

# UAB „AKLETA“ KROVINIO PRISTATYMO LOGISTINĖS TECHNOLOGIJOS VERTINIMAS: MUITINIO TARPININKAVIMO ATVEJIS

Jelizaveta Revzova, lekt. Margarita Varnienė

*Lietuvos aukštoji jūreivystės mokykla, I. Kanto g. 7  
Klaipėda*

**Abstract.** Logistika and customs are closely related areas, especially in international trade. Customs is a government institution responsible for controlling and regulating the movement of goods across borders. Customs plays a crucial role in supporting legitimate trade and enhancing competitiveness, ensuring fair customs duties and tax payments, combating counterfeiting and piracy, processing information, assessing changes in the nature of trade, conducting risk assessments to uncover financial fraud, terrorist activities, organized crime, drugs, and terrorism, and protecting the environment and citizens from all kinds of hazardous goods. Customs procedures and rules are intended to ensure the legitimate international movement and taxation of goods and services. Customs inspection, which may involve physical inspection of goods, document verification, or the application of special customs procedures, is necessary to ensure that goods comply with customs regulations and are not illegally transported. The article analyzes the logistics technology of cargo delivery with customs brokerage by UAB "Akleta" and describes the key elements of cargo delivery logistics technology.

## Įvadas

**Tyrimo aktualumas:** Esant nestabiliai situacijai pasaulyje krovinių gabenimo technologijos tampa sudėtingesnės, atsirado naujų teisinio poveikio kontrolės priemonių – sankcijų, kas turėjo įtakos visai tiekimo grandinei. Visą kontrolę vykdo muitinė, kuri užtikrina į ES muitų teritoriją įvežamoms, bei iš jos išvežamoms prekėms nustatytus apribojimus, bei specialiuosius reikalavimus. Kaip pavyzdžiui, jeigu krovinys yra gabenamas iš šalies kuriai nėra būdinga šita prekė, t.y. „nelogiškas maršrutas“ muitinei gali kilti įtarimų, todėl muitinė gali vykdyti fizinį prekių tikrinimą. Sankcijos, turi įtakos vienai iš krovinių gabenimo technologijos grandžių – muitiniam tarpininkavimui. Dėl sankcijų muitinės fiziniai patikrinimai muitinės procedūrų įforminimo metu, tapo dažnesni, dėl ko krovinių gabenimas gali užtukti ilgiau arba būti visiškai sustabdytas.

Kiekvienos prekės, didelės ar mažos, judėjimas yra fiksuojamas bei kontroliuojamas muitinės ir kitų institucijų teisės aktų įgyvendinimo, apskaitos, statistikos kaupimo, analizės bei kitais tikslais. Atitinkami muitinės formalumai, prekių pateikimas ir deklaravimas muitinei yra neišvengiami tarptautinio logistikos kanalo procesai, kuriuos atlikti geba ir/ar nori ne visi šio kanalo subjektai. Lietuvoje, kaip ir visose ES Valstybėse, prekės klasifikuojamos pagal Europos Bendrijos Kombinuotąją nomenklatūrą (KN) kurioje yra pateiktos tarifinio ir netarifinio užsienio prekybos reguliavimo priemonės. Kilus abejonėms dėl klasifikavimo pagal Kombinuotąją nomenklatūrą, tai yra prekės kodo tikslumo, muitinės pareigūnai gali vykdyti fizinį tikrinimą.

UAB „Akleta“ muitinės tarpininkai laikosi teisės aktų reikalavimų, tiesiogiai atstovauja kliento interesams muitinėje procedūrų įforminimo ir prekių patikrinimo metu, kliento vardu teikia Valstybinės augalininkystės tarnybai prie žemės ūkio ministerijos, ir Valstybinės maisto ir veterinarijos tarnybai prašymus atitinkamiems sertifikatams ir pažymoms gauti.

**Tyrimo objektas** – UAB „Akleta“ krovinių pristatymo logistinės technologijos.

**Tyrimo tikslas** – Įvertinti UAB „Akleta“ krovinių pristatymo logistines technologijas muitinio tarpininkavimo atveju.

**Tyrimo uždaviniai:**

1. Apibūdinti krovinių pristatymo logistinės technologijos pagrindinius elementus;
2. Analizuoti UAB „Akleta“ krovinių pristatymo logistinės technologijos muitinio tarpininkavimo atveju;

**Tyrimo metodai:** Mokslinės literatūros šaltinių analizė, teisės aktų analizė, rezultatu interpretavimas ir UAB „Akleta“ statistinių duomenų analizė.

## **KROVINIO PRISTATYMO LOGISTINĖS TECHNOLOGIJOS PAGRINDINIAI ELEMENTAI**

Šiame skyriuje apžvelgsime pagrindinius krovinių pristatymo logistinės technologijos pagrindinius elementus. Išskirsime tokius elementus kaip transportas, sandėlis (perkrovimas) ir kontrolė kurioje reikia atkreipti ypatingą dėmesį muitinei, deklaravimui ir informacijos pateikimui.

### **1.1 Krovinių pristatymo logistinių technologijų teorinė samprata**

Logistika – mokslas apie materialiujų, informacinių, finansinių, žmonių ir kitų srautų judėjimo planavimą, kontrolę ir reguliavimą. Tai organizavimas ir prekių pristatymas nuo pirminio šaltinio iki galutinio vartotojo bei reguliuojami srautai procesai. Procesai kurie nuolat koordinuojami ir tobulinami, pagal veiklos pobūdį gali būti skirtingi pvz. tiekimo (pirkimo; susijusi su materialiujų išteklių parūpinimu), gamybos (sprendžia materialiujų išteklių judėjimo nuo žaliavų iki galutinio produkto problemas), paskirstymo (rinkodaros; specializuojamasi produkcijos realizavimo srityje), transporto (transporto priemonių, maršrutų parinkimas ir kita), informacinė (informacijos rinkimo, apdorojimo, perdavimo procesai) ir kitos logistikos. Logistika yra labai dinamiška ir sudėtinga sritis, kuri nuolat kinta ir reikalauja nuolatinio tobulėjimo ir pritaikymo prie naujų technologijų ir rinkos pokyčių. Todėl logistikos specialistai turi turėti įvairių žinių ir įgūdžių, kad galėtų efektyviai tvarkyti prekių ir paslaugų judėjimą ir užtikrinti, kad tiekimo grandinė būtų veiksminga ir patikima. Atsižvelgiant į logistikos proceso principus yra sukuriama sąlyga, kad tinkamos prekės patektų pas reikiamus gavėjus, tinkamų laikų ir kiekių.

Tarptautinė logistika yra logistikos šaka, kuri susijusi su prekių ir paslaugų judėjimu tarp skirtingų šalių. Tai apima visus procesus, susijusius su prekių gabenimu per sienas, per vandenynus ir orus, valstybių muitų procedūromis, tarptautiniais sandėliais ir kitais elementais, susijusiais su prekių ir paslaugų tarptautiniu tiekimu ir platinimu. Tarptautinė logistika yra ypač sudėtinga dėl tarptautinės prekybos taisyklių ir procedūrų, taip pat dėl skirtingų kultūrų, kalbų ir teisinių sistemų. Siekiant sėkmingai tvarkyti tarptautinę logistiką, būtina turėti specialias žinias ir įgūdžius, susijusius su tarptautine prekyba, muitais, muitinės procedūromis, tarptautiniais gabenimo būdais ir kitais elementais. Tarptautinė logistika apjungia visus veiksmus ir procesus, kurie gali turėti įtakos prekių/krovinių judėjimui, kad taisyklingai vykdyti logistika tarptautinių mastu reikia atlikti analizę ir pirmiausiai parinkti tinkamą transportą nes tai turės įtakos pristatymo laikui.

Transportas – žmonių, prekių, krovinių ar medžiagų judėjimas iš vienos vietos į kitą, paprastai naudojant tokias transporto priemones kaip autotransportas, jūrų transportas, geležinkelio transportas, oro transportas ir vamzdynų transportas. Transporto sritis apima įvairias transporto rūšis, transporto politiką, reglamentus ir planavimą, taip pat transporto veiklos poveikį aplinkai ir socialinį poveikį. Pagrindinės transporto rūšys logistinėje technologijoje pateiktos (1 pav).

*Jūrų transportu* gabenama apie 90 % visos pasaulio prekybos krovinių. Tarptautinėje laivybos rinkoje dalyvauja daugiau kaip 50 tūkst. prekinių laivų, registruotų 150 valstybėse. Laivais gabenami įvairios nomenklatūros kroviniai. (Locaitienė, V., Belakova, O., Rubežienė, A., Varnienė, M., Žukauskaitė, A., 2019).

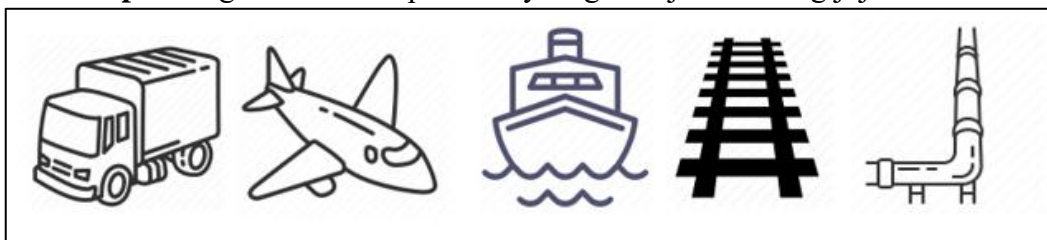
*Geležinkelių transportas* yra viena iš transporto rūšių ir yra ūkio dalis, skirta viešiesiems ir ūkio subjektų poreikiams tenkinti – keleiviams, bagažui ir (ar) kroviniams geležinkeliais vežti, manevruoti (Sinkevičius, 2017). Geležinkelių transportu patogiau vežti didelį prekių kiekį, kadangi vagonas turi didesnę krovumą nei autotransportas.

*Autotransportas* vienas iš patogiausių transportu, kroviniai gali būti surinkti ir pristatyti į visus punktus, kur tik gali privažiuoti automobilis, jų neperkraunant. Būtent ši ypatybė tinkamiausia iš visų, kai pervežant krovinius viduje pirmenybė teikiama autotransportui bei reikia apibrėžti, kad autotransportas pasireiškia vežimo greičiu.

*Oro transportas* turi kelias privalumų palyginti su kitomis transporto priemonėmis. Pirmiausia, jis yra greitas, nes oro transporto priemonės gali pasiekti didelį greitį ir greitai nuvykti per didelius atstumus. Antra, oro transportas yra patikimas, nes oro linijos turi griežtas saugos taisykles ir priežiūros programas ir daug paprastesnis pakavimas.

*Vamzdynų transportas* yra transportavimo būdas, kai skystis ar dujos pervežamos per uždara vamzdžių sistemą. Tai dažnai naudojama chemijos, naftos ir dujų pramonėje, kad būtų galima pervežti chemines medžiagas ar žaliavas iš vienos vietos į kitą.

**1 pav.** Pagrindinės transporto rūšys logistinėje technologijoje



Krovinio saugojimo vieta yra svarbi logistikos dalis, kuri padeda išlaikyti krovinio kokybę ir saugumą. Tinkamai parinkta saugojimo vieta gali padėti užtikrinti, kad krovinys bus saugus, nepažeistas ir nepasieks kenksmingų sąlygų, kurios gali pakenkti krovinio vertei arba saugumui. Kita svarbi krovinio saugojimo vietos parinkimo savybė yra prieinamumas. Vietą turi būti lengvai pasiekiamą ir pasiekiamą transporto priemonėmis. Atsižvelgiant į krovinio fizinės/cheminės savybes galima tinkamai parinkti kokioms sąlygom ir kokiam terminale jis bus saugomas. Krovinius galima išskirti į tris rūšis:

1. Masiniai kroviniai;
2. Generaliniai kroviniai;
3. Specialieji kroviniai.

*Masiniai kroviniai* sudaro apie 80 % jūra gabenamų krovinių (UNCTAD, 2016). Tai skystieji (nafta ir jos produktai), suverstinai ir birieji kroviniai. Tradiciškai, masinių krovinių gabenimo jūrų transportu tendencijos analizuojamos, atsižvelgiant į tokių krovinių, kaip nafta, grūdai, anglis, geležies rūda, tarptautines prekybos tendencijas. (Locaitienė, V., Belakova, O., Rubežienė, A., Varnienė, M., Žukauskaitė, A., 2019).

*Generaliniai kroviniai* tai įvairaus pobūdžio kroviniai. Kaip pvz. negabaritiniai, nespecializuoto tipo kroviniai. Generalinių krovinių nomenklatūra ypač įvairi, kadangi jie gali būti gabenami supakuoti - maišais, dėžėmis, ryšuliais, rulonais, paketais ir atskirais vienetais ir nesupakuoti.

*Specialieji kroviniai* itin išskirti nes tai kroviniai kurie yra pavojingi arba greitai gendantys. Tokiems kroviniams taikomi specialieji reikalavimai, reglamentai ir tarptautinės konvencijos.

Viena iš buvimo vietų tokių krovinių - skirtingi terminalai, transporto sistemos elementas kuriame prasideda arba pasibaigia gabenimo maršrutas. Terminaluose kroviniams pakrauti ir transportuoti naudojamos transporto priemonės, pakrovimo, perkrovimo ir iškrovimo technika, sandėlių įranga ir tara kroviniams pakuoti. Dėl skirtingų krovinių fizinių/cheminių savybių uosto terminalai taip pat skiriasi pagal turimą tarptautinėje prekyboje paklausą, galima išskirti tokius terminalus kaip;

1. Biriųjų krovinių terminalas;
2. Konteinerių terminalas;
3. Skystų krovinių terminalas;
4. Ro-ro krovinių terminalas.

Sandėlis yra vieta, skirta laikyti ir saugoti prekes arba krovinius iki jų išgabenimo gavėjui. Sandėliai yra svarbūs tiek gamybos, tiek prekybos sektoriui, nes jie užtikrina prekių ir krovinių saugumą ir tvarkymą. Sandėliuose prekės gali būti saugomos ir laikomos įvairiais būdais, priklausomai nuo krovinių pobūdžio ir reikalavimų. Šiuolaikiniai sandėliai yra įrengti specializuota technika, kurioje naudojama automatinės ir kompiuterizuotos sistemos, kurios padeda kontroliuoti prekių atsargų lygį, krovimo ir iškrovimo procesus, taip pat leidžia atlikti efektyvesnę prekių ir krovinių tvarkymą

Pagal paskirtį skiriamas gamybinis ir skirstomasis sandėlis, jeigu pagal konstrukciją ir saugojimo sąlygas sandėliai skirstomi į atvirus, uždarus ir specialius sandėlius. Sandėlio struktūra priklauso nuo sandėlio tipo, atsižvelgiant į tai parenkama tinkama įranga ir vieta. Atviri sandėliai – skirti tokioms prekėms kurioms neturi įtakos meteorologiniai veiksniai. Uždari sandėliai – patalpos, skirtos saugoti prekes, kurioms reikia specialių laikymo (sandėliavimo) sąlygų. Specialūs sandėliai – skirti prekėms turinčios fizinių-cheminių savybių, dažniausiai tai sandėliai kuriose yra sandėliuojama nafta, jos produktai, grūdai ir greitai gendantys produktai. Pagal konstrukciją ir saugojimo sąlygas sandėliai vizualiai pateikti 2-me paveiksle.



## 2 pav. Sandėliai, kurie skirstomi pagal konstrukciją ir saugojimo sąlygas

Logistikos procese vienas iš svarbiausių pagalbinių instrumentų – informacijos apdorojimas ir tvarkymas. Šiais laikais tai veiklos rūšys be kurios bus sunku greitai ir sklandžiai organizuoti prekių pristatymą nuo pradinio šaltinio iki galutinio gavėjo. Dėka informacijos kaupimui ir tvarkymui, galima vykdyti duomenų analizę, kad matyti kokioje proceso eigoje yra nesklandumų. Šiais laikais logistiką neįmanoma valdyti be logistikos procesų valdymo informacinių sistemų, nes jų taikymas leidžia valdyti logistikos veiklą realiaame laike ir stebėti pokyčius. Dėka tuo galima operatyviai nustatyti atsiradusius nesklandumus ar trukdžius ir pašalinti jos nei prekių judėjimas sustos. Norint valdyti transportavimo procesą logistikos sektoriuje kurioje duomenų perdavimas ir sklandus bendradarbiavimas yra itin svarbus, reikia taikyti informacinės elektroninių duomenų valdymo technologijas. Tai yra reikia taikyti intelektinę logistiką kurios dėka yra valdomas logistikos veiklos procesas realiaame laike, operatyviai nustatomi sutrikimai kurie yra pašalinami anksčiau nei pastebi klientas. Tai daroma per efektyvias informacines sistemas kai informacija apdorojama ir tvarkoma keliais būdais:

- *Prekių srauto valdymas*: tai yra technologinis procesas, kuriuo valdomas prekių ir krovinių judėjimas tarp tiekėjų, sandėlių ir pirkėjų. Šio proceso metu tvarkomos prekių ir krovinių atsargos, taip pat planuojamas jų judėjimas.
- *Transporto valdymas*: tai yra technologinis procesas, kuriuo valdomas transporto priemonių naudojimas. Šio proceso metu tvarkomi maršrutai, krovinių pervežimo tvarkaraščiai, prekių stebėjimas ir atsekimas, taip pat įvairūs transporto dokumentai.
- *Atsargų valdymas*: tai yra technologinis procesas, kuriuo valdomos prekių ir krovinių atsargos. Šio proceso metu tvarkomos atsargos, planuojamas prekių ir krovinių judėjimas, stebima jų būklė ir atliekamas atsargų inventorizavimas.
- *Duomenų apdorojimas*: tai yra technologinis procesas, kuriuo tvarkomi visi logistikos veiklos duomenys. Šio technologinio proceso metu tvarkoma informacija apie krovinius, transportą, sandėlius, atsargas ir kt. Duomenys yra tvarkomi ir saugomi elektroniniuose formatuose, kad būtų lengviau juos naudoti ir pasiekti.

Visi šie technologiniai procesai yra susiję nes jie padeda užtikrinti, kad kroviniai būtų pristatomi savalaikiškai ir tiksliai. Tai leidžia logistikos įmonėms sutaupyti laiko ir pinigų, o taip pat užtikrinti gerą klientų patirtį. Taigi trumpai sakant informacinės technologijos yra labai svarbios optimizuojant transporto sistemų veiklą, informacinių sistemų naudojimas gali pagerinti logistikos veiklos kokybę, saugumas bei efektyvumą. Dėka informacinių technologijų įtraukimą į logistikos sritį, kiek vienas iš proceso dalyvių orientuojasi realiam laike kokiam gabenimo etape randasi krovinis. Visoje prekių pristatymo tarptautinės logistinės technologijos grandinėje svarbus momentas yra muitinės procedūros. Prekės pateikiamos įforminimui valstybinėms kontroliuojančioms institucijoms, t.y:

*Muitinė* - valstybės tarnyba, kuri atsakinga už muitinės taisyklių ir teisės aktų laikymąsi, kai prekės, paslaugos arba kiti produktai keliauja per valstybės sieną. Muitinės priežiūros priemonėmis užtikrinti muitų teisės aktų įgyvendinimą, administruoti importo ir eksporto muitus ir kitus muitinės administruojamus importo ir eksporto mokesčius, kontroliuoti bendrojo muitų tarifo, muitų ir kitų muitinės administruojamų mokesčių bei jų lengvatų, taip pat muitų teisės aktų nustatytų importo, eksporto ir tranzito draudimų bei apribojimų taikymą, tvarkyti prekių importo ir eksporto bei prekybos su kitomis Europos Sąjungos valstybėmis narėmis statistiką (Regulation (EU) No. 952/2013

of the European Parliament and of the council, 2013). Muitinės tarnybos turi didelę įtaką prekybai tarp šalių, kai prekės ir paslaugos gabenamos per valstybių sienas. Muitinė savo veikloje susiduria su dviem užduotimis, kurios tarpusavyje sunkiai suderinamos: Sudaryti palankias sąlygas verslui plėtotis ir kokybiškai atlikti muitinės procedūras. Verslo atstovai yra suinteresuoti kuo mažiau laiko prarasti atliekant muitinį deklaravimą ir tikrinimą, nes laikas matuojamas pinigais, tuo tarpu sprendžiant visuomenės saugumo problemas, būtina patikimai įvertinti prekių siuntos riziką, o šis darbas reikalauja nemažų laiko sąnaudų

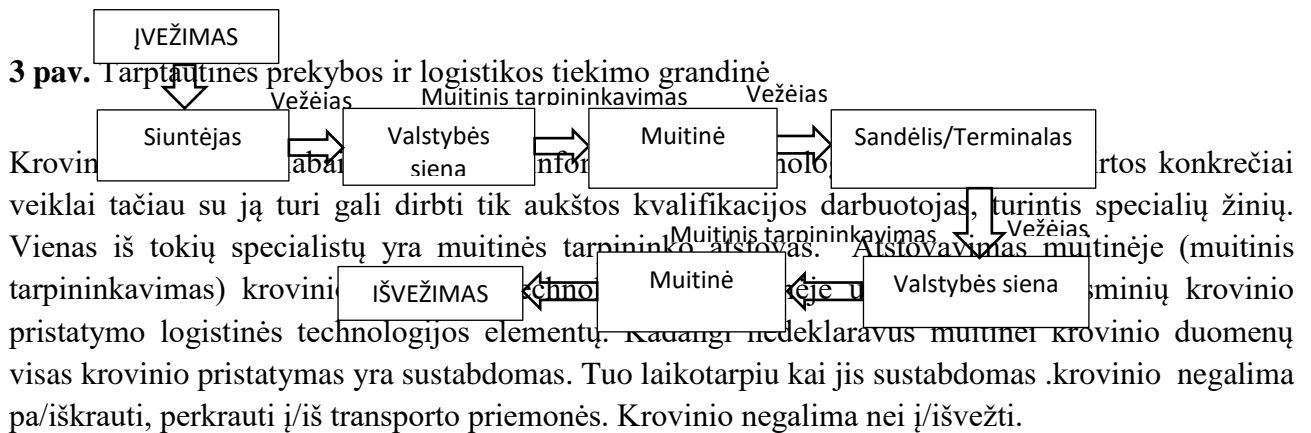
*Valstybinė augalininkystės tarnyba (toliau VAAT)* - valstybės institucija, kuri atsakinga už augalų apsaugą, žemės ūkio produktų kokybės kontrolę ir jų prekybos reguliavimą. VAAT vykdo stebėseną ir kontrolę, kad būtų laikomasi augalų apsaugos taisyklių, kad būtų išvengta kenksmingų vabzdžių, ligų ir neigiamo poveikio gamtai.

*Valstybinė maisto ir veterinarijos tarnyba (toliau VMVT)* yra Lietuvoje veikianči valstybinė institucija, atsakinga už maisto produktų kontrolę ir veterinarinę priežiūrą. VMVT veikia siekiant užtikrinti, kad maisto produktai, kurie patenka į vartotojų rankas, būtų saugūs ir atitiktų nustatytus standartus. VMVT atlieka maisto produktų gamybos ir platinimo kontrolę, užtikrina, kad maisto produktai būtų tinkamai apdorojami ir saugiai laikomi. Taip pat VMVT atlieka mėsos ir kitų gyvūninės kilmės produktų, pavyzdžiui, pieno ir kiaušinių, kontrolę, kad būtų užtikrinta jų kokybė ir saugumas

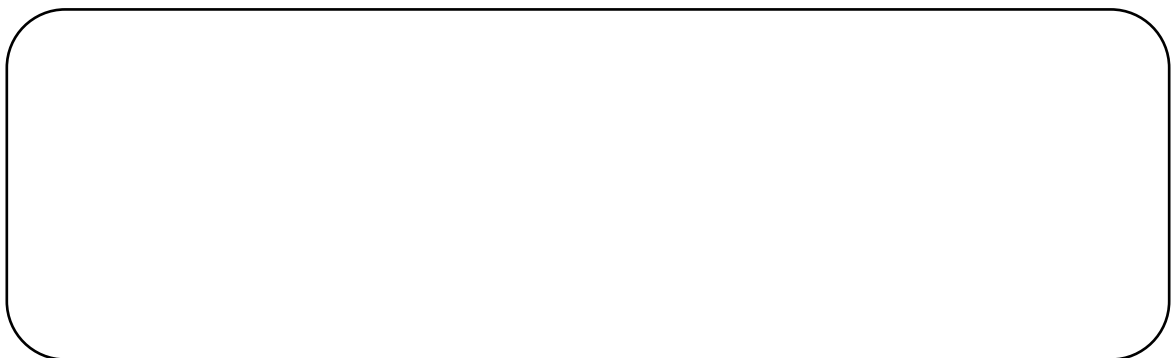
Visi prekių pristatymo logistinės technologijos etapai ir patikrinimai priklauso nuo prekių klasifikacijos. Krovinius galima klasifikuoti pagal skirtingus kriterijus, pvz., pagal jų prekių kilmę, medžiagą, cheminę sudėtį ir atliekamą funkciją.

*Pagal kilmę* – pagal prekių kilmę, pavyzdžiui gyvūninės, augalinės kilmės, žuvininkystės, mineralogijos ir t.t. *Pagal cheminę sudėtį*, pavyzdžiui, taukai, chemijos pramonės preparatai, plastikai, guma ir t.t. *Pagal medžiagą*, iš kurios pagamintos prekės, pavyzdžiui, oda, kailiai, mediena, popierius, metalai ir t.t. *Pagal atliekamą funkciją*, pavyzdžiui, avalynė, mechaniniai ir elektriniai įrenginiai, transporto priemonės, laikrodžiai, muzikos instrumentai, ginklai, baldai ir t.t. (Gurevičienė, 2008).

Kalbant ant apie pagrindinius logistikos technologijos elementus, taisyklingai organizuoti logistikos pagrindiniai elementai leidžia įmonėms optimizuoti materialinius, finansinius ir darbo išteklius nuo kurių priklauso materialų vertybių judėjimo srautas ir laiko kaštai. Tarptautinėje prekyboje ir logistikoje dažniausiai susiduriama su tarptautine tiekimo grandine, t. y. tarptautiniu materialinių vertybių (prekių, krovinių ir kt.) judėjimu. Tarptautinės tiekimo grandinės schema pateikta 3-me paveiksle.



Apibendrinus, galima teigti, jog krovinių pristatymo logistinės technologijos pagrindiniai elementai yra transportavimas, sandėliavimas ir kontrolė, naudojant informacines duomenų sistemas. Krovinių pristatyme svarbų vaidmenį atlieka naudojamos informacinės sistemos (programos) skirtos konkrečiai veiklai. Su tokiomis duomenų bazėmis gali dirbti tik kvalifikuoti darbuotojai, pvz. muitinės tarpininko atstovas. Atstovavimas muitinėje (muitinis tarpininkavimas) krovinių pristatymo logistinės technologijos elementu. Kadangi nedeklaravus muitinei krovinių duomenų visas krovinių pristatymas yra sustabdomas. Tuo laikotarpiu kai jis sustabdomas krovinių negalima pa/iškrauti, perkrauti į/iš transporto priemonės. Krovinių negalima nei į/išvežti.



Kadangi nedeklaravus prekės duomenų muitinei krovinių pristatymas yra sustabdomas, tokiu atveju krovinių negalima pa/iškrauti, perkrauti į/iš transporto priemonės. Visoje prekių pristatymo tarptautinės logistinės technologijos grandinėje svarbus momentas yra muitinės procedūros. Prekės pateikiamos įforminimui yra kontroliuojami valstybinėmis kontroliuojančiomis institucijomis, t.y: Muitinė, Valstybinė augalininkystės tarnyba, Valstybinė maisto ir veterinarijos tarnyba.

## 1.2 Atstovavimas muitinėje (muitinės procedūrų formalumai ir prekių deklaravimas)

Muitinė yra pagrindinė prekių judėjimą kontroliuojanti institucija, įformindama muitinės procedūras ir kitus muitinės sankcionuotus veiksmus kuriems atlikti yra taikomi specifiniai reikalavimai prekėms kurios įvežamos/išvežamos į/iš muitų teritorijos. Muitų teritorijos yra geografinės sritys, kuriose taikomi specialūs muitinės reikalavimai. Tai yra teritorijos, kuriose muitinė turi teisę kontroliuoti prekių importą, eksportą ir tranzitą. Muitų teritorijos yra svarbios tarptautinės prekybos procese, nes jos užtikrina, kad prekės būtų gabenamos teisėtais būdais ir kad būtų laikomasi muitinės taisyklių.

Muitų teritorijos taip pat gali teikti ekonomines lengvatas prekybos procese, pavyzdžiui, muitinės mokesčių atidėjimą ar sumažinimą. Visi muitinės formalumai prasideda nuo tuo momentu kai prekės yra įvežamos arba išvežamos iš muitų teritorijos. Muitinės procedūros ir prekių deklaravimas yra svarbios dalys tarptautinės prekybos procese. Muitinės procedūros yra teisiniai ir administraciniai veiksmai, kurių reikia atlikti siekiant išleisti prekes tolesniam gabenimui. Muitinės procedūros apima prekių deklaravimą, prekių klasifikavimą, muitinės mokesčių apskaičiavimą ir sumokėjimą, muitinės formalumų atlikimą. Muitinės procedūros gali skirtis priklausomai nuo prekių kilmės šalies, prekių rūšies, muitinės reikalavimų ir kitų faktorių. Muitinės procedūros yra procesai, kuriuos turi atlikti ekonominės veiklos, norintys importuoti, eksportuoti ar tranzitu gabenti prekes. Šios procedūros yra skirtos užtikrinti, kad prekybos operacijos vyktų teisėtais būdais ir kad būtų laikomasi muitinės taisyklių ir reikalavimų.

Kiekvienos šalies muitinės valdžia nustato savo muitinės procedūras ir reikalavimus, tačiau šios procedūros dažniausiai apima šias veiklas:

*Prekių deklaravimas:* prekės turi būti deklaruojamos, nurodant jų pobūdį, kiekį, kilmę, vertę ir kitus svarbius duomenis;

*Prekių klasifikavimas:* prekės turi būti priskirtos muitinės tarifams ir klasifikacijoms, kad būtų nustatytos muitinės mokesčių ir kitų mokesčių tarifai;

*Muitinės formalumai:* reikalingi dokumentai ir formalumai, tokie kaip muitinės deklaracijos, įrodymai apie prekių kilmę, prekių pirkimo-pardavimo sutartys ir t.t.;

*Muitinės mokesčių apskaičiavimas ir mokėjimas:* muitinės mokesčiai ir mokesčiai už kitus muitinės procedūrų etapus turi būti apskaičiuoti ir sumokėti;

*Prekių išleidimas:* muitinė turi suteikti leidimą leisti įvežti/išvežti/gabenti tranzitu prekes, jei visos muitinės procedūros atliekamos pagal teisėtus reikalavimus.

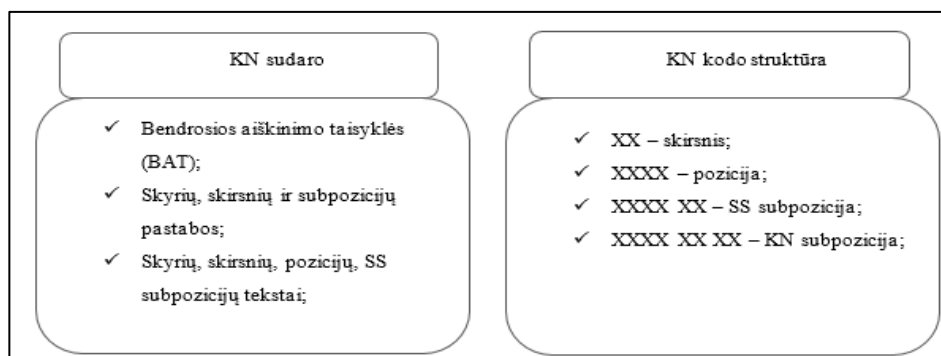
Svarbu atkreipti dėmesį į muitinės procedūras, kad būtų išvengta galimų sankcijų ir problemų muitinėje. Ekonominės veiklos turi būti pasiruošę pateikti visus reikalingus dokumentus ir duomenis, kad muitinės procedūros būtų sėkmingai atliktos ir prekes būtų laiku išvežtos/išvežtos. Prekių deklaravimas yra svarbus procesas, kurio metu informacija apie prekes yra pateikiama muitinės valdžiai. Prekių deklaravimas gali būti vykdomas elektroniniu būdu arba rankiniu būdu. Deklaracijoje yra nurodomi prekių pavadinimas, prekes kodas, prekių kiekis ir vertė, kilmės šalis, muitinės tarifai ir kiti duomenys.

Prekių klasifikavimas yra procesas, kuriuo nustatoma prekių tarifinė klasifikacija. Tarifinė klasifikacija yra sistema, pagal kurią prekes yra priskiriamos tam tikram tarifiniam kodui, nustatančiam muitinės tarifus. Prekių klasifikavimas yra atliekamas pagal Tarptautinę prekių klasifikavimo sistemą. Reglamentu Nr. 2658/87 dėl tarifų ir statistinės nomenklatūros (TARIC) bei dėl Bendrojo muitų tarifo tiklas - teisiniu pagrindu sukurti bendrą prekių kodavimo ir klasifikavimo sistemą, kuri vadinama Kombinuotoji nomenklatūra (KN).

Kombinuotoji nomenklatūra (KN) yra tarptautinė prekių klasifikacijos sistema, naudojama muitinėse visame pasaulyje. Ši sistema yra paremta prekių paskirties ir pobūdžio pagrindu ir apima prekių apribojimus, kodavimą ir mokesčių tarifus, kuriuos taiko muitinės valdžia importuojamoms ir



eksportuojamoms prekėms. KN yra naudojama tam, kad būtų užtikrinta, jog importuojant ir eksportuojant prekes visame pasaulyje būtų naudojami vienodi prekių klasifikavimo kriterijai. Tai padeda išvengti nesusipratimų ir klaidų muitinės procedūrose ir užtikrinti sklandų prekybos procesą tarp skirtingų šalių. KN susideda iš aštuonių skaitmenų kodų, kuriuos naudoja muitinės valdžia identifikuo-dama prekes. Pirmieji šeši kodai nurodo prekių pobūdį, kilmę ir paskirtį, o likę du kodai nurodo papildomą informaciją apie prekę, tokia kaip jos dydis ar svoris. Kiekvienai prekei suteikiama unikali KN kodų kombinacija, kuri yra naudojama muitinėje, kad būtų apskaičiuoti mokesčiai ir muitinės tarifai. Kombinuotos nomenklatūros sudarymo stuktūra pateikta 4-ame paveiksle.



**4 pav.** Kombinuotos nomenklatūros sudarymo struktūra

Atstovavimas muitinėje (muitinės tarpininko) paslaugų Lietuvos Respublikos teritorijoje teikimas yra reglamentuojamas. Asmenų, teikiančių atstovavimo muitinėje paslaugas, veiklą reglamentuoja Sąjungos muitinės kodekso 18 str., 39 str. a ir d punktai ir 170 str. 1 dalis. Šios Taisyklės reglamentuoja Lietuvos Respublikoje ar kitoje Sąjungos muitų teritorijoje veikiančių, taip pat Sąjungos muitų teritorijoje neįsisteigusių asmenų ir jų darbuotojų, teikiančių atstovavimo muitinėje paslaugas Lietuvos Respublikos teritorijoje identifikavimo kodų suteikimą ir panaikinimą, kodų struktūrą, taip pat Lietuvos Respublikoje įsisteigusių asmenų (jų darbuotojų) kvalifikacijos patvirtinimą ir panaikinimą (LRmuitinė, 2017). Muitinės atstovavimo paslaugos apima daug skirtingų veiksmų, įskaitant prekių deklaravimą muitinėje, muitinės mokesčių ir tarifų skaičiavimą, muitinės dokumentų rengimą ir pateikimą, bei muitinės procedūrų koordinavimą su muitinės valdžia. Svarbu pažymėti, kad muitinės atstovavimo paslaugos paprastai gali teikti muitinės tarpininkas kuris yra išlaikęs teorijos ir praktikos egzaminą.

Lietuvos Respublikos muitinės kodeksas reglamentuoja prekių importo, eksporto ir tranzito tvarką, su ja susijusių muitinės procedūrų atlikimą, importo ir eksporto muitų ir mokesčių, taip pat importo ir eksporto draudimų, apribojimų ir kontrolės priemonių taikymą bei Lietuvos Respublikos muitinės veiklos pagrindus (Europos Sąjungos muitinės kodeksas, 2013). Norint atstovauti klientų interesus Lietuvos Respublikos muitinėje, muitinės tarpininkas turi būti Lietuvos Respublikos ūkio subjektas – fizinis ar juridinis asmuo kuris Lietuvos Respublikos teritorijoje vykdamas teisės aktų reglamentuojamą veiklą, įstatymų nustatyta tvarka įgalioti atlikti viešąjį administravimą.

Tarptautinėje prekyboje muitinę atlieka lemiamą vaidmenį ne tik taikydama pagreitintus prekybos procesus, bet ir užtikrina saugumą ir įgyvendina veiksmingą kontrolę. Logistikos technologijoje tai vieną iš paskutiniųjų ir lemiamų grandinės elementų, kadangi be muitinių formalumų krovinių gabenimas tarptautinėje prekyboje bus neįmanomas. Įvairios muitinės procedūros taikomos

atsižvelgiant į priežastis, kodėl prekės importuojamos, eksportuojamos ar vežamos tranzitu. Anksčiau buvo taikomos 8 muitinės procedūros, naujasis Sąjungos muitinės kodeksas nustato tris pagrindines muitinės procedūrų grupes:

1. Išleidimas į laisvą apyvartą;
2. Prekių išvežimas iš Sąjungos muitų teritorijos;
3. Specialiosios procedūros.

Minėtos muitinės procedūrų grupės pateiktos 1 lentelėje.

**1 lentelė.** Trys pagrindinės muitinės procedūros pagal Sąjungos muitinės kodeksą No. 952/2013

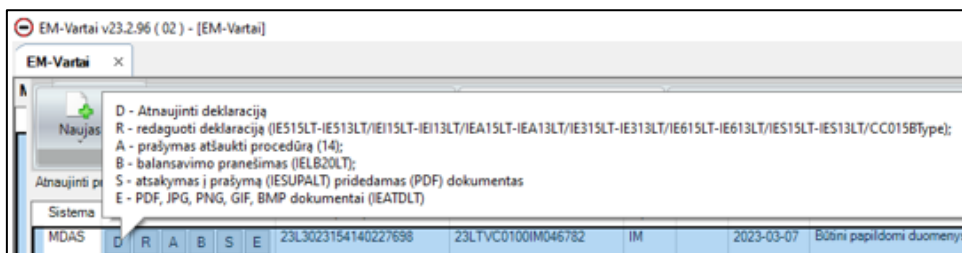
<b>Išleidimas į laisvą apyvartą</b>	<b>Prekių išvežimas iš Sąjungos muitų teritorijos</b>	<b>Specialiosios procedūros</b>
Sumokami nustatytieji importo muitai ir mokesčiai;	Eksporto procedūra taikoma kai Sąjungos prekės išgabenamos iš Sąjungos muitų teritorijos į trečiąsias šalis arba išgabenamos į specialiąsias fiskalines teritorijas	Tranzitas paprastai suprantamas kaip krovinių (prekių) ir asmenų vežimas per kurios nors valstybės teritoriją į kitas valstybes.
Pritaikytos užsienio prekybos politikos priemonės, draudimai ir apribojimai;	Išvežimo muitinės įstaigai kartu su prekėmis turi būti pateiktas Eksporto lydimasis dokumentas	Europos Sąjungos tranzito sistemoje skiriamos trys pagrindinės tranzito rūšys: <u>Bendrasis tranzitas;</u> <u>Sąjungos tranzitas;</u> <u>TIR tranzitas.</u>
Atlikti kiti nustatyti prekių importo formalumai.		Tranzitas – muitinės procedūra, sudaranti galimybę asmenims, gabenantiems prekes per tam tikrą teritoriją, nemokėti mokesčių, kuriuos reiktų sumokėti įvežant prekes į tą teritoriją (arba iš jos išvežant).

Norint, kad prekės iš trečiųjų šalių patektu į Europos Sąjungos rinką, toms prekėms taikomas išleidimas į laisvą apyvartą procedūrą. Išleistos į laisvą apyvartą prekės iš trečiųjų šalių, prekės įgyja iš N-statuso į C statusą. Prekės gali būti išleistos į laisvą apyvartą tik tuo atveju, kai visi muitai ir mokesčiai sumokėti ir atlikti visi reikalingi importo formalumai. Informacija apie reikalingus importo muitus ir mokesčius yra pateikta LITAR svetainėje. LITAR pagalba deklaruojant prekes galima sužinoti informacija apie ES muitus ir nacionalinius mokesčius, tai naudingas instrumentas kuris skirtas ES tarifinės ir kai kurios netarifinės informacijos gauti.

Užsienio prekybos tarifinis muitas taikomas pusgaminiams, žaliavai ir sudedamiesiems dalims, kad padėti įmonėms be įprastų privalomųjų muitų jos gauti. Užsienio prekybos tarifinis muitas gali būti taikomas ir gataviems gaminiams, jeigu jų pridėtinė vertė yra pakankamai didelė, tad muitų tarifų suspendavimas importuotoms prekėms gali laisvai judėti visoje Bendrijoje.

Tuomet netarifinis užsienio prekybos reguliavimo priemonių vis įgyjas svarbesne reikšme. Netarifinis muitas taikomas į ES muitų teritorija įvežamos/išvežamoms prekėms kuriems yra nustatyti papildomi draudimai, apribojimai ir specialieji reikalavimai. Nustatant netarifinį užsienio muitą, tuo metu vykdomas veterinarinė, fitosanitarinė, kokybės ir saugos kontrolė, visą tai suteikia sąsaja tarp muitinės ir kitų kontroliuojančių įstaigų.

Muitinis tarpininkas deklaruojant prekės, naudojasi specialiais elektroniniais informaciniais apdorojimo sistemas. Pateikiant deklaruotos prekės į muitinės sistema (MDAS), deklarantas turi prieiga prie išorinių sistemų komunikacija su EM-VARTAI, kai išorinės sistemos naudotojas buvo autentifikuotas per BAD, kur BAD - Bendro naudotojų valdymo sistema arba bendras naudotojų autentifikavimo portalas pvz. „Avilda“. EM-VARTAI – muitinės elektroninių paslaugų gavėjų ir jų atstovų tapatybės nustatymo (autentifikavimo), prieigos teisių suteikimo (autorizavimo), registravimo sistema, kur galima matyti veiksmų eiga. Veiksmų eiga sistemoje „EM-vartai“ pavaizduota 5-ame paveiksle.



**5 pav.** Veiksmų eiga sistemoje „EM-vartai“

*RIKS sistema* - Rizikos įvertinimo ir kontrolės sistema (RIKS) yra procesas, kuriuo nustatomi ir įvertinami organizacijos veiklos rizikos veiksniai ir planuojamos priemonės, skirtos šioms rizikoms kontroliuoti ir valdyti. RIKS yra svarbi dalis organizacijos valdymo, nes ji padeda identifikuoti ir spręsti rizikos veiksniai, kurie gali trukdyti organizacijos tikslams pasiekti ir sukelti žalą.

*TRACES NT* (angl. *Trade Control and Expert System New Technology*) yra elektroninė sistema, kuri buvo sukurtas Europos Komisijos ir skirta stebėti prekybą gyvūnų produktų, judėjimą vidaus rinkoje bei importo ir eksporto metu.

*NCTS* (angl. *New Computerised Transit System*) yra Europos Sąjungos (ES) kelių, vandens ir geležinkelio transporto pramonės bendradarbiavimo programa, skirta kontroliuoti ir stebėti tarptautinį prekių tranzitą per ES teritoriją.

Muitinis tikrinimas, siekdama užtikrinti, kad būtų teisingai taikomos muitinės veiklos taisyklės ir kiti teisės aktai, reglamentuojantys prekių, gabenamų tarp Bendrijos muitų teritorijos ir trečiųjų šalių, įvežimo, išvežimo, tranzito, perkėlimo ir galutinio vartojimo tvarką bei Bendrijos prekių statuso neturinčių prekių laikymo tvarką; tokiais veiksmais gali būti laikomas prekių tikrinimas, deklaracijos

duomenų tikrinimas, elektroninių arba rašytinių dokumentų egzistavimo ir autentiškumo tikrinimas, įmonių apskaitos registru ir kitų registru tikrinimas, transporto priemonių tikrinimas, bagažo ir kitų daiktų, kuriuos gabena arba su savimi nešioja asmenys, tikrinimas, tarnybiniai tyrimai ir kiti panašūs veiksmai (Europos Bendrijos taryba, 1992). RIKS sistemoje yra daug indikatorių, kurie atranka krovinio riziką. Pagrindiniai RIKS sistemos atrankos kriterijai:

1. Prekės iš rizikos šalių. (Pvz. Pietų Amerika. Tikimybė, kad iš jos bus vežamos nelegalios prekės yra didesnė.);
2. Prekė iš tokios šalies, kuri jai yra nebūdinga. (Pvz. Anglis iš šalies, kurioje nėra anglies kasyklų.);
3. Perteklinė prekė vežama į Lietuvą;
4. Prekės dokumentai nesutampa su logika;
5. Nelogiškas maršrutas, kuris kelia įtarimą;
6. Prekių specifika. Jei prekė yra vežama jai nebūdingu sezonu. Nevertingas kroviny yra vežamas didelį atstumą. Medicininė įranga visada yra raudoname kanale;
7. Ūkio subjekto patikimumas. Jei siuntėjas arba gavėjas yra nepatikimas (nėra daug informacijos, praeityje yra įkliuvęs už nusižengimus);
8. Automatinė RIKS sistemos atranka, kurioje yra numatytas žingsnis tarp tikrinamų krovinių. (Pvz. kas 30 – tas kroviny yra tikrinamas).

Po dokumentų įforminimo muitinis tarpininkas sulaukia iš muitinės pranešimą į kokį kanalą patenka kroviny. Kanalai būna trejų tipų, žalias, geltonas ir raudonas. Prekės kurios pateko į žaliajį kanalą jiems netaikomas joks papildomas tikrinimas, muitinė sutikrina pateikta deklaranto informaciją, jeigu muitinės pareigūnams nekilo jokių įtarimų, dėl logistikos maršruto, visi dokumentai tvarkingi ir nieko netrūksta, tada prekės keliauja pas gavėją be laiko praradimo. Prekės kurios patenka į geltonąjį kanalą, jiems taikomas lydinčių dokumentų ir deklaracijos tikrinimas, bet ne fizinis. Prekės, kurios patenka į raudoną kanalą sustabdomos, šio atveju muitinės pareigūnais vykdomas fizinis, deklaracijos bei lydinčių dokumentų tikrinimą.

*Apibendrinant galima teigti, jog muitinė – tai pagrindinė kontroliuojanti institucija nes jinai kontroliuoja visą krovinį judėjimą nepriklausant nuo krovinio specifikos kontrolės priemonės įformindama muitinės procedūras ir kitus muitinės sankcionuotus veiksmus, taikant elektorinių duomenų valdymo sistemas. Atstovavimas muitinėje ir bendradarbiavimas su valstybės muitinės įstaiga - viena iš pagrindinių logistinės technologinės grandinės dalies, nes atliekamos muitinės procedūros apima prekių deklaravimą, prekių klasifikavimą, muitinės mokesčių apskaičiavimą ir sumokėjimą, muitinės formalumų atlikimą be to, prekes nebus išvežamos prekes tarp šalių. Sąjungos muitinės kodeksas nustato tris pagrindines muitinės procedūrų grupes. Išleidimas į laisvą apyvartą, prekių išvežimas iš Sąjungos muitų teritorijos ir specialiosios procedūros.*

## 2. UAB „AKLETA“ KROVINIO PRISTATYMO LOGISTINĖS TECHNOLOGIJOS MUITINIO TARPININKAVIMO ATVEJU

Šiame skyriuje bus apibūdintos UAB „Akleta“ paslaugos muitinio tarpininkavimo atveju. Bus naudojami UAB „Akleta“ statistiniai duomenys ir proceso sekos vertinimas tinklinio metodo pagrindu.

### 2.1 UAB „Akleta“ veiklos apibūdinimas

UAB „Akleta“ įmonių grupė savo veiklą pradėjo nuo 2009 m. Įmone teikia kompleksines logistikos paslaugas, pritaikytas kiekvieno kliento individualiems poreikiams. Bendradarbiaudami su patikimais ir ilgamečiais partneriais, užtikrina sklandų ir saugų krovinių transportavimą nuo durų iki durų, organizuoja prekių perkrovimą ir saugojimą A kategorijos sandėlyje, teikia muitinės tarpininkavimo paslaugas, atstovauja klientų interesus valstybinėse tarnybose, tarpininkaujant parduodant klientų prekes.

Muitinio tarpininkavimo paslaugos yra viena iš svarbiausių „Akleta“ teikiamų paslaugų, kadangi muitinės procedūros gali būti gana sudėtingos ir reikalauja specialių žinių ir patirties. „Akleta“ muitinio tarpininkavimo paslaugų specialistai padeda klientams tvarkingai ir laiku vykdyti muitinio formalumus, reikalingus importuojant ar eksportuojant prekes. Be to, muitinio tarpininkavimas yra svarbus proceso etapas, ypač kai reikia pervežti krovinius tarp skirtingų šalių arba kai reikia pervežti tam tikrus produktus, kuriems taikomi ypatingi reikalavimai. Įmonėje dirba 4 atstovai muitinėje kurie yra patvirtinę savo kvalifikaciją ir gali teikti atstovavimo muitinėje paslaugas Lietuvos Respublikos teritorijoje, patvirtinta profesinė kvalifikacija, asmenims išlaikius kvalifikacinį egzameną. Dokumentacijos pateikimo procesas muitinės atstovų atveju dažnai vyksta šiais žingsniais:

*Pradinis susisiekimasis:* Įmonė, kuri nori naudotis muitinio atstovo paslaugomis, pradeda bendradarbiauti su atstovu muitinėje. Šiuo etapu nustatomos paslaugų sąlygos, apibrėžiamos atsakomybės ir sudaromas sutartis dėl muitinio tarpininkavimo paslaugų teikimo. Toliau pateikia atstovui muitinėje reikiamą informaciją apie siuntinius, prekes arba dokumentus, kurie turi būti deklaruojami muitinėje. Tai gali apimti prekių sąrašą, kiekius, vertę, kilmės šalis ir kitus reikiamus duomenis.

*Dokumentų paruošimas:* Atstovas muitinėje padeda įmonei paruošti reikiamus dokumentus, kurie turės būti pateikti muitinės institucijai. Tai gali apimti prekių sąrašus, kontraktus ir kitus susijusius dokumentus. Norint įforminti deklaraciją atstovas muitinėje, elektroniniu būdu pateikia deklaraciją ir prideda visus reikiamus dokumentus. Kai atstovas muitinėje pateikia deklaraciją ir susijusią dokumentaciją muitinės institucijai, stebi deklaracijos tvarkos eigą, atlieka būtinas procedūras ir užtikrina, kad visi muitinės reikalavimai būtų įvykdyti.

*Muitinės patikrinimas:* Muitinės institucija gali atlikti muitinės patikrinimą, kurio metu tikrinama prekių ir dokumentų atitiktis deklaracijoje pateiktiems duomenims. Muitinės atstovas gali dalyvauti šioje patikrinimoje ir suteikti reikalingą pagalbą.

**UAB „Akleta“ muitinės tarpininkų komanda:**

1. Paruošia ir formina dokumentus pasirinktai muitinės procedūrai (importui, eksportui, tranzitui);
2. Kliento vardu teikia muitinei prašymus, skundus, gauna muitinės išduodamus sertifikatus ir pažymas;
3. Tiesiogiai atstovauja kliento interesus muitinėje procedūrų formavimo ir prekių patikrinimo metu, taip pat esant reikalui fitosanitarinėje ir veterinarinėje tarnyboje;
4. Teikia kitas su prekių deklaravimu ir kitais muitinės formalumais susijusias paslaugas.
5. Užtikrinant visapusišką užsakymų realizavimą ir atsižvelgiant į visus ypatingus pageidavimus UAB „Akleta“ organizuoja krovinių pristatymą kartu su savo įmonės grupėmis ir partneriais.

#### **Grupės įmonės ir partneriai:**

**UAB „Akleta“** – muitinės tarpininkavimo paslaugos ir klientų atstovavimas valstybės institucijose.

**UAB „Akleta Logistics“** – krovinių ekspedijavimas ir transportavimas.

**UAB „Krona LT“** – didmeninė ir mažmeninė prekyba ir distribucija.

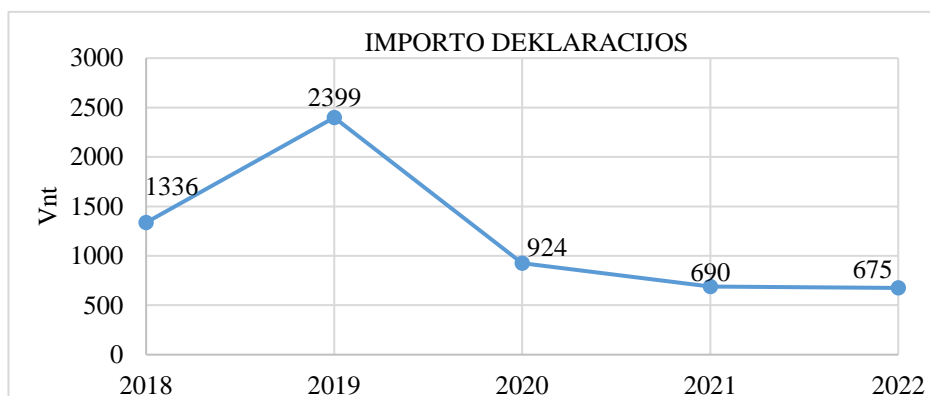
**UAB „Jakų logistikos centras“** – sandėliavimas ir krovos darbai.

**UAB „Akleta Logistics“** teikia pilnų ir dalinių krovinių gabenimo paslaugas oro, jūros ir sausumos transportu. Pagal individualius kliento poreikius parenka optimaliausią krovinių gabenimo būdą ir užtikrina konkurencingą kainą. *Krovinių gabenimas jūra.* Siekiant užtikrinti klientams optimaliausias pervežimo kainas, bendradarbiauja su didžiausiomis jūrinių konteinerių linijomis. Gali pasiūlyti patrauklias sąlygas įvairių rūšių konteinerių gabenimui iš Šiaurės ir Pietų Amerikos, Afrikos, Azijos, Artimųjų Rytų ir Europos uostų iki Klaipėdos ar kito kliento pageidaujamo uosto. *Krovinių gabenimas oru.* Ypač skubiems kliento užsakymams organizuoja krovinių gabenimą oru. Tai vienas greičiausių, efektyviausių ir patikimiausių įvairių rūšių krovinių transportavimo būdų. *Krovinių gabenimas sausuma.* Teikia pilnų ir dalinių krovinių transportavimo paslaugas tarp miestiniais bei tarptautiniais maršrutais. Bendradarbiaudami su patikimais vežėjais, vežame įvairių rūšių krovinius Europoje, Baltijos ir NVS šalyse. *Multimodalinis krovinių gabenimas.* Krovinių gabenimui dideliais atstumais, ypač tarp kontinentų, siūlome multimodalinių pervežimų paslaugas – tai krovinių pervežimas, kuris vykdomas pasitelkiant keletą skirtingų transporto rūšių ir organizuojant krovinių perkrovimą bei kitas reikiamas operacijas. Ilgamečių partnerių dėka galime užtikrinti saugų krovinių perkrovimą ir sklandų transportavimą optimaliausiu maršrutu ir mažiausiomis išlaidomis.

**UAB „Jakų logistikos centras“** kartu su UAB „Akleta“ atstovais teikia prekių saugojimo muitinės sandėlyje paslaugas bei organizuoja kitas su krovinių sandėliavimu susijusias operacijas – tai krovinių iškrovimas/pakrovimas į/iš sandėlio, prekių rūšiavimas, atrinkimas ir komplektavimas, pakuočių markiravimas, krovinių svėrimas, matavimas ir perpakavimas.

**UAB „Krona LT“** vykdo didmeninę ir mažmeninę prekybą ir distribuciją. Profesionali įmonės komanda turi ilgalaikę patirtį pardavimų srityje ir konsultuoja klientus jų prekių pardavimo ir platinimo klausimais. Įmonės atstovai Latvijoje, Rusijoje, Vokietijoje sėkmingai užtikrina eksporto pardavimų plėtrą. 2020 metais pradėjo veikti įmonės elektroninė parduotuvė.

*Apibendrinant galima teigti, jog UAB „Akleta“ įmonių grupė savo veiklą pradėjo nuo 2009 m., įmonė organizuoja prekių perkrovimą ir saugojimą, teikia muitinės tarpininkavimo paslaugas, taip pat*



atstovauja klientų interesus valstybinėse tarnybose. Iš teikiamu UAB „Akleta“ paslaugų - atstovavimas muitinėje yra pagrindinė UAB „Akleta“ paslauga. Įmonės grupės ir partneriai - UAB „Akleta Logistics“ kuri užsiima krovinių ekspedijavimu ir transportavimu. UAB „Krona LT“ teikia paslaugas didmeninei/mažmeninei prekybai ir distribucijai. UAB „Jakų logistikos centras“ užsiima sandėliavimu ir krovos darbais. UAB „Akleta Logistics“ glaudžiai bendradarbiauja su UAB „Akleta“ ir vykdo transportavimo užsakymus.

#### **6 pav.** UAB „Akleta“ pateiktos 2018–2022 metų importo deklaracijos

UAB „Akleta“ paslaugų teikimo, muitinio tarpininkavimo atveju, analizė

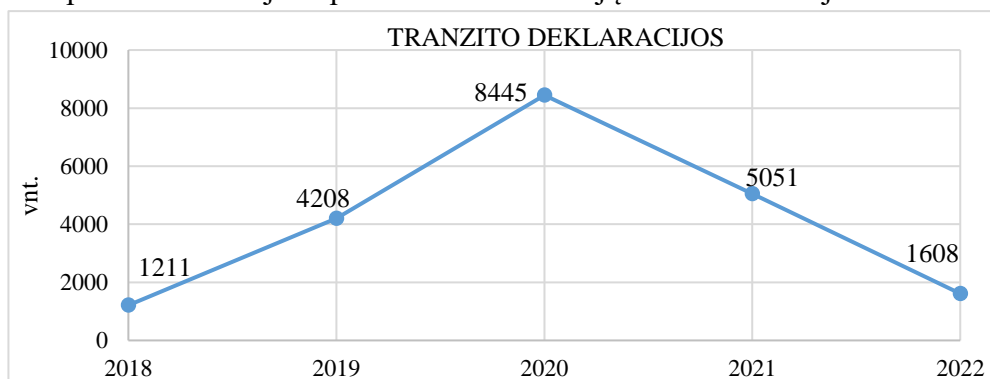
Dėl nestabilios situacijos pasaulyje krovinių gabenimo technologijos tampa sudėtingesnės, atsirado naujų teisinio poveikio kontrolės priemonių – sankcijų, kas turi įtakos visai tiekimo grandinei. Kiekvienos prekės, didelės ar mažos, judėjimas yra fiksuojamas bei kontroliuojamas muitinės ir kitų institucijų teisės aktų įgyvendinimo, apskaitos, statistikos kaupimo, analizės bei kitais tikslais. Dėl sankcijų muitinės fiziniai patikrinimai muitinės procedūrų įforminimo metu, tapo dažnesni, dėl ko krovinių gabenimas gali užtukti ilgiau arba būti visiškai sustabdytas. UAB „Akleta“ muitinio tarpininkavimo veiklos analizei buvo pateikti duomenys apie importo, eksporto ir tranzito deklaracijų skaičių. Deklaracijos įforminimui buvo pateiktos laikotarpiu 2018 m. - 2022 m. Pagal gautus rezultatus galima įvertinti, kaip pasaulio situacija veikė įmonės veiklą. Iš atliktos analizės galima matyti, kad mažiausias importo deklaracijų pateikimo keikis buvo 2022 metais – 675 vnt, o didžiausias 2019 metais – 2399 vnt.

*Pirmas veiksnys kuris turėjo įtakos importo deklaracijų pateikimui – Covid 19. 2019 metais importo deklaracijų pateikimas sumažėjo, kadangi Covid-19 pandemija labai paveikė krovinių importą visame pasaulyje. Šios pandemijos padariniai buvo jaučiami visame pasaulio ekonomikos sektoriuose, o logistikos sektorius ypač jautė jos poveikį. Kitas krovinių importo apribojimas, susijęs su Covid-19, buvo muitinės procedūrų sudėtingumas. Muitinės pareigūnai dažnai buvo priversti dirbti tolimai arba nuotoliniu būdu, o tai reiškia, kad muitinės procedūros truko ilgiau nei įprastai. Tai sukėlė vėlavimus krovinių importo procese ir su tuo susijusias logistikos problemas, kas sumažino 2022 metais UAB „Akleta“ importo deklaracijų iki 675 vnt.*

*Antras veiksnys kuris turi įtakos iki pat dabar importo srautui – Rusijos karas prieš Ukrainą. Uostai, transporto ir laivybos įmonės patiria vis daugiau tiekimo grandinių veiklos sutrikimus. Karas turi*

**7 pav. UAB „Akleta“ pateiktos 2018–2022 metų eksporto deklaracijos**

didelį poveikį krovinių importui, nes jis dažnai sukelia ekonomines sankcijas ir prekybos apribojimus tarp šalių. Prekybos apribojimai gali turėti didelį poveikį krovinių importui. Prekių importuotojai gali susidurti su sunkumais, bandydami rasti naujus prekybos maršrutus, kad pasiektų savo rinkas. Be to, kai kurios prekės gali būti visiškai neimportuojamos arba būti brangiau importuojamos, o tai gali turėti tiesioginį poveikį prekių kainoms ir galutiniams vartotojams. Šitie du stiprus veiksniai turi didelę įtaką importo deklaracijom pateikima ir dėl to jų kiekis sumažėjo. Atlikus analizę buvo

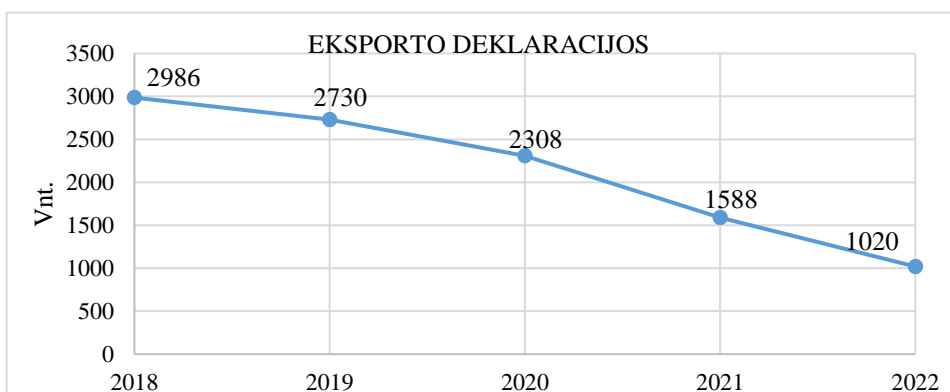


sukaupti duomenys UAB „Akleta“ eksporto deklaracijų pateikimo kiekis nuo 2018 m. - 2022 m 7-ame paveiksle. Iš grafiko galima matyti, kad mažiausias eksporto deklaracijų buvo pateikta 2022 m. - 1020 vnt, o daugiausiai 2018 m. - 2986 vnt.

*Eksporto deklaracijų pateikimas sumažėjo dėl aukščiau išvardintų veiksnių, bet prie tokių veiksnių kai Covid-19 ir Rusijos karas prieš Ukrainą, galima išskirti dar ekonominį nuosmukį, kadangi Lietuvoje buvo patiriamas ekonominis nuosmukis, kuris gali būti vienas iš priežasčių, kodėl eksporto*

**8 pav. UAB „Akleta“ pateiktos 2018–2022 metų tranzito deklaracijos**

deklaracijų skaičius mažėja. Kai ekonomika silpsta, įmonės gali mažinti gamybą ir eksportą, todėl ir eksporto deklaracijų skaičius gali mažėti. Mažėjantis rinkų poreikis: Kitas veiksnys, kuris gali lemti eksporto deklaracijų skaičiaus mažėjimą, yra mažėjantis užsienio rinkų poreikis, kas sumažino 2022 metais UAB „Akleta“ eksporto deklaracijų iki 1020 vnt. Atlikus analizę buvo sukaupti duomenys UAB „Akleta“ tranzito deklaracijų pateikimo kiekis nuo 2018 m. - 2022 m. (8 pav.). Iš grafiko galima





matyti, kad mažiausias eksporto deklaracijų buvo pateikta 2018 m. - 1211 vnt, o daugiausiai 2020 metais – 8445 vnt.

Tranzito deklaracijų mažėjimo priežastys UAB „Akleta“ gali būti įvairios. Štai keli veiksniai: Pandemijos poveikis, pandemijos metu sumažėjo prekyba ir prekybos kiekiai, todėl ir tranzito deklaracijų skaičius galėjo sumažėti. Rinkos pokyčiai: Pastaruoju metu pasikeitė rinkos ir prekybos sąlygos, o tai gali paveikti tranzito deklaracijų skaičių. Pavyzdžiui, kai kurie prekybos partneriai gali ieškoti alternatyvių maršrutų, kuriems nereikalinga Lietuva kaip tranzito šalis. Konkurencija iš kitų šalių: Lietuva konkuruoja su kitomis šalimis, kurios taip pat siekia tapti patrauklia tranzito šalimi. Todėl, jei kitos šalys pasiūlo geriau išvystytą infrastruktūrą ar greičiau įvykdytus muitinės procedūras, tai gali paveikti tranzito deklaracijų skaičių Lietuvoje. Kas sumažino 2022 metais UAB „Akleta“ tranzito deklaracijų iki 1608 vnt. Vykdamas pateiktą deklaracijų analizę buvo nustatyta, kad didžiausias deklaracijų pateikimo kiekis buvo nustatytas 2020 m. – 11 677 vnt., o mažiausias 2022 m. – 3303 vnt. Bendras deklaracijų pateikimo kiekis nuo 2018 m. – 2022 m. sudarė 37 179 vnt. Iš bendro kiekio, importo deklaracijų sudaro – 6 024 vnt, eksporto deklaracijų – 10 632 vnt. ir tranzito deklaracijų 20 523 vnt.

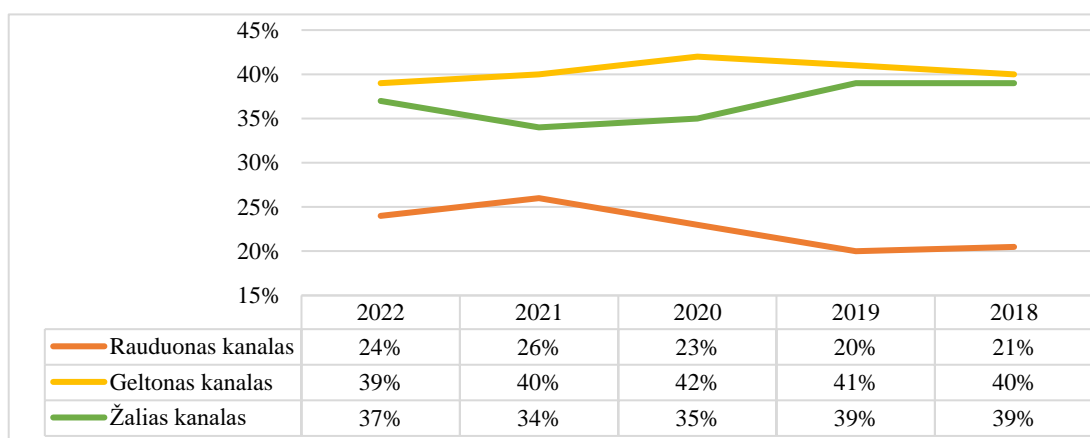
Atliekant deklaracijų pateikimą prieš įforminimą analizę nustatyta, kad deklaracijos prieš įforminimą praeina RIKS kontrolės sistemą, kuri įvertina rizikos lygį. Po vertinimo atstovas muitinėje gauna pranešimą į kurį kanalą pateko deklaracija. Duomenys apie deklaracijų kiekį, kurios buvo nukreiptos į skirtingus kanalus, kai buvo pateikiamos importo deklaracijos, pateikti 2 lentelėje.

## 2 lentelė. Importo deklaracijų patikrinimo kanalai

	IM vnt.	Raudonas kanalas		Geltonas kanalas		Žalias kanalas	
2022	675	161	24%	263	39%	251	37%
2021	690	178	26%	278,00	40%	234,00	34%
2020	924	213	23%	386	42%	325,00	35%
2019	2399	486	20%	975	41%	938,00	39%
2018	1336	274	21%	537	40%	525,00	39%

Didžiausia dalis deklaracijų 2021 metais pateko į raudoną kanalą – 161 deklaracija, tai sudaro 24% visų deklaracijų. Tokia situacija atsirado dėl griežtesnių dokumentinių ir fizinio patikrinimo reikalavimų, įvedimo taisyklių ir sankcijų. Šie veiksniai taip pat paveikia deklaracijų skaičių, kurios daugiausia patenka į geltoną kanalą, nes jų buvo daugiausia 2020 metais - 386 deklaracijos arba 42%. Žaliame kanale deklaracijų yra mažiau nei geltoname, 2019 metais jų buvo 938, o 2018 metais - 525, tai sudaro 39%. Mažiausiai deklaracijų patenka į raudoną kanalą 2019 metais - 486 deklaracijos, tai sudaro 20%. Geltoname kanale mažiausiai deklaracijų buvo 2022 metais - 263, tai sudaro 39%, o

**9 pav. Importo deklaracijos patikrinimo kanalai procentiškai**



žaliame kanale mažiausiai deklaracijų buvo 2021 metais - 234 deklaracijos arba 34% tikrinimų. Pagal pateiktus 2-joje lentelėje duomenis, sudarytas grafikas, kuris parodo importo deklaracijų patikrinimo kanalus procentiškai (9 pav.)

Atlikus analizę pastebėta, kad daugiausiai deklaracijų patenka į geltoną kanalą, ypač 2020 metais, o tais pačiais metais mažiausiai - į žalią kanalą. 2019 metais į raudoną kanalą deklaracijų pateko mažiausiai, tik 20%. Tai leidžia suprasti, kad dokumentinis patikrinimas vyksta dažniausiai, nuo 39% iki 42%, arba net nėra patikrinamas - nuo 34% iki 39%. Fizinis ir dokumentinis patikrinimas kartu pasitaiko dvigubai rečiau nei tik dokumentinis deklaracijų tikrinimas, nuo 20% iki 26%. Šie procentai yra santykinai aukšti, nes tokie patikrinimai reikalauja daug laiko ir sąnaudų, ir ne visada yra įmanoma praleisti krovinį per šiuos kanalus. Duomenys apie deklaracijų skaičių kurios lydi krovinį ir pateko į skirtingus kanalus pateikiant eksporto deklaracijas galima matyti 3 lentelėje.

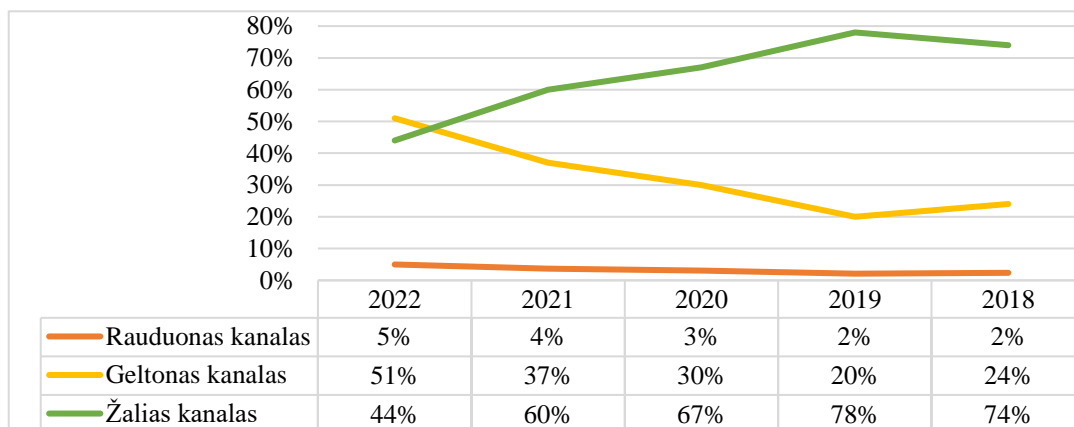
### **3 lentelė. Eksporto deklaracijų patikrinimo kanalai**

<i>Metai</i>	<i>EX vnt.</i>	<i>Raudonas kanalas</i>		<i>Geltonas kanalas</i>		<i>Žalias kanalas</i>	
2022	1020	51	5%	520	51%	449	44%
2021	1588	64	4%	578	37%	946	60%
2020	2308	69	3%	692	30%	1547	67%
2019	2730	55	2%	546	20%	2129	78%
2018	2986	60	2%	717	24%	2209	74%

Pateiktoje lentelėje pateikiama informacija apie tai, kiek eksporto deklaracijų kiekvienais metais patenka į skirtingus kanalus. Galima matyti, kad 2022 metais į raudonąjį kanalą pateko daugiausia deklaracijų, jos sudaro 5% visų eksporto deklaracijų. Šis mažas procentas raudonojo kanalo atspindi muitinės patikrinimus, kurie skirti užtikrinti, kad išvežamos prekės nebūtų tarp sankcionuotų prekių. Dėl šios priežasties eksporto deklaracijos, siekiant išvežti prekes iš Lietuvos, patiria mažiausią lydinčių dokumentų, deklaracijų ir fizinio patikrinimo procesą. Tai taip pat paaiškina didžiausią deklaracijų skaičių, kurios pateko į geltonąjį kanalą, ypač pastaraisiais metais, tai sudaro 520 eksporto deklaracijų arba 51%. Žaliajame kanale daugiausiai deklaracijų pasitaikė 2019 metais - 2129 deklaracijų, tai sudarė 78%. Mažiausiai eksporto deklaracijų 2019 ir 2018 metais patenka į raudonąjį kanalą - tik 55 ir 60 deklaracijų iš 2730 ir 2986 deklaracijų, tai sudaro 2% tais metais. Į geltonąjį kanalą mažiausiai deklaracijų pateko 2019 ir 2018 metais - 546 ir 717 deklaracijų, tai sudaro mažiausiai 20% ir 24% per penkerius metus. Į žaliąjį kanalą mažiausiai prekių pateko 2022 metais - 449 deklaracijos arba 44%. Pagal pateiktus 3-joje lentelėje duomenis, sudarytas grafikas kuris parodo eksporto deklaracijų patikrinimo kanalus procentiškai (10 pav.)

Atlikus analizę buvo pastebėta, kad į žaliąjį kanalą deklaracijos patenka dažniausiai, išskyrus 2022 metus, o raudonojo kanalo procentas yra labai mažas, svyruojantis nuo 2% iki 5%. Todėl galima

#### 10 pav. Eksporto deklaracijos patikrinimo kanalai procentiškai



teigti, kad muitinės patikrinimai išvežtų prekių atveju vyksta retai. Dokumentinis patikrinimas sudaro nuo 20% iki 51% visų eksporto deklaracijų, tuo tarpu žaliasis kanalas sudaro nuo 44% iki 78%.

Atlikus tranzito deklaracijų pateikimo analizę, buvo sudaryta tranzito kiekio 4 lentelė, kuri parodo pateikimo kiekį į skirtingus kanalus

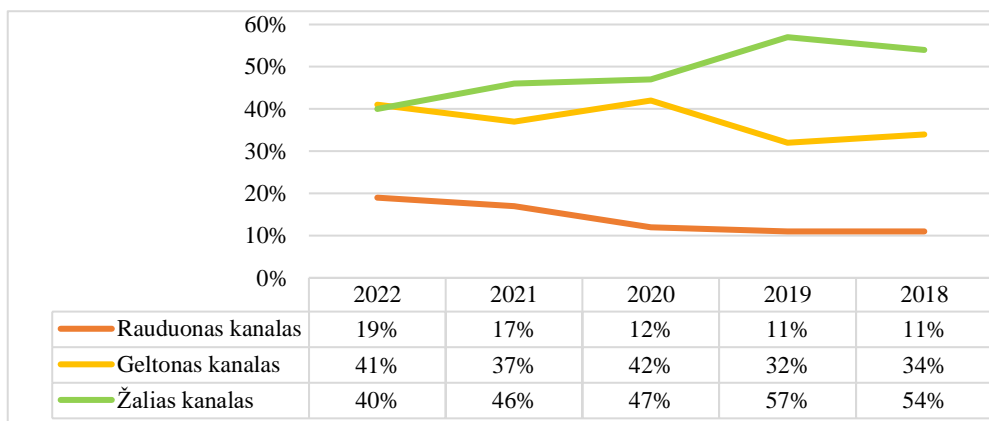
#### 4 lentelė. Tranzito deklaracijų patikrinimo kanalai

<i>TR vnt.</i>	<i>Raudonas kanalas</i>	<i>Geltonas kanalas</i>	<i>Žalias kanalas</i>
----------------	-------------------------	-------------------------	-----------------------

2022	1608	305	19%	659	41%	644	40%
2021	5051	859	17%	1869	37%	2323	46%
2020	8445	1013	12%	3547	42%	3885	47%
2019	4208	463	11%	1347	32%	2398	57%
2018	1211	133	11%	412	34%	666	54%

Lentelėje pateikta informacija rodo, kiek tranzito deklaracijų kiekvienais metais pateko į skirtingus patikrinimo kanalus. Buvo pastebėta, kad 2022 metais į raudonąjį kanalą pateko daugiausiai deklaracijų - 305 vnt., tai sudaro 19% visų tranzito deklaracijų. Priežastis yra susijusi su griežtesniais dokumentiniais ir fiziniais patikrinimais, nes kertant sieną su NVS šalimis muitinė kontroliuoja ir tikrina, ar deklaracijoje nurodytos prekės tikrai yra gabenamos. Daugiausiai deklaracijų pateko į geltonąjį kanalą 2020 metais - 3547 vnt. arba 42% visų tranzito deklaracijų. Daugiausia deklaracijų pateko į žaliąjį kanalą pateko 2019 metais - 2398 deklaracijos arba 57%. Mažiausiai tranzito deklaracijų pateko į raudonąjį kanalą 2019 ir 2018 metais, tai sudarė 11% visų deklaracijų. Į geltonąjį kanalą mažiausiai pateko 1347 deklaracijos 2019 metais, kas sudarė 32%, o į žaliąjį kanalą mažiausiai pateko 2022 metais - 644 deklaracijos, kas lygu 40%.

Pagal pateiktus 4-oje lentelėje duomenis, sudarytas grafikas, kuriame procentiškai parodyti tranzito deklaracijų patikrinimo kanalai (11 pav.).



**11 pav. Tranzito deklaracijos patikrinimo kanalai procentiškai**

Galima teigti, kad procentiškai žaliajame kanale tranzito deklaracijų patenka daugiausiai kiekvienais metais, o į raudonąjį kanalą pateko dažniausiai tik nuo 2018 iki 2020 metų, kas sudaro tik 11% - 12% visų deklaracijų. Paprastai tranzito atveju prekės daugiausia patenka į žaliąjį kanalą, kas sudaro nuo 54% iki 40%, išskyrus 2022 metus dėl daugybės apribojimų ir griežtų taisyklių. Į geltonąjį kanalą pateko šiek tiek rečiau nei į žaliąjį kanalą, kas sudarė nuo 32% iki 42%.

*Apibendrinus galima teigti, kad didžiausias deklaracijų pateikimo kiekis buvo nustatytas 2020 m. – 11 677 vnt., o mažiausias 2022 m. – 3303 vnt. Bendras deklaracijų pateikimo kiekis nuo 2018 m. – 2022 m. sudarė 37 179 vnt. Iš bendro kiekio, importo deklaracijų sudaro – 6 024 vnt, eksporto deklaracijų – 10 632 vnt. ir tranzito deklaracijų 20 523 vnt. Importo atveju mažiausiai deklaracijų pateko į raudonąjį kanalą 2019 metais - 486 deklaracijos, tai sudaro 20%. Į geltonąjį kanalą mažiausiai deklaracijų pateko 2022 metais - 263, tai sudaro 39%, o į žaliąjį kanalą mažiausiai deklaracijų pateko 2021 metais - 234 deklaracijos arba 34%. Eksporto atveju mažiausiai deklaracijų*

2019 ir 2018 metais pateko į raudonąjį kanalą - tik 55 ir 60 deklaracijų iš 2730 ir 2986 deklaracijų, tai sudaro 2% tais metais. Į geltonąjį kanalą mažiausiai deklaracijų pateko 2019 ir 2018 metais - 546 ir 717 deklaracijų, tai sudaro mažiausiai 20% ir 24% per penkerius metus. Į žaliąjį kanalą mažiausiai deklaracijų pateko 2022 metais - 449 deklaracijos arba 44%. Tranzito atveju mažiausiai pateko į raudonąjį kanalą 2019 ir 2018 metais, tai sudarė 11% visų deklaracijų. Į geltonąjį kanalą mažiausiai pateko 1347 deklaracijos 2019 metais, kas sudarė 32%, o į žaliąjį kanalą mažiausiai pateko 2022 metais - 644 deklaracijos, kas lygu 40%. Į raudonąjį kanalą pateko daugiausiai deklaracijų - 305 vnt., tai sudaro 19% visų tranzito deklaracijų, į geltonąjį kanalą 2020 metais - 3547 vnt. arba 42% visų tranzito deklaracijų, o į žaliąjį kanalą 2019 metais pateko - 2398 deklaracijos arba 57%.

### **Išvados**

1. Apibendrinus, krovinių pristatymo logistinės technologijos svarbiausi elementai apima transportavimą, sandėliavimą ir kontrolę, nauduojuant informacines duomenų sistemas. Šios sistemos yra būtinos sklandžiam krovinių pristatymui. Tačiau šių informacinių sistemų naudojimas turėtų būti vykdomas tik kvalifikuotų darbuotojų, pavyzdžiui, muitinės tarpininkų atstovų. Muitinis tarpininkavimas, t. y. atstovavimas muitinėje, yra esminė grandinės dalis krovinių pristatymo logistinėje technologijoje. Atstovas muitinėje atlieka svarbų vaidmenį tvarkant deklaracijas ir bendradarbiaujant su kontroliojončiom institucijomis. Jų kompetencija ir žinios leidžia veiksmingai vykdyti muitinės procedūras ir užtikrinti teisingą prekių judėjimą per sieną. Be tinkamo deklaravimo, krovinio pristatymas gali būti sustabdytas. Tai reiškia, kad krovinyms negali būti pa/iškrautas iš/į transporto priemonės, ir tai gali sukelti didelius pristatymo vėlavimus ir logistikos problemas.
2. Apibendrinant galima teigti, jog UAB „Akleta“ įmonių grupė savo veiklą pradėjo nuo 2009 m., organizuoja prekių perkrovimą ir saugojimą, teikia muitinės tarpininkavimo paslaugas, atstovauja klientų interesus valstybinėse tarnybose. Vykdam pateiktų deklaracijų analizę buvo nustatyta, kad didžiausias deklaracijų pateikimo kiekis buvo nustatytas 2020 m. – 11 677 vnt., o mažiausias 2022 m. – 3303 vnt. Bendras deklaracijų pateikimo kiekis nuo 2018 m. – 2022 m. sudarė 37 179 vnt. Iš bendro kiekio, importo deklaracijų sudaro – 6 024 vnt, eksporto deklaracijų – 10 632 vnt. ir tranzito deklaracijų 20 523 vnt. Importo atveju mažiausiai deklaracijų pateko į raudonąjį kanalą 2019 metais - 20%. Į geltonąjį kanalą mažiausiai deklaracijų pateko 2022 metais - 39%, o į žaliąjį kanalą mažiausiai deklaracijų pateko 2021 metais - 34%. Eksporto atveju mažiausiai deklaracijų 2019 ir 2018 metais pateko į raudonąjį kanalą - 2%. Į geltonąjį kanalą mažiausiai deklaracijų pateko 2019 ir 2018 metais - 20% ir 24%. Į žaliąjį kanalą mažiausiai deklaracijų pateko 2022 metais - 44%. Tranzito atveju mažiausiai pateko į raudonąjį kanalą 2019 ir 2018 metais, tai sudarė 11% visų deklaracijų. Į geltonąjį kanalą mažiausiai pateko 2019 metais - 32%, o į žaliąjį kanalą mažiausiai pateko 2022 metais - 40%. Į raudonąjį kanalą pateko daugiausiai deklaracijų - 19% visų tranzito deklaracijų, į geltonąjį kanalą 2020 metais - 42%, o į žaliąjį kanalą 2019 metais pateko - 57%.

### **Informacijos šaltiniai**

1. Baublys, A. (2016). *Krovinių vežimas*. Technika.
2. Sakalas, A., Savanevičienė, A. & Girdauskienė, L. (2016). *Pokyčių valdymas*. Technologija.
3. Gurevičienė, J., J. (2008). *Kaip klasifikuoti prekes*. LPPARA

4. Bartholdi, J., J. & Hackman. S. T. (2019). *Warehouse & Distribution Science*. Atlanta.
5. Locaitienė, V., Belakova, O., Rubežienė, A., Varnienė, M. & Žukauskaitė, A. (2019). *Jūrų uosto terminalų operacijų technologijos*. Klaipėdos universiteto leidykla
6. Vasiliauskas, A. V. (2013). *Krovinių vežimo technologijos*. Socialinių mokslų kolegija.
7. Valstybinė augalininkystės tarnyba prie Žemės ūkio ministerijos. (2023). <https://www.vatzum.lt/lt/teises-aktai/>.
8. Valstybinė maisto ir veterinarijos tarnyba/ Eksportas/Importas/Maisto sauga. (2017). <https://vmvt.lt/>
9. Sinkevičius, G. (2017). *Geležinkelių transporto plėtros internacionalizacijos procesu valdymas*. VGTU leidykla technika.
10. Kavaliauskaitė, E. (2022). Sumaniųjų technologijų sprendimų taikymas logistikos. *19-osios jaunųjų mokslininkų konferencijos straipsnių rinkinys*, 106-111.
11. Sammut-Bonnici, T. & Galea, D. (2015). *Wiley Encyclopedia of Management*. Wiley J. & Sons, Ltd.
12. Valionienė E., Belova J., Belakova O., Mickienė R., Varnienė M., Kutka G. (2019). *Jūrų uosto terminalų veiklos valdymas*. Klaipėdos universiteto leidykla
13. Bade, D., L. (2015). *Export/Import procedures and dokumentation*. American Management Association: AMACOM
14. Burns, M., G. (2015). *Port Management and Operations*. Florida: Crc Press Taylor & Francis Group.
15. Lingaitienė, O. (2006). *Transporto priemonių poreikio modeliavimas krovinių vežimo logistikos grandyje*. Daktaro disertacija. Technologijos.
16. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2015/2446. (2015). Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr.952/2013 papildomas išsamiais taisyklėmis, kuriomis patikslinamos kai kurios Sąjungos muitinės kodekso nuostatos. OL L 343, 2015 12 29.  
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX%3A32015R2446>
17. Meidutė, I. (2012). *Logistikos sistema*. Technika.
18. Committee on Transport and Tourism. (2020). *The impact of emerging technologies on the transport systems*. <https://bit.ly/32hJzpH>.
19. Eimesmary, H., Said, G. (2019). Smart Solutions for Logistics and Supply Chain Management. *International Journal of Recent Technology and Engineering*, Vol. 8(4), p. 2277-3878.
20. Feng, B., Ye, Q. (2021). Operations management of smart logistics: A literature review and future research. *Frontiers of Engineering Management*, Vol. 8, 344-355.
21. Varnienė, M. (2019). *Jūrų krovinių ekspedijavimas*. M. Varnienė, J. Belova, R. Mickienė, G. Kutka, & O. Belakova, Jūrų uosto terminalų veiklos valdymas (pp. 82-95). Klaipėdos universiteto leidykla.

22. Europos Sąjungos oficialus leidinys. (2016). Europos Sąjungos sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo suvestinės redakcijos 2016/C 202/01. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/lt/txt/pdf/?uri=oj:2016:202:full&from=fi>
23. Rezvova, J. Varnienė, M., (2023). UAB „Akleta“ krovinių pristatymo logistinės technologijos vertinimas: muitinio tarpininkavimo atvejis. *Tarptautinė studentų konferencija „Verslas, naujo technologijos ir sumani visuomenė“*. Šaulių Valstybinė Kolegija.
24. Tarybos Reglamentas (EEB) Nr. 2658/87. „Dėl tarifų ir statistinės nomenklatūros bei dėl Bendrojo muitų tarifo“. (1987). Eur-Lex No OJ L 256. // <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?qid=1573807510248&uri=CELEX:01987R2658-20190101>
25. Lietuvos Respublikos Muitinės įstatymo NR. IX-2183 pakeitimo įstatymas Nr.XII-2694. *TAR*, 2016-11-16, Nr. 26857.
26. World customs organization. (2015). Types of technology: *Guidelines for the procurement and deployment of scanning/non-intrusive inspection equipment*. USA.
27. Regulation (EU) No 952/2013 of the European Parliament and of the council. (2013). EUR-Lex, No. OJ L 269. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX%3A32013R0952>.

