos ir Ro-Ro įrangos Klaipėdos uoste modernizavimas.
- Šaudyklinio traukinio iš Klaipėdos į Baltarusiją ir Rusiją paslaugų sukūrimas.
- Vidaus vandenų transporto sistemos vystymas yra ribotas. Šalyje tik Nemunas yra tarptautinis vidaus vandenų kelias, turintis „E-41“ kodinį numerį. Šis kelias prasideda nuo Kauno ir baigiasi ties Klaipėda. Jis atitinka ES reikalavimus.

2. UAB “UKMERGĖS VERSMĖS TRANSPORTAS”

2.1. Įmonės apibūdinimas

UAB "Ukmergės versmės transportas" įkurta 2001 metais. Tai yra ribotos turtinės atsakomybės įmonė, turinti juridinio asmens statusą. Bendrovės veiklą reglamentuoja LR akcinių bendrovių įstatymas.

Įmonės veikla – tarptautiniais pervažimais, bei betono, betono gaminių gamyba ir prekyba. Veikla griežtai specializuota, todėl kiekvienai prekių grupei - ypatingas dėmesys ir plačiausias asortimentas. Visos prekės ir paslaugos sertifikuotos pagal Lietuvoje galiojančią tvarką.

UAB "Ukmergės versmės transportas" prekiauja plataus asortimento betonais, kalkiniais skiediniais, pamatų blokais, įvairaus diametro šulinių ritiniais, gazoniniais bortais, šaligatvio plytelėmis ir trinkelėmis, šulinių dugnais ir dangčiais, bei teikia transporto paslaugas Lietuvoje, Europoje, NVS šalyse.

Įmonės personalą sudaro 32 darbuotojai. Jie atrenkami konkursų būdu, dažnai aukštąjį išsilavinimą turintys darbuotojai - kvalifikuoti prekių žinovai. Kiekvienas iš jų turi griežtai laikytis nustatytos įmonės vidaus tvarkos ir taisyklių.

Vadybininkai įgalioti sudarinėti sutartis su nuolatiniais pirkėjais, bei taikyti firmoje galiojančias personalines nuolaidas. Klientams pageidaujant, prekės gali būti pristatomos tiesiai į statybų aikšteles, jas galima užsisakyti telefonu. Specialistai visada pasiruošę išsamiai papasakoti apie prekių savybes, jų panaudojimą, padėti jas sukomplektuoti.

Patikima, geriausiai klientų poreikius tenkinanti statybinių medžiagų prekybos bei logistikos sistema, nuolat kylantis darbuotojų sąmoningumas ir didėjanti jų materialinė gerovė.

Įmonės keliami tikslai bei uždaviniai darbuotojams:

1. Visiškai patenkinti klientą;
2. Kompetentingas personalas;
3. Efektyvi ir lanksti valdymo sistema;
4. Geri darbo rezultatai: pelno didėjimas; prekių atsargų apyvartumo augimas; išlaidų mažėjimas.
5. Pagrindinė vertybė - klientų pasitenkinimas. Jį garantuoja kokybiškos prekės, dėmesingi ir kompetentingi darbuotojai: klientas turi būti aptarnaujamas taip, kad visuomet su malonumu naudotųsi firmos paslaugomis.
6. Verslo dvasia - tai kiekvieno firmos darbuotojo pasitikėjimas verslininkyste, kaip varomąja

jėga, skatinančia jo nuolatinį atsinaujinimą, asmenybės tobulėjimą, darbo kompetencijos augimą ir norą dirbti pelningai.

7. Mokymasis ir tobulėjimas - tai nuolatinis žinių atnaujinimas, gilinimas ir pažangiausių idėjų panaudojimas darbe.

8. Pasitikėjimas ir atsakingumas - tai kiekvieno darbuotojo pastangos dirbti taip, kad vadovai galėtų nedvejodami prisiimti atsakomybę už klientui duotus įsipareigojimus.

9. Pagarbus bendradarbiavimas - tai pagarba sau, kolegoms, klientams, partneriams ir konkurentams, sukurianti darbui palankiausią aplinką.

10. Sugebėjimas dirbti komandoje - tai kiekvieno darbuotojo stengimasis panaudoti savo asmeninius privalumus bendram tikslui pasiekti.

Įmonės viduje yra nustatytos tam tikra tvarka ir taisyklės, kuriomis turi vadovautis visi darbuotojai, nepriklausomai nuo užimamų pareigų. Aprašysiu pagrindinius.

Pagrindiniai principai, kuriais reikia vadovautis darbe nepriklausomai nuo užimamų pareigų :

1. Mūsų firmoje svarbiausia yra padėti darbuotojui ir pirkėjui, kad parduodant - perkant jie, būdami padėties šeimininkai, galėtų išsiugdyti savitarpio supratimo jausmą.

2. Turime stengtis, kad firmoje vyktų toks bendravimas, kuris teigiamai veiktų visus darbuotojus.

3. Privalome ugdyti atsakomybės jausmą, siekti, kad darbuotojas ir klientas, gerbdami verslo įtaką visuomenei, suvoktų, jog parduodami ir pirkdami mes sukuriame teigiamą arba neigiamą atmosferą ne tik firmoje, bet ir šalyje.

4. Pagarba kiekvienam pirkėjui, nepriklausomai nuo jo svarbos, nes kiekvienas sugrižęs klientas - dar vienas mūsų laimėjimas.

5. Nepalik kliento vieno.

6. Klientas turi išeiti su šypsena, o konkurentas - nusivylęs arba tapęs mūsų pirkėju.

7. Mokytis iš kliento, kuris ne tik perka, bet ir savo pastabomis kelia savo aptarnavimo lygį.

8. Tvarka: mūsų prekės ir mūsų darbuotojai turi būti reikiamoje vietoje reikiamu laiku.

9. Firma kiekvienam darbuotojui ir kiekvienas darbuotojas firmai yra socialinės ir materialinės gerovės garantija.

10. Vadovas ne teisėjas, o rėmėjas ir patarėjas.

11. Tikėjimas tuo, ką darai, atsakomybė už tai, ką padarei.

12. Situaciją rinkoje reikia ne stebėti, bet valdyti.

13. Geriau chaotiškai siekti progreso, nei tvarkingai nieko neveikti.

14. Galvok iš esmės, o veik pagal konkrečią situaciją.

15. Svarbiausia ne procesas, o rezultatas.
16. Klaidas reikia ne tik pripažinti, svarbiausia - jų nekartoti.
17. Būk kantrus su kitais. Kantrybė yra tikėjimo, vilties, išminties ir meilės išraiška.

2.2. Įmonės veikla

UAB "Ukmergės versmės transportas", teikdama visas logistikos paslaugas, išvystė platų tarptautinio transportavimo paslaugų tinklą, kuris apima:

- stambių (iki 25 t) krovinių transportavimą;
- dalinių ir smulkių krovinių transportavimą;
- negabaritinių krovinių transportavimą;
- pavojingų ir specialių temperatūros režimų reikalaujančių krovinių gabenimą.

Atsižvelgdama į šiandieninės rinkos specifiką, reikalaujančią kokybės ir efektyvumo krovinių gabenimo srityje, UAB "Ukmergės versmės transportas" siūlo savo klientams šias kvalifikuotas ir operatyvias paslaugas:

- kliento atstovavimas muitinėje;
- visi krovos darbai;
- krovinių sandėliavimas.

2.3. Vystymasis

Dirbame plataus transportavimo pobūdžiu. Be įprastinių krovinių pervežimo tentinėmis puspriekabėmis, mūsų bendrovė gali pervežti nestandartinio išmatavimo krovinius, reikalaujančio šaldymo arba šildomo režimo, pavojingus krovinius, reikalaujančius ADR komplektacijos. Taip pat yra teikiama muitinės bei sandėliavimo paslaugos.

Bendradarbiaujame su Čekijos, Rusijos, Baltarusijos, Lenkijos, Latvijos, Estijos vežėjais.

UAB "Ukmergės versmės transportas" nuo 2002 metų yra tikrasis nacionalinės vežėjų automobiliais asociacijos "Linava" narys, nuo 2004 metų Vilniaus prekybos pramonės ir amatų rūmų narys.

Nuo 2007 metų pradėjome naudoti sunkvežimius, atitinkančius Euro 4-5 reikalavimus, tai reiškia, kad mūsų kroviniai automobiliai žymiai mažiau teršia aplinką.

Norint pasiekti Euro 5 lygį, naudojama šiuolaikiška SCR (Selective Catalytic Reduction) technologija,

kuri sumažina kenksmingųjų medžiagų kiekį išmetamosiose krovinių automobilių dujose.

Taikant SCR technologiją - kenksmingi azoto oksidai, veikiami amoniako karbamido tirpalo "AdBlue" , paverčiami nekenksmingais azoto ir vandens garais.

Mūsų įmonėje dirba jauni ir energingi darbuotojai. Ilgalaikė patirtis leis atlikti visas logistikos paslaugas greitai ir kokybiškai. Pasirinkite mūsų kompaniją ir Jūsų lūkesčiai bus pateisinti. Mes tai garantuojame.

2.4. Strategija

UAB " Ukmergės versmės transportas " vystydama specializaciją, smarkiai plečia savo veiklos ribas ir įsigijant patikimų partnerių Rytų, Vakarų ir Centrinėje Europoje, taip pat Skandinavijos, Baltijos šalyse ir NVS.

1 lentelė

Šalys kuriose UAB „Ukmergės versmės transportas“ atlieka krovinių pristatymą

Austrija	Italija	Slovakija
Baltarusija	Latvija	Slovėnija
Belgija	Lenkija	Suomija
Čekija	Liuksemburgas	Švedija
Danija	Norvegija	Šveicarija
Didžioji Britanija	Olandija	Ukraina
Estija	Prancūzija	Vengrija
Ispanija	Rusija	Vokietija

UAB “ Ukmergės versmės transportas ” atlieka krovinių pristatymą “nuo durų iki durų” išvardintose šalyse (1 lentelė), suteikdama savo klientui visas reikalingas logistikos paslaugas. Įmonė visada įvykdo sutartinius įsipareigojimus, atidžiai reaguoja į klientų pageidavimus ir poreikius, taip pastovai tobulindama savo veiklą ir teikiamas paslaugas.

3. ATSARGŲ VIDAUS AUDITO PAGRINDINĖS TEORINĖS NUOSTATOS

3.1. Atsargų audito reikšmė ir uždaviniai

Atsargos - trumpalaikis turtas, kuris vieną kartą dalyvauja gamybos ar aptarnavimo procese ir ne pamažu, bet iš karto sunaudojamas įmonės veikloje uždirbant pajamas. Jos gali būti panaudotos produkcijai gaminti, paslaugoms teikti, gali būti skirtos parduoti ir perparduoti. Pagal įmonės veiklos pobūdį jos disponuoja skirtingomis atsargomis. Prekybos įmonių atsargos paprastai sudaro perparduoti skirtos prekės, vyniojamasis popierius, maišeliai, įvairios naudotos kanceliarinės prekės, elektros lemputės ir kita. Gamybinėse įmonėse, be minėtų rūšių, atsargomis laikomos žaliavos ir medžiagos, skirtos produkcijai gaminti, jau pagaminta bei dar nebaigta gaminti produkcija, įrengimų atsarginės dalys, degalai ir kita. Atsargos savo įvairovė dažniausiai pralenkia visas kitas įmonės turto rūšis, todėl jų apskaitai ir reikia skirti daugiausiai laiko ir pastangų. Tačiau ne visada detalią ir brangiai kainuojančią apskaitą tvarkyti yra ekonomiškai naudinga. (Mackevičius J. *Audito teorija ir praktika* - Vilnius, Lietuvos mokslas, 1999.)

Atsargų auditas - viena atsakingiausių ir sudėtingiausių audito sričių. Atsargos neretai daugelyje įmonių sudaro didžiausią trumpalaikio turto lyginamąjį svorį. Be to, atsargų asortimentas kai kuriose įmonėse būna labai didelis. Atsargų audito sudėtingumą apibūdina ir jų didelis apyvartumo laipsnis bei lengvas transportabilumas. Ypač sunku atlikti atsargų auditą tose įmonėse, kurios ilgai laiko atsargas keliuose sandėliuose. Atsargos gali pasenti ne tik ilgai ir blogai laikant, bet ir sparčiai vystantis technologijoms, nors aiškių pasenimo požymių ir nėra. Tačiau svarbiausia, kad įmonės kartais naudoja skirtingus įkainojimo metodus skirtingoms atsargų rūšims įvertinti. Manoma, kad atliekant atsargų auditą, beveik visada susiduriama su didele klaidų ir apgaulių tikimybe. (Kustienė A. *Auditas*, Akademija (Kauno raj.): LŽŪU Leidybos centras, 2005.)

Atsargų įsigijimas, pardavimas, naudojimas - tokia veiklos sritis, nuo kurios didele dalimi priklauso įmonės finansiniai rezultatai. Patyrę auditoriai paprastai audito metu atranda vienokių ar kitokių problemų įsigyjant ir naudojant atsargas. Daugelis auditorių pasiūlymų įmonių vadovybei būna iš atsargų audito srities.

Atsargų audito pagrindiniai uždaviniai - tai nustatyti:

1. Ar visos operacijos, susijusios su atsargų gavimu, perkėlimu, išdavimu į gamybą, pardavimu ir sunaudojimu teisingai užregistruotos apskaitoje;
2. buvimo laiką;

3. pilnumo faktą;
4. ar teisingai apskaičiuota atsargų vertė;
5. ar nemanipuliuojama atsargų apskaitos ir įkainojimo būdais.

Ypač auditoriui svarbu nustatyti atsargų buvimo ir pilnumo faktą. Atsargų buvimas reiškia, kad apskaitoje nurodytos atsargos faktiškai egzistuoja, saugomos sandėliuose ar perduotos konsignacijos pagrindais. Atsargų pilnumas reiškia, kad apskaitoje užfiksuotos atsargos apima visas medžiagas, nebaigtą gamybą ir pagamintą produkciją, kurios priklauso įmonei, įskaitant laikomas sandėliuose ar perduotas konsignacijos pagrindais. Tai teisingiausia atliekama dalyvaujant inventorizacijoje ar stebint jos procesą. Auditoriaus pagrindinis tikslas - nustatyti, ar atliekant inventorizaciją nebuvo padaryta klaidų. (Mackevičius J. Auditas: teorija, praktika, perspektyvos. - Vilnius, "Lietuvos mokslas", 2001.)

Auditorius, siekdamas nustatyti atsargų buvimo ir pilnumo faktą, gali:

1. atrinkti iš apskaitos registrų duomenis apie atsargas, nueiti į jų laikymo vietą ir atlikti kontrolinį skaičiavimą. Ši informacija suteiks buvimo įrodymą;
2. atrinkti sandėlyje laikomas atsargas, atlikti kontrolinį skaičiavimą ir palyginti inventorizacijos duomenimis. Ši informacija jam suteikia pilnumo įrodymą.

Tikrinant atsargas svarbu išsiaiškinti, kokį atsargų įkainojimo metodą naudoja įmonė. Rekomenduojama auditoriui pasirinktinai patikrinus pirminius dokumentus įsitikinti, ar teisingai apskaičiuota atsargų įsigijimo arba pagaminimo savikaina. Jis turi nustatyti, ar atsargų vertė aukštesnė ar žemesnė negu tuo metu susiformavusi jų rinkos kaina.

3.2 Atsargų vidaus audito atlikimas UAB "Ukmergės versmės transportas"

Įmonės viduje yra įsteigta vidaus audito tarnyba, kurioje dirba 2 aukštos kvalifikacijos darbuotojai: Tomas Leiga ir audito tarnybos vadovas Arvydas Aukštuolis, turintieji aukštąjį išsimokslinimą, bei darbo stažą audito, buhalterinės apskaitos, finansų, ekonomikos, teisės ir kvalifikacijos kėlimo ir mokymo srityse, išlaikę auditorių bei turto ir verslo vertinimo kvalifikacinius egzaminus.

2007 metų lapkričio mėn. vadovo įsakymu jiems buvo pavesta atlikti atsargų auditą bendrovėje, kuriam atlikti buvo skirta 14 darbo dienų.

Atliekant šį auditą, vidaus auditoriai vadovavosi Tarptautiniais Audito Standartais (TAS) ir Nacionaliniais Audito Standartais (NAS).

Pirmiausia buvo parengta UAB "Ukmergės versmės transportas" atsargų vidaus audito programa.

4.3. UAB „Ukmergės versmės transportas“ atsargų vidaus audito vykdymas

Pagal programos reikalavimus, (2 priedas), buvo pradėtas atsargų vidaus auditas UAB“Ukmergės versmės transportas“ 2007 metų lapkričio 22 dieną.

Pirmiausia buvo vertinama UAB “ Ukmergės versmės transportas ” atsargų vidaus kontrolės sistema, kas už ją atsakingas ir ar ji yra efektyvi?

2007 11 22 - 2007 11 23

Tam kad tai išsiaiškinti, buvo prarastas pokalbis su sandėlyje dirbančiais vyr.sandėlininkais Andrejum Murnikovu ir Vytautu Pankausku. Jie papasakojo ir dokumentaliai patvirtino kaip sandėlyje vyksta atsargų gavimo, sandėliavimo ir išdavimo vidaus kontrolė. Visos sandėlyje esančios atsargos yra suskirstytos pagal grupes, kad būtų lengviau jas sandėliuoti ir atpažinti. Vyr. sandėlininkai pateikė sąrašą darbuotojų, kurie paskirti sandėliuoti ir tvarkyti jiems paskirtas prekių grupes. Kiekvieno ketvirčio pabaigoje vyr.sandėlininkai atspausdina prekių likučių sąrašus (pagal grupes) ir paduoda juos jaunesn. sandėlinkams, atsakingiems už tų prekių tvarkymą, kurie tuos likučius sutikrina su faktiniu kiekiu ir gautus rezultatus pristato savo vadovam. Vyr.sandėlinkai apdoroja gautą informaciją ir pateikia įmonės vadovybei ataskaitas apie atsargų judėjimą bei jų faktinį kiekį. Tokiu būdu sandėlyje užtikrinta atsargų sandėliavimo vidaus kontrolė.

Tie patys jaunesn.sandėlininkai yra atsakingi ir už atsargų išdavimą iš sandėlio klientams. Tokiu būdu sandėlyje užtikrinta atsargų išdavimo vidaus kontrolė.

UAB “Ukmergės versmės transportas“ už prekių pirkimą yra atsakingi tiekimo vadybininkai, kurie sudarinėja sutartis su tiekėjais. Bendrovė turi savo nuolatinius tiekėjus ir naudojami jų teikiamomis finansinėmis nuolaidomis. Analizuodami atsargų judėjimą įmonėje, tiekimo vadybininkai tai pat sudarinėja atsargų pirkimo planus, kurie yra dokumentuoti ir patvirtinti įmonės vadovo. Tokiu būdu bendrovėje yra užtikrinama atsargų pirkimo vidaus kontrolė.

Tai pat vidaus auditoriams buvo pateiktas sąrašas asmenų, kurie yra atsakingi už prekių gavimą, t.y. tie darbuotojai, kurie iškrovinėja atvykusius vilkikus su prekėmis ir perskaičiuoja gautų prekių kiekius su nurodytų kiekių pirkimo dokumente(sąskaitoje faktūroje), patikrina ar transportuojant neatsirado sugedimų. Toliau šie pirkimo dokumentai keliauja pas apskaitininkę, kuri pajamuoja prekes.Tokiu būdu bendrovėje užtikrinama atsargų gavimo vidaus kontrolė.

2007 11 24 - 2007 11 25

Auditorius Tomas Leiga tikrino visus atsargų pirkimo ir gavimo dokumentų teisingumą ir

teisėtumą:

1. Ar tiekėjai, registruoti tiekėjų registre (vadove) arba tiekėjų byloje, yra patvirtinti pagal Viešųjų pirkimų įstatymą.

2. Ar visi atsargų įsigijimo sandėriai buvo teisėti ir teisingai įregistruoti.

3. Ar prekių užsakymus patvirtino kompetentingas įstaigos vadovas.

4. Ar prekių užsakyme pateikti duomenys apie biudžetinį kodą ir atsargas, sąskaitos kodą ir t.t.

5. Atrankos būdu patikrina ar duomenys, pateikti sąskaitoje-faktūroje, atitinka pirkimo užsakymą.

6. Ar užsakymo sąlygos buvo tinkamai ir aiškiai išdėstytos pirkimo užsakyme.

7. Ar atsargų gavimo data sutampa su atsargų pajamavimo data.

8. Atrankos būdu patikrinti ar atsargos užpajamuotos tais pačiais matavimo vienetais, kokiais buvo gautos iš tiekėjų.

Auditorius Tomas Leiga tikrino ataskaitas, kurios buvo pateiktos įmonės vadovybei per ataskaitinius metus apie atsargų judėjimą bei jų faktinį kiekį. Išsiaiškino už kokį laikotarpį sudaromos tos ataskaitos, kas atsakingas už šių ataskaitų analizę bei jose pateiktų faktinių duomenų palyginimą su planiniu atsargų įsigijimu, pardavimais bei kiekiu konkrečią dieną. Kaip jau minėjau anksčiau, tos ataskaitos yra pateikiamos įmonės vadovybei kas ketvirtį ir už jų analizę yra atsakingi vyr.sandėlininkai.

Tam, kad patikrinti pagal kokius dokumentus prekės atiduodamos iš sandėlio klientams, buvo sudarytas klausimynas darbuotojams, atsakingiems už atsargų išdavimo operacijas. Išanalizavus jų atsakymus, auditorius priėjo išvados, jog visi sandėlyje dirbantys sandėlininkai, yra susipažinę su įmonės viduje galiojančia ir bendrovės vadovo patvirtinta : *Prekių atsargų išdavimo UAB „Ukmergės versmės transportas“ sandėlyje tvarka ir griežtai tos tvarkos laikosi.*

2007 11 26 - 2007 11 28

Labai svarbu kiekvienam savininkui žinoti, koks yra natūroje turimas jo turtas ir to turto rezultatas, palyginus su buhalterinės apskaitos duomenimis. Tikrinant turtą natūroje, visada išsiaiškinama, koks turtas yra įmonėje, kokio jo netekta arba kokia dalis to turto apgadinta. Įmonėje esantis natūroje turtas yra svarbus tiek savininkams, tiek jų interesus įmonėje atstovaujantiems vadovams. Turto tikrinimo natūroje būtinumą, jo atlikimo tvarką, rezultatų įforminimą nustato teisės norminiai aktai. Tam tikslui, Lietuvos Respublikos Vyriausybė 2008 04 17 priėmė nutarimą Nr. 340, kuriuo patvirtino INVENTORIZACIJOS TVARKĄ,(3 PRIEDAS), kur nuosekliai ir aiškiai reglamentavo inventorizacijos eigą - nuo parengiamųjų darbų iki inventorizacijos dokumentų saugojimo įmonės archyve.

Inventorizacijos būtinumą sąlygoja ir Lietuvos Respublikos buhalterinės apskaitos pagrindų įstatymas, kuris reikalauja apskaitos duomenis pagrįsti inventorizacijos duomenimis.

Taigi, UAB " Ukmergės versmės transportas ", vadovaujantis įmonės vadovo įsakymu, buvo atliekama netikėta (kontrolinė) inventorizacija. Tam buvo sudaryta komisija iš atitinkamos kompetencijos įmonės darbuotojų. Vidaus auditoriai inventorizacijoje nedalyvavo, o buvo tik jos stebėtojai.

Kadangi atsargų kiekis sandėlyje yra labai gausus ir įvairus, vidaus auditorių sprendimų, atrankos būdu buvo išrinktos kelios atsargų grupės, kurių buvo atliktas kontrolinis skaičiavimas. Buvo pasirinktos šios atsargų grupės : atsarginės vilkikų detalės ; atsarginės puspriekabių detalės ; betono gaminiai ; žvyras, cementas ir kalkės.

Prieš inventorizacijos pradžią, inventorizacijos komisija gavo raštišką patvirtinimą iš materialiai atsakingų asmenų, kad neužpajamuoto turto nėra ir visi turto gavimo bei išdavimo dokumentai atiduoti į buhalteriją.

Gavus, iš buhalterio apskaitos registrų duomenys apie atsargas ir įsitikinusi, kad yra visos reikalingos matavimo ir skaičiavimo priemonės, komisija pradėjo inventorizaciją. Inventorizuojamas turtas į inventorizacijos aprašus (4 PRIEDAS) įrašomas tokiu pat pavadinimu kokiu jis buvo įregistruotas apskaitoje.

Po inventorizacijos atlikimo buvo užfiksuotas kai kurių prekių trūkumas, perteklius ir persirūšiavimas, kurie užfiksuoti Atsargų inventorizacijos akte ir Prekių patikrinimo rezultatų suvestinėje. Tai pat pridedamas Inventorizacijos atlikimo lydraštis.

2007 11 29 - 2007 12 01

Buvo patikrinta, kiek atsargų piršta ir parduota praėjusių metų pabaigoje, ataskaitinių metų pradžioje, ataskaitinių metų pabaigoje ir einamųjų metų pradžioje. Sutikrinus visus šiuos duomenys, auditorius turi įsitikinti, kad visos operacijos užregistruotos reikiamu laikotarpiu. Todėl tikrinama, ar sutampa tam tikros atsargų grupės įsigijimo dokumentuose užfiksuotos datos su nurodytomis apskaitos registruose.

Tomas Leiga tikrino ar suderinami atsargų žiniaraščių ir „Didžiosios knygos“ duomenis, tam kad išsiaiškinti kokį atsargų apskaitos būdą įmonė naudoja. Išanalizavus visus jam pateiktus duomenys, auditorius pamatė, kad įmonėje naudojamas nuolat apskaitomų atsargų būdas. Iš jam pateiktų duomenų, tai pat išsiaiškino, kad įmonėje naudojamas FIFO atsargų įvertinimo metodas.

Išsiaiškino, kad metų pabaigoje bendrovėje yra daromas atsargų likučių perkainojimas, jeigu jų kaina mažesnė už jų įsigijimo kainą.

2007 12 02 -2007 12 05

Per šias dienas auditoriai turėjo įsigilinti į aplinką, kurioje apskaitomos ir saugomos atsargos. Tam, kad tai išsiaiškinti, auditoriai pirmiausia nuėjo į sandėlį ir patikrino, kaip įrengtos vertybių laikymo vietos. Taip pat pasikalbėjo su darbininkais ir materialiai atsakingais asmenimis, kad sužinoti jų nuomonę: ar atsargos laikomos tinkamai ir ar racionaliai naudojamos. Taigi pravedus patikrinimą ir pokalbį su darbuotojais, auditoriai išsiaiškino, kad kiekvienai prekių grupei esančiai sandėlyje yra suteiktas tam tikras logistikos kodas, tam kad atsargas galima būtų lengviau surasti ir atpažinti. Pvz.: atsarginės vilkikų detalės - 141C02; atsarginės puspriekabių detalės -141C03; betono gaminiai - 141N01; žvyras, cementas ir kalkės -141Y04. Taigi visom prekių grupėm yra suteiktas specialus kodas. Visų prekių rūšių kodai yra užfiksuoti apskaitoje. Po pokalbio su sandėlio darbuotojais, kurie dirba su atsargom, auditoriai priėjo išvados, kad įmonėje įvesta atsargų valdymo tvarka yra labai patogi ir patikima.

Tai pat išsiaiškino, kad sunkiai parduodamos prekės sandėlyje laikomos 0, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8 kategorijos prekės, kurių per paskutines 60 dienų buvo parduota 0 - 10 proc. Administracijos paskirtas darbuotojas iki kiekvieno mėnesio 20 dienos išspausdina sunkiai parduodamų prekių ataskaitas bei perduoda jas vyr.sandėlininkams. Vyr. sandėlininkai per 2 dienas patikrina prekių išstatymą bei nustato priežastis, dėl kurių prekės mažai parduodamos. Ataskaitas su nurodytomis priežastimis vyr.sandėlininkai perduoda sandėlių administratoriui. Tada sandėlių administratorius kartu su direktoriumi ir vyr. projektų vadovu priima sprendimus dėl šių prekių pardavimo aktyvinimo.

2007 12 06 - 2007 12 07

Kadangi atsargos - labai dažnas vagysčių objektas, per šią dieną auditoriai stengėsi išsiaiškinti ar bendrovėje sukurta atsargų apsaugos sistema ir kas už ją atsakingas. Taigi jie peržiūrėjo sutartį, pasirašyta su Jonavos policija, patikrino įrengtą sandėlyje signalizaciją, pamatė kaip yra plombuojamos spynos ant sandėlių durų ir kas dalyvauja atliekant šias operacijas. Taip pravedus pokalbį su darbuotojais, išsiaiškino, kad kiekvienas iš jų atėjus į darbą ir išėinant iš darbo namo, praeina pro apsaugą (tai yra vienintelis įėjimas ir išėjimas iš darbovietės), kur turi butinai atsižymėti (parašyti atėjimo į darbą ir išėjimo iš darbo laiką) ir būna patikrintas apsaugos, išėinant namo (t.y. kišenės, rankinukas, krepšiai). Visą naktį objektas yra saugomas Jonavos policijos paskirtų apsaugos darbuotojų.

2007 12 08 - 2007 12 09

Per šią dieną auditoriai rengė ataskaitą apie atliktą auditą.

4. TYRIMO METODOLOGIJA

Tyrimo populiacija: Ukmergės miesto gyventojai.

Tikslinė grupė: apklausoje dalyvavo šalies gyventojai nuo 16 m. iki 57 m. amžiaus

Tyrimo imtis: tyrimo metu buvo apklausta 60 respondentų.

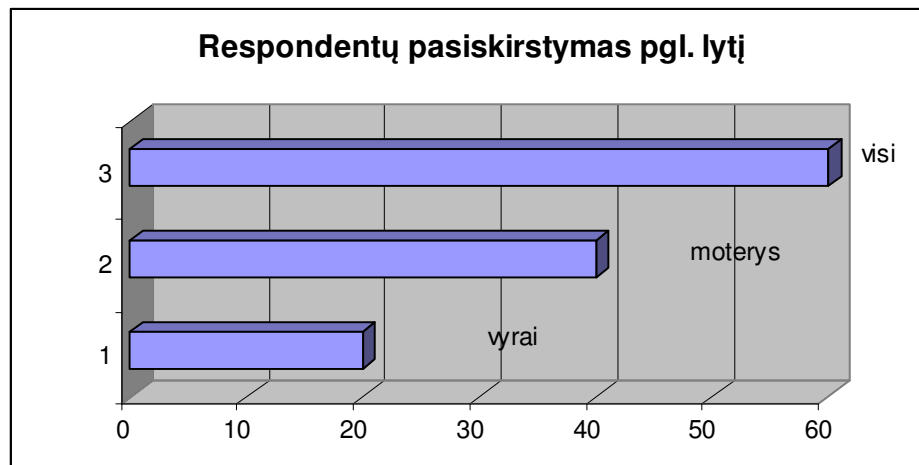
Atranka: tyrime naudotas atsitiktinis *atrankos* metodas.

Duomenų analizė: duomenų analizė buvo atliekama naudojant Microsoft Excel, Microsoft PowerPoint programinę įrangą. Ataskaitoje pateikiami pasiskirstymai pagal lyties charakteristikas ir bendrieji atsakymų pasiskirstymai (kai kuriuose atsakymuose pateikiami procentai).

4.1. Tyrimo rezultatai

Respondentų charakteristika. Šiuo tyrimu siekiau sužinoti respondentų nuomonę, ar jie patenkinti esamu visuomeniniu transportu, ar jiems tinkama jo kokybė, kadangi UAB „Ukmergės versmės transportas“ planuoja plėstis ir pasiūlyti visuomenei tinkamesnį, patogesnį, greitesnį visuomeninį transportą.

4.1.1 Apklaustųjų lytis



1 pav. Respondentų pasiskirstymas pagal lytį.

Pagal pirmąjį anketos klausimą, surūšiačiau, kad 20 respondentų buvo vyrų, ir 40 moterų. Grafiškai tai pavaizdavau 1 paveiksle.

4.1.2 Apklaustųjų amžius

Apklaustų respondentų amžiaus pasiskirstymą sugrupavau 2 lentelėje.

2 lentelė

Respondentų amžius

Lytis	16-24 m.	25-35 m.	36-46 m.	47-57 m.	Iš viso:
Vyrai	4	8	6	2	20
Moterys	16	20	4	0	40
Iš viso:	20	28	10	2	60

Respondentų amžių padalinau į keturias grupes:

- 16 – 24 metų respondentai;
- 24 – 35 metų respondentai;
- 36 – 46 metų respondentai;
- 47 – 57 metų respondentai.

Vidurkis arba aritmetinis vidurkis (Mean) – tai populiariausias duomenų vidurio matas. Jis apskaičiuojamas sudėjus visas reikšmes ir padalinus iš reikšmių skaičiaus (V. Rudzkienė Socialinė statistika, Vilnius, MRU leidybos centras, 2005 m.):

$$\bar{x} = \frac{x_1 + x_2 + \dots + x_N}{N} = \frac{\sum x_i}{N} = \frac{1}{N} \sum x_i = \frac{1}{8} 60 = 7,5$$

$$\bar{x} = 7,5$$

Mediana (Median)- tai matavimų skalės taškas, kuris stebimas reikšmes padalina į dvi lygias dalis. (V. Rudzkienė Socialinė statistika, Vilnius, MRU leidybos centras, 2005 m.) Lyginėje eilutėje MD yra dviejų vidurinių narių vidurkis:

$$0,2,4,4,6,8,16,20 \quad n = \text{lyginis}$$

$$Md = \frac{x_{n/2} + x_{n/2+1}}{2} = 5$$

Moda (Mode) – tai duomenų aibėje dažniausiai pasikartojanti reikšmė:

$$0,2,4,4,6,8,16,20$$

$$Mo = 4$$

Duomenų aibės plotis:

$$R = X_{\max} - X_{\min} = 20 - 0 = 20$$

Dispersija (Variance) - tai duomenų sklaida apie vidurkį:

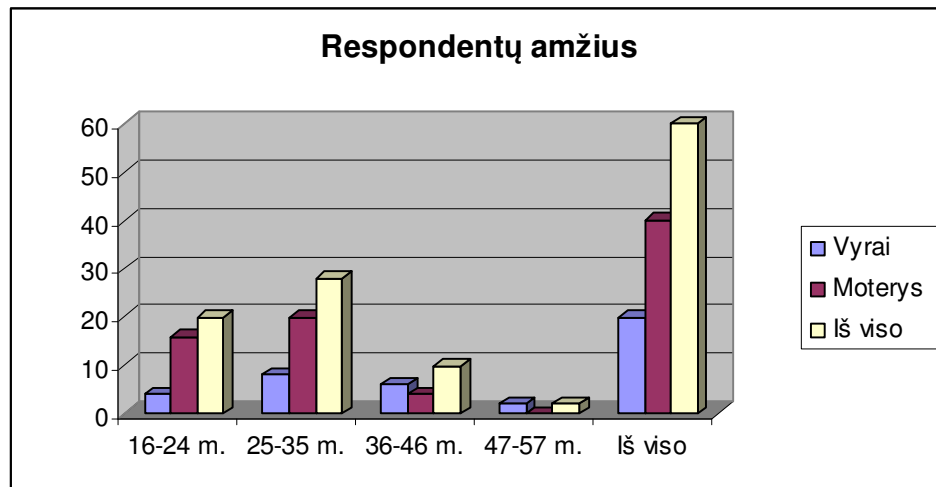
$$\sigma^2 = \frac{\sum (x_i - \bar{x})^2}{n-1} = 48,857$$

Standartinis nuokrypis – tai matuojamų dydžių sklaidos apie vidurkį matas, jis apskaičiuojamas ištraukiant kvadratinę šaknį iš dispersijos:

$$\sigma = \sqrt{\frac{\sum (x_i - \bar{x})^2}{n-1}} = \sqrt{48,857} = 6,98$$

Variacijos (kitimo) koeficientas naudojamas lyginant skirtingų duomenų aibių sklaidas:

$$V = \frac{\sigma}{\bar{x}} = \frac{6,98}{7,5} = 0,93$$



2 pav. Respondentų amžius.

2 paveiksle grafiškai pavaizdavau respondentų amžių. Paveiksle matyti, jog daugiausia respondentų yra 25-35 metų amžiaus, tarp jų 20 moterų. Sekačioje pozicijoje respondentai 16-24 metų amžiaus, iš jų 16 merginų.

4.1.3 Išsilavinimas

Respondentų išsilavinimą, taip pat suskirsčiau į 4 grupes. (3 lentelė)

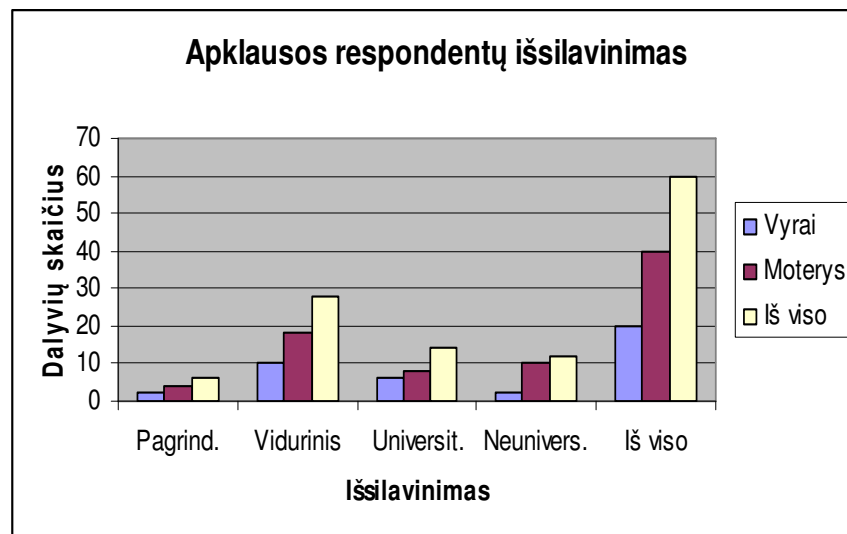
Respondentų išsilavinimas

Lytis	Pagrindinis	Vidurinis	Aukšt.univers.	Aukšt.neuniv.	Iš viso:
Vyrai	2	10	6	2	20
Moterys	4	18	8	10	40
Iš viso:	6	28	14	12	60

Respondentų išsilavinimą skirsčiau į turinčius:

- Pagrindinį išsilavinimą;
- Vidurinį išsilavinimą;
- Aukštąjį universitetinį išsilavinimą;
- Aukštąjį neuniversitetinį išsilavinimą.

Kadangi, prieš tai (2 lentelėje), suskirstęs respondentus pagal amžių, pastebėjau jog dauguma respondentų yra jauni 16 – 25 metų amžiaus, todėl nenuostabu, kad dominuojavidurinis išsilavinimas, beje po jo seka aukštąjį universitetinį išsilavinimą turintys respondentai.



3 pav. Apklaustų respondentų išsilavinimas

Grafiškai pavaizduotas respondentų išsilavinimas 3 diagramoje. Anketoje respondentams reikėjo pažymėti jo įgytą išsilavinimą. Pastebiu, kad mažiausią dalį, bet vis dėl to 10 %, sudaro pagrindinį išsilavinimą teturintys respondentai.

4.1.4 Ar naudojatės visuomeninio transporto teikiamomis paslaugomis?

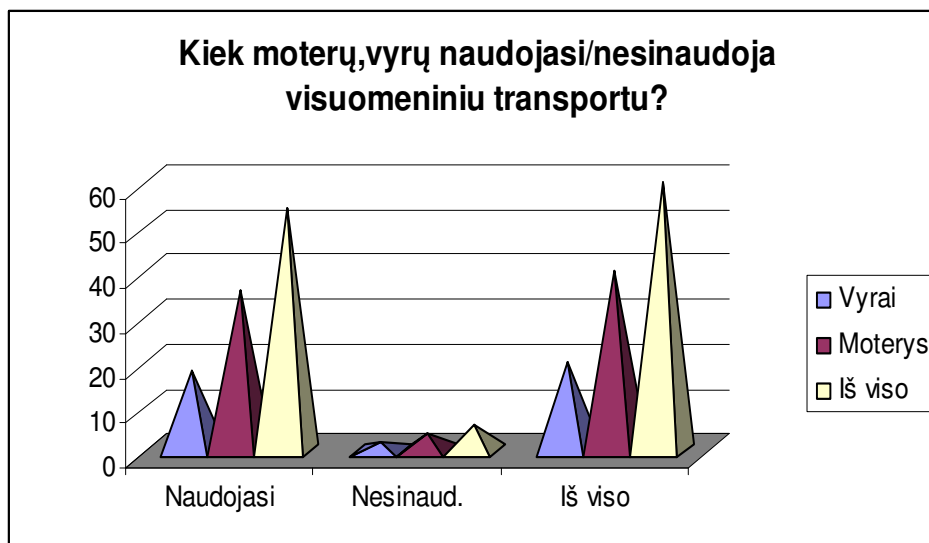
Didžioji dauguma, t.y. 90 % respondentų teigia, jog naudojami visuomeninio transporto paslaugomis. Gauti rezultatai rodo, rezultatai lygūs. Tiek moterys, tiek vyrai visuomeniniu transportu naudojami vienodai. Atsakymų rezultatus taip pat pateikiau sugrupavęs 4 lentelėje.

4 lentelė

Respondentų naudojimas visuomeniniu transportu

Lytis	Naudojasi	Nesinaudoja	Iš viso:
Vyrai	18	2	20
Moterys	36	4	40
Iš viso:	54	6	60

4 lentelės rezultatus taip pat pavaizduoju grafiškai, diagramoje.



4 pav. Respondentų naudojimosi visuomeniniu transportu diagrama.

Iš šio klausimo, susidarau tokią nuomonę, kad visuomeninis transportas gyventojams yra labai reikalingas. Tačiau ar gyventojams jis tinkamas, ar jie patenkinti visuomeninio transporto aptarnavimo kokybe, sužinosiu kai respondentai atsakys į visus šios anketos klausimus.

4.1.5 Kaip dažnai naudojātės visuomeniniu transportu?

Apklausus respondentus, kaip dažnai šie naudojami visuomeniniu transportu, sugrupavau respondentus į tokias grupes:

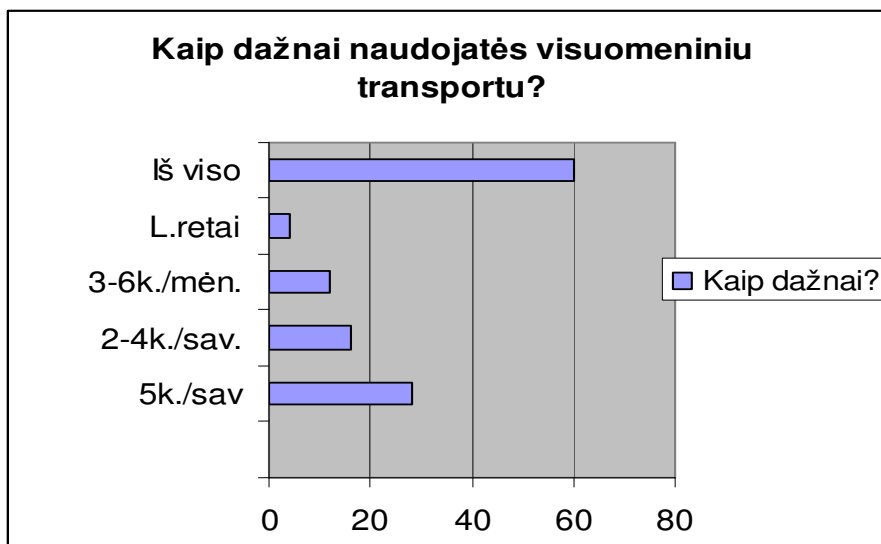
1. Respondentai, kurie visuomeniniu transportu naudojami tik darbo dienomis.
2. Respondentai, kurie visuomeniniu transportu naudojami kelis kartus į savaitę.
3. Respondentai, kurie visuomeniniu transportu naudojami kelis kartus į mėnesį.
4. Respondentai, kurie visuomeniniu transportu naudojami labai retai, kartą per kelis mėnesius.

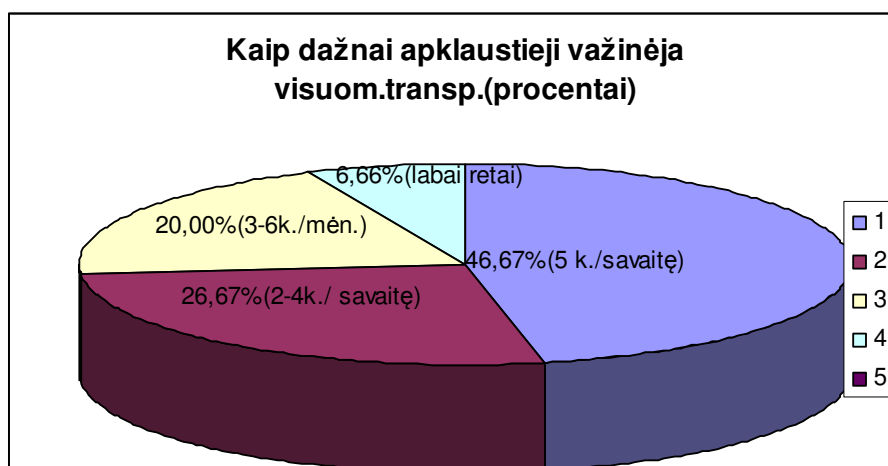
5 lentelė

Kaip dažnai respondentai naudojami visuomeniniu transportu

Atsakymai	5 k/savaitę darbo dienomis	2-4 k/savaitę	Nuo 3-6k/mėn.	Kartą per 3 mėn. ir rečiau	Iš viso:
Dalyviai	28	16	12	4	60
Procentai %	46,67%	26,67%	20,00%	6,66%	100%

5 lentelės rezultatus pavaizduoju dviejose diagramose. Pirmąją pateikiu gautais realiais rezultatais, antrąją procentais.





5 pav. Respondentų naudojimosi visuomeniniu transportu diagramos.

5 paveiksle diagramose pavaizdavau kaip apklaustieji respondentai naudojami visuomeniniu transportu. Iš antrosios diagramos matome, jog beveik pusė respondentų, t.y. 46,67%, visuomeniniu transportu naudojami kiekvieną darbo dieną. Taip pat, daug net 26,67% respondentų, visuomeniniu transportu naudojami kelis kartus į savaitę, tačiau lygiai tokia pat dalis apklaustųjų, visuomeniniu transportu naudojami retai, arba visai nesinaudoja.

4.1.6 Koku tikslu dažniausiai naudojatės visuomeniniu transportu?

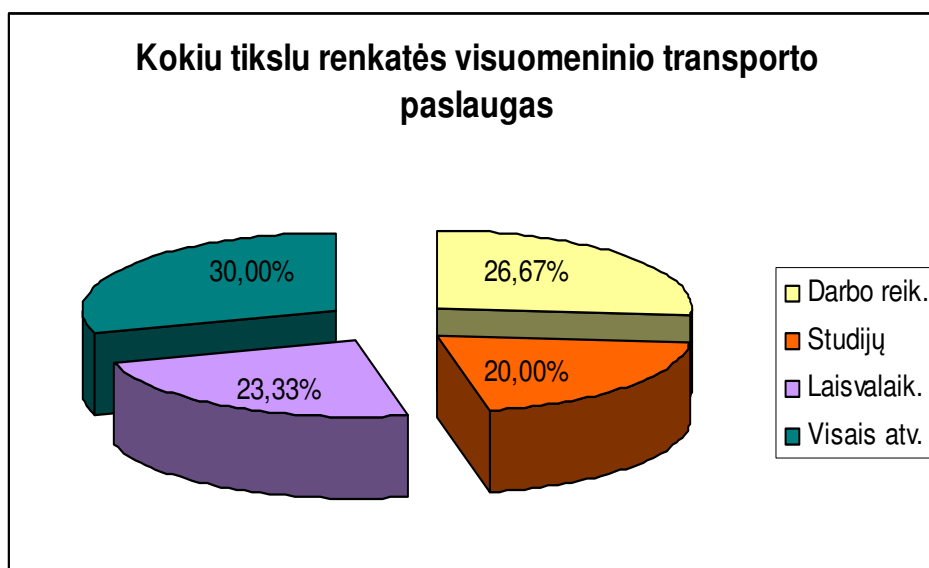
Apklausus respondentes, koku tikslu jie naudojami visuomeniniu transportu, buvo galima sudaryti lentelę iš daugelio skilčių, bet aš išskiriaiu mano manymu pagrindines, t.y. darbo reikalais, mokslo – studijų reikalais, laisvalaikiu, ir visais kitais atvejais (t.y. važiavimas į turgavietę, parduotuvę, kiną ir t.t.).

6 lentelė

Koku tikslu respondantai naudojami visuomeniniu transportu

Atsakymai	Darbo reikalais	Mokslo-studijų	Laisvalaikiu	Visais atvejais	Iš viso:
Dalyviai	16	12	14	18	60
Procentai %	26,67%	20,00%	23,33%	30,00%	100%

Surašius gautus rezultatus į lentelę, pastebiu, jog dauguma respondentų pažymėjo skiltį Visais kitais atvejais.



6 pav. Kokiu tikslu respondentai naudojami visuomeniniu transportu.

6 diagramoje, pavaizdavau kaip pasiskirstė respondentų atsakymai šeštu anketos klausimu. Didelių skirtumų tarp atsakymų nėra. Galima teigti, kad respondentai bet kokių reikalų renka visuomeninį transportą.

4.1.7 Kokias visuomeninio transporto priemones renkatės dažniausiai ?

Šiuo anketos klausimu, stengiausi išsiaiškinti, kokį visuomeninį transportą mieliau renka respondentai. Čia išskiriau tris visuomeninio transporto grupes:

1. Autobusai;
2. Mikroautobusai;
3. Taksi ir kitos visuomeninio transporto priemonės.

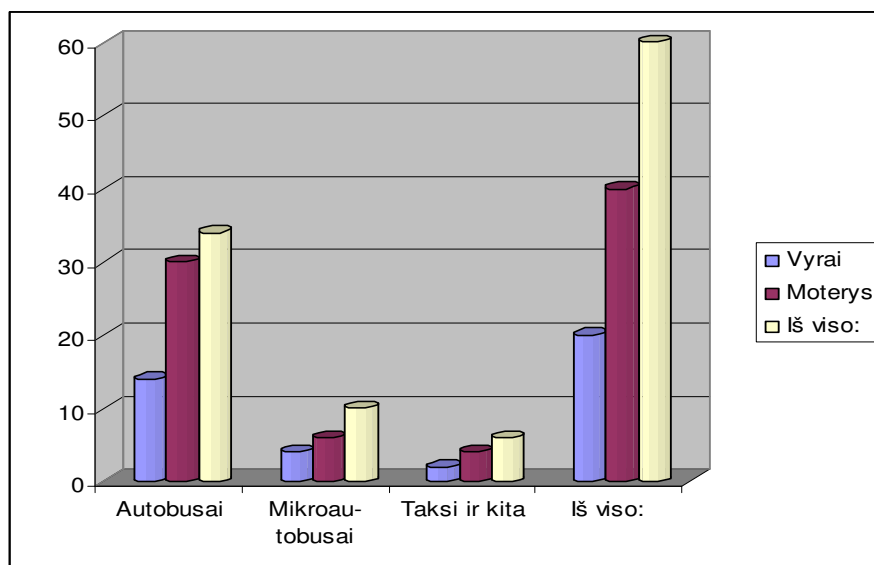
Rezultatus pateikiau, juos surašydamas į lentelę.

7 lentelė

Kokias visuomeninio transporto priemones dažniausiai renka respondentai

Lytis/Transp ortas	Autobusai	Mikroautobusai	Taksi ir kita	Iš viso:
Vyrai	14	4	2	20
Moterys	30	6	4	40
Iš viso:	34	10	6	60

Gautus rezultatus pavaizdavau grafiškai.



7 pav. Kokį visuomeninį transportą renkasi respondentai.

7 paveiksle matau, kad respondentai dažniausiai renkasi autobusus. Tai sudaro 56,67 %. 16,67% respondentų teigia, jog jie mieliau renkasi mikroautobusus. Ir 10 % renkasi taksi ir kitas visuomeninio transporto priemones.

4.1.8 Kodėl naudojātės būtent šitomis visuomeninio transporto priemonėmis?

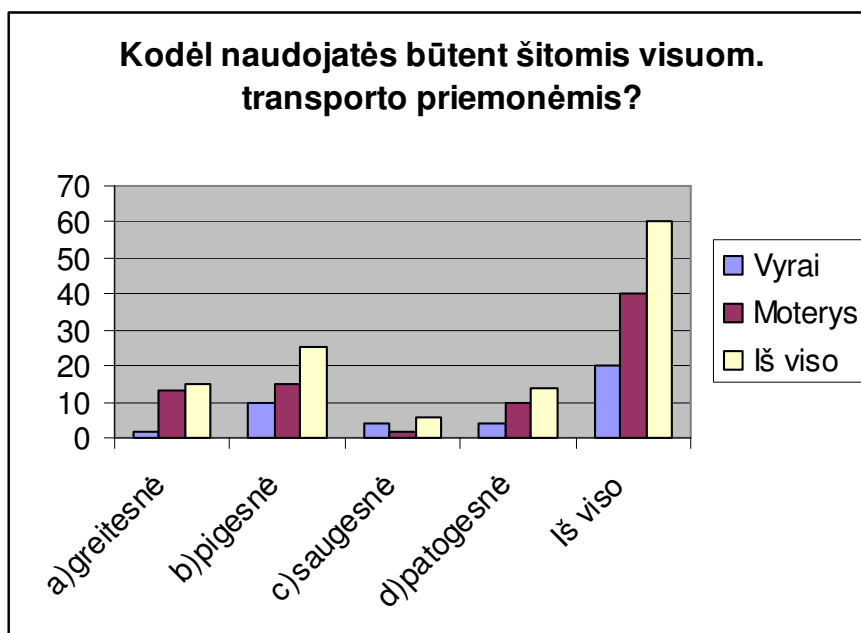
Šiuo anketos klausimu, stengiausi išsiaiškinti, kodėl respondentai renkasi ankstesniame klausime pasirinktą visuomeninio transporto priemonę. Gautus rezultatus sugrupavau 8 lentelėje.

8 lentelė

Kodėl respondentai renkasi visuomeninį transportą

Atsakymai/ Lytis	a) greitesnė	b) pigesnė	c) saugesnė	d) patogesnė	Iš viso
Vyrai	2	10	4	4	20
Moterys	13	15	2	10	40
Iš viso	15	25	6	14	60

Lentelės duomenis pateikiau 8 diagramoje.



8 pav. Kodėl respondentai naudojami nurodytomis visomeninėmis transporto priemonėmis.

Šiame klausime taip pat išskyrėm keturis, mano manymu svarbiausius visuomeninio transporto kriterijus:

1. Greitesnis;
2. Pigesnis;
3. Saugesnis;
4. Patogesnis.

Daugiausia dėmesio sulaukė 2 kriterijus. Vis tik, beveik pusė respondentų, visuomeninį transportą renkasi, kadangi šis yra pigesnis, nei nuosavas automobilis. Tačiau respondentų nuomone visuomeninis transportas toli gražu nėra saugus, kadangi čia turime tik 10 % respondentų atsakymų.

4.1.9 Ar Jus tenkina visuomeninio transporto teikiamos paslaugos?

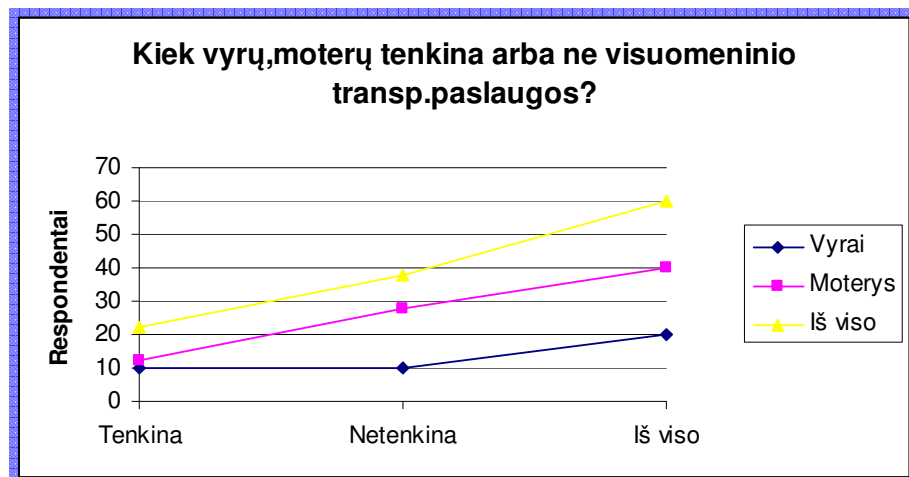
Šiuo klausimu siekiau sužinoti, ar tenkina respondentus visuomeninio transporto teikiamos paslaugos. Gautus rezultatus pateikiau 9 lentelėje.

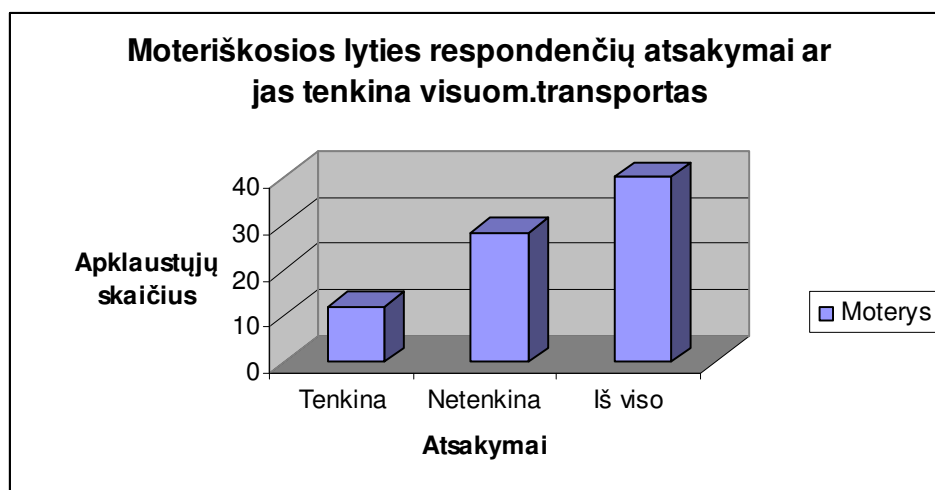
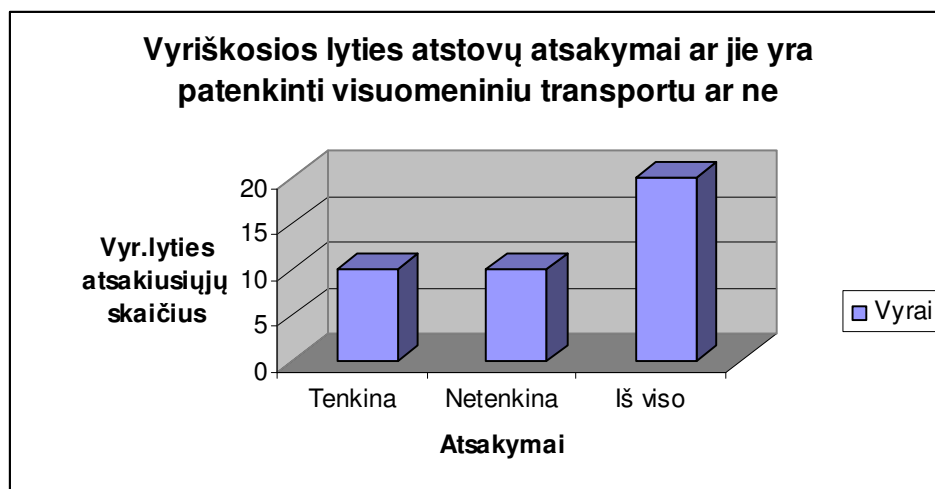
9 lentelė

Kaip respondentus tenkina visuomeninis transportas

Lytis	Taip, tenkina	Ne, netenkina	Iš viso:
Vyrai	10	10	20
Moterys	12	28	40
Iš viso:	22	38	60

Iš gautų rezultatų galima padaryti išvadą, kad visuomeninio transporto teikiamos paslaugos respondentus tenkina tik iš dalies. Vyriškos lyties respondentai pasisakė vienodai, tiek tenkina, tiek ir netenkina jų visuomeninis transportas. Tačiau, moteriškos lyties atstovės pareiškusios nuomonė, nurodė jog jų netenkina visuomeninio transporto teikiamos paslaugos. Prieš pasisakė net 70 % moteriškos lyties respondenčių. Grafiškai pavaizdavau kaip respondentus tenkina visuomeninis transportas.





9 pav. Kaip respondentus tenkina visuomeninis transportas.

Diagramas padariau atskiras, išskirdamas kaip, respondentus ir respondentes tenkina visuomeninis transportas. Ir pabraižiau bendrą grafiką.

Čia matau, kad respondentai yra nepatenkinti esamu visuomeniniu transportu. Reiškia esant tokiai situacijai, visuomeninio transporto paklausa tik ritasi žemyn, ir greitai nebus kam juo važiuoti. Reikia išsiaišinti, kokios priežastys lemia gyventojų nepasitikėjimą visuomeniniu transportu.

4.1.10 Nepatogumai išskylantys naudojantis visuomeninio transporto paslaugomis

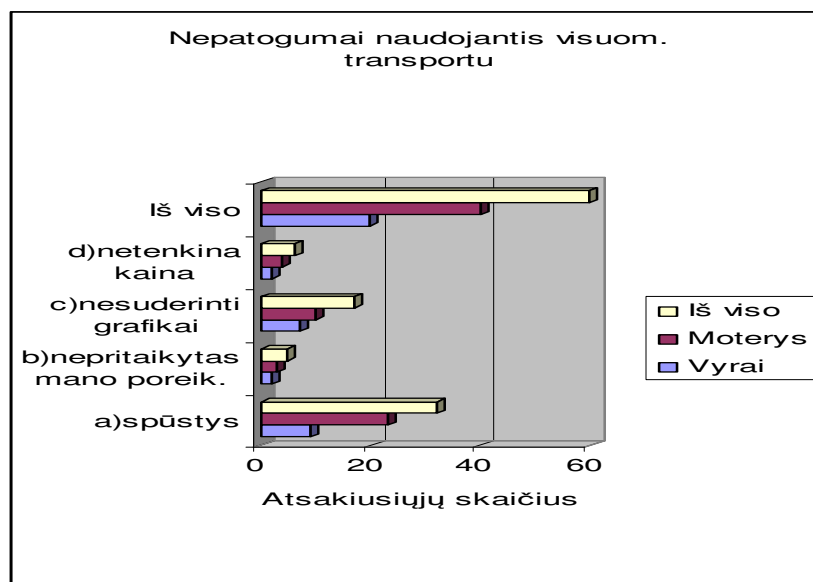
Šiuo klausimu išsiaiškinau, kokie nepatogumai iškyla, kai respondentai naudojami visuomeniniu transportu. (10 lentelė)

10 lentelė

Nepatogumai išskylantys visuomeniniame transporte

Atsakymai/ Lytis	a) spūstys	b) nepritaikytas mano poreikiams	c) grafikai nesuderinti	d) netenkina kaina	Iš viso
Vyrai	9	2	7	2	20
Moterys	23	3	10	4	40
Iš viso	32	5	17	6	60

Gauti rezultatai parodo, didžiausias nepatogumas respondentams yra spūstys visuomeniniame transporte. Sekantis nepatogumas yra grafikų nesuderinamumas.



10 pav. Nepatogumai naudojantis visuomeniniu transportu.

10 diagramoje pavaizdavau kaip respondentai pažymėjo anketos 10 klausimą. Mažiausiai respondentų netenkina visuomeninio transporto kainos. Kita dalis nurodė, jog visuomeninis transportas nepritaikytas jų poreikiams.

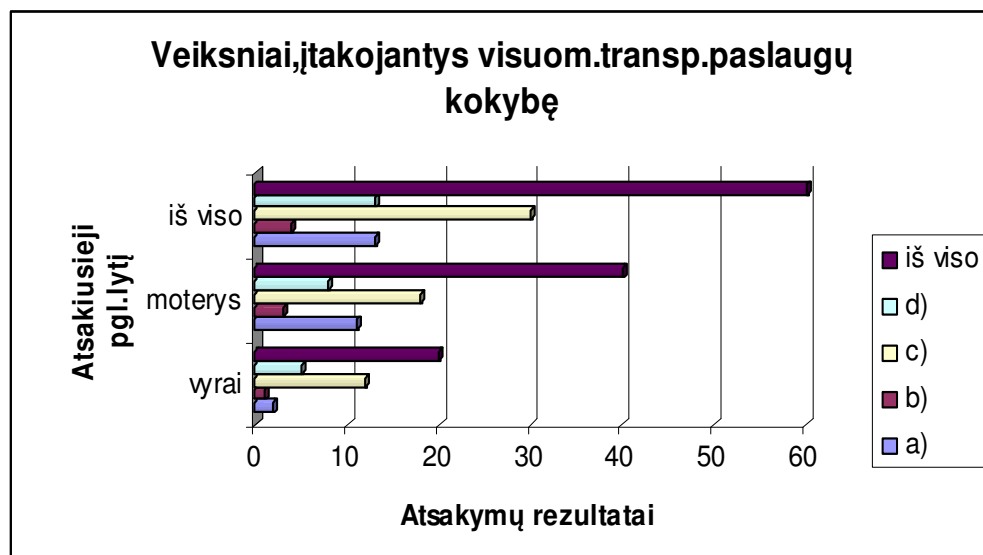
4.1.11 Kaip manote, kas nulemia visuomeninio transporto paslaugų kokybę?

Vienuoliktame anketos klausime, respondentai reiškė nuomonę, kaip jie mano, kokie yra pagrindiniai visuomeninio transporto paslaugų kokybę lemiantys veiksniai. Gautus rezultatus susumavau 11 lentelėje ir pavaizdavau grafiškai 11 paveiksle.

11 lentelė

Visuomeninį transportą lemiantys veiksniai

Lytis/Atsakymai	Vyrai	Moterys	Iš viso
a) Žmonės, organizuojantys jų veiklą, valdžios institucijos	2	11	13
b) Ekonominiai rodikliai	1	3	4
c) Abu ats., teisingi	12	18	30
d) Nežinau	5	8	13
Iš viso	20	40	60



11 pav. Veiksniai įtakoiantys visuomeninio transporto paslaugų kokybę.

Daugiausia respondentų nurodė, kad jų manymu pagrindiniai visuomeninio transporto kokybę lemiantys veiksniai yra žmonės organizuojantys visuomeninio transporto veiklą, valdžios institucijos, bei ekonominiai rodikliai. Taip pat 21.67% respondentų nurodė, esą nežinantys kokie veiksniai turi įtakos visuomeninio transporto paslaugų kokybei.

4.1.12. Ar saugu važinėti visuomeniniu transportu?

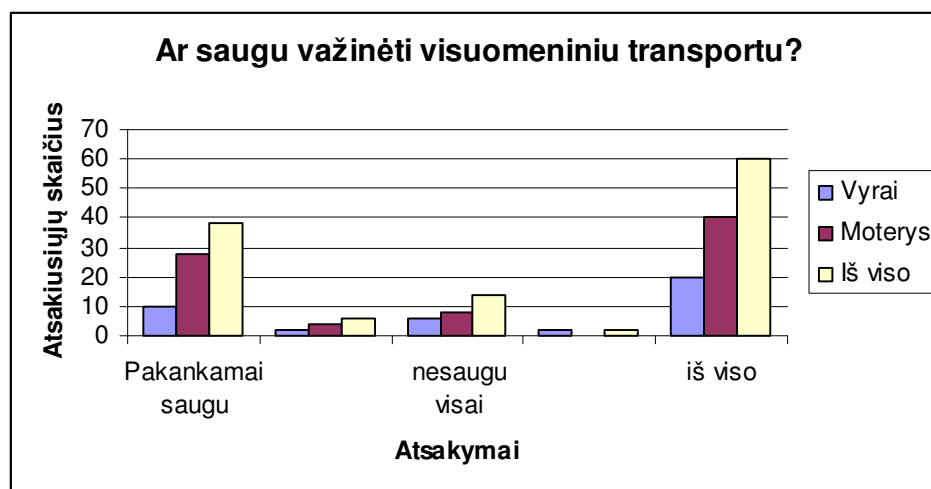
Kadangi saugumas keliuose yra pankamai didelė problema tiek Lietuvoje, tiek visame pasaulyje, šiuo klausimu atsakiusių respondentų rezultatus pateikiau 12 lentelėje.

12 lentelė

Visuomeninio transporto saugumas

Lytis	Pakankamai saugu	Tikrai saugiau negu automobiliu	Visiškai nesaugu	Neturiu nuomonės	Iš viso:
Vyrai	10	2	6	2	20
Moterys	28	4	8	0	40
Iš viso:	38	6	14	2	60

Iš lentelėje susumuotų rezultatų, galiu teigti, kad respondentai pasitiki visuomeninio transporto vairuotojais. Pasitikėjimą išreiškė 63% respondentų. Tačiau 23% respondentų teigia, kad visuomeniniu transportu važinėti visiškai nesaugu.



12 pav. Visuomeninio transporto saugumas.

Diagramoje matau, kad 73% respondentų teigia, kad visuomeniniu transportu važiuoti yra saugiau nei automobiliu. Tai yra nemažas visuomeninio transporto privalumas, tačiau šiuo klausimu, taip pat reikia dar padirbėti, kadangi nemaža respondentų dalis pasisakė prieš visuomeninio transporto saugumą.

4.1.13 Ar Jums užtenka informacijos apie visuomeninio transporto tvarkaraščius?

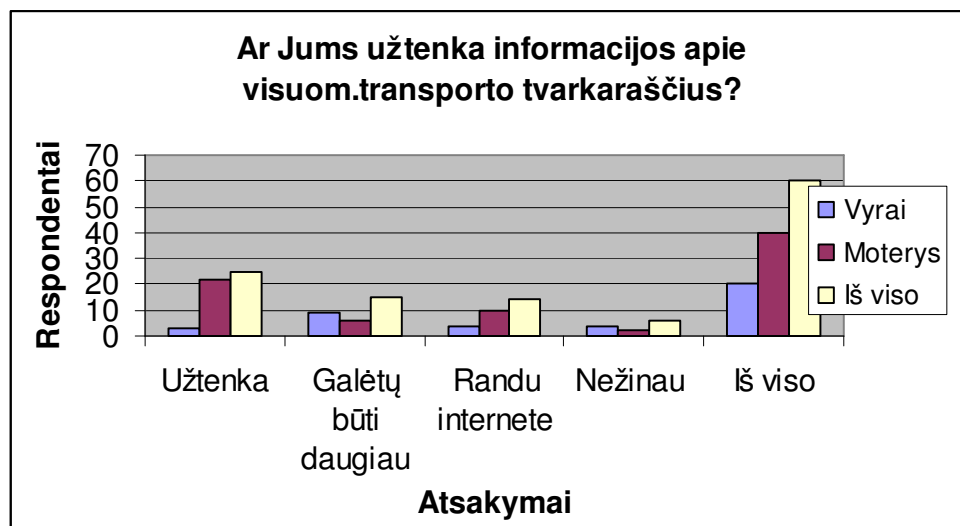
Šiuo klausimu sužinojau, ar respondentai pakankamai informuoti, apie visuomeninį transportą, jų tvarkaraščius, pasikeitimus, bilietų kainas ir kitas visuomeninį transportą liečiančias problemas. Gautus rezultatus surašiau į 13 lentelę.

13 lentelė

Informacija apie visuomeninį transportą

Lytis	Užtenka	Galėtų būti daugiau	Naudojusi internetu, tai dėl eismo tvarkaraščių didelių problemų nekyla	Niekada apie tai nesusimąsčiau	Iš viso:
Vyrai	3	9	4	4	20
Moterys	22	6	10	2	40
Iš viso:	25	15	14	6	60

Iš rezultatų sprendžiu, kad respondentai turi pakankamai informacijos, apie visuomeninį transportą, kadangi ji skelbiama stotelėse, pačiame visuomeniniame transporte, internete, spaudoje, ir kituose šaltiniuose. Nors 25% teigia, kad jos galėtų būti daugiau.



13 pav. Informacijos apie visuomeninį transportą diagrama.

13 paveiksle, pavaizdavau, kaip pasiskirstę respondentai, informacijos apie visuomeninį transportą, klausimu.

4.1.14 Ar Jūsų manymu turėtų būti kuriamos ir populiarinamos geresnės keleivių informavimo paslaugos?

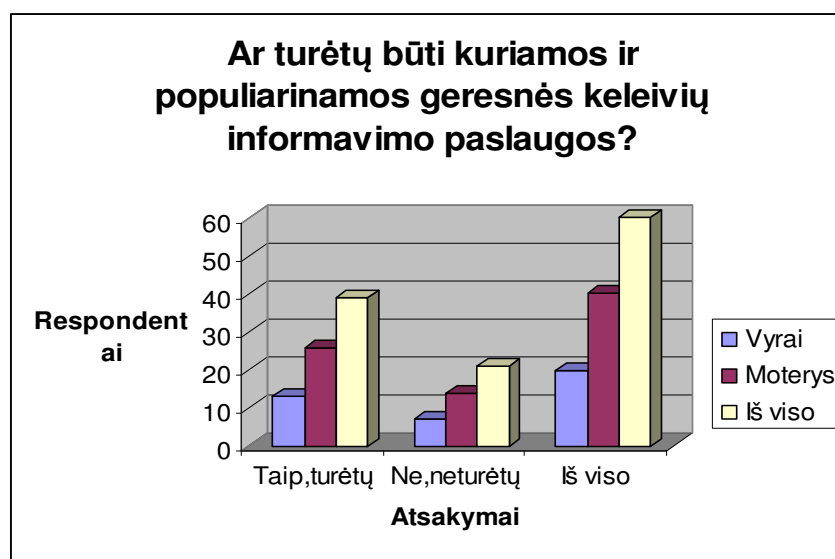
Nors ir respondentai yra pakankamai informuoti apie visuomeninį transportą, tačiau informavimo paslaugos turėtų būti kuriamos ir nuolat populiarinamos. Aš manau tai galėtų padėti tiek televizija, tiek radijas, taip pat ir mobilusis ryšys. Šiuo klausimu respondentų atsakymus surašiau į 14 lentelę.

14 lentelė

Ar turi būti populiarinamas keleivių informavimas

Lytis	Taip, turėtų	Ne, neturėtų	Iš viso:
Vyrai	13	7	20
Moterys	26	14	40
Iš viso:	39	21	60

Iš lentelės matau, kad vis tik gyventojams reikia daugiau informacijos apie visuomeninį transportą. 14 lentelės rezultatus pavaizduoju grafiškai.



14 pav. Visuomeninio transporto keleivių informavimas.

14 paveikslėlis būtent tai ir pabrėžia, kad visuomeninį transportą, norint kad jis taptų populiarus ir efektyvus, reikia nuolat populiarinti, informuoti apie naujienas, pasikeitimus.

4.1.15 Ar ką nors girdėjote apie elektroninio bilieta įdiegimą?

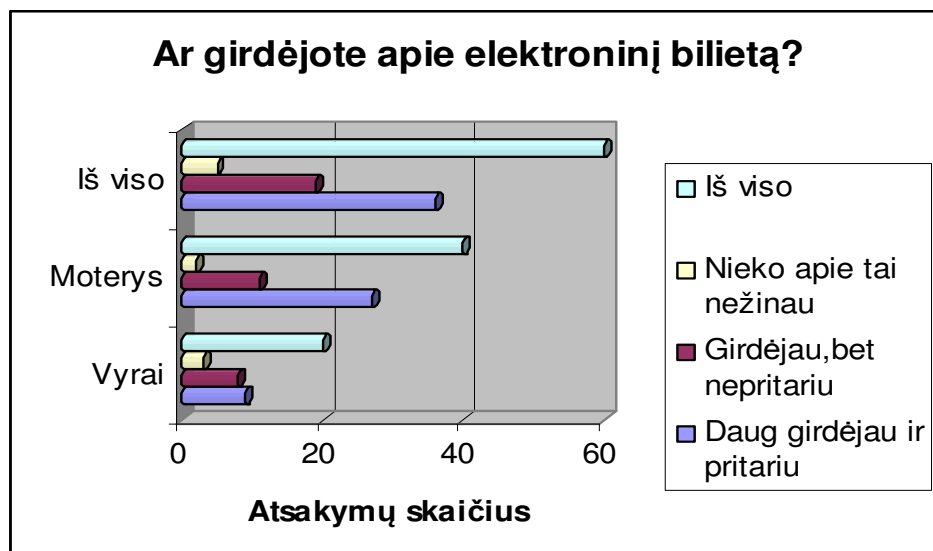
Įsitikinau, kad respondentai iš tikrųjų domisi visuomeniniu transportu, kadangi daugiau kaip 90% respondentų yra girdėję apie elektroninį bilietą. Rezultatus pateikiau 15 lentelėje.

15 lentelė

Respondentų informuotumas apie elektroninį bilietą.

Lytis	Daug girdėjau ir pritariu	Taip girdėjau, bet nepritariu	Nieko apie tai nežinau	Iš viso:
Vyrai	9	8	3	20
Moterys	27	11	2	40
Iš viso:	36	19	5	60

Nors ir respondentai yra informuoti apie elektroninį bilietą, aš susidariau tokia nuomonė, jog tos informacijos būta per mažai. Nes 30% respondentų pasisakė prieš elektroninio bilieta įdiegimą. Manau apie tokias naujoves, turėtų daugiau informacijos būti spaudoje, ar kažkoku kitu būdu informuoti žmones, nes internetu naudotis, kol kas ne visi respondentai turi galimybes.



15 pav. Informuotumas apie elektroninį bilietą.

Šiame paveiksle išskyriau kaip apie elektroninį bilietą pareiškė savo nuomonę atskirų lyčių atstovai. (15 pav.) Čia matau, jog daugiausiai moterys pritaria elektroninio bilieta į visuomeninį transportą įdiegimui.

4.1.16 Visuomeninio transporto prieinamumas

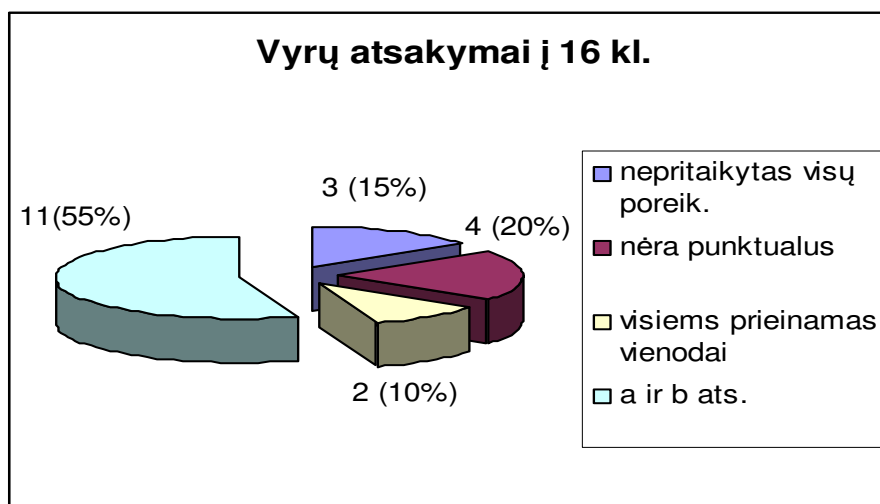
Į šį anketos klausimą, respondentai atsakė, jog visuomeninio transporto paslaugas ir jų kokybę reikia stipriai tobulinti. Kadangi tik 18,33% pasisakė jog transportas visiems prieinamas vienodai. Likusioji dalis mano jog visuomeninis transportas nėra pritaikytas visų asmenų poreikiams, bei nėra punctualus. Šiuos rezultatus pateikiu 16 lentelėje.

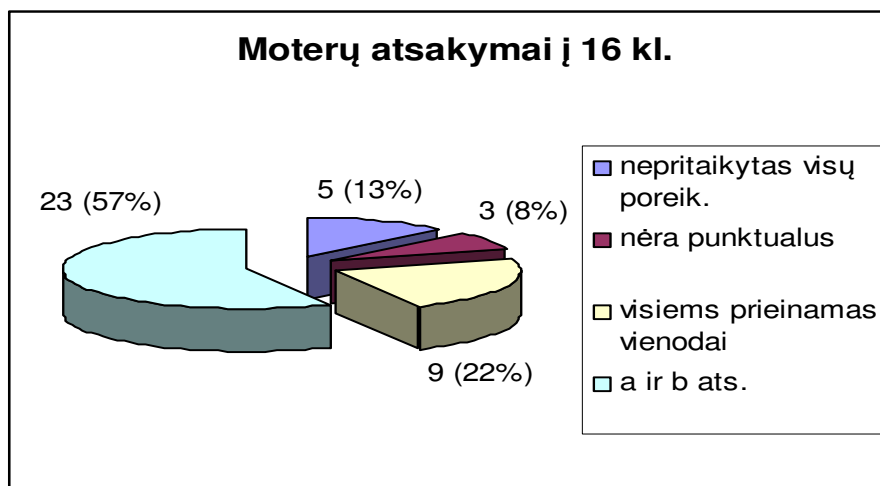
16 lentelė

Visuomeninio transporto prieinamumas

Atsakymai/ Lytis	a) nepritaikytas visų asmenų poreikiams	b) nėra punctualus, trūksta transporto	c) visiems prieinamas vienodai	d) pritariu a ir b variantams	Iš viso
Vyrai	3	4	2	11	20
Moterys	5	3	9	23	40
Iš viso	8	7	11	34	60

Vaizduodamas grafiškai 16 lentelėje gautus rezultatus, išskiriau respondentų atsakymus nuo respondenčių. (16 pav.)





16 pav. Respondentų nuomonė apie visuomeninio transporto prieinamumą.

Paveiksluose pastebiu, kad visuomeninis transportas prieinamas visiems vienodai tebesavo tik 10% vyrų ir 22% moterų. Vadinasi visuomenė nėra patenkinta visuomeninio transporto paslaugomis todėl jas reikia keisti.

4.1.17 Jei dažniau važinėjate nuosavu automobiliu nei visuomeniniu transportu, nurodykite pagrindinę priežastį?

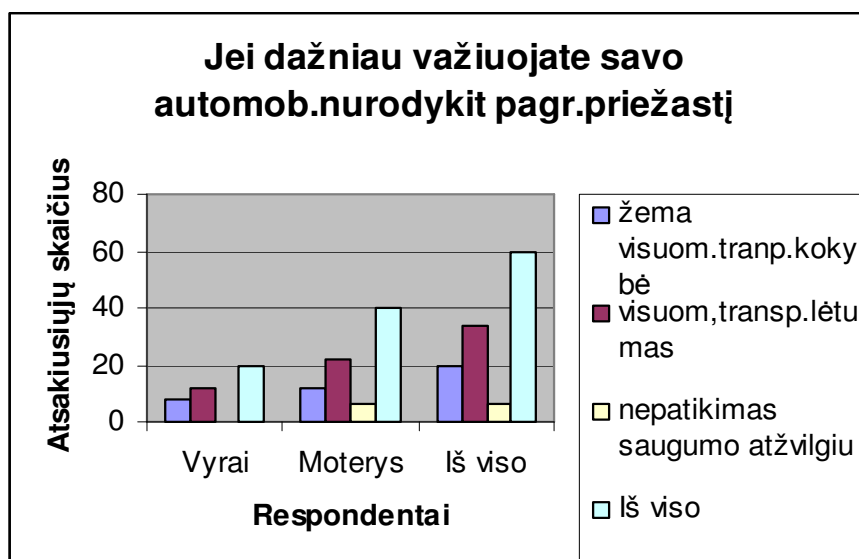
Šiuo klausimu siekiau sužinoti, kodėl visuomenė renkasi brangiau kainuojantį nuosavą automobilį, nei pigesnę visuomeninį transportą. Rezultatus pateikiau 17 lentelėje.

17 lentelė

Nesinaudojimo visuomeniniu transportu priežastys

Lytis	Žema viešojo transporto paslaugų kokybė	Visuomeninio transporto lėtumas	Jo nepatikimumas saugumo atžvilgiu	Iš viso:
Vyrai	8	12	0	20
Moterys	12	22	6	40
Iš viso:	20	34	6	60

Iš gautų rezultatų galiu padaryti išvadą, kad žmonių visuomeninis transportas netraukia, kadangi jis yra per lėtas. Tačiau 33% respondentų teigia, jog visuomeninio transporto nesirenka. Dėl žemos paslaugų kokybės. Ir 10% respondentų išreiškė nepasitikėjimą saugumo atžvilgiu. Grafiškai rezultatus pavaizdavau 17 paveikslėlyje.



17 pav. Prieįastys visuomeninio transporto populiarumui.

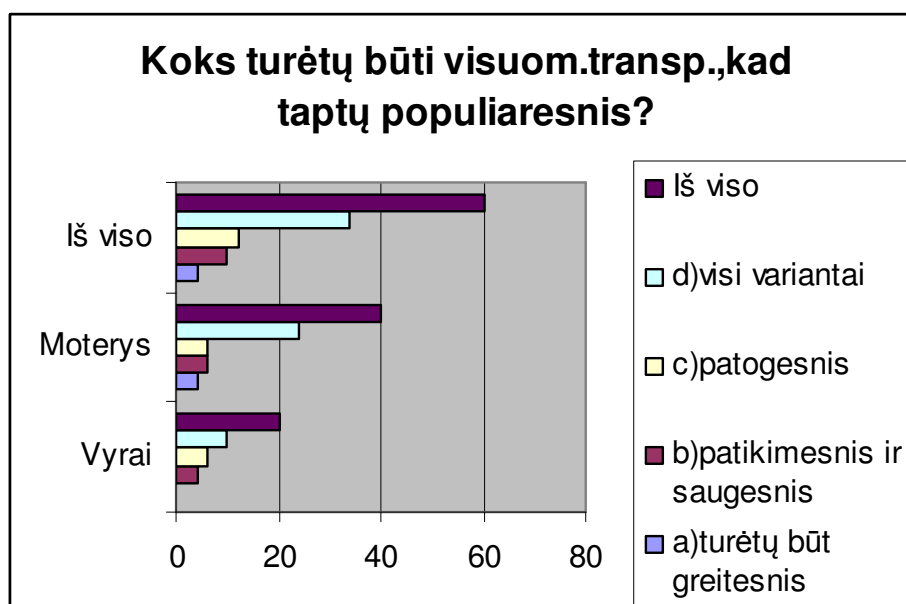
4.1.18 Koks turėtų būti visuomeninis transportas, kad jis taptų populiarnesnis?

Paskutiniu anketos klausimu siekiau suįžinoti, ko vis tik trūksta visuomeniniame transporte, kad jis taptų kur kas populiarnesnis už esamą. Rezultatus pateikiau 18 lentelėje.

18 lentelė

Respondentų nuomonė visuomeninio transporto populiarumui

Respondentų lytis/ Atsakymai	Vyrai	Moterys	Iš viso:
a) Turėtų būti greitesnis	0	4	4
b) Patikimesnis ir saugesnis	4	6	10
c) Patogesnis	6	6	12
d) Manau visi 3 variantai	10	24	34
Iš viso:	20	40	60



18 pav. Populiarus visuomeninis transportas.

Respondentų nuomonę pateikiau ir 18 paveiksle. Čia matau, kad visuomeninis transportas turi būti patogesnis, greitesnis, patikimesnis ir saugesnis už esamą visuomeninį transportą. Tik įgyvendinę šiuos respondentų lukesčius galime tikėtis, kad visuomeninis transportas tikrai bus populiariesnis negu šiuo metu.

4.2. Duomenų apibendrinimas

H_0 – Tiek vyrus, tiek moteris Ukmergės visuomeninio transporto paslaugų kokybė tenkina vienodai.

Alternatyva H_1 - Vyrus ir moteris Ukmergės visuomeninio transporto paslaugų kokybė tenkina nevienodai.

Analizuojant statistinius anketos duomenis taikome kriterijų χ^2 siekiant iširti dviejų kokybinių kintamųjų, t.y. visuomeninio transporto teikiamų paslaugų kokybės ir lyties priklausomybę bei nustatyti ar šie kintamieji priklausomi, ar nepriklausomi.

19 lentelė

Duomenų apibendrinimas

Lytis	Taip, tenkina	Ne, netenkina	Iš viso:
Vyrai	10	10	20
Moterys	12	28	40
Iš viso:	22	38	60

20 lentelė

Simbolinis reikšmių žymėjimas pagal 19 lentelę

Lytis	Taip, tenkina	Ne, netenkina	Iš viso:
Vyrai	f11	f12	f1*
Moterys	f21	f22	f2*
Iš viso:	f*1	f*2	

Skaičiavimas pagal Pirsono kriterijų:

$$q_{ij} = \frac{f_{i*} \cdot f_{*j}}{n};$$

Pagal lentelės duomenis apskaičiuojame tikėtinus dažnius:

$$q_{11} = \frac{20 \times 22}{60} \approx 7,333$$

$$q_{12} = \frac{20 \times 38}{60} \approx 12,666$$

$$q_{21} = \frac{40 \times 22}{60} \approx 14,666$$

$$q_{22} = \frac{40 \times 38}{60} \approx 25,333$$

Toliau apskaičiuojame skirtumus tarp išmatuotų reikšmių (pagal 18 lentelę aut. past.) ir apskaičiuotų tikėtinų reikšmių. (V. Rudzkienė Socialinė statistika, Vilnius, MRU leidybos centras, 2005 m.) Taip sudarome χ^2 kriterijų

$$\chi^2 = \sum_{i,j=1}^n \frac{(f_{i,j} - q_{i,j})^2}{q_{i,j}} = \frac{(10-7,3)^2}{7,3} + \frac{(10-12,7)^2}{12,7} + \frac{(12-14,7)^2}{14,7} + \frac{(28-25,3)^2}{25,3} \approx 2,34$$

Mūsų nagrinėjama lentelę sudaro dvi eilutės ir du stulpeliai

$$\text{Tai } df = (2-1)(2-1) = 1$$

Gauta kriterijaus χ^2 reikšmė yra pakankamai didelė, todėl galime teigti, jog tiriami požymiai yra priklausomi. H_0 – pasitvirtina.

Taigi kintamųjų nepriklausomumo hipotezę atmetame, nes apskaičiuotos statistikos χ^2 reikšmė mažesnė už χ^2 skirstinio su $(s-1)(t-1)$ laisvės laipsnių α lygmens kritinę reikšmę.

Čia α – pasirinktas reikšmingumo lygmuo (kurią galima rasti matematinių lentelių prieduose).

H_1 – atmetame.

IŠVADOS

Logistika yra žaliavų arba prekių pirkimo, jų transportavimo iki įmonės organizavimo, sandėliavimo/saugojimo, pagamintų prekių sandėliavimo/saugojimo bei prekių paskirstymo procesų visuma. Logistika susidaro iš tokių paprastų funkcijų kaip transportavimas, prekių iškrovimas/pakrovimas, sandėliavimas, gamyklos ar sandėlio vietos parinkimas, atsargų kontrolė ir valdymas, užsakymų iš klientų apdorojimas, prekių paskirstymas, paskirstymo komunikacija.

UAB "Ukmergės versmės transportas" kiekvienam įmonės darbuotojui keliami griežti reikalavimai bei uždaviniai. Po atlikto atsargų vidaus audito galima pateikti tokias išvadas:

1. Buvo nustatyta, ar visos operacijos (atsargų gavimas, saugojimas, išdavimas ir pardavimas) buvo atliktos teisingai ir nepažeidžiant apskaitos reikalavimų.
2. Nustatytas atsargų buvimo laikas ir pilnumo faktas.
3. Patikrinta, ar teisingai atliko savo darbą apskaitininkai.
4. Įsistikinta, jog atsargų sandėliavimo tvarka yra patogi ir teisingai suformuota į grupes.
5. Išsiaiškinta, jog UAB "Ukmergės versmės transportas" yra silpna atsargų apsaugos sistema, kurią reiktų tobulinti bei stiprinti.

Auditas buvo atliktas pagal Audito Lietuvos Respublikoje įstatymo nuostatas, rekomenduojamų Nacionalinių audito standartų reikalavimus, naudojant atitinkamas analitines procedūras. Auditas suplanuotas ir atliktas taip, kad būtų galima įsitikinti, jog atsargų įsigijimas, pardavimas ir naudojimas bendrovėje vyksta teisingai. Audito metu atrankos būdu buvo iširti atsargų įsigijimo sandėriai, atsargų gavimo dokumentai, ataskaitos apie atsargų judėjimą, patikrinta ar suderinami atsargų žiniaraščių ir „Didžiosios knygos“ duomenis, patikrinta kaip įrengtos vertybių laikymo vietos. Patikrinimas leido įvertinti naudojamą bendrovėje atsargų apskaitos įvertinimo būdą bei atsargų įkainojimo metodą.

Kadangi atsargų kiekis sandėlyje yra labai gausus ir įvairus, mūsų sprendimu atrankos būdu buvo išrinktos kelios atsargų grupės, kurių buvo atliktas kontrolinis skaičiavimas. Mes buvome šios inventorizacijos stebėtojai, kurios pasekoje buvo užfiksuotas tam tikras atsargų neatitikimas. Išanalizavus, buvo nustatytos tų neatitikimų priežastys, kurios nurodytos pridedamoje atsargų patikrinimo rezultatų suvestinėje.

Mažiau nei pusė tyrimo dalyvių (37 %) yra patenkinti visuomeninio transporto teikiamų paslaugų kokybe, tuo tarpu didžioji dalis apklaustųjų (63 %)- nepatenkinti.

90 % Ukmergės miesto gyventojų naudojami visuomeninio transporto teikiamomis paslaugomis, likusieji teigia, kad nesinaudoja.

73 % respondentų teigia, kad visuomeniniu transportu važinėti pakankamai saugu, 23 % nepasitiki visuomeninio transporto saugumu, o 3 % respondentų šiuo klausimu neturi nuomonės.

Daugiau nei pusė apklaustų Ukmergės miesto gyventojų (65 %) pageidautų, kad būtų populiarinamos visuomeninio transporto informavimo priemonės. Likusioji dalis teigia, kad jiems informacijos užtenka.

Apklaustieji nurodė pagrindines priežastis, kodėl dažniau naudojasi nuosavu automobiliu nei viešuoju transportu. 33 % nurodė, kad jų netenkina žema visuomeninio transporto paslaugų kokybė, 57 % nepatenkinti transporto lėtumu, likusieji 10 % teigia, kad naudotis viešuoju transportu nesaugu.

Išanalizavus esamą situaciją visuomeninio transporto teikiamų paslaugų sektoriuje kokybės atžvilgiu, galima teigti, jog didelė dalis visuomenės nėra patenkinta visuomeniniu transportu, jo teikiamų paslaugų kokybe. Situacija visuomeninio transporto srityje yra patenkinama.

REKOMENDACIJOS

Mano nuomone, tam kad ateityje išvengti tam tikrų neatitikimų sandėlyje, bendrovėje reikėtų sustiprinti atsargų apskaitos vidaus kontrolę.

Siekdamos pagerinti klientų aptarnavimo kokybę, transporto įmonės, turėtų daugiau dėmesio skirti personalo apmokymui kaip bendrauti su klientais, kad klientai būtų lojalūs ir patenkinti. Siūlyčiau įmonių vadovams į tai atsižvelgti ir aptarnaujančiui personalui organizuoti specialius kursus apie bendravimą su klientais ir jų aptarnavimą. Šio pasiūlymo įgyvendinimas vienam darbuotojui kainuotų apie 470 lt. (UAB „Dorevi“).

Įmonės norėdamos turėti lojalius klientus ir pritraukti naujų, privalo palaikyti tvirtus ryšius su klientais, išsiaiškinti jų poreikius. Siūlyčiau UAB „Ukmergės versmės transportui“ atlikti kasmetinę anoniminę klientų apklausą, kurios metu būtų galima išsiaiškinti klientų nuomonę apie įmonę, jos privalumus ir trūkumus, ko klientai pasigenda, bei kaip vertina aptarnaujančio personalo darbą, kad žinotų kuriose srityse reikėtų pasitobulinti, nes klientų poreikiai ir lūkesčiai keičiasi.

Siūlyčiau įmonei diegti, kuo daugiau naujų technologijų, kuriuos palengvintų vairuotojų darbą. Daugiau prižiūrėti krovinius, kad būtų saugiai gabenami ir kraunami.

Įtakos tarptautinei logistikai, turi valstybių tarptautinės prekybos politika. Kalbant apie šią politiką, galima išskirti dvi pagrindines kryptis - tai laisvoji prekyba ir protekcionizmas. Protekcionizmo politikoje yra naudojamos įvairios užsienio prekybos suvaržymo priemonės. Labiausiai paplitusios yra muitai ir kvotos. Be muitų ir kvotų yra įvedami kiti importo apribojimai, pvz., importuojamos prekės turi atitikti pasaulinius kokybės standartus, vartojimo saugumo, aplinkos apsaugos reikalavimus, taip pat taikomos sankcijos.

Šiuo metu Lietuvai labai aktualu stebėti, kaip keičiasi tarptautinė prekyba šaliai įstojus į Europos Sąjungą. Narystė ES taip pat turi tiek neigiamos, tiek teigiamos įtakos Lietuvai, todėl svarbu ir toliau tirti tarptautinės prekybos santykių tendencijas ir bandyti rasti geriausius būdus tarptautinei prekybai plėtoti.

Didžiausia visuomeninio transporto paslaugų gerinimo įgyvendinimo problema –netinkamas arba pavėluotas finansavimas, kai politiniai sprendimai įgyvendinami vangiai ir neatsižvelgiant į realius visuomenės poreikius. Taigi turėtų būti sprendžiamos transporto trūkumo, eismo tvarkaraščių ir kitos su tuo susijusios problemos. Tačiau galime tikėtis, kad per artimiausius kelerius metus visuomeninio transporto sektoriuje bus teigiamų pokyčių. Didelį vaidmenį be abejonės čia atliks ir Europos Sąjunga, kuri jau ne pirmus metus Lietuvai suteikia didelę paramą tiek finansiniu požiūriu, tiek padėdama spręsti įvairias su viešuoju sektoriumi susijusias problemas.

LITERATŪRA

1. Urbonas J.A. "Tarptautinė logistika" 2004 m.
2. Garalis A. "Logistikos pagrindai" 2003 m.
3. Urbonas J. A. (2004). *Tarptautinė logistika*. Kaunas: Technologija.
4. Židonis Ž. (2002). *Verslo logistika*. Vilnius: Vilniaus vadybos kolegija.
5. Palšaitis, R. (2007). *Logistikos vadybos pagrindai: vadovėlis*. Vilnius
6. Paulauskas, V. (2005). *Logistika*. Klaipėda
7. Beniušienė I., Garalis A. (2006). Logistika:atsargų valdymas. Jaunųjų mokslininkų darbai.
8. Garalis A. (2003). *Logistikos terminų aiškinamasis žodynas*. Šiauliai
9. Baužienė I. (2003). Logistikos vieta marketinge.
10. Antanas Ilevičius „Logistika“
11. Žiūrėta [2008-02-20]. Prieiga per internetą: http://www.info.lt/index.php?page=naujienos&view=naujiena_arch&id=83085.
12. Eidukienė V. (2006). Logistika. Marijampolė.
13. Christopher, M. (2007). *Logistika ir tiekimo grandinės valdymas: pridėtinės vertės tinklų kūrimas*. Vilnius
14. Mackevičius J. Auditas: teorija, praktika, perspektyvos. - Vilnius, "Lietuvos mokslas", 2001.
15. Kustienė A. Auditas, Akademija (Kauno raj.): LŽŪU Leidybos centras, 2005.
16. Bagžiūnienė, Vitalija. Apskaitos politika. – Vilnius:, 2005.
17. Būdvytienė D. Kaip atlikti inventorizaciją ir dokumentuoti jos rezultatus - Vilnius: Pačiolio leidykla, 1999.
18. Ivanauskienė A. Apskaitos pagrindai - Vilnius: leidykla Danielius, 1998.
19. Mackevičius J. Audito teorija ir praktika - Vilnius, Lietuvos mokslas“, 1999.
20. Zakalskienė R. Atsargų perkainojimo finansinė apskaita ir mokesčių koregavimai. – Apskaitos ir mokesčių apžvalga. – V.: Pačiolis, 2001
21. Verslo apskaitos standartai. www.apskaitosinstitutas.lt
22. Nacionaliniai audito standartai www.lar.lt
23. Vidaus audito rekomendacijos www.finmin.lt
24. PASS, Christopher, LOWES, Bryan, DAVIES, Leslie. (1991) *Dictionary of economics*. London: Collins Reference.
25. V. Rudzkienė Socialinė statistika, Vilnius, MRU leidybos centras, 2005 m.
26. Pruskus V. (2004). *Sociologija*. Vilnius: VĮ Vilniaus teisės ir verslo kolegija.

27. Čereška A., Pauža V. (2005). *Kokybės analizė ir valdymas*. Vilnius: Technika
28. Luobikienė I. (2005). *Sociologinių tyrimų metodika*. Kaunas: Technologija.
29. Minalga, R. (2004). *Logistika*. Vilnius
30. Kardelis, K., (2002), *Mokslinio tyrimo metodologija ir metodai*,. Kaunas
31. Gonestas E., Strielčiūnas R. R. *Taikomoji statistika: [vadovėlis kūno kultūros ir sporto specialybių studentams (bakalaurams, magistrantams) bei doktorantams]. – Kaunas: Lietuvos kūno kultūros akademija, 2003. – 302 p.*
32. Čekanavičius V., Murauskas G. *Statistika ir jos taikymai (II dalis): [vadovėlis aukštųjų mokyklų studentams]. – Vilnius: TEV, 2002. – 268 p.*
33. http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/lt/com/2007/com2007_0551lt01.doc Iš daugiau nei 10 000 gyventojų (šaltinis: Eurostat)
34. http://ec.europa.eu/consumers/cons_int/serv_gen/cons_satisf/index_en.
35. <http://teisesforumas.lt/index.php/idomybes-ir-naudinga-informacija/102-idomybes-ir-naudinga-informacija/250-nauja-inventorizacijos-tvarka.html?tmpl=component&print=1&page=>

PRIEDAI



Gerb. Respondente!

Kviečiu Jus dalyvauti tyrime, kurį atlieka Šiaulių Universiteto Socialinių mokslų fakulteto magistrantas Tomas Leiga. Šios apklausos *tikslas* – *nustatyti keleivių vežimo svarbą Ukmergės mieste, bei jų aptarnavimo lygį*. Jūsų išreikšta nuomonė *padės ištirti visuomeninio transporto kokybę keleivių vežimo rinkoje*. Apklausos rezultatai bus apibendrinti magistro baigiamajame darbe. Nuo Jūsų atsakymų sąžiningumo ir nuoširdumo priklausys šio tyrimo sėkmė. Kilus neaiškumams galite kreiptis telefonu 8-662-50140 arba el. paštu tomas.leiga@gmail.com

Anketa anoniminė, todėl tikiuosi, kad Jūsų nuoširdūs atsakymai padės gauti objektyvius tyrimo rezultatus.

<p>1. Jūsų lytis?</p> <p>a) vyras b) moteris</p>	<p>2. Jūsų amžius?</p> <p>a) 16 m. - 24 m. b) 25 m. - 35 m. c) 36 m. – 46 m. d) 47 m. – 57 m. e) 58 m. ir daugiau</p>
<p>3. Jūsų išsilavinimas?</p> <p>a) vidurinis b) pagrindinis c) aukštasis universitetinis d) aukštasis neuniversitetinis</p>	<p>4. Ar naudojate visuomeninio transporto teikiamomis paslaugomis?</p> <p>a) taip, naudojuosi b) ne, nesinaudoju</p>

<p>5. Jei naudojate visuomeninio transporto teikiamomis paslaugomis tai kaip dažnai tai darote?</p> <p>a) 5 kartus savaitėje (darbo dienomis) b) vidutiniškai 2-4 kartus per savaitę c) nuo 3-6 kartų per mėnesį d) kartą per 3 mėnesius</p>	<p>6. Kokiu tikslu dažniausiai naudojate visuomeniniu transportu?</p> <p>a) asmeniniais ir darbo reikalais b) mokslo (studijų) reikalais c) visais atvejais</p>
<p>7. Kokias visuomeninio transporto priemones renkatė dažniausiai?</p> <p>a) autobusus b) mikroautobusus c) taksi paslaugas ir kita</p>	<p>8. Kodėl naudojate būtent šiomis visuomeninio transporto priemonėmis?</p> <p>a) greitesnė nei kitos b) pigesnė c) saugesnė d) patogesnė (pvz. arčiau stotelė)</p>
<p>9. Ar esate patenkinta(s) jų teikiamomis paslaugomis?</p> <p>a) taip b) ne</p>	<p>10. Su kokiais nepatogumais susiduriate naudodamiesi viešojo transporto paslaugomis?</p> <p>a) spūstys, kamščiai keliuose b) nepritaikytas mano poreikiams c) važiavimo grafikų nesilaikymas, nesuderinti tvarkaraščiai d) nepriimtina kaina</p>
<p>11. Kaip manote, kas nulemia visuomeninio transporto paslaugų kokybę?</p> <p>a) įmonės, organizuojančios jų veiklą, vietos valdžios institucijos b) įvairūs ekonominiai rodikliai (gaminių bei teikiamų paslaugų kainų svyravimai) c) abu atsakymai teisingi d) nežinau</p>	<p>12. Ar saugu važinėti Lietuvoje visuomeniniu transportu?</p> <p>a) pakankamai saugu b) tikrai saugiau negu automobiliu c) visiškai nesaugu d) neturiu nuomonės</p>
<p>13. Ar Jums pakanka informacijos apie visuomeninio transporto tvarkaraščius?</p> <p>a) užtenka b) galėtų būti pateikta daugiau c) naudojuosi internetu, tai dėl eismo tvarkaraščių didelių problemų nekyla d) niekada apie tai nesusimąščiau</p>	<p>14. Ar Jūsų manymu turėtų būti kuriamos ir populiarinamos geresnės keleivių informavimo paslaugos?</p> <p>a) taip, turėtų b) ne, neturėtų</p>

<p>15. Ar ką nors girdėjote apie elektroninio bilieto įdiegimą?</p> <p>a) taip, daug girdėjau ir pritariu šitai naujovei b) taip, girdėjau, bet nepritariu c) nieko apie tai nežinau</p>	<p>16. Ar visuomeninis transportas prieinamas visiems vienodai (neįgalieji, šeimos su mažamečiais vaikais, vyresnio amžiaus žmonės)?</p> <p>a) manau sunkumų kyla dėl autotransporto nepritaikymo (pvz. per mažai žemagrindžių autobusų) b) sunkumų iškyla dėl visuomeninio transporto punktualumo ir trūkumų c) visoms socialinėms asmenų grupėms visuomeninis transportas yra prieinamas vienodai d) pritariu a) ir b) variantams</p>
<p>17. Jei dažniau važinėjate nuosavu automobiliu nei visuomeniniu transportu, nurodykite pagr.priežastį</p> <p>a) žema viešojo transporto paslaugų kokybė b) visuomeninio transporto lėtumas c) jo nepatikimumas saugumo atžvilgiu</p>	<p>18. Koks turėtų būti visuomeninis transportas, kad jis taptų populiariesnis?</p> <p>a) jis turėtų būti greitesnis b) patikimesnis ir saugesnis c) patogesnis d) manau visi 3 variantai</p>

TVIRTINU

Vidaus audito
Tarnybos vadovas
Arvydas Aukštuolis

**UAB “UKMERGĖS VERSMĖS TRANSPORTAS” ATSARGŲ
VIDAUS AUDITO PROGRAMA**

2007 11 19

VIDAUS AUDITO TEMA: Atsargų vidaus auditas

VIDAUS AUDITO TIKSLAS:

1. Įvertinti atsargų vidaus kontrolę
2. Nustatyti, ar visos operacijos susijusios su atsargų gavimu, pardavimu ir išdavimu teisingai užfiksuotos apskaitoje.
3. Nustatyti atsargų buvimo laiką ir pilnumo faktą.
4. Įvertinti apskaitos tinkamumą.
5. Įvertinti ar atsargų saugojimo sąlygos tinkamos.
6. Išsiaiškinti ar sandelyje įrengta atsargų apsaugos sistema.

VIDAUS AUDITO APIMTIS: 14 darbo dienų

AUDITO PRADŽIA: 2007 11 22

PABAIGA: 2007 12 05

AUDITO VYKDYTOJAI: Tomas Leiga

Papildomų išlaidų susijusių su Vidaus auditu nenumatoma.

Eilės Nr.	VA uždavinys	VA vykdytojai	VA vykdymo laikas	VA procedūros
1.	Atsargų vidaus kontrolės įvertinimas	Tomas Leiga	2007 11 22- 2007 11 23	Patikrinti atsargų pirkimo, gavimo, sandėliavimo, išdavimo bei išsiuntimo apskaitos sistemą.
2.	Išsiaiškinti atsargų užpajamavimo pilnumą.	Tomas Leiga	2007 11 24- 2007 11 25	- Patikrinti ar visi atsargų įsigijimo sandėriai buvo teisėti ir teisingai įregistruoti. Atidžiai peržiūrėti atsargų gavimo dokumentus ir išsiaiškinti ar nebuvo taisyso faktų.
	Išsiaiškinti ar atsargų pardavimas lydimas atinkamais dokumentais.	Tomas Leiga	2007 11 24- 2007 11 25	- Išsiaiškinti ar dažnai įmonės vadovybei pateikiamos ataskaitos apie atsargų judėjimą bei jų faktinį kiekį.
	Išsiaiškinti pagal kokius dokumentus išduodamos prekės klientams.			- Sudaryti klausimyną darbuotojams
3.	Nustatyti ar apskaitos registruose pateikti atsargų likučiai	Tomas Leiga	2007 11 26 - 2007 11 28	- Atrinkti iš apskaitos regisrų duomenis apie atsargas, nueiti į jų laikymo

	sutampa su faktišku atsargų kiekiu esančiu sandelyje.			vieta ir atlikti kontrolinį skaičiavimą (inventorizaciją).
4.	Išsiaiškinti ar visos atsargos įtrauktos į reikiamo laikotarpio apskaitos registrus. Išsiaiškinti kokį būdą įmonė naudoja atsargoms apskaityti. Išsiaiškinti koks įkainojimo metodas naudojamas įmonėje	Tomas Leiga Tomas Leiga	2007 11 29 - 2007 12 01 2007 11 29 - 2007 12 01	- Patikrinti kiek atsargų pirкта ir parduota praėjusių metų pabaigoje, ataskaitinių metų pradžioje, ataskaitinių metų pabaigoje ir einamųjų metų pradžioje. - Patikrinti ar suderinami atsargų žiniaraščių ir „Didžiosios knygos“ duomenis
5.	Įsigilinti į aplinką, kurioje apskaitomos ir saugomos atsargos.	Tomas Leiga	2007 12 02 - 2007 12 05	- Patikrinti vertybių laikymo vietas, ar jos sudėtos pagal grupes ir rūšis.
6.	Išsiaiškinti ar sukurta atsargų apsaugos sistema, kas atsakingas už ją.	Tomas Leiga	2007 12 06 - 2007 12 07	- Patikrinti ar buvo užfiksuoti atsargų dingimo atvejai, kas nešė už tai atsakomybę.
	VA ataskaitos parengimas	Tomas Leiga	2007 12 08 - 2007 12 09	Rengia ataskaitą

LR Vyriausybė 2008 04 17 nutarimu Nr. 370 patvirtino naują inventorizacijos atlikimo tvarką. Pastaruoju metu vis labiau įsigali teisės aktų keitimo praktika, kai užuot patobulinus keletą punktų, keičiamas visas dokumentas. Tad ir šį kartą, norint aptikti pakeitimus, tenka šalia pasidėjus lyginti dvi inventorizacijos tvarkos redakcijas. O tų pakeitimų, kaip visada, ne tiek ir daug.

Esminių pakeitimų naujoje inventorizacijos tvarkos redakcijoje beveik nėra. Daugelyje įmonių šiuo metu inventorizacija atliekama atvirkščiai, nei reglamentuota tvarkoje. Inventorizacijos komisijos, užuot registravusios turto saugojimo vietose faktiškai rastus daiktus ir šiuos duomenis lyginusios su buhalterijos duomenimis, pasiima iš buhalterijos apskaitoje registruoto turto sąrašus ir pagal juos suregistruoja faktiškai rastus vienetus. Suprantama, kad taip inventorizuojant, neatitikimų beveik nebūna. Mažosiose įmonėse turtas dažnai visai neinventorizuojamas, geriausiu atveju, remiantis apskaitos duomenimis, sudaromas tik inventorizacijos aprašas. Tai nestebina, juk statistikos duomenimis, daugiau nei pusėje Lietuvos įmonių dirba ne daugiau kaip keturi darbuotojai. Tad iš tokio kolektyvo sudaryti kompetentingą inventorizacijos komisiją – išties nelengvas darbas. Neteko girdėti, kad kas nors būtų pasinaudojęs tvarkos siūloma galimybe inventorizacijai atlikti samdyti specialistus iš šalies. Taigi, ar ne laikas šią inventorizacijos atlikimo tvarką įvardyti savotiška „gerąja praktika“ ir padaryti rekomendacinio pobūdžio. Dėl to finansinės atskaitomybės duomenų, kurių teisingumui užtikrinti daugiausia ir skirta inventorizacija, kokybė tikrai nesuprastės.

Pakeistos sąvokos

Ieškant reglamente pasikeitusių nuostatų, pirmiausia į akis krinta pakitusios sąvokos ir jų apibūdinimai. Pavyzdžiui, daugelį metų sėkmingai gyvavę *atskaitingi asmenys* tapo *atsakingais asmenimis*. Kalbos požiūriu sąvoka gal ir tapo taisyklingesnė, bet susikalbėti bus sunkiau. Net pradedančiajam buhalteriu nereikia aiškinti, ką reiškia *atsaitingas asmuo*. *Atsakingas asmuo* – visiškai bendra sąvoka. Juk asmuo gali būti atsakingas už švarą, tvarką, darbų saugą, bendradarbio pasveikinimą ir begalę kitų dalykų. Taigi dabar paminėję atsakingą asmenį, turėsime patikslinti, kad kalbame, pavyzdžiui, apie į komandiruotę išvykusį Petrą, kuriam išmokėtas komandiruotės avansas, arba ūkvedį Saulių, kuris perka įvairias kanceliarines prekes. Be to, *atskaitingo asmens* sąvoka išliko Kasos darbo organizavimo ir kasos operacijų atlikimo taisyklėse, nors jos buvo tobulintos vos prieš kelis mėnesius. Tai reiškia, kad dabar tą patį asmenį teks vadinti dviem vardais: kai jam, tarkime, išmokamas avansas komandiruotės išlaidoms, jis bus *atskaitingas asmuo*, o kai jo nepanaudotas avansas bus inventorizuojamas, taps *atsakingu asmeniu*. Be to, įmonės vadovo įsakymu dabar reikėtų

tvirtinti jau du sąrašus: atskaitingų asmenų ir atsakingų asmenų. Blogiausia tai, kad taip tobulinant buhalterinę kalbą, paliekamos akivaizdžios klaidos. Tarkime, ir naujojoje tvarkos redakcijoje išliko *turto pajamų ir išlaidų dokumentai*, nors Dabartinės lietuvių kalbos žodynas teigia, kad išleisti galima pinigus, o žaliavos ar medžiagos yra sunaudojamos ir nurašomos, bet ne išleidžiamos. Be to, skolų inventorizacijos tvarkoje išliko *beviltiškų skolų* sąvoka, nors kituose apskaitos reglamentuose jos vadinamos *abejotinomis skolomis*.

Sezoninę veiklą vykdančių įmonių inventorizacijos ypatumai

Kitas pakeitimas susijęs su inventorizacijos atlikimo prievole. Vietoje *žemės ūkio įmonių* atsirado *įmonės, kurių veikla sezoninė*. Pakeitimas gan keistas vien jau dėl to, kad sezoninės veiklos įmonių kategorija įstatymuose iš viso neapibrėžta. To ir negalima padaryti, nors šios įmonės įpareigtos atsargas inventorizuoti *ne anksčiau kaip ataskaitinių metų birželio 30 dieną*. Juk visiškai nesvarbu, ar įmonė eksploatuoja slidinėjimo trasą, ar superka ir perdirba grybus, ar nuomoja vasarnamius. Tvarkoje nėra jokių išlygų dėl pasirinktų finansinių metų pabaigos datos. Be to, reglamentuojant tokių įmonių nebaigtos gamybos inventorizacijos tvarką, aiškinama, kad jos turi įvertinti rudeninį laukų arimą, pūdymų ruošimą, dirvos tręšimą ir daug kitų aplinkybių, būdingų išimtinai žemės ūkiui. Nepateiktas nė vienas pavyzdys, tinkantis dviračių ar valčių nuomai ir kitai sezoninei veiklai. Tad šio pakeitimo prasmė taip ir lieka neaiški.

Užsienyje esantį turtą galima inventorizuoti rečiau

Atsirado nauja nuostata, kad *įmonė s vadovas, atsižvelgdamas į inventorizuojamo turto vertę ir inventorizacijos atlikimo sąnaudas, gali nustatyti užsienio valstybėse esančio įmonės turto, kuriuo naudojasi atstovai užsienyje, ilgesnį nei metai inventorizacijos periodiškumą*. Kitaip tariant, užsienyje esantis įmonės turtas iš viso gali būti neinventorizuotas. Ši nuostata labai paranki tų įmonių vadovams ir savininkams, kurie šiltuosiuose kraštuose įmonės lėšomis įsigyja „veiklai vykdyti“ skirtus butus, vilas ir kitą nekilnojamąjį turtą. Dabar buhalteriams bus dar sunkiau sužinoti, kokia tikroji tokio turto paskirtis.

Kito pakeitimo esmė – sąvoka *apskaita* pakeista į sąvoką *buhalterinė apskaita*. Šis, atrodytų, redakcinio pobūdžio pakeitimas kai kur iš esmės pakeitė tvarkos nuostatas. Pagal Buhalterinės apskaitos įstatyme pateiktą buhalterinės apskaitos apibrėžimą tai yra **ūkinių operacijų ir ūkinių įvykių registravimo sistema**. Vadovaujantis šiuo apibrėžimu, buhalterinėje apskaitoje neregistruojamas įmonės naudojamas svetimas turtas, nes tokio turto atsiradimas nelaikomas nei ūkine operacija, nei ūkiniu įvykiu. Dažniausiai svetimas turtas įmonės veikloje naudojamas nuomos ar panaudos sutarties pagrindu, priimamas laikinai saugoti ar remontuoti, kartais – perdirbti. Todėl nuostata, kad *radusi į buhalterinę apskaitą neįtraukto turto, inventorizacijos komisija ne tik jį turi*

įrašyti į inventORIZACIJOS aprašą, bet ir nustatyti nusidėvėjimo laipsnį bei, pasitelkusi nepriklausomus turto vertintojus, įvertinti, reiškia, kad aptikusi svetimo turto, inventORIZACIJOS komisija bus priversta atlikti daug papildomo darbo ir surašyti ne vieną papildomą dokumentą.

Daugelis pakeitimų neesminiai

Dar viena naujovė – detaliau paaiškinta **inventORIZACIJOS, atliekamos įvykus vagystei ar stichinei nelaimėi**, tvarka. Reikalaujama surašyti tris inventORIZACIJOS aprašo egzempliorius, kurių kiekvieną pasirašo visi inventORIZACIJOS komisijos nariai ir materialiai atsakingi asmenys. Pirmasis inventORIZAVIMO aprašo egzempliorius paskutinę inventORIZACIJOS dieną atiduodamas įmonės buhalterinę apskaitą tvarkančiam asmeniui, antrasis atiduodamas (išsiunčiamas) policijai (griežtai laikantis visų tvarkos reikalavimų, policijai reikėtų siųsti ir, pavyzdžiui, dėl potvynio prarasto turto inventORIZACIJOS aprašą), o trečiasis – materialiai atsakingam asmeniui.

InventORIZACIJOS atlikimo tvarkoje naujovių ras įmonės, kurios **atsargas apskaito periodiškai**. Pagal senąją redakciją ir tokiais atvejais buvo reikalaujama suregistravus faktiškai rastą atsargų kiekį, jį lyginti su buhalterinės apskaitos duomenimis ir skirtumus registruoti sutikrinimo žiniaraštyje. Kadangi periodinio būdo ypatumas tas, kad per ataskaitinį laikotarpį sunaudotas kiekis nurašomas tik to laikotarpio pabaigoje, lygindami faktinį kiekį su buhalterinės apskaitos duomenimis, visada faktinį likutį rasime mažesnį už tą, kuris užregistruotas buhalterinės apskaitos sąskaitose. Naujojoje inventORIZAVIMO tvarkos redakcijoje įrašyta nuostata, kad taikant periodinį būdą, tokių atsargų sutikrinimo žiniaraštis nesudaromas. Tai reiškia, kad buhalterinės apskaitos duomenys patikslinami pagal faktiškai rastą atsargų likutį.

Kiti pasikeitimai dar mažiau reikšmingi, dažniausiai redakcinio pobūdžio. Pavyzdžiui, senoji tvarkos redakcija įpareigojo vyriausiąjį buhalterį *pamokyti* komisijos narius, kaip atlikti inventORIZACIJĄ, dabartinė redakcija įpareigoja tik *supažindinti*.