



ŠVIETIMO
IR MOKSLO
MINISTERIJA



UGDYMO
PLĖTOTĖS
CENTRAS

UGDYMO PLĖTOTĖS CENTRAS
PROJEKTAS „PROFESIJOS MOKYTOJŲ IR DĖSTYTOJŲ TECHNOLOGINIŲ KOMPETENCIJŲ TOBULINIMO SISTEMOS
SUKŪRIMAS IR ĮDIEGIMAS“
(NR. VP1-2.2-ŠMM-02-V-02-001)

KROVINIŲ GABENIMO TECHNOLOGINIŲ KOMPETENCIJŲ TOBULINIMO PROGRAMOS MOKYMO MEDŽIAGA

Mokymo medžiagos rengėjai:

Jurgita Penikienė

UAB „Schenker“ Žmogiškųjų išteklių vadovė

Stasys Vaicekuskas

MD Muitinės kontrolės organizavimo skyriaus viršininko pavaduotojas

Eugenija Štaraitė

Vilniaus technologijų ir dizaino kolegijos lektorė

Stasys Zdanavičius

Smalininkų technologijų ir verslo mokyklos direktoriaus pavaduotojas ugdymui, profesijos mokytojas metodininkas

TURINYS

MODULIS B.3.1. KROVINIŲ GABENIMO TECHNOLOGINIŲ PROCESŲ ORGANIZAVIMAS	6
1 MOKYMO ELEMENTAS. KROVINIŲ GABENIMO TECHNOLOGINIŲ PROCESŲ ORGANIZAVIMAS UAB „SCHENKER“ ĮMONĖJE	6
1.1. UAB „Schenker“ norminė techninė dokumentacija, Standartinės vidinės veiklos procedūros (SOP (Standard operating procedures)).	6
1.2. Įmonės interneto svetainė	11
2 MOKYMO ELEMENTAS. MUITINĖS VEIKLOS TECHNOLOGINIŲ PROCESŲ ORGANIZAVIMAS LIETUVOS MUITINĖJE	11
2.1. Muitinės dokumentai, deklaracijos.	11
3 MOKYMO ELEMENTAS. KROVINIŲ GABENIMO TECHNOLOGINIŲ PROCESŲ ORGANIZAVIMAS KLAIPĖDOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO DIREKCIJOJE	18
3.1. Informacinė medžiaga apie įmonę	18
3.2. Įmonės interneto svetainė	19
4 MOKYMO ELEMENTAS. KROVINIŲ GABENIMO TECHNOLOGINIŲ PROCESŲ ORGANIZAVIMAS AB „KLAIPĖDOS JŪRŲ KROVINIŲ KOMPANIJOJE“ (KLASCO)	20
4.1. Informacinė medžiaga apie įmonę	20
4.2. Įmonės interneto svetainė	21
5 MOKYMO ELEMENTAS. KROVINIŲ GABENIMO TECHNOLOGINIŲ PROCESŲ ORGANIZAVIMAS „BALTIC AIR LOGISTICS TERMINAL“ KOMPANIJOJE	21
5.1. Informacinė medžiaga apie įmonę	22
5.2. Įmonės interneto svetainė	22
6 MOKYMO ELEMENTAS. MOKYTOJO ATASKAITA	22
6.1. Ataskaitos forma.	23
6.2. Diskusijos klausimai.	24
MODULIS B.3.2. KROVINIŲ GABENIMO TECHNOLOGIJŲ NAUJOVĖS IR PLĖTROS TENDENCIJOS	25
1 MOKYMO ELEMENTAS. KROVINIŲ VĖŽIMO TECHNOLOGINIO PROCESO ORGANIZAVIMO NAUJOVĖS	25
1.1. Konspektai, pristatymai.	25
1.2. FIATA mokymų medžiaga	32

2 MOKYMO ELEMENTAS. KROVINIŲ VĖŽIMO TECHNOLOGINIO PROCESO ORGANIZAVIMO TECHNOLOGIJŲ PLĖTROS TENDENCIJOS	32
2.1. Konspektai, pristatymai.	32
2.2. FIATA mokymų medžiaga.	34
3 MOKYMO ELEMENTAS. ĮGYTŲ ŽINIŲ PRITAIKYMAS PROFESINIO RENGIMO PROCESE	34
3.1. Projekto struktūra.	34
MODULIS S.3.1. PAVOJINGŲ IR GREITAI GENDANČIŲ KROVINIŲ PERVEŽIMŲ ORGANIZAVIMAS	36
1 MOKYMO ELEMENTAS. PAVOJINGŲ KROVINIŲ VEŽIMĄ REGLAMENTUOJANČIŲ TAISYKLIŲ IR STANDARTŲ TAIKYMAS PAVOJINGŲ KROVINIŲ VEŽIMUI, ATSIŽVELGIANT Į JŲ APSAUGOS LYGMENĮ	36
1.1. Įmonėje įdiegtų ISO ir TAPA sistemų standartų reikalavimai pavojingiems kroviniams.	36
1.2. Ištraukos iš Europos sutarties dėl pavojingų krovinių tarptautinių vežimų keliais (ADR) bei nacionalinės teisės aktų.	44
1.3. Standartinės vidinės veiklos procedūros SOP (Standard operating procedures).	46
1.4. Nuotolinė ADR mokymų medžiaga (mokymų kursas prie kompiuterio).	46
2 MOKYMO ELEMENTAS. DOKUMENTŲ RENGIMAS IR ĮFORMINIMAS VEŽANT PAVOJINGUS KROVINIUS	48
2.1. Ištraukos iš Europos sutarties dėl pavojingų krovinių tarptautinių vežimų keliais (ADR).	49
2.2. Įmonės interneto svetainė (intranetas).	52
2.3. Standartinės vidinės veiklos procedūros (SOP (Standard operating procedures)).	53
3 MOKYMO ELEMENTAS. PAVOJINGŲ KROVINIŲ PRIĖMIMAS, IŠDAVIMAS, PAKROVIMAS, PERKROVIMAS IR SAUGOJIMAS ĮMONĖJE.	53
3.1. Standartinės vidinės veiklos procedūros (SOP (Standard operating procedures)).	53
3.2. Priešgaisrinės ir kitos saugos priemonės naudojamos vežant pavojingus krovinius.	53
3.3. Vidinė informacinių technologijų sistema (SEAL).	56
4 MOKYMO ELEMENTAS. SAVARANKIŠKA UŽDUOTIS.	57
4.1. Užduoties aprašymas.	59
MODULIS S.3.2. MUITINĖS KONTROLIUOJAMŲ KROVINIŲ PERVEŽIMŲ PAGAL TARPTAUTINĘ GARANTIJŲ SISTEMĄ ORGANIZAVIMAS	59

1 MOKYMO ELEMENTAS. PAGRINDINIŲ REIKALAVIMŲ KROVINIAMS, GABENAMIEMS „PER“ MUITINĘ, ANALIZĖ	59
1.1. Muitinės departamento reikalavimai krovinių pervežimams.	60
1.2. Standartinės vidinės veiklos procedūros (SOP (Standard operating procedures)).	61
2 MOKYMO ELEMENTAS. DEKLARACIJŲ APDOROJIMAS, PREKIŲ TIKRINIMAS, PINIGŲ IR PREKIŲ DEKLARAVIMAS MEDININKŲ / ŠALČININKŲ PASIENIO KELIO POSTUOSE.	61
2.1. Muitinės teisinė, norminė, techninė dokumentacija.	61
3 MOKYMO ELEMENTAS. MUITINĖS DEKLARACIJOS PILDYMAS	67
3.1. Teisinė, norminė, techninė dokumentacija.	67
4 MOKYMO ELEMENTAS. SAVARANKIŠKA UŽDUOTIS	77
4.1. Užduoties aprašymas.	77
MODULIS S.3.3. KROVOS DARBAI IR JŲ ĮFORMINIMAS	78
1 MOKYMO ELEMENTAS. KROVOS ZONŲ PASKIRSTYMAS	78
1.1. Teisinė, norminė ir techninė dokumentacija.	78
1.2. Standartinės vidinės veiklos procedūros (SOP (Standard operating procedures)).	95
2 MOKYMO ELEMENTAS. KROVOS TECHNIKOS DARBO ORGANIZAVIMAS	95
2.1. Terminale naudojamos krovos technikos aprašymai, naudojimo instrukcijos.	95
2.2. Darbo saugos instrukcijos.	101
2.3. Standartinės vidinės veiklos procedūros (SOP (Standard operating procedures)).	103
3 MOKYMO ELEMENTAS. KROVINIŲ PRIĖMIMAS, IŠDAVIMAS, PAKROVIMAS, IŠKROVIMAS, PERKROVIMAS IR SAUGOJIMAS UAB „SCHENKER“ ĮMONĖJE	103
3.1. Įmonės norminė, techninė dokumentacija.	103
3.2. Standartinės vidinės veiklos procedūros (SOP (Standard operating procedures)).	108
3.3. IT sistema (SEAL).	113
4 MOKYMO ELEMENTAS. SAVARANKIŠKA UŽDUOTIS	119
4.1. Užduoties aprašymas.	119
4.2. Krovos technikos aprašymai ir naudojimo instrukcijos.	119
4.3. Darbo saugos instrukcijos.	119
MODULIS S.3.4. KROVINIO PERVEŽIMŲ MARŠRUTO PLANAVIMAS IR JO	

KONTROLĖ	119
1 MOKYMO ELEMENTAS. DARBAS SU VEŽĖJ AIS	119
1.1. Teisinė, norminė, techninė įmonės dokumentacija.	119
1.2. Standartinės vidinės veiklos procedūros (SOP (Standard operating procedures)). Informacinė sistema, (ITMS).	127
2 MOKYMO ELEMENTAS. KROVINIŲ TRANSPORTAVIMO KAINOS NUSTATYMAS	129
2.1. Standartinės vidinės veiklos procedūros (SOP (Standard operating procedures)).	129
3 MOKYMO ELEMENTAS. KROVINIŲ SRAUTŲ VALDYMAS	132
3.1. Įmonės norminė techninė dokumentacija.	132
3.2. Standartinės vidinės veiklos procedūros (SOP (Standard operating procedures)). IT sistemos (SEAL, ITMS) aprašai.	132
4 MOKYMO ELEMENTAS. SAVARANKIŠKA UŽDUOTIS	136
4.1. Užduoties aprašymas.	136
4.2. Informacinė maršruto planavimo sistema.	136

MODULIS B.3.1. KROVINIŲ GABENIMO TECHNOLOGINIŲ PROCESŲ ORGANIZAVIMAS

1 MOKYMO ELEMENTAS. KROVINIŲ GABENIMO TECHNOLOGINIŲ PROCESŲ ORGANIZAVIMAS UAB „SCHENKER“ ĮMONĖJE

1.1. UAB „Schenker“ norminė techninė dokumentacija, standartinės vidinės veiklos procedūros (SOP (Standard operating procedures)).

UAB „Schenker“ tarptautinis tinklas yra išsidėstęs daugiau negu 40-je Europos šalių. Ji yra vienas iš didžiausių logistikos lyderių, apyvarta 21 bln. eurų, daugiau negu 91.000 darbuotojų, daugiau negu 2.000 biurų visame pasaulyje.



UAB SCHENKER – Jūsų logistikos partneris

UAB Schenker
Sausių, Trakų r., 21401-LT
2012

UAB Schenker istorija

SCHENKER & KO.

1920-1940
Pirmasis SCHENKER biuras atidarytas Memelyje, dabartinėje Klaipėdoje, Borsen g. 13 (Turkaus a.). Netrukus atidaryti biurai Rėvali (Tallinas) ir Rygoje. Iš viso Baltijos valstybėse 1920-1940 m. veikė 7 biurai.

1997
Pirmasis SCHENKER biuras atidarytas Lietuvos Respublikoje, Vilniuje, Kirmynų g. 51, vidurinėje (aktualios) vienos iš BTL grupės - rinkos lyderės Skandinavijos šalyse - kompanijų filialas SCANSPEID su skyriumi Kaune. Dirba 6 darbuotojai.

1998
SCHENKER-BTL
Pirmoji 24 val. ekspresų linija į Helsinkį.

2000
UAB SCHENKER pripažinta sparčiausiai augančia įmone 2000 m. Dirba 20 darbuotojų.

2001
SCHENKER-BTL
SCHENKER valdybos nutarimu nuo 2001 spalio mėn. 10 d. SCHENKER-BTL pavadinimas keičiamas į SCHENKER. Dirba 52 darbuotojai.

2002
Įdiegta visuotinio kokybės valdymo sistema ISO 9001:2000. SCHENKER pasirašė kaip oficialus Šaltlako žemės olimpinį žaidynių varžovą. Dirba 60 darbuotojų.

2003
Deutsche Bahn įsigijo Stines Logistika akcijų paketą. Pasirašyta ilgalaikė strateginė bendradarbiavimo sutartis su Nacionaliniu Olimpiniu Komitetu (NOK). UAB SCHENKER išlaikomas oficialus NOK partneriu teikiant transportavimo ir muitinės tarpininko paslaugas 2004 m. Atėnų, 2006 m. Turno ir 2008 m. Pekino olimpinėse žaidynėse. Darbuotojų skaičius - 63.

2004
UAB "Schenker" Vilniaus biuro subeilto TAPA (Technologijų nuosavybės apsaugos asociacijos) sertifikatas, patvirtintas, kad UAB "Schenker" Lietuvoje dirba pagal aukščiausius, "A" lygio saugos reikalavimus.

2008
DB SCHENKER
UAB SCHENKER suteiktas tarptautinio aplinkos apsaugos sertifikatas ISO 14001. Įmone yra viena iš neduogelio ekspedijavimo ir logistikos bendrovių šalyje, sertifikuoti savo aplinkosaugos valdymo sistemą. Darbuotojų skaičius - 98.

2009
Vilniaus prekybos, pramonės ir amatų rūmai UAB "Schenker" pripažinta geriausia metų įmone tarp didelių ir vidutinių įmonių ir pelnė „Geriausios įmonės“ nominaciją, kuri įteikiama įmonei, daugiausiai prisidėjusiai vystyti užsienio prekybą ir plėtojanti savo veiklą Lietuvoje.

2010
UAB "Schenker" įteiktas įgaliojimo ekonominių operacijų vykdytojo (EOV) sertifikatas, kurio įmonei suteikiamas įgaliojimo ekonominių operacijų vykdytojo statusas, kas leidžia, kad UAB "Schenker" yra patikimas muitinės partneris. [EOV sertifikatas pripažįstamas ne tik Europos Sąjungoje, bet ir kitose pasaulio šalyse.]

DB Schenker Lietuva

Faktai	Paslaugos
DB Schenker	ĮKŪRIMO DATA 1997 gegužės 5 d.
DB Schenker Lietuva	BŪSTINĖ Sausių k., Trakų r., LT - 21401
Faktai	FILIALAI Vilniaus g. 10, 94105 Klaipėda Metalistų g. 3, 78109 Šiauliai
	SANDĖLYS 9000 m² Sausių k., Trakų r., 1100 m² Šiauliuose
	DARBUOTOJAI 61
	PERVEŽTA KROVINIŲ (2012) 134.917 krovinių
	APYVARTA 36.202.000 LT
	UAB Schenker yra Lietuvos eksportierių asociacijos narė (LINEKA)
	UAB Schenker yra Pramonės prekybos ir amatų rūmų narė.



Kur esame?

Faktai **Paslaugos**

DB Schenker
DB Schenker Lietuva
Faktai

UAB Schenker - 22-as kelio Vilnius-Kaunas km, Sausių k., Trakų r.

1 pav. UAB „DB Schenker Lietuva“

SCHENKER	VP Pervėžimai automobilių transportu	VP PAT 01
Skyrius	Kelių transporto padalinys	Dalis E - 9
Galioja nuo:	2005 m. balandžio 04 d.	1 lapas iš 9

Papildoma informacija apie

SCHENKERSystem

SCHENKERTop

SCHENKERTop 12



Dokumentas galioja spausdinimo dieną

4/8/2013

SCHENKER	VP Pervėžimai automobilių transportu	VP PAT 01
Skyrius	Kelių transporto padalinys	Dalis E - 9
Galioja nuo:	2005 m. balandžio 04 d.	2 lapas iš 9

1. Pristatymas

1.1 Skirtumai tarp produktų (apžvalga)

	SCHENKERSystem	SCHENKERTop	SCHENKERTop12
Užtikrinta įveikimo data	Ne	Taip	Taip
Užtikrinta įveikimo data ir laikas	Ne	Ne	Taip
Apmokėjimo grąžinimo garantija	Ne	Taip	Taip
Multinės procedūrų atlikimas	Taip	Taip**	Taip**
Teritorinės ribojimas	Ne	Taip	Taip
Pristatymo sąlygų ribojimas	Ne	CPT 014, DDU 022, DDP 023	CPT 014, DDU 022, DDP 023
Svorio ribojimas	Ne (išankstinis susitarimas)	2500/1200 kg	2500/1200 kg krovinių
Išmatavimų ribojimas	Ne (išankstinis susitarimas)	240x120x200cm	240x120x200cm
Pavojei kroviniui	Taip	Ne	Ne
Temperatūrinis režimas	Taip (išankstinis susitarimas)	Ne	Ne
Pinigai, vertybiniai popieriai, dokumentai	Ne*	Ne	Ne
Spec. gabenimo užsakymai ir markuotė	Ne	Taip	Taip
Papildomi reikalavimai ir sąlygos	Ne	Taip	Taip
Tiro skaičiavimai	Tarpusavio sutartis	Tarpusavio sutartis	Tarpusavio sutartis
Unifikuotos kainos	Ne	Taip	Taip
Derinamos kainos	Ne	Ne	Ne
Tiesioginis poveikis	Ne	Ne	Ne
Krovinių vertės draudimas	specialus	specialus	specialus

* pagal specialią sutartį

** kai atlikimas sutartas su Schenker arba Schenker agentu

Svarbu:

Grafikai ir naujausių SCHENKERTop/SCHENKERTop12 versijų maršrutai sudaro

SCHENKERTop/SCHENKERTop12 transportavimo pagrindą.

Išsamią informaciją apie maršrutus ir sąlygas, kad užsakymai būtų priimti tik į sąrašui priklausiančius regionus pagal pašto kodus. Kodai tikrinami užsakymo priėmimo metu.

Grafikus galima rasti Intranete adresu:

<http://nova.eu.signintra.com/network>
(pasirinkti Scheduling-Transport plan)

Informacija apie pasikeitimus turi būti nedelsiant įtraukta į temą "Projekto įgyvendinimas".

Dokumentas galioja spausdinimo dieną

4/8/2013

SCHENKER	VP Pervėžimai automobilių transportu	VP PAT 01
Skyrius	Kelių transporto padalinys	Dalis E - 9
Galioja nuo:	2005 m. balandžio 04 d.	6 lapas iš 9

4.1 Užsakymas vežti (SCHENKERTop)

4.3 Etiketė (SCHENKERTop)



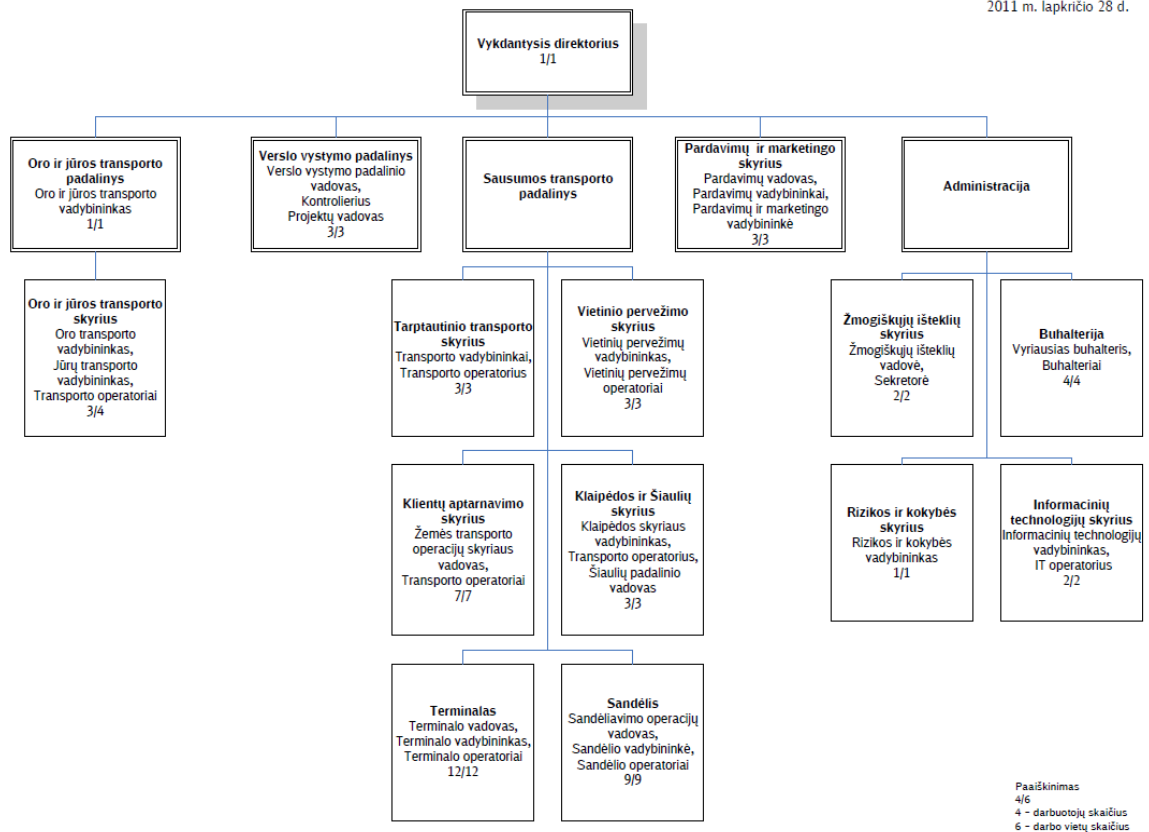
Dokumentas galioja spausdinimo dieną

4/8/2013

2 pav. UAB „DB Schenker Lietuva“ techninės dokumentacijos pavyzdžiai

UAB Schenker organizacinė struktūra

Tvirtinu:
Vykdantis direktorius
Edmundas Daukantas
2011 m. lapkričio 28 d.



3 pav. UAB „Schenker“ valdymo struktūra

Schenker Lietuva teikiamos paslaugos:

1. Tarptautinis ir vietinis krovinių gabenimas sausumos keliais;
2. Oro ir jūrų transporto paslaugos visame pasaulyje;
3. Geležinkelio transportas;
4. Intermodalinis transportas;
5. Logistikos paslaugos;
6. Terminalo paslaugos;
7. Muitinės tarpininko paslaugos;
8. Krovinių konsolidavimas;
9. Sporto varžybų ir renginių logistika.

Kas mes?

DB SCHENKER

Faktai	Paslaugos
DB Schenker DB Schenker Lietuva Faktai 	- Tarptautinis tinklas daugiau negu 40-je Europos šalių - Vienas iš didžiausių logistikos lyderių - apgyvarta 21 bln eurų - daugiau negu 91,000 darbuotojų - daugiau negu 2,000 biurų visame pasaulyje - DB Schenker turi ilgametę planavimo ir vykdymo patirtį teikiant transporto paslaugas oru ir jūra. - DB Schenker – patikimas ir patyręs logistikos partners - Nr. 1 Europos geležinkelio transporto srityje - Nr. 1 Europos kelių transporto srityje - Nr. 2 pasaulio oro transporto srityje - Nr. 3 pasaulio jūros transporto srityje

Kelių transporto paslaugos visoje Europoje

DB SCHENKER

- Integruotos logistikos paslaugos iš vieny rankų
- Tarptautinis tinklas daugiau negu 40 Europos šalių
- Centralizuota ir lanksti IT sistema, apimanti e-paslaugas realiuoju laiku (Pricing, Scheduling, Booking, Tracking)
- Pažangūs sprendimai, leidžiantys aptarnauti Jūsų klientus tiek vietinėje, tiek regiono rinkoje
- Integruoti logistikos centrai, teikiantys individualizuotas logistikos paslaugas



Tarptautinis krovinių gabenimas kelių transportu

DB SCHENKER

Reguliarūs smulkių krovinių gabenimo maršrutai į/iš:

Austrijos, Belgijos, Čekijos, Danijos, Didžiosios Britanijos, Estijos, Ispanijos, Italijos, Latvijos, Lenkijos, Norvegijos, Olandijos, Prancūzijos, Suomijos, Švedijos, Šveicarijos, Vokietijos.

Reguliarus įvairaus dydžio krovinių gabenimas į/iš
Rusiją, Baltarusiją, Ukrainą



Kelių transporto paslaugos Europoje
Schenker pranašumas

DB SCHENKER

Tankus Europos tinklas leidžia optimizuoti
krovinių pervežimo kaštus:

- Apibrėžti pristatymo terminai
- Greitas krovinių pristatymas
- Žinomumas
- Patikimumas
- Reguliarūs maršrutai
- Vietinis Schenker atstovas kiekvienoje Europos šalyje
- Pilnas krovinių sekimas nuo durų iki durų



Kokybės politika

DB SCHENKER

DB Schenker vadovaujasi 3 tikslais:

- Krovinių atvažiavimą laiku.
- Krovinių atvažiavimą sveiki.
- Sąskaitos pateikiamos laiku.

Kokybės valdymo sistema ISO 9001:2000

Kokybės valdymo sistema atitinka ISO 9001:2000 standarto reikalavimus. Sertifikuotos sritys - krovinių ekspedijavimas kelių, oro, jūrų transportu bei sandėliavimas ir logistikos sprendimai.

TAPA

TAPA sertifikatas patvirtina, kad "Schenker" Lietuvoje dirba pagal aukščiausius, "A" lygio saugos reikalavimus.

Aplinkosauga ISO 14001:2004

Aplinkos apsaugos vadybos sistema atitinka tarptautinio standarto ISO 14001 reikalavimus. Schenker aplinkosaugos vizija - tapti labiausiai aplinką saugančiu logistikos paslaugų tiekėju pasaulyje. Ši vizija pagrįsta įsitikinimu, kad **sėkmingas verslas pirmiausia yra atsakingas verslas.**

Mes imamės visų priemonių ir veiksmų, kad užkirstume kelią neatitiktims, susijusioms su produktu, procesu ir kokybės sistema.



4 pav. UAB „DB Schenker Lietuva“ krovinių vežimo technologinio proceso organizavimas

Standartizuoti Schenker kelių transporto produktai ir paslaugos



DB SCHENKER <i>parcel</i>	DB SCHENKER <i>system</i>	DB SCHENKER <i>direct</i>
Krovinių (iki 30 kg) siuntimas su papildomais reikalavimais pagal nustatytą grafiką visoje Europoje. Privalumas klientui – ekonomiškas, aiški kaina, patogumas ir saugumas. Schenker tinklas mums tai leidžia daryti.	DB SCHENKERSYSTEM – ekonomiški ir patikimi transporto sprendimai visoje Europoje; krovinių pristatymas, paremti patikimu krovinių judėjimu pagal grafiką Schenker tinkle, aiškiai apibrėžtas užsakymų įvykdymo laikas.	Krovinių pristatymas tiesiogiai klientui. Privalumas klientui – punktu, patikima ir ekonomiškai.
Jums reikalingą papildomą informaciją gali suteikti visi vietiniai Schenker atstovai Europoje. Lietuvoje - www.dtschenker.lt		

Standartizuoti Schenker kelių transporto produktai ir paslaugos - DB SCHENKER *direct*



Standartizuoti Schenker kelių transporto produktai ir paslaugos - DB SCHENKER *system* transportavimo metodai



Rinktiniai kroviniai: DBSCHENKER *system*

Kroviniai > 30 kg ir < 2,500 kg

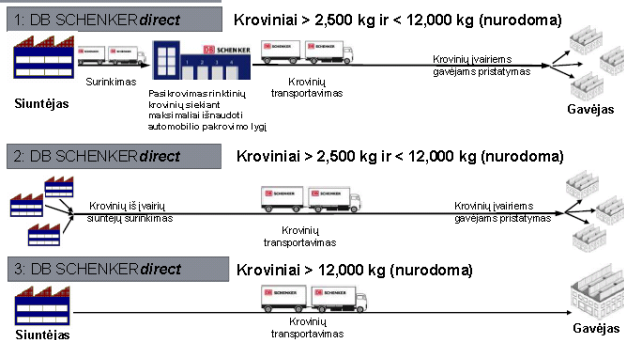


DB SCHENKER *direct* greitas ir patogus pasirinkimas. Pranašumai:

- Punktualumas:** standartizuotas krovinių gabenimo planavimas; patyrę krovinių gabenimo planuotojai; patikimi vairuotojai;
- Patikimumas:** visada yra vietos kroviniams, nes turime: nuosavo transporto priemonių parką; platų partnerių tinklą ir filialus; patikimus subrangovus; specialiosios paskirties įrengimus.
- Kokybė:** Užtikriname kokybę dėl: sertifikuotų darbų šrautų; darbuotojų mokymų (proceso ir maršruto stebėjimo); greitai atnaujintų ir laiko patikrintų subrangovų.



Standartizuoti Schenker kelių transporto produktai ir paslaugos - DB SCHENKER *direct* transportavimo metodai



Standartizuoti Schenker kelių transporto produktai ir paslaugos - DB SCHENKER *system* ir *direct* produktai *top* ir *top12*



top ir *top12* produktų pranašumai:

- DB SCHENKER *system* - ekonomiški ir patikimi transporto sprendimai visoje Europoje; krovinių pristatymas, paremti patikimu krovinių judėjimu pagal grafiką Schenker tinkle, aiškiai apibrėžtas užsakymų įvykdymo laikas visoms sieną kertančioms krovinių siuntoms.
- DB SCHENKER *top* – tai greitas tarptautinių krovinių pristatymas Jūsų klientams Europoje, pasirinktose šalyse, su apibrėžtu įvykdymo laikotarpiu ir pinigų grąžinimo garantija*.
- DB SCHENKER *top12* – tai dar greitesnis tarptautinių krovinių pristatymas Jūsų klientams Europoje, pasirinktose šalyse, su tiksliai apibrėžtu įvykdymo laikotarpiu (pagal nustatytą grafiką iki 12 valandos) ir pinigų grąžinimo garantija*.



Standartizuoti Schenker kelių transporto produktai ir paslaugos - DB SCHENKER *system*



DB SCHENKERSYSTEM – ekonomiški ir patikimi transporto sprendimai visoje Europoje:

- krovinių pristatymas, paremtas patikimu krovinių judėjimu pagal grafiką Schenker tinkle
- aiškiai apibrėžtas užsakymų įvykdymo laikas visoms sieną kertančioms Jūsų krovinių siuntoms

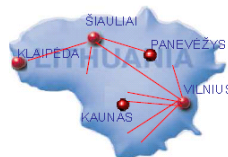


5 pav. UAB „Schenker“ standartinės veiklos procedūros

Kelių transporto paslaugos Lietuvoje



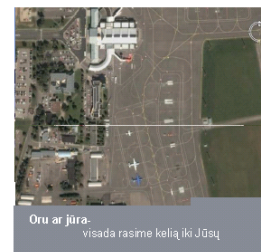
- Vietinis krovinių gabenimas apima visą Lietuvą, įvairaus dydžio krovinius surenkami-išvežiami pagal iš anksto nustatytą ir suderintą tvarkaraštį.
- Jei transportas užsakomas iki 12 val., prekės gavėjui pristatomos kitą darbo dieną visoje Lietuvoje ir tą pačią darbo dieną Vilniuje bei Kaune.



Oro ir jūros transporto paslaugos



- Krovinių gabenimas iš/į bet kurią pasaulio vietą;
- "nuo durų iki durų" paslaugos;
- pavojingų krovinių gabenimas;
- specialių krovinių gabenimas;
- vertingų krovinių gabenimas;
- kombinuotas krovinių gabenimas (oras-jūra, oras-žemė);
- krovinių draudimo paslaugos;
- krovinių išmultinimo paslaugos;
- krovinių gabenimas 20' ir 40' konteineriais;
- smulkių krovinių pervežimas reguliariais jūriniais konteineriais;
- smulkių ir konteinerinių krovinių vietinio pristatymo paslaugos.



6 pav. Pagrindinių transporto šakų privalumai ir trūkumai

UAB „Schenker Lietuva“ mokymosi medžiaga pateikta: [B.3.1.1.](#), [B.3.1.2.](#) ir [B.3.1.3.](#) prieduose.

1.2. Įmonės interneto svetainė

Įmonės internetinėje svetainėje www.dbschenker.lt pateikta informacija apie įmonę, norminės techninės dokumentacijos ir standartinių vidinės veiklos procedūrų pavyzdžiai.

2 MOKYMO ELEMENTAS. MUITINĖS VEIKLOS TECHNOLOGINIŲ PROCESŲ ORGANIZAVIMAS LIETUVOS MUITINĖJE

2.1. Muitinės dokumentai, deklaracijos.

Lietuvos Respublikos muitinės sistemą sudaro Muitinės departamentas prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos, Muitinės kriminalinė tarnyba, Muitinės mokymo centras, Muitinės laboratorija, Muitinės informacinių sistemų centras ir trys teritorinės muitinės – Vilniaus, Kauno, Klaipėdos.

Lietuvos muitinės misija – saugoti Lietuvos ir Europos Sąjungos (ES) visuomenę, rinką, aplinką ir finansinius interesus nuo neteisėtos tarptautinės prekybos daromos žalos, sudarant palankias sąlygas teisėtam verslui.

Lietuvos muitinės vertybės:

- partnerystė – patikimas bendradarbiavimas su Lietuvos Respublikos ir ES institucijomis, kitų valstybių muitinėmis ir tarptautinėmis organizacijomis, atviras dialogas su verslu, tarpusavio

pasitikėjimo skatinimas, palankių sąlygų teisėtam verslui sudarymas ir verslo pagalba muitinei vykdant savo funkcijas, muitinės pareigūnų komandinis darbas, pasitikėjimas vadovais ir bendradarbiais, pagarba ir atvirumas tarpusavio santykiuose, darnios institucijos kultūros ugdymas;

- profesionalumas – gilios muitinės pareigūnų ir kitų darbuotojų žinios ir įgyti darbo įgūdžiai, modernių muitinio tikrinimo priemonių ir technologijų taikymas, gebėjimas maksimaliai panaudoti savo žinias, įgūdžius ir darbo priemones praktikoje, siekimas nuolat tobulėti, atsakingas požiūris į patikėtas užduotis, iniciatyvumas, motyvuotumas;
- efektyvumas – patikima Lietuvos Respublikos ir ES visuomenės, rinkos, aplinkos ir finansinių interesų apsauga nuo neteisėtos tarptautinės prekybos daromos žalos, metodišku ir sistemingu rizikos valdymu pagrįstas muitinis tikrinimas, ekonominių operacijų vykdytojų, kitų asmenų ir partnerių teisėtų poreikių ir lūkesčių tenkinimas, kokybiškos muitinės paslaugos, naujausių darbo metodų ir priemonių taikymas, racionalus išteklių naudojimas.



PAREIŠKIMAS DĖL KOKYBĖS POLITIKOS

Lietuvos Respublikos muitinė, siekdama įgyvendinti Lietuvos Respublikos muitinės veiklos strategiją 2011-2015 metams ir tobulinti organizacijos vadybos sistemą, atsižvelgiant į muitinės veikla suinteresuotų šalių poreikius bei lūkesčius, nustatė šias veiklos kryptis, susijusias su kokybe:

- Maksimalus suinteresuotų šalių teisėtų poreikių ir lūkesčių tenkinimas**
- Užtikrinama rinkos ir visuomenės apsauga vykdant prekybą su trečiosiomis šalimis**
- Institucijų bendradarbiavimo gerinimas**
- Tinkamas deleguotų funkcijų vykdymas**
- Inovacijų ir modernių darbo metodų taikymas**
- Nuolatinis dėmesys darbuotojams**
- Ėjimas veiklos rezultatyvumo didinimo link**

Muitinės departamento, teritorinių muitinių ir specialiųjų muitinės įstaigų vadovybė:

- asmeniniu pavyzdžiu skatina kokybės gerinimą Lietuvos Respublikos muitinėje;
- užtikrina kokybės vadybos sistemos, atitinkančios Lietuvos standarto LST EN ISO 9001:2008 reikalavimus, funkcionavimą, tobulinimą ir nuolatinį jos rezultatyvumo gerinimą;
- tiesiogiai taiko Lietuvos Respublikos muitinės kokybės politikos nuostatas, vertindama savo ir muitinės pareigūnų tarnybinį elgesį;
- skiria reikiamą išteklių kokybės tikslams pasiekti.

Lietuvos Respublikos muitinės kokybės politika patvirtinta Muitinės departamento generalinio direktoriaus

Lietuvos muitinės ilgalaikiai strateginiai tikslai :

- visuomenės, rinkos, aplinkos ir finansinių interesų apsaugos srityje – patikimai saugoti Lietuvos Respublikos ir ES visuomenę, rinką, aplinką ir finansinius interesus nuo neteisėtos tarptautinės prekybos daromos žalos, efektyviai įgyvendinti muitinei patikėtas ES muitų ir prekybos politikos priemonės ir kitus uždavinius, užkirsti kelią muitų teisės aktų pažeidimams bei kitai neteisėtai veiklai;
- bendradarbiavimo su ekonominių operacijų vykdytojais ir partneriais srityje – plėtoti muitinės partnerystę su ekonominių operacijų vykdytojais ir partneriais, atstovauti Lietuvos Respublikos interesams ES institucijose, kurti palankesnes verslo aplinkos sąlygas, tobulinti muitinės teikiamas paslaugas, plėtoti informacijos sklaidą ir mainus;
- institucijos stiprinimo srityje – didinti veiklos efektyvumą, tobulinti valdymą, ugdyti pareigūnų ir darbuotojų žinias ir gebėjimus, atsakingumą, tarpusavio pasitikėjimą, sąžiningumą, diegti ir taikyti modernius darbo metodus ir priemones, ugdyti darnią institucijos kultūrą.

XV. TARNAUTOJŲ SKATINIMAS IR PAŠALPOS

110. Muitinės pareigūnai skatinami vadovaujantis Tarnybos Lietuvos Respublikos muitinėje statuto nuostatomis, valstybės tarnautojai - Valstybės tarnybos įstatymo, darbuotojai, dirbantys pagal darbo sutartį, - Darbo kodekso nuostatomis.

111. Muitinės pareigūnams ir valstybės tarnautojams, kurių materialinė būklė sunki dėl jų pačių ligos, šeimos narių ligos ar mirties, stichinės nelaimės ar turto netekimo, gali būti skiriama materialinė pašalpa atitinkamai Tarnybos Lietuvos Respublikos muitinėje statuto arba Valstybės tarnybos įstatymo nustatyta tvarka.

112. Darbuotojams, dirbantiems pagal darbo sutartis, kurių materialinė būklė sunki dėl jų ligos, šeimos narių mirties, stichinės nelaimės ar turto netekimo, vienkartinė materialinė pašalpa gali būti skiriama vadovaujantis Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1993 m. liepos 8 d. nutarimu Nr. 511 „Dėl biudžetinių įstaigų ir organizacijų darbuotojų darbo apmokėjimo tvarkos tobulinimo“ (Žin., 1993, Nr. 28-655).

XVI. DRAUSMINĖS BEI TARNYBINĖS NUOBAUDOS

113. Muitinės pareigūnai už tarnybinius nusižengimus traukiami tarnybinės atsakomybės vadovaujantis Tarnybos Lietuvos Respublikos muitinėje statuto nuostatomis.

114. Valstybės tarnautojai už tarnybinius nusižengimus traukiami tarnybinės atsakomybės vadovaujantis Valstybės tarnybos įstatymo, darbuotojai, dirbantys pagal darbo sutartį, už darbo drausmės pažeidimus - drausminės atsakomybės Darbo kodekso nustatyta tvarka.

Lietuvos muitinė, vykdydama Bendrijos tarptautinės prekybos priežiūrą, prisideda prie sąžiningos ir atviros prekybos skatinimo, Lietuvos Respublikos vidaus rinkos apsaugos, visos tiekimo grandinės saugumo užtikrinimo. Glaudžiai bendradarbiaudama su kitomis ES institucijomis, muitinė atlieka itin svarbų vaidmenį:

- remiant teisėtą prekybą ir stiprinant konkurencingumą;
- užtikrinant teisingą muitų ir mokesčių mokėjimą;

- kovojant su klastotėmis ir piratavimu;
- apdorojant informaciją, vertinant prekybos pobūdžio pokyčius ir atliekant rizikos vertinimą,
- apdorojant informaciją, vertinant prekybos pobūdžio pokyčius ir atliekant rizikos vertinimą, kad būtų atskleistos finansinės apgaulės, teroristinė ir nusikalstama veikla, ir taip prisidedant prie kovos su kitų rūšių sukčiavimu, organizuotu nusikalstamumu, narkotikais ir terorizmu;
- saugant aplinką ir piliečius nuo visų rūšių pavojingų prekių.

Lietuva, atgavusi nepriklausomybę, ne tik kūrė ir tvirtino svarbiausias valstybės institucijas, bet ir netrukus ėmė rengtis naujam išbandymui – integracijai į Europos Sąjungą. ES bendrosios rinkos pagrindinis elementas yra muitų sąjunga, besiremianti laisvu prekių, asmenų, paslaugų ir kapitalo judėjimu. Remiantis muitų sąjunga panaikinami visi muitų mokesčiai tarp ES valstybių, o su trečiosiomis, nepriklausančioms ES, šalimis vykdoma bendra užsienio prekybos ir muitų politika.

Todėl Lietuvai rengiantis narystei ES ypač dideli darbai teko muitinei. Reikėjo pertvarkyti administracinę struktūrą, įdiegti informacines sistemas, turinčias sąsajas su ES informacinėmis sistemomis, modernizuoti postus prie būsimų išorinių ES sienų, parengti teisės aktus, atitinkančius ES teisės nuostatas ir panašiai.

Stabiliu muitinės funkcionavimo teisiniu pagrindu tapo 1996 m. Seimo priimtas Lietuvos Respublikos muitinės kodeksas, parengtas pagal Europos Sąjungos muitinės kodekso nuostatas ir suderintas su šiuo kodeksu bei pagrindinėmis muitinės veiklą reglamentuojančiomis tarptautinėmis konvencijomis. Muitinė juo vadovavosi nuo 1998 metų iki 2004 m. gegužės 1-osios, kai įstojus į ES jos veiklą pradėjo reglamentuoti Bendrijos muitinės kodeksas.

Lietuvai rengiantis tapti Europos Sąjungos nare ypatingai svarbus buvo tarptautinis bendradarbiavimas muitinės veiklos srityje. Galimybė plėtoti tarptautinius ryšius atsivėrė dar 1992 m., kai Lietuva tapo Muitinių bendradarbiavimo tarybos (dabar – Pasaulio muitinių organizacija), turinčios didelę įtaką Europos Sąjungos muitų politikai, nare.

Įsitraukti į šios organizacijos veiklą buvo vienas svarbiausių žingsnių, po kurio Lietuvos muitinė pradėjo aktyviai dalyvauti visuose svarbiausiuose pasaulio muitinių bendrijos įvykiuose. Paminėtina, kad 2003 m. gegužę Pasaulio muitinių organizacija Vilniuje surengė regioninę muitinių konferenciją, kurioje dalyvavo ir šios organizacijos generalinis sekretorius Michel Danet. Ne be tarptautinės paramos Lietuvos muitinė, pradėjusi veiklą pasienyje laikinuosiuose statybininkų vagonėliuose, šiuo metu turi įrengtą ne vieną modernų kelio postą. Tai – pasienyje su Baltarusija

pastatyti Medininkų ir Šalčininkų kelio postai, su Kaliningrado sritimi – Nidos ir 2004 m. įkurtuves atšventęs Panemunės kelio postai.

Sėkmingas muitinės įsiliejimas į Europos muitinių šeimą buvo neįmanomas be integruotos informacinės sistemos sukūrimo. Pirmąją kregždę kompiuterizuojant muitinę galima laikyti pusšimtį personalinių kompiuterių, kurie buvo įsigyti dar 1991 m. O jau kitamet pradėti kaupti krovinių deklaracijų duomenys ir savo jėgomis imta kurti deklaracijų apdorojimo sistema. Muitinės departamente įkūrus Informatikos skyrių buvo pradėta kurti Muitinės informacinė sistema.

2001 m. sausį įsteigtas Muitinės informacinių sistemų centras. 2003 m. įdiegta muitinės deklaracijų apdorojimo sistema ASYCUDA, elektroninio deklaravimo sistema, Naujoji kompiuterizuota tranzito sistema (NCTS), kitos sistemos, užtikrinančios spartesnį krovinių judėjimą bei geresnę prekybos su trečiosiomis šalimis kontrolę.

Rengiantis Lietuvos narystei Europos Sąjungoje, 2002 metų liepos 1d. dešimt iki tol veikusių teritorinių muitinių buvo pertvarkytos į penkias, veikiančias didžiausiuose Lietuvos miestuose – Vilniuje, Kaune, Klaipėdoje, Šiauliuose ir Panevėžyje.

Europos Sąjungos vidaus rinką saugo muitinės mobiliosios grupės, tikrinančios krovinius pagal išankstinę informaciją, ypatingas dėmesys skiriamas bendradarbiavimui su teisėtu verslu, skatinant greitą ir sklandžią užsienio prekybą.

Minėdama 85-mečio jubiliejų 2004 m. Lietuvos muitinė užbaigė vieną svarbiausių pastarojo dešimtmečio veiklos etapų – įsiliejo į darnią ES muitinių šeimą. Lietuvos narystės ES dieną nutraukta muitinės postų veikla prie valstybės sienos su Lenkija ir Latvija.

Muitinės dokumentų ir deklaracijų formų pavyzdžiai:

KELEIVIO DEKLARACIJA NR.

Importas ☐
Eksportas ☐
Transitas ☐

1) Vardas, pavardė		2) Lietuvos Respublikos pilietis ☐ Ne Lietuvos Respublikos pilietis ☐	
3) Asmens kodas	4) Asmens tapatybės dokumentas	5) Salis, iš kurios / į kurią keleivis vyksta (neatkaliga švarkit)	
6) Adresas		7) Transporto priemonė	
Gabenant grynus pinigus, kurių vertė ne mažesnė kaip 10 000 eurų, pildoma Grynųjų pinigų deklaracija			
8) Prekės, kurioms gabenami keliaujantys asmenys			
Prekės pavadinimas, trumpas aprašymas	Kiekis, matavimo vienetas	Institucija, išdavusi leidimą	Leidimo Nr. ir išdavimo data
9) Kitos deklaracijos prekės			
Prekės pavadinimas, trumpas aprašymas	Kiekis, matavimo vienetas	Vertė	Muitinės žymos
10) Neįrašyti bagažo			
Prekės pavadinimas, trumpas aprašymas	Viečių skaičius	Vertė	Transporto rūšis
11) Mokestiniai			
Tipas		Suma	Muitinės žymos
B. vieta			
12) Keleivio parašas		13) Muitinės žymos	
Data			

Muitinės departamentas prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos

9 pav. Deklaracijos pavyzdys

Screen 1 of 2

/garanto blankas/

BENDROJI GARANTIJA NR.**I. GARANTO ĮSIPAREIGOJIMAS**

1. /rašomas nesutrumpintas garanto pavadinimas/ (toliau - /rašoma garantą apibūdinanti santrumpa/, turintis buveinę /rašomas tikslus buveinės adresas arba korespondento Lietuvos Respublikoje adresas/, priimdamas solidarinę atsakomybę, muitinės įstaigoje /rašomas nesutrumpintas pavadinimas/ maksimalia /rašomas garantijos dydis skaitmenimis, skliaustuose garantijos dydis žodžiais, valiutos pavadinimas/ suma garantuoja už bet kurias pagrindines ir kitas mokestines prievoles sudarančias pinigų sumas, taip pat nenumatytas ir kitas išlaidas (išskyrus pinigines baudas), tenkančias /rašoma juridinio asmens statuso neturinčio asmens pavardė, vardas) ir tikslus adresas arba juridinio asmens nesutrumpintas pavadinimas ir tikslus buveinės adresas/ ir atsiradusias prekęms taikant laikinąjį saugojimą arba muitinės sankcionuotus veiksmus.

2. Šis dokumentas negali būti naudojamas mokestinių prievolių, susijusių su Bendrijos arba bendrosiomis tranzito procedūromis, įvykdymui užtikrinti.

3. /rašoma garantui apibrėžti vartojama santrumpa/ įsipareigoja, kad, gavęs pirmą rašytinį muitinės įstaigos teikimą, per 30 dienų nuo teikimo gavimo dienos sumokės reikalaujamas sumas, bet ne didesnes už šio įsipareigojimo 1 punkte nurodytą maksimalią sumą, išskyrus tuos atvejus, kai per šį laikotarpį /rašoma garantui apibrėžti vartojama santrumpa/ arba kitas suinteresuotas asmuo teikimą pateikusiai muitinės įstaigai priimtiniu būdu įrodys, kad įsipareigojimai, dėl kurių pateiktas teikimas, įvykdyta tinkamai.

Muitinės įstaiga, gavusi /rašoma garantui apibrėžti vartojama santrumpa/ prašymą, kuriame nurodytas priežastis ji pripažįsta svarbiomis, gali nustatyti ilgesnį kaip 30 dienų terminą, skaičiuojamą nuo teikimo gavimo dienos, per kurį /rašoma garantui apibrėžti vartojama santrumpa/ privalo sumokėti reikalaujamas pinigų sumas. Pratęsti galima su sąlyga, kad /rašoma garantui apibrėžti vartojama santrumpa/ sumokės mokestinei paskolai taikomas palūkanas už kiekvieną papildomai nustatytą laikotarpio dieną.

4. Šį dokumentą bet kuriuo metu gali atšaukti /rašoma garantui apibrėžti vartojama santrumpa/ arba panaikinti šio dokumento 1 punkte nurodyta muitinės įstaiga. Garantijos atšaukimas arba panaikinimas įsigalioja 16-tą dieną po to, kai apie jį pranešta kitai garantijos šaliai.

Screen 2 of 2

5. Šis įsipareigojimas įsigalioja nuo tos dienos, kai priima garantijos įstaiga. /rašoma garantui apibrėžti vartojama santrumpa/ privalo sumokėti mokėtinas pinigų sumas, susijusias su prekių laikinojo saugojimo operacijomis ir (arba) muitinės sankcionuotais veiksmais, kuriems taikomas šis įsipareigojimas ir kurios buvo pradėti iki šio įsipareigojimo nurodyto įsipareigojimo panaikinimo arba atšaukimo įsigaliojimo dienos, net ir tuo atveju, kai teikimas pareikštas įsigaliojus šio įsipareigojimo atšaukimui arba panaikinimui.

6. /rašoma garantui apibrėžti vartojama santrumpa/ pripažįsta, kad visa korespondencija ir pranešimai, taip pat bet kurie formalumai arba procedūros, susiję su šiuo įsipareigojimu ir adresuoti arba raštu atlikti vienu iš šio dokumento 1 punkte nurodytų adresų, laikomi deramu būdu jam pristatytais arba atliktais jam priimtinoje vietoje.

Surašyta /rašoma vieta ir nesutrumpinta dokumento data/

(rašovo arba jo įgalinto asmens pareigos, parašas, vardas ir pavardė)

A. V.

II. PRIĖMIMAS GARANTIJOS ĮSTAIGOJE

Garantijos įstaiga

(parašas)

Garanto įsipareigojimas priimtas

(data)

(muitinės pareigūno pareigos, parašas vardas ir pavardė, garantijos įstaigos antspaudas)

/garanto blankas/

BENDRIJOS/BENDROJI TRANZITO PROCEDŪRA

BENDROJI GARANTIJA Nr.

I. GARANTO ĮSIPAREIGOJIMAS

1. Įrašomas nesutrupintas garanto pavadinimas/ (toliau – įrašoma garantui apibrėžti vartojama santrumpa, atitinkanti papildomame garantijos dokumente vartojamą santrampą), turintis buveinę įrašomas tikslus buveinės adresą, prisiimdamas solidarinę atsakomybę, garantijos įstaigoje įrašomas nesutrupintas garantijos įstaigos pavadinimas/ maksimalia įrašomas garantijos dydis skaitmenimis, skliaustuose garantijos dydis žodžiais, valiutos pavadinimas/ suma, sudaranti įrašomas vienas iš dydžių: 100, 50 arba 30 procentų referencinio dydžio, garantuoja Europos Bendrijai, į kurią įeina Belgijos Karalystė, Bulgarijos Respublika, Čekijos Respublika, Danijos Karalystė, Vokietijos Federacinė Respublika, Estijos Respublika, Graikijos Respublika, Ispanijos Karalystė, Prancūzijos Respublika, Airijos Respublika, Kipro Respublika, Latvijos Respublika, Lietuvos Respublika, Liuksemburgo Didžioji Hercogystė, Vengrijos Respublika, Maltos Respublika, Nyderlandų Karalystė, Austrijos Respublika, Lenkijos Respublika, Portugalijos Respublika, Rumunija, Slovenijos Respublika, Slovakijos Respublika, Suomijos Respublika, Švedijos Karalystė, Jungtinė Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystė, taip pat Islandijos Respublika²⁾, Norvegijos Karalystė²⁾, Šveicarijos Konfederacijai²⁾, Andoros Kunigaikštystė²⁾ ir San Marino Respublikai²⁾ už bet kurias pagrindines ir kitas mokestines prievolės sudarantis pinigų sumas, taip pat nenumatytas ir kitas išlaidas (išskyrus pinigines baudas), tenkančias vykdytoji įrašoma juridinio asmens statuso turinčio vykdytojo pavarde, vardas (vardai) ir tikslus adresą arba juridinio asmens statusą turinčio vykdytojo nesutrupintas pavadinimas ir tikslus adresą, kuris atsako arba turės atsakyti šiam įsipareigojime nurodytoms valstybėms už skolas, kurias sudaro muitai ir kiti mokesčiai, taikomi prekėms, pateiktoms Bendrijos arba bendrosioms tranzito procedūroms.

2. Įrašoma garantui apibrėžti vartojama santrumpa/ įsipareigoja, kad, gavęs pirmą rašytinį šio įsipareigojimo 1 punkte nurodytų valstybių kompetentingos institucijos teikimą, per 30 dienų nuo teikimo gavimo dienos sumokės reikalaujamas sumas, bet ne didesnes už

šio įsipareigojimo 1 punkte nurodytą maksimalią sumą, išskyrus tuos atvejus, kai per šį laikotarpį garantui apibrėžti vartojama santrumpa/ arba kitas suinteresuotas asmuo teikimą pateikusiai kompetentingai institucijai priimtinu būdu įrodys, kad tranzito procedūra, dėl kurios pateiktas teikimas, įvykdyta tinkamai.

Kompetentinga institucija, gavusi įrašoma garantui apibrėžti vartojama santrumpa/ prašymą, kuriame nurodytas priežastis ji pripažįsta svarbiomis, gali nustatyti ilgesnį kaip 30 dienų terminą, skaičiuojamą nuo teikimo gavimo dienos, per kurį įrašoma garantui apibrėžti vartojama santrumpa/ privalo sumokėti reikalaujamas pinigų sumas. Išlaidos, atsiradusios suteikus tokį papildomą laikotarpį, visų pirma palūkanos, turi būti skaičiuojamos taip, kad jų suma būtų lygi sumai, kurią esant panašioms aplinkybėms reikėtų sumokėti atitinkamos valstybės pinigų rinkoje arba finansinėje rinkoje.

Iš nurodytosios pinigų sumos neatimamos sumos, kurios jau buvo sumokėtos vykdant šį įsipareigojimą, išskyrus tuos atvejus, kai įrašoma garantui apibrėžti vartojama santrumpa/ privalo sumokėti mokėtinas pinigų sumas, atsiradusias vykdant Bendrijos arba bendrosios tranzito procedūros operaciją, pradėtą iki teikimo sumokėti reikalaujamą pinigų sumą gavimo dienos arba per 30 dienų po jo gavimo dienos.

3. Šis įsipareigojimas įsigalioja nuo tos dienos, kai priima garantijos įstaiga. Įrašoma garantui apibrėžti vartojama santrumpa/ privalo sumokėti mokėtinas pinigų sumas, susijusias su Bendrijos arba bendrosios tranzito procedūros operacijomis, kurioms taikomas šis įsipareigojimas ir kurios buvo pradėtos iki šio įsipareigojimo nurodyto įsipareigojimo panaikinimo arba atšaukimo įsigaliojimo dienos, net ir tuo atveju, kai teikimas pareikštas įsigaliojus įsipareigojimo panaikinimui arba atšaukimui.

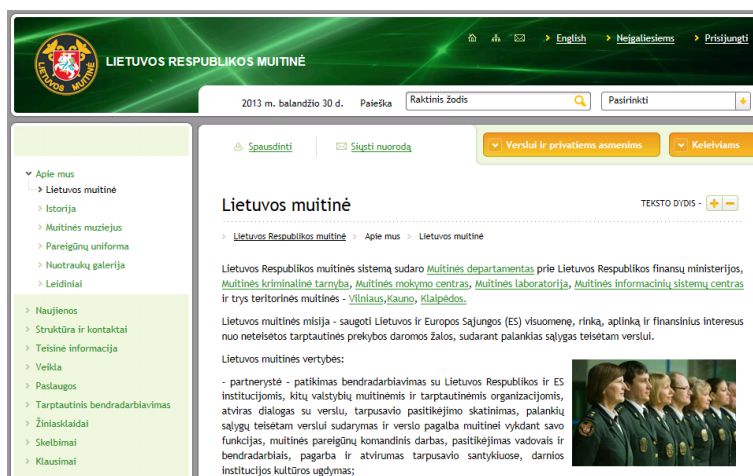
4. Įrašoma garantui apibrėžti vartojama santrumpa/ šio įsipareigojimo vykdymui nurodo šį savo buveinės adresą įrašomas garanto buveinės tikslus adresą/ ir jo įstaigos adresus kiekvienoje 1 punkte nurodytoje valstybėje:

Valstybė	Pavardė ir vardas arba pavadinimas ir tikslus adresas

Įrašoma garantui apibrėžti vartojama santrumpa/ pripažįsta, kad visa korespondencija ir pranešimai, taip pat bet kurie formalumai arba procedūros, susiję su šiuo

10 pav. Dokumentų pavyzdžiai.

Internetinėje svetainėje www.cust.lt pateikta informaciją apie Lietuvos muitinę, dokumentai ir deklaracijos.

11 pav. www.cust.lt.

Medininkų/Šalčininkų pasienio kontrolės postas

Pasienio kontrolės punktų direkcija prie Susisiekimo ministerijos vykdo pasienio kontrolės punktų ir aikštelių, skirtų transporto priemonėms, laukiančioms kirsti valstybės sieną, stovėti, statybos užsakovo, turto valdymo ir priežiūros, patekimo į pasienio kontrolės punktus organizavimo, taip pat Pasienio kontrolės punktų plėtros strategijos įgyvendinimo priemonių vykdymo funkcijas.

Vienas iš Pasienio kontrolės punktų direkcijos prie Susisiekimo ministerijos (toliau - Direkcija) veiklos prioritetų – tobulinti ir plėsti transporto priemonių, kertančių Lietuvos Respublikos valstybės sieną eilių formavimo, registravimo ir reguliavimo paslaugas. Direkcija vykdo viešąjį konkursą, kurio tikslas – sukurti ir įdiegti transporto priemonių, laukiančių kirsti Lietuvos Respublikos valstybės sieną, eilių valdymo informacinę sistemą. Informacinė sistema sudarys galimybę iš anksto rezervuoti pageidaujamą valstybės sienos kirtimo laiką pasirinktame pasienio kontrolės punkte (toliau - PKP). Tai sutrumpins laukimo laiką realiose eilėse, nes vairuotojai galės optimaliau planuoti savo keliones arba pasirinkti jiems patogią palaukimo ar poilsio vietą. Efektyviausias eilių formavimas, registravimas ir reguliavimas panaudojant informacinę sistemą bus tuose PKP, prie kurių yra transporto priemonių palaukimo aikštelės. Tokias aikšteles, be jau veikiančios Kybartuose, planuojama įrengti ir kituose PKP. Direkcija valdydama ir organizuodama jai patikėto valstybės turto pasienio kontrolės punktuose prioritetinius ir būtinus priežiūros darbus, sudaro reikiamas sąlygas sklandžiam ir nepertraukiamam patikrinimus pasienio kontrolės punktuose atliekančių Valstybės sienos apsaugos tarnybos prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos (VSAT) ir teritorinių muitinių (TM) pareigūnų tiesioginių funkcijų vykdymui. Laisvas patalpas, siekdama jas racionaliai panaudoti bei surinkti lėšų į valstybės biudžetą, Direkcija nustatyta tvarka nuomoja įvairiems ūkio subjektams, kurių veikla leistina PKP. Šiuo metu išnuomos patalpos muitinės tarpininkų, draudiminei, bankinei, administracinei, dokumentų apdorojimo, sandėliavimo ir saugojimo, neapmuitinamų parduotuvių steigimo ir vykdymo, telekomunikacijų veikloms vykdyti.

Internetinėje svetainėje www.pkpd.lt/lt/border pateikta informaciją apie pasienio kontrolės posto veiklą, dokumentų ir deklaracijų formas.

3 MOKYMO ELEMENTAS. KROVINIŲ GABENIMO TECHNOLOGINIŲ PROCESŲ ORGANIZAVIMAS KLAIPĖDOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO DIREKCIJOJE

3.1. Informacinė medžiaga apie įmonę

Uosto veikla:

- *Svarbus* - Tiesiogiai su Klaipėdos uosto veikla yra susiję daugiau kaip 800 įmonių, sukuriami per 23 tūkst. darbo vietų bei 4,5 proc. viso Lietuvoje sukuriama BVP. Dėl aktyvios uosto veiklos

sukuriama apie 185 tūkst. indukuotų darbo vietų. Klaipėdos uostas tiesiogiai ir netiesiogiai yra susijęs su 18 proc. viso Lietuvoje sukuriama BVP.

- *Patikimas* - Klaipėdos uostas – labiausiai į šiaurę nutolęs neužšalantis rytinės Baltijos jūros uostas. Tai svarbiausias ir didžiausias Lietuvos Respublikos transporto centras, kuriame susijungia jūros, sausumos ir geležinkelio keliai iš rytų ir vakarų.. Klaipėda – multimodalinis, universalus, giliavandenis uostas, kuriame dirba 17 stambių krovos, laivų remonto ir statybos kompanijų, teikiamos visos su jūros verslu ir krovinių aptarnavimu susijusios paslaugos. Uostas per metus gali perkrauti iki 45 milijonų tonų įvairių krovinių. Iš čia trumpiausi atstumai sausuma iki svarbiausių pramoninių Rytų šalių regionų (Rusijos, Baltarusijos, Ukrainos ir kt.). Per Klaipėdos uostą eina pagrindinės laivybos linijos į Vakarų Europos, Pietryčių Azijos ir Amerikos žemynų uostus. Iš čia trumpiausi atstumai sausuma iki svarbiausių pramoninių Rytų šalių regionų (Rusijos, Baltarusijos, Ukrainos ir kt.). Per Klaipėdos uostą eina pagrindinės laivybos linijos į Vakarų Europos, Pietryčių Azijos ir Amerikos žemynų uostus. Uostas dirba 24 val. per parą, 7 dienas per savaitę ištisus metus
 - *Neužšalantis* - Šalčiausiomis žiemomis neužšalantis uostas garantuoja sklandžią laivybą ir nenutrūkstamus krovos darbus. Klaipėdos uostas, būdamas tarptautinių transporto koridorių sankirtoje, yra tiltas tarp NVS bei Azijos regiono šalių ir Europos Sąjungos bei kitų rinkų.
 - *Aktyvus* - Keturių tarptautinių organizacijų [narys](#). Reguliariai organizuoja ir dalyvauja tarpvalstybinėse derybose transporto klausimais, tarptautinėse transporto parodose ir konferencijose.
 - *Novatoriškas* - Uoste veikianti naujausia informacinė krovinių ir prekių, gabenamų per Klaipėdos valstybinį jūrų uostą, informacinė sistema [KIPIS](#) paspartina krovinių judėjimą per Klaipėdos uostą, didina uosto konkurencinį pranašumą, palengvina agentų, ekspeditorių darbą. KIPIS sistema užtikrina galimybę uoste veikiančioms įmonėms keisti elektroniniais duomenimis, vykdant krovinių apdorojimo procedūras.
- Uoste įdiegtas [GIS](#) (geografinis informacijos sistemų) modulis leidžia vartotojams naudotis geografiniais duomenimis ir paprastina informacijos pateikimą.

3.2. Įmonės interneto svetainė

Įmonės internetinėje svetainėje <http://www.portofklaipeda.lt> pateikta informaciją apie uosto veiklos organizavimą.

4 MOKYMO ELEMENTAS. KROVINIŲ GABENIMO TECHNOLOGINIŲ PROCESŲ ORGANIZAVIMAS AB „KLAIPĖDOS JŪRŲ KROVINIŲ KOMPANIJOJE“ (KLASCO)

4.1. Informacinė medžiaga apie įmonę

AB „Klaipėdos jūrų krovinių kompanija“ (KLASCO) yra aukšto technologinio lygio uosto įmonė. Pagrindinė ir didžiausia Klaipėdos uosto krovos kompanija valdo vienintelę uosto jūrų perkėlą, giliausias sauskrovio uosto krantines, turi plačiausias krovos galimybes uoste. Atliekami stividoriniai darbai: skystų, birių, generalinių krovinių krova; ro-ro terminalo paslaugos. Krovinių sandėliavimas, ekspedicinės ir logistikos paslaugos.

AB „Klaipėdos jūrų krovinių kompanija“ (KLASCO) išsivystė iš Klaipėdos prekybos uosto. Lietuvos pramoninkų konfederacija už spartų gamybinį ir technologinį augimą 2000 ir 2005 metais KLASCO suteikė sėkmingai dirbančios įmonės statusą. 2007 metais Lietuvos logistikos įmonių asociacija apdovanojo KLASCO pirmą kartą įsteigtu prizu už pasiekimus logistikos srityje. Keletas įmonės specialistų yra įvertinti jūrų transporto darbuotojo garbės ženklu.

Atsinaujinimo ir verslo dinamikos požiūriu didžiausia Klaipėdos uosto krovos kompanija yra pripažinta verslo lyderė. KLASCO užima daugiau kaip trečdalį uosto paslaugų rinkos. Gamybos efektyvumas, socialinė atsakomybė ir lankstus verslas daro reikšmingą įtaką Klaipėdos uosto ekonomikai ir rezultatams. Atsinaujinimo ir verslo dinamikos požiūriu didžiausia Klaipėdos uosto krovos kompanija yra pripažinta verslo lyderė. KLASCO užima daugiau kaip trečdalį uosto paslaugų rinkos. Gamybos efektyvumas, socialinė atsakomybė ir lankstus verslas daro reikšmingą įtaką Klaipėdos uosto ekonomikai ir rezultatams. Pagal investicijų programą per pirmąjį po KLASCO privatizavimo 1999 metais penkmetį į specializuotų terminalų bei sandėlių statybos ir aplinkosaugos projektus buvo investuota daugiau kaip 150 mln. Lt, pastaruoju laikotarpiu technologiniams tobulinimams ir krovos technikai atnaujinti skiriama po 10-20 mln. Lt per metus. Taikantis prie kintančių konkurencijos sąlygų daug lėšų naudojama įmonės veiklos pertvarkai pagal tarptautinius ISO standartus ir ISPS (uostų saugumo) kodo reikalavimus.

Patikimos ir naudingai investuojančios KLASCO įvaizdį kuria tobulinamas gamybinių padalinių valdymas ir profesionalus kolektyvo darbas. Didelė dalis darbuotojų yra prekybos uosto veteranai, dirbantys 20 ir daugiau metų. Pastaruoju metu, kai gamybos organizavimo procesai vis labiau automatizuojami ir svarbią vietą užima informacinės technologijos, valdyje daugėja jaunų aukštąjį išsilavinimą turinčių specialistų. Pagal bendradarbiavimo su Klaipėdos universitetu sutartį, KLASCO finansuoja mokslo pritaikymo gamyboje darbus, skatina iniciatyvas krovinių logistikos ir

jūrų verslo srityse, priima studentus praktikai ir į darbą. Plačiai atvertos karjeros galimybės įmonės specialistus skatina mokytis, kelti kvalifikaciją ir sėkmingai atlikti įmonės užduotis. 2006 - 2008 metais Europos socialinio fondo ir KLASCO lėšomis įgyvendintas darbuotojų mokymo projektas apėmė kelis šimtus žmonių ir padėjo jiems įgyti gilesnių vadybos, anglų kalbos, ekonomikos, informacinių sistemų valdymo įgūdžių. Prie rekonstruotų ar atnaujintų krantinių įrengtos inžinerinės komunikacijos, laivų gesinimo įranga, išilgai krantines eina geležinkelio bėgiai, įrengta vagonų paskirstymo stotis, sunkvežimių stovėjimo aikštelės. Į laivus teikiama elektra, gėlas vanduo. Teritorijoje veikia valgykla, medicinos punktas, Vitės ir Malkų įlankos jūrų uosto kontrolės postuose teikiamos muitinės paslaugos.

4.2. Įmonės interneto svetainė

Įmonės interneto svetainėje <http://www.klasco.lt> pateikta informaciją apie krovinių gabenimo kompanijos veiklą.

5 MOKYMO ELEMENTAS. KROVINIŲ GABENIMO TECHNOLOGINIŲ PROCESŲ ORGANIZAVIMAS „BALTIC AIR LOGISTICS TERMINAL“ KOMPANIJOJE

5.1. Informacinė medžiaga apie įmonę

„Baltic Air Logistics Terminal“ - krovinių gabenimas oru ir žeme, aptarnavimas ir saugojimas, muitinės tarpininko paslaugos.

Balt-cargo aptarnauja tokius vežėjus kaip Finnair, Scandinavian Airlines SAS, LOT Polish Airlines, Aer Lingus Cargo, Aeroflot, Kales Airline Services, EAT, Norwegian Air Shuttle, Aero Charter Airlines.

„Baltic Air Logistics Terminal“:

- terminalo plotas yra 2000 m²;
- brangių krovinių sandėlys užima - 17,6m²;
- prekių (krovinių) muitinio tikrinimo vieta – 282,08m²;
- pavojingų medžiagų saugojimo sandėlys - 114,32m²;
- šildomas sandėlys užima – 100,44m²;
- izotopinių medžiagų sandėlys – 35,73m² (JSŠS - jonizuotos spinduliuotės šaltiniams sandėliuoti);

- šaldytuvas – 50m³ (temp -5 +5°C);
- šaldiklis – 8,5m³ (temp -18-25°C).

Terminale dirba 28 darbuotojai.

2011 m. liepos mėn. UAB "Baltic Air Logistics Terminal" gavo AEO sertifikatą, kuris įsigaliojo nuo 2011-07-19. Nuo 2007-01-22 dienos Baltic Air Logistics Terminal aviacijos saugumo inspektoriai eksportuojamus krovinius ir paštą tikrina neseniai įsigytu krovinių patikros rentgeno įrenginiu PX 160P. Tai vienintelis Baltijos šalyse esantis toks krovinių patikros įrenginys, kuris atitinka visus ICAO (Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos) ir ES saugumo reikalavimus. Įrenginys pasižymi didele skiriamąja geba ir skvarbumu. Neišardant pakuotės galima patikrinti 1500mmx1650mm išmatavimų ir iki 3000kg svorio krovinį.

5.2. Įmonės interneto svetainė

Įmonės interneto svetainėje <http://www.lalcargo.lt> pateikta informaciją apie krovinių gabenimo kompanijos veiklos organizavimą.

6 MOKYMO ELEMENTAS. MOKYTOJO ATASKAITA

6.1. Ataskaitos forma

Forma

MOKYTOJO ATASKAITA

Ši savarankiško darbo užduotis padės Jums sisteminti informaciją apie aplankytų įmonių technologinio proceso organizavimą, prisiminti svarbias temas, kurias turėtumėte aptarti lankomose įmonėse, prisiminti pavyzdžius, kuriuos bus galima aptarti su kolegomis ir įgyvendinti profesiniame mokyje.

Mokytojo ataskaitoje nereikia aprašinėti visko ką Jūs matėte įmonėse. Informacija turi būti glausta, konkreti ir naudinga.

Eil. Nr.	Mokytojo ataskaitos klausimas	UAB „Schenker“	Medininkų / Šalčininkų pasienio postai	Klaipėdos Valstybinio Jūrų uosto direkcija	AB „Klaipėdos jūrų krovinių kompanija“ (KLASCO)	„Baltic Air Logistics Terminal“
1.	Apibūdinkite aplankytos įmonės teikiamas paslaugas, reikšmingiausias projektus					

	(išvardinkite ir aprašykite pagrindines įmonių teikiamas paslaugas, apibūdinkite ir palyginkite kelis reikšmingiausias projektus)					
Apibendrinimas:						
2.	Apibūdinkite aplankytos įmonės krovinių gabenimo technologinio proceso organizavimo ypatumus. (aprašykite ir palyginkite kelis pastebėtus pagrindinius technologinių procesų organizavimo ypatumus)					
Apibendrinimas:						
3.	Stipriosios ir silpnosios įmonės veiklos pusės. (SSGG analizė)					
Apibendrinimas:						

Kuo konkrečiai mokymasis Jums buvo naudingas:

--

Mokytojas:

Data, parašas

6.2. Klausimai diskusijai

1. Kurioms paslaugoms būdingas tarptautinis rinktinių krovinių pervežimas? Ką tai duoda klientui?
2. Kurios paslaugos garantuoja pristatymą nustatytu laiku?
3. Kurios paslaugos teikia pinigų grąžinimo garantiją? Už ką grąžinama?
4. Pagal kurias paslaugas kroviniai gabenami nuo durų iki durų ir ką tai reiškia bei kaip tai paaiškinti klientui?
5. Kurias paslaugas verta rinktis, kai reikia pervežti itin didelius krovinius (daugiau kaip 2500 kg.)?
6. Kurios paslaugos skirtos vietiniam gabenimui?
7. Kurios paslaugos turi tiesioginį krovinių sekimą?
8. Kuri paslauga turi reguliarius importus iš tolimųjų šalių?
9. Kurios paslaugos garantuoja klientui punktualumą?
10. Kurios paslaugos yra pigiausios ir kokie iš to išplaukia privalumai ir nepatogumai klientui?
11. Kurios paslaugos yra brangiausios, bet kodėl jas verta pirkti?

MODULIS B.3.2. KROVINIŲ GABENIMO TECHNOLOGIJŲ NAUJOVĖS IR PLĖTROS TENDENCIJOS

1 MOKYMO ELEMENTAS. KROVINIŲ VĖŽIMO TECHNOLOGINIO PROCESO ORGANIZAVIMO NAUJOVĖS

1.1. Konspektai, pristatymai

TRANSPORTO RŪŠIŲ SĄVEIKOS YPATUMAI

Keičiant pusiausvyrą tarp transporto rūšių, reikia atsižvelgti į teisėtai kiekvienai transporto rūšiai priklausančią vietą ir užtikrinti jų tarpusavio bendradarbiavimą. Svarbiausia trūkstama jungiamoji grandis yra tai, kad nėra pakankamai glaudaus ryšio tarp jūros, vidaus vandens transporto ir geležinkelio. Ištisus amžius pervežant prekes Europoje dominavo jūra ir upė. Svarbiausi miestai buvo statomi prie upių arba upių žiotyse, o viduramžiais didelės mugės visuomet vykdavo upių ar jūros uostuose. Šiais laikais, nepaisant nedidelio pagyvėjimo, vandens transportas vis dar yra prastas ryšys, nors ši transporto rūšis nėra brangi ir daro mažiau žalos aplinkai nei kelių transportas.

Europos laivynas sumažėjo patogių vėliavų naudai, t.y. prekybinius laivus imta registruoti naudingesnes sąlygas siūlančiose šalyse. Šiuo metu, norinčiųjų tapti jūreiviais vis mažiau. Europos Sąjungoje juntamas vis didesnis jūreivių stygius. Nuo 9 dešimtmečio pradžios jūreivių skaičius Europos Sąjungoje sumažėjo 40 proc. Ypač trūksta prekybinių laivų kapitonų. Nuo dabar iki 2006 m. Sąjungoje truks apytikriai 36 000 jūreivių. Jei jūreiviai yra kompetentingi ir tinkamai parengti, jie užtikrina laivybos saugumą, efektyvų laivo valdymą, tinkamą eksploataciją, sumažina avarijų ir aukų skaičių bei jūros taršą. Pagaliau egzistuoja strateginiai aspektai, susiję su Bendrijos naftos tiekimu; Europos Sąjunga reikalauja patyrimo laivyboje tam, kad galėtų griežtai kontroliuoti savo tanklaivių flotilę.

Nepaisant to, laivais pergabenama daugiau nei du trečdaliai (70 proc.) prekių tarp Bendrijos ir likusio pasaulio. Kasmet apytikriai du milijardai tonų įvairių prekių “pereina” per Europos uostus. Šios prekės yra būtinos Europos ekonomikai ir prekybai su kitomis pasaulio dalimis (angliavandeniliai, kietas ir mineralinis kuras, pagaminti produktai).

Paradoksalu, tačiau mes nematėme, kad taip pat augtų ir kabotažas tarp Europos uostų, nors tai galėtų sumažinti grūstis Bendrijoje, ypač aplenkiant Alpes ir Pirėnus. Vis gi esmė ta, kad trumpi gabenimai jūra negali pasiūlyti realaus alternatyvaus sprendimo, nebent prekes toliau būtų galima

gabenti vandens keliais ir geležinkelių, o ne keliais. Apskritai, bendradarbiavimui tarp rūšių būtina suteikti tvirtą ir realų pavidalą

Stambaus masto programa (Marco Polo), kuri paremtų kelias rūšis apimančias programas ir alternatyvas kelių transportui ankstyvose jų formavimosi stadijose, kol jie taps komerciškai perspektyvūs. Bendradarbiavimas tarp rūšių taip pat reikalaus greitai įvesti tam tikras technines priemones, pirmiausiai skirtas **konteineriams**, pakrovimo sektoriui ir krovinių integravimo specialybei.

Jūros, vidaus vandenų ir geležinkelio transporto sąsaja

Bendrijos vidinis jūrų transportas ir vidaus vandenų transportas yra dvi pagrindinės tarprūšiškumo sudedamosios dalys, kurios turi padėti susidoroti su nuolat augančiu kelių ir geležinkelių infrastruktūros perkrovimu bei spręsti oro taršos problemą. Iki dabar šios dvi transporto rūšys buvo panaudojamos nepakankamai, nors Bendrija ir turi milžinišką potencialą (35 000 km kranto linijos ir šimtai jūrų ir upių uostų) ir iš esmės neribotus transporto pajėgumus.

Tiesiant jūrų kelius bei siūlant efektyvias ir supaprastintas paslaugas būtų galima atgaivinti šias dvi transporto rūšis. Norint padėti sukurti šį transeuropinį laivybos tinklą, pirmenybė turėtų būti teikiama uostams, kurie turi gerus ryšius su šalių vidaus tinklu, ypač prie Atlanto vandenyno ir Viduržemio jūros krantų, ir kurie galėtų būti patikimos logistinės grandinės dalimi.

Trumpi gabenimai jūra egzistuoja jau labai seniai: aplink Viduržemio jūrą galima aptikti tūkstančius sudužusių laivų, likusių dar nuo romėnų laikų. Bendrijos ribose tokiu būdu pergabenas 41 proc. prekių. Tai vienintelė transporto rūšis, naudojama pervežti prekėms, kurios augimo tempai (+27 proc.) pasivijo kelių transporto augimo lygį (+35 proc.). Skaičiuojant pagal tonas-kilometrus (milijonais), prekybos apimtys išaugo 2,5 proc. ir sudarė 44 proc. bendro rodiklio ir 23 proc. bendro Europoje pergabentų prekių kiekio. Yra pavyzdžių, parodančių, kad gerai veikia transportas tarp pietinės Švedijos ir Hamburgo, tarp Antverpeno ir Roterdamo uostų, tarp pietryčių Anglijos ir Duisburgo vidaus uosto. Tačiau dabartinis transporto srautas Europoje yra kur kas mažesnis nei leidžia galimybės. Jūrų transportas nėra tik būdas pervežti prekes iš vieno žemyno į kitą; tai ir konkurencinga alternatyva sausumos transportui.

Konteinerių gabenimui, prieš metus Italijos bendrovė pristatė greito keltų paslaugą. Šiuo keltu per 12 valandų visas sunkvežimis (priekaba ir vilkikas) buvo nuplukdomas iš Genujos į Barseloną. Ši nauja greitį ir punktualumą siūlanti paslauga buvo akivaizdžiai sėkminga. Ji leido krovinių pervežimo bendrovėms išvengti judriausių Europos greitkelių už konkurencingą kainą. Šį pavyzdį būtų galima pritaikyti ir kituose maršrutuose. Ši paslauga suderina jūrų transporto pajėgumus su kelių transporto lankstumu.

Dėl šios priežasties, tam tikri laivybos ruožai, ypač tie, kurie padėtų išvengti susigrūdimų Alpėse ir Pirėnuose, turėtų būti prijungti prie transeuropinio tinklo kaip ir magistralės ar geležinkeliai. Valstybiniu lygiu, reikės pasirinkti laivybos maršrutus tarp Europos uostų tam, kad būtų galima sukurti tinklus, pavyzdžiui tarp Prancūzijos ir Ispanijos ar tarp Prancūzijos ir Jungtinės Karalystės. Taip pat reikės paskatinti sukurti panašius ryšius tarp Lenkijos ir Vokietijos. Vis dėlto, šios linijos nesusiformuos spontaniškai. Parengus šias linijas pagal iš valstybių narių gautus pasiūlymus, jas dar reikės “pareguliuoti”, ypač suteikiant Europos lėšų (pagal Marco Polo programą ir iš Struktūrinių fondų) jų kūrimuisi paskatinti ir padaryti komerciškai patrauklias.

Pagrindinių Europos pramoninių uostų žemėlapis

Europos Sąjunga turi svarbų gamtinį turtą - tankų upių ir kanalų, jungiančių į Atlanto vandenyną ir Šiaurės jūrą įtekančių upių baseinus, tinklą, kuris visai neseniai buvo prijungtas prie Dunojaus baseino per Reino – Meino – Dunojaus kanalą. Šešiose valstybėse narėse, kurios gali naudotis šiuo tinklu, 9 proc. prekių yra gabenama vidaus vandenų transportu. Jei dar įtrauksime šalis, besirengiančias stoti į ES, o Dunojaus baseiną išplėsimė iki Juodosios jūros, šiuo tinklu iš viso galės naudotis dvylika valstybių narių, o pervežamų prekių apimtis sieks 425 milijonus tonų per metus.

Europos vidaus vandenų kelių žemėlapis

Vidaus vandenų transportas puikiai papildo jūrų transportą. Šią transporto rūšį vis daugiau ima naudoti pagrindiniai Šiaurės jūros uostai, kurie naudoja vidaus vandenį gabenti didžiąjai daliai savo įvežamų ir išvežamų konteinerių. Kai kurios šalys, kurios nėra prisijungusios prie šiaurės vakarų Europos tinklo, turi savo pačių sistemas, tokias kaip Rona, Po ar Douro, kurios tampa vis svarbesnės regioniniame lygmenyje, o taip pat atlieka svarbų vaidmenį upių – jūrų transporto raidoje. Technikos pažangos dėka dabar jau kuriami laivai, tinkantys ir upėms, ir jūroms.

Vidaus vandenų transportas yra ekonomiškai energijos požiūriu, tylus bei užima nedaug vietos.

Energijos taupumo ir prekių svorio, kurį galima nugabenti vieną kilometrą su vienu litru degalų, aspektu, skaičiai būtų tokie: gabenant keliais – 50 metrinių tonų, geležinkeliu – 97 metrinės tonos, ir vidaus vandenimis – 127 metrinės tonos.

Be visų kitų dalykų, tai labai saugi transporto rūšis, todėl ji ypač tinkama transportuoti pavojingas prekes, tokias kaip chemikalai. Pervežamų krovinių apimtys požiūriu, avarių procentas faktiškai lygus nuliui. Upių transportas yra patikimas ir idealiai tinka sunkių mažaverčių prekių gabenimui ilgais atstumais (sunkios medžiagos, didelių gabaritų pramoninės prekės, statybinės prekės, atliekos ir t.t.). Laivai gali nuplaukti iš Duisburgo į Roterdamą, t.y. 225 kilometrus, per pusę

dienos, nepaisant aplinkybių, kurios veikia kitas transporto rūšis. Dėl šių priežasčių, vidaus vandens transportas yra labai konkurencinga alternatyva kelių transportui ir geležinkeliui tuose maršrutuose, kur yra galimybė juo pasinaudoti. Po Europos Sąjungos plėtros, ši transporto rūšis gali žymiai palengvinti transporto sąlygas rytų-vakarų maršrutuose.

Gerai išplėto to geležinkelių tinklo siūlomos galimybės

Geležinkelis vis dar išlaiko virš 40% Vidurio ir Rytų Europos šalių krovinių rinkos (neskaitant jūrų kabotažo), kas yra panašu į Jungtinių Amerikos Valstijų lygį, lyginant su 8% Europos Sąjungoje. Remiantis dabartinėmis tendencijomis, ši transporto rūšies užimama dalis turėtų nukristi iki 30. Šis nuosmukis sekė paskui tradicinės sunkiosios pramonės žlugimą ir ekonominę krizę, palietusias šias valstybes. Geležinkelių įmonės turėjo prisiderinti prie radikalių ekonomikos pokyčių, kuriems jos buvo prastai pasirengusios. Jų valdomos krovinių pervežimo paslaugos iš esmės buvo susiję su sunkių ir nedidelės pridėtinės vertės prekių gabenimu tarp jų gavybos teritorijų ir pramonės kombinatų. Ši „tradicinė“ transporto rūšis nepaliaujamai nyksta šiose šalyse įsiviešpataujant šiuolaikinei ekonomikai. Vos prieš porą metų tokios sąvokos, kaip „pačiu laiku“ ir įvairių transporto rūšių naudojimas buvo niekam nežinomos, o dabar teks peržiūrėti visą geležinkelių transporto sistemą: visa sistema yra absoliučiai pasenusi, investicijos į infrastruktūrą ir naują judantį inventorių pastaraisiais metais smuktelėjo žemyn.

EISMO SAUGUMO IR EKOLOGIJOS NAUJOVĖS

Eismo saugumo naujovės atsispindi Lietuvos Respublikos Saugaus eismo automobilių keliais įstatyme. Šis įstatymas nustato eismo saugumo automobilių keliais Lietuvos Respublikoje teisinius pagrindus, valstybės ir savivaldybių institucijų ir įstaigų pareigas įgyvendinant saugaus eismo politiką, eismo dalyvių mokymą, pagrindines eismo dalyvių, už kelių priežiūrą atsakingų asmenų, policijos, muitinės pareigūnų ir kitų tikrinančių pareigūnų teises ir pareigas, taip pat pagrindinius su transporto priemonių technine būkle, techninės būklės tikrinimu, transporto priemonių registravimu susijusius reikalavimus, eismo saugumo reikalavimus keliams, siekiant apsaugoti eismo dalyvių ir kitų asmenų gyvybę, sveikatą ir turtą, gerinti transporto ir pėsčiųjų eismo sąlygas.

http://www.istatymas.lt/istatymai/saugaus_eismo_automobiliu_keliais_istatymas.htm

Transportas, ypač automobilių, šiuo metu yra didžiausias aplinkos taršos šaltinis. Transporto priemonės, teršiančios aplinką – automobiliai, geležinkelių transporto riedmenys, laivai bei orlaiviai..

Automobilių transporto degalų tarša tai - kenksmingi degalų degimo produktai, triukšmas, kuro nutekėjimai, nugaravimai, atitarnavę tepalai, agregatai bei atliekos po aptarnavimo, padangų ir kelių dangos nusidėvėjimo dulkės.

Automobiliai ir kitos transporto priemonės teršia orą veikiant varikliui. Judant, iš transporto priemonių į orą patekusios cheminės medžiagos išsisklaido (tai vadinama emisija), dalis jų transformuojasi į kitas medžiagas ar junginius ir oro masių pernešamos tolyn nuo šaltinio. Didžiausias teršalų emisijos į atmosferą šaltinis Lietuvoje, kaip ir anksčiau, yra mobilūs taršos šaltiniai (autotransportas ir kitokios žemės ūkio bei savaeigės autotransporto priemonės, geležinkelis, civilinė aviacija, jūrų ir upių laivynas), su kurių išmetamomis dujomis į atmosferą patenka po kelis šimtus tūkstančių tonų teršalų kiekvienais metais. Autotransporto tarša šiuo metu sudaro apie 70-80% visos oro taršos didžiuosiuose miestuose. Šis procentas pastoviai auga, nes didėjant automobilių skaičiui Lietuvoje sunaudojama daugiau kuro ir į aplinką išmetama daugiau teršalų.

Degalai yra sudeginami transporto priemonių vidaus degimo varikliuose ir degant kurui išsiskiria dujos, kurios patenka į aplinką ir teršia ją. Daugiausiai oras yra teršiamas automobilio pajudėjimo iš vietos metu, stabdant ir lėtai važiuojant. Nustatyta kad krovininis automobilis pajudėdamas iš vietos orą užteršia 50 kartų daugiau nei lengvasis automobilis. Europos Sąjungos šalys jau 1970 m. parengė bendrą strategiją dyzeliniais vidaus degimo varikliais išmetamų į aplinką kenksmingų degimo produktų atžvilgiu. Neigiamas transporto išmetamų dujų poveikis vertinamas kompleksiskai – kaip poveikis žmonių sveikatai, pramonei, komunaliniam ūkiui, žemės ūkiui ir želdiniams, rekreaciniams ištekliams. Tam taikomos tarptautinės metodikos. Neigiamas poveikis aplinkai vertinamas tuomet, kai kurių nors išmetamųjų dujų koncentracija aplinkoje viršija leistinas trumpalaikes vienkartinės koncentracijas.

1 lentelė

Didžiausios leidžiamos vienkartinės toksinių medžiagų koncentracijos

Medžiagos pavadinimas	DLK mg/m ³ LR normos	DLK mg/m ³ buv. VFR normos
Anglies monoksidas CO	5,0	50,0
Angliavandeniliai CH	1,0	5,0
Azoto oksidai NO₂	0,085	0,2
Sieros dvideginis SO₂	0,5	1,0
Kietos dalelės KD	0,15	0,3
Švinas ir neorganiniai junginiai Pb	0,000006	
Benzpirenas BZP	0,000001	

Autotransporto žalai sumažinti taikomos įvairios technologinės, urbanistinės ir organizacinės priemonės: skatinamas mažiau aplinką teršiančio kuro naudojimas, optimaliai paskirstomi ir

reguliuojami autotransporto srautai, ribojamas greitis, apmokestinamas automobilių stovėjimas, didinamas sankryžų pralaidumas, mažinamas jų skaičius, įrengiamos žaliosios apsauginės juostos ir pėsčiųjų zonos, plėtojamas visuomeninis bei dviračių transportas, nuolat kontroliuojama oro tarša, atliekama pastovi automobilių išmetamųjų dujų, eksploatuojant automobilius, kontrolė. Be šių priemonių, kurios reikalauja didesnių ar mažesnių investicijų, vykdomos įvairios kampanijos populiariaujančios keliones visuomeninių transportu, dviračiais, vaikščiojimą pėsčiomis.

Transporto infrastruktūros silpnybės – dauguma Lietuvoje esančių lengvųjų automobilių senesni nei 10 metų ir labai teršia orą. Teršalų kiekis, išmetamas į atmosferą, priklauso nuo sudegintų degalų kiekio ir nuo automobilio konstrukcijos.

Automobilių skaičius sparčiai didėja, 1995 metais 1000 gyventojų jų teko vos 190, tai 2004 skaičius daugiau nei padvigubėjo. Kaip buvo minėta Lietuvos automobiliai yra pakankamai seni ir labiau teršia aplinką nei nauji automobiliai (net 91,8% lengvųjų automobilių sudaro senesni kaip 10 metų).

Remiantis „Euro-5“ aplinkosaugos standartais, nuo 2011 metų sausio 1-osios Europos Sąjungos rinkoje nebus galima prekiauti naujais automobiliais, neatitinkančiais naujųjų dujų išmetimo normų.

Europos Komisija nutarė griežtai apriboti anglies dioksido išmetimą į atmosferą ir vidutinį leistiną automobilių išmetamųjų dujų kiekį. Briuselyje vykusiame susitikime nuspręsta, kad iki 2012 m. naujai gaminami automobiliai turės išmesti kur kas mažiau anglies dvideginio nei dabar gaminami automobiliai, antraip gamintojai turės mokėti Daugelyje valstybių, taip pat ir Lietuvoje, priimami teisės aktai, kuriais remiantis taikoma įvairių ekonominių apribojimų ar paskatų, siekiant išsaugoti aplinkos kokybę. Tai mokesčiai už aplinkos teršimą. Mokesčiai už aplinkos taršą yra ekonominė priemonė, skatinanti teršėjus mažinti aplinkos teršimą, neviršyti aplinkos taršos normatyvų, kurti naujas technologijas. Mokesčių mokėjimą už taršą reglamentuoja „Mokesčio už teršimą įstatymas 1991m.. Europos Sąjungos oro valdymo kokybės politika pradėjo taikyti teisės aktais nustatytus standartus, skirtus aplinkos oro kokybei apsaugoti, teršalų emisijai iš automobilių riboti. Šiuo metu oro kokybę reglamentuoja apie 23 ES direktyvos. Jos nustato pagrindinius reikalavimus automobiliams teršiantiems orą, ir lementiems oro kokybę, šie reikalavimai yra svarbūs siekiant oro kokybei palaikyti ir gerinti, išvengti pavojingo taršos poveikio aplinkai ir sveikatai, kuro kokybei gerinti. Už šių normų nesilaikymą arba teršalų normų viršijimą skiriamos nemažos baudos įmonėms ir pavieniams fiziniams asmenims.

Klimato kaita turi įtakos vežimų rinkos tendencijoms. Pagrindinės vežimų rinkos tendencijos yra šios:

- globalizacija;

- klimato kaita ir išteklių trūkumas
- liberalizacija;
- demografinė padėtis.

Tausojant gamtą, reikia imtis veiksmų, kadangi išmetamų dujų kiekis transporte pastoviai didėja.

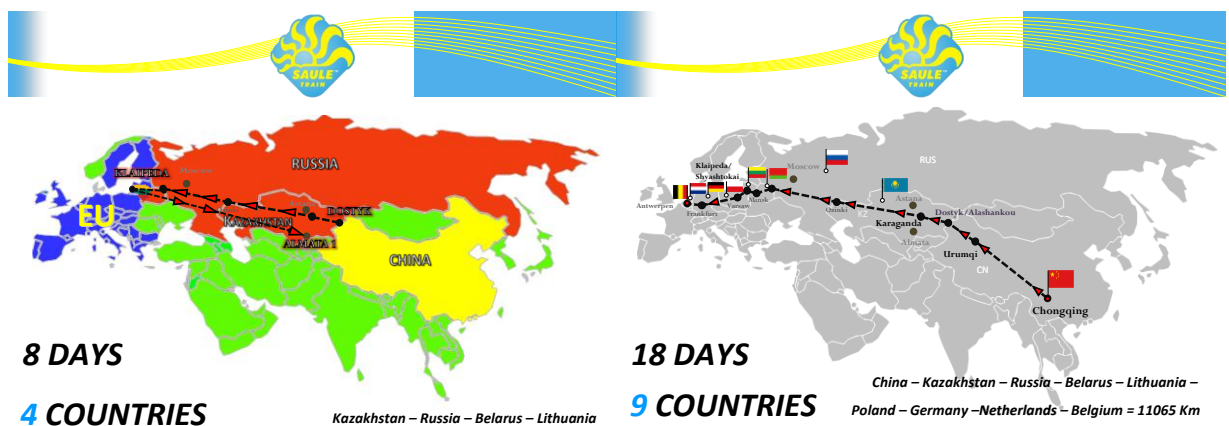
Paskaitos medžiaga pateikta [B.3.2.1.](#) priede.

KROVINIŲ PRISTATYMO NAUJOVĖS

Klaipėdoje geležinkelio stotyje „Draugystė“ yra formuojamas konteinerinis traukinys „Saulė“, kuris be performavimo važiuoja maršrutais:

- per 8 dienas 4 valstybių teritorijomis: Kazachstanas – Rusija – Baltarusija – Lietuva.
- Per 19 dienų 9 valstybių teritorijomis: Kinija - Kazachstanas – Rusija – Baltarusija – Lietuva – Lenkija – Vokietija – Olandija – Belgija. Atstumas 11065 km

Traukinio „Saulė“ sąstatas formuojamas iš 40, 60 arba 80 vagonų.



12 pav. Traukinys „Saulė“

Paskaitos medžiaga pateikta [B.3.2.2.](#) priede.

1.2. FIATA mokymų medžiaga

Medžiaga bus pateikta įmonėje mokymosi metu.

2 MOKYMO ELEMENTAS. KROVINIŲ VĖŽIMO TECHNOLOGINIO PROCESO ORGANIZAVIMO TECHNOLOGIJŲ PLĖTROS TENDENCIJOS

2.1. Konspektai, pristatymai

KROVINIŲ VEŽIMO TECHNOLOGINIO PROCESO ORGANIZAVIMO LIETUVOJE APŽVALGA, PLĖTROS TENDENCIJOS

Iki 2025 metų Lietuvoje turi būti sukurta moderni ir subalansuota multimodalinė transporto sistema, savo parametrais, sauga ir paslaugomis prilygstanti ES valstybių senbuvų lygiui. Ji leis verslo sektoriui sėkmingai plėsti veiklą, o Lietuvos gyventojams – patogiai susisiekti su svarbiausiais Europos turizmo, kultūros ir verslo centrais. Lietuvos transporto sektorius taps svarbiu Baltijos jūros pietinio regiono transporto sistemos elementu ir, puikiai tarnaus bendriems Lietuvos ir išsiplėtusios ES poreikiams bei interesams. Lietuvos transporto sistemos misija – užtikrinti nepertraukiamą visuomenės narių mobilumą ir prekių transportavimą palaikant dinamišką šalies ūkio plėtrą, didinti Lietuvos ir išsiplėtusios ES konkurencinį pajėgumą tarptautinėse rinkose.



Ilgalaikė (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategija

- Ši strategija yra patvirtinta Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. birželio 23 d. nutarimu Nr. 692 "Dėl Ilgalaikės (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijos patvirtinimo"
- Ši strategija įgyvendinama Lietuvos Respublikos valstybės biudžeto, savivaldybių biudžetų ir Europos Sąjungos fondų, taip pat kitų finansavimo šaltinių lėšomis.

Lietuvos transporto sistemos vizija

- Iki 2025 metų Lietuvoje turi būti sukurta moderni ir subalansuota multimodalinė transporto sistema, savo parametrais, sauga ir paslaugomis prilygstanti ES valstybių senbuvų lygiui.
- Ji leis verslo sektoriui sėkmingai plėsti veiklą, o Lietuvos gyventojams – patogiai susisiekti su svarbiausiais Europos turizmo, kultūros ir verslo centrais.
- Lietuvos transporto sektorius taps svarbiu Baltijos jūros pietinio regiono transporto sistemos elementu ir, puikiai tarnaus bendriems Lietuvos ir išsiplėtusios ES poreikiams bei interesams.

Lietuvos transporto sistemos misija

Lietuvos transporto sistemos misija – užtikrinti nepertraukiamą visuomenės narių mobilumą ir prekių transportavimą palaikant dinamišką šalies ūkio plėtrą, didinti Lietuvos ir išsiplėtusios ES konkurencinį pajėgumą tarptautinėse rinkose.



Lietuvos transporto sistemos esamos būklės analizė

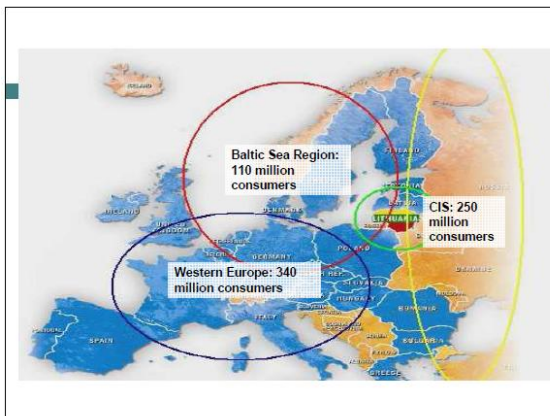
Rengiant Lietuvos transporto plėtros ilgalaikes prognozes, buvo įvertinti 3 galimi Lietuvos ekonomikos augimo scenarijai:

- greito ekonomikos augimo (optimistinis);
- lėto ekonomikos augimo (pesimistinis);
- Ūkio ministerijos parengtas pagrindinis, paremtas nuosaikiu ekonomikos augimu (Kaip pateikta Lietuvos ūkio (ekonomikos) plėtros iki 2015 metų ilgalaikėje strategijoje).

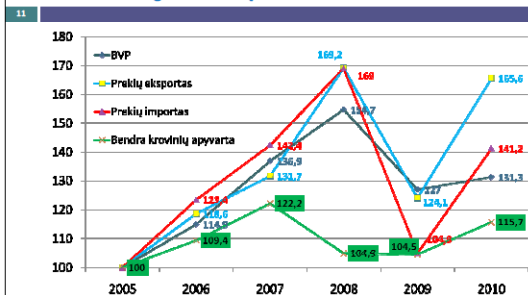
SSGG analizė - Stiprybės

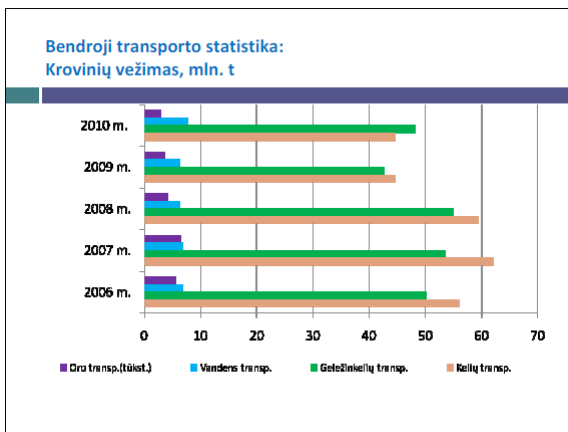
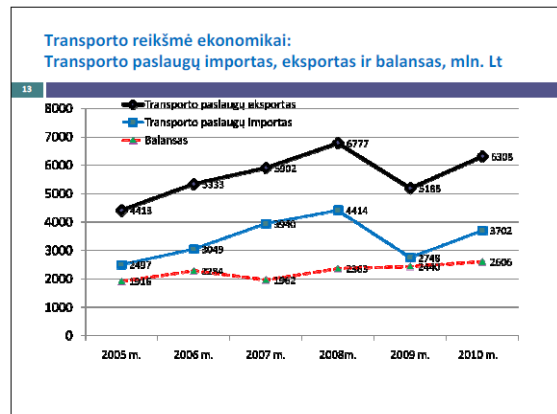
- palanki tranzitui geografinė šalies padėtis (šalies teritoriją kerta du pripažinti kontinentinės svarbos transporto koridoriai);
- neužšalantis Klaipėdos jūrų uostas, turintis modernų konteinerių terminalą ir šiaurinėje dalyje rekonstruotas iki 14 metrų gylio krantines;
- išplėstas automobilių kelių tinklas, labai geros kokybės jūrų priežiūros ir remonto sistema;
- geri politiniai ir ekonominiai santykiai su kaimyninėmis šalimis;
- iš esmės baigtas transporto sektoriaus komercinių struktūrų privatizavimas;
- kvalifikuotas transporto sektoriaus mokslinis potencialas (Lietuvos mokslininkai vis dažniau kviečiami prisidėti prie tarptautinių programų ir projektų rengimo);
- aukštas automobilizacijos lygis;
- išplėsta transporto specialistų rengimo sistema;
- laivybinės Ro-Ro linijos leidžia plėsti jūrų laivybą, jūrų greitkelius ir intermodalinį vežimą, organizuoti multimodalinį vežimą;
- palanki didelės turizmo potencialas (kurį sudaro ežerai, upės, Nemuno upės slėnio zona, Kuršių marios ir kita).

13 pav. Lietuvos transporto plėtros strategija



Transporto reikšmė ekonomikai: Ekonomikos augimo rodiklių dinamika





14 pav. Lietuvos transporto plėtros strategija

Paskaitos medžiaga pateikta [B.3.2.3.](#) priede.

2.2. FIATA mokymų medžiaga

Medžiaga bus pateikta įmonėje mokymosi metu.

3 MOKYMO ELEMENTAS. ĮGYTŲ ŽINIŲ PRITAIKYMAS PROFESINIO RENGIMO PROCESSE

3.1. Projekto struktūra

UGDYMO PLĖTOTĖS CENTRAS
PROJEKTAS „PROFESIJOS MOKYTOJŲ IR DĖSTYTOJŲ TECHNOLOGINIŲ KOMPETENCIJŲ TOBULINIMO SISTEMOS SUKŪRIMAS IR ĮDIEGIMAS“ (NR. VP1-2.2-ŠMM-02-V-02-001)

Mokytojo vardas, pavardė

Atstovaujama profesinio mokymo įstaiga

Kvalifikacijos tobulinimo programa

KROVINIŲ GABENIMO TECHNOLOGINIŲ NAUJOVIŲ IR PLĖTROS TENDENCIJŲ PRITAIKYMAS PROFESINIO RENGIMO PROCESSE

PROJEKTAS

(data)

Vilnius

Krovinių vežimo technologinio proceso organizavimo naujovės		
Krovinių vežimo technologinio proceso organizavimo naujovės pavadinimas	Naujovės esmė	Dalyko pavadinimas ir tema, kurioje bus dėstomos naujovės
X		
Y		
Z		
Krovinių vežimo technologinio proceso organizavimo plėtros tendencijos		
Krovinių vežimo technologinio proceso organizavimo plėtros tendencijos	Studijų programa	Dalyko pavadinimas ir tema, kurioje bus dėstomos plėtros tendencijos
X		
Y		
Z		

Mokytojas

(vardas, pavardė)

(parašas)

Klausimai diskusijai:

1. Pagrindinės strateginės transporto vystymosi kryptys.
2. Konteinerinių traukinių formavimo privalumai ir trūkumai.
3. Ekologija ir transportas.

MODULIS S.3.1. PAVOJINGŲ IR GREITAI GENDANČIŲ KROVINIŲ PERVEŽMŲ ORGANIZAVIMAS

1 MOKYMO ELEMENTAS. PAVOJINGŲ KROVINIŲ VEŽIMĄ REGLAMENTUOJANČIŲ TAISYKLIŲ IR STANDARTŲ TAIKYMAS PAVOJINGŲ KROVINIŲ VEŽIMUI, ATSIŽVELGIANT Į JŲ APSAUGOS LYGMENĮ.

1.1 Įmonėje įdiegtų ISO ir TAPA sistemų standartų reikalavimai pavojingiems kroviniams.

Standartinės vidinės veiklos procedūros SOP (Standard operating procedures).

SCHENKER	TAPA
FSR	2009
Galioja nuo: 2010 m. vasario mėn. 04 d.	1 lapas iš 3

Bendras saugos sistemų aprašymas

TAPA FSR 2009

TAPA – Technology Asset Protection Association - Turto apsaugos įmonių asociacija

FSR – Freight Security Requirements - Transportavimo saugumo reikalavimai

UAB “ SCHENKER “ nuomojamose patalpose ir teritorijoje, esančioje Sausių k., Trakų raj.,
UAB „ Vingės transphere logistics „ patalpose yra įdiegta fizinė ir techninė materialinių vertybių
apsaugos sistema.

Sistemos sudedamosios dalys :

- I . Fizinė apsauga,
- II . Išorinė pastatų ir teritorijos video stebėjimo sistema,
- III . Pastatų vidinė apsaugos sistema, susideda iš :
 - apsaugos signalizacija,

- CCTV – spalvoto vaizdo video stebėjimo sistema,
- Praėjimo kontrolės elektroninių kortelių sistema,
- Mechaninės spynos,
- Skubios pagalbos iškviatimo sistema,
- Saugos tarnyba Eurocash1.

I . Fizinės apsaugos funkcijos :

1. Įleidžia į teritoriją transporto priemones :
 - su Schenker CMR, inv., transporto priemonės registracijos dokumentais 24 valandas 7 dienas per savaitę,
 - su kitais dokumentais – paslauga mokama,
 - pagal Schenker vietinių gabenimų transporto sąrašą.
2. Išleidžia transporto priemones iš teritorijos :
 - su Schenker raštiškais leidimais,
 - pagal Schenker vietinių gabenimų transporto sąrašą.

Esant reikalui, fizinės apsaugos darbuotojai tikrina dokumentus ir krovinius
3. Stebi teritorijos perimetrą video kamerų pagalba.
4. Priima į apsaugos pultą priduodamas sandėlių signalizacijas,
5. Turi “pavojaus” mygtuką, esant reikalui, iškviečia apsaugos policiją,
6. Rakina vidinę administracinio pastato laiptinę ne darbo metu.

II . Išorinė pastatų ir teritorijos video stebėjimo sistema.

Pagal sutartį su UAB “Vingės transphere logistics” – Terminalo savininku, atlieka teritorijos fizinę apsaugą, stebi video kamerų pagalba. Tai atlieka 24 val, 7 d per savaitę.

III . Pastatų vidinė apsaugos sistema, susideda iš :

1. Apsaugos signalizacija,
2. CCTV – spalvoto vaizdo video stebėjimo sistema,
3. Praėjimo kontrolės elektroninių kortelių sistema,
4. Mechaninės spynos.
5. Skubios pagalbos iškviatimo sistema.

TAPA reikalavimai vietinių gabenimų transporto priemonėms :

1. Kietašonė būda,
2. Rakinamas krovinių skyrius,
3. Krovinių skyrius paruoštas plombavimui,
4. Transporto priemonėje įrengta garsinė signalizacija su variklio užvedimo blokavimu,
5. Dvigubas ryšys Vairuotojas – Schenker,
6. Įvažiavimo į Schenker teritoriją ID kortelė / SCHENKER Įgaliojimas,
7. Vairuotojas turi prašyti krovinių priimančio asmens parodyti darbo pažymėjimą
8. Vairuotojas privalo turėti Vežėjo įmonės darbuotojo pažymėjimą ir Schenker įgaliojimą,
9. Rašytinės instrukcijos Vairuotojui
 - Vairuotojų darbo tvarka Schenker teritorijoje,
 - Vairuotojų darbo tvarka iškrovimo vietoje,
 - avarinio sustojimo,
 - transporto kamščių,

- vėlavimo,
- vagystės,
- apiplėšimo,
- kitais nenumatytais atvejais .

Vykdamas instrukcijas, atkreipti dėmesį į saugumo technikos ir priešgaisrinius reikalavimus.

RAŠYTINĖS INSTRUKCIJOS VAIRUOTOJUI PAGAL TAPA

Bendrieji nuostatai:

1. Vairuotojai darbo metu privalo būti blaivūs;
2. Bendrovės patalpose ir jai priklausančioje teritorijoje leidžiama rūkyti tik tam skirtose vietose. Kitose vietose rūkyti draudžiama;
3. Bendrovėje turi būti vengiama nereikalingo triukšmo, palaikoma dalykinė darbo atmosfera;
4. Sandėliuose bei kitose patalpose turi būti griežtai laikomasi priešgaisrinės saugos reikalavimų;
5. Vairuotojai privalo laikytis saugos darbe instrukcijų reikalavimų, su kuriomis jie susipažino prieš pradėdami darbą;
6. Įeiti ir išeiti iš bendrovės patalpų, sandėlių galima tik per tam tikslui įrengtą praėjimą. Negalima laiptuoti per tvorą.

Vairuotojų darbo tvarka UAB “Schenker” teritorijoje:

1. Vairuotojas privalo laikytis darbo grafiko bei vidaus darbo tvarkos taisyklių;
2. Neatitraukti savo ir kitų dėmesio pašalinėmis šnekėmis ir darbais;
3. Draudžiama dirbti neblaiviam ar apsvaigusiam nuo narkotikų, toksinių medžiagų;
4. Įvažiuojant į teritoriją, pateikti vairuotojo ID kortelę ir turėti įmonės darbuotojo pažymėjimą;
5. Judėjimo greitis teritorijoje neturi viršyti 20 km/h;
6. Parkuoti transporto priemonę prie krovinių terminalo pakrovimo/iškrovimo vartų, o nesant laisvų vietų – tiesiog bendrovės teritorijoje;
7. Pateikti krovimui techniškai tvarkingą, pagal Lietuvos Respublikos Kelių policijos prie VRM keliamus reikalavimus, bei švarią viduje ir išorėje transporto priemonę;
8. Vairuoti transporto priemonę tik turint su savimi vairuotojo pažymėjimą, autotransporto priemonės techninį pasą, techninės apžiūros taloną;
9. Gauti krovinio dokumentus ir pamainos užduotis, kurias paruošia ir suplanuoja vietinių pervežimų operatorius; Krovimo metu prižiūrėkite krovos darbus, sekite krovinių išdėstymą treileryje, krovinių markiravimą.
10. Jei yra ADR kroviny, Vairuotojas turi gauti iš Schenker Terminalo operatorių / vadybininkų krovinio Saugos Duomenų Lapus ir krovinio pakrovimo schemą.
11. Reguliariai tikrinkite transporto priemonės ADR komplekto sudėtį, vairuotojo ADR pažymėjimo galiojimo terminą.
12. Stebėkite ar kroviniai dedami pagal markiravimą, ar galima juos dėti vienus ant kitų, paprašykite Terminalo ar krovinio Siuntėjo darbuotojų pakeisti krovinio padėtį, jei pakrauta neteisingai.

13. Patikrinkite ar visi kroviniai yra pakrovimo lape (loading list) / CMR
14. Po krovinio pakrovimo, pritvirtinkite jį treileryje.
15. Uždarykite bortą, patikrinkite , ar gerai uždaryti visi bortai, paruoškite treilerį plombavimui.
16. Prieš važiuojant , jei yra, perskaitykite specialią SCHENKER instrukciją, Saugos Duomenų Lapus.
17. Vykdyti transporto priemonės krovos priežiūros arba pakrovimo bei iškrovimo darbus, panaudojant rankinę, krovos darbams skirtą, įrangą;
18. Stebėti, kaip automobilis pakraunamas. Krovinys turi būti tinkamai išdėstytas, stabiliai padėtas ir pritvirtintas. Neleisti automobilio perkrauti. Kraunant pačiam vairuotojui - laikytis aukščiau nurodytu reikalavimu.
19. Pakraunant ar iškraunant automobilį, vairuotojas privalo patikimai jį sustabdyti ir pastatyti galu;
20. Priimti pakrovimui prekes ir krovinius tik su lydimaisiais dokumentais, patikrinti išorinį krovinio stovį, vietų skaičiaus atitikimą, nurodytą krovinio važtaraščiuose ar sąskaitose;
21. Baigus krovos darbus, nedelsiant užrakinti transporto priemonės krovinių skyrių;
22. Iškrauti prekes ir krovinius į krovinių terminalą tik su lydimaisiais dokumentais, patikrinti išorinį krovinio stovį, vietų skaičiaus atitikimą, nurodytą krovinio važtaraščiuose ar sąskaitose, perduoti krovinius terminalo operatoriui;
23. Pranešti vietinių pervežimų operatoriui, jei yra pažeidžiama transporto priemonės pakrovimo-iškrovimo tvarka, aptinkamas krovinio neatitikimas dokumentams, krovinys yra pažeidžiamas ir kt.;
24. Pasibaigus darbui ar atlikus pavestas užduotis vairuotojas privalo grąžinti vietinių pervežimų operatoriui įteiktų krovinių važtaraščius su atitinkamomis atžymomis, bet ne vėliau kaip iki sekančios darbo dienos 10 val.;
25. Vykdyti administracijos bei vietinių pervežimų operatoriaus nurodymus bei teisėtus reikalavimus.

26.

Vairuotojų darbo tvarka iškrovimo vietoje:

1. Atvykus į iškrovimo vietą, susisiekti su krovinio važtaraštyje ar rašytinėse instrukcijose nurodytu asmeniu bei pareikalauti asmens tapatybę patvirtinančio dokumento;
2. Pakraunant ar iškraunant automobilį, vairuotojas privalo patikimai jį sustabdyti ir pastatyti galu;
3. Krovinių skyrių leidžiama atrakinti tik dalyvaujant priimančios bendrovės atstovui;
4. Iškrauti prekes ir krovinius gavėjo patalpose tik su lydimaisiais dokumentais, patikrinti išorinį krovinio stovį, vietų skaičiaus atitikimą, nurodytą krovinio važtaraščiuose ar sąskaitose, perduoti krovinius ir krovinių lydinčius dokumentus nurodytam gavėjo atstovui, gauti atitinkamas atžymas krovinio važtaraštyje;
5. Baigus krovos darbus, nedelsiant užrakinti transporto priemonės krovinių skyrių;
6. Turėti ryšio priemones bei, esant reikalui, informuoti vietinių pervežimų operatorių apie neatitikimus, prastovas ir jų priežastis.

Vairuotojų darbo tvarka avarinio sustojimo atveju:

1. Pastebėjus kokį nors automobilio gedimą arba išgirdus nuolat besikartojančius bildesius, stengtis rasti priežastį ir imtis priemonių gedimui pašalinti;
2. Sugedusią transporto priemonę kelyje remontuoti galima tik stovėjimo aikštelėje ar už kelio ribų, jei to padaryti negalima, nuvilkti į kelkraštį;
3. Įvykus nelaimingam atsitikimui ar autoįvykiui, iškart sustoti, įjungti šviesos avarinę signalizaciją arba pastatyti avarinio sustojimo ženklą;

4. Nukentėjus žmonėms, nedelsiant suteikti pirmąją medicinos pagalbą, o reikalui esant, iškviešti greitąją medicinos pagalbą tel. Nr. 03, o jei tai neįmanoma – pasirūpinti, kad pakeliui važiuojanti transpoto priemonė nugabentų nukentėjusius į artimiausią gydymo įstaigą;
5. Pranešti apie autoįvykį kelių policijai tel. Nr. 112 bei vietinių pervežimų operatoriui ir Vežėjo atstovui;
6. Pasilikti autoįvykio vietoje, imtis priemonių, kad būtų išsaugoti jos pėdsakai, užrašyti liudininkų pavardes ir adresus;
7. Apžiūrėti krovinių skyrių, esat reikalui pasirūpinti krovinio saugumu;
8. Nukentėjus kroviniui, reikalauti policijos ataskaitos, kurioje būtų užfiksuotas krovinio pažeidimo faktas;
9. Jeigu užsidegė transporto priemonės variklis, elektros laidai ar krovinių skyrius, reikia gesinti ugnies židinį turimomis priemonėmis – gesintuvu, nedegiu audeklu, smėliu. Esant galimybei, atjungti elektros laidus nuo akumuliatoriaus;
10. Vairuotojas privalo visomis įmanomomis priemonėmis bandyti iškviešti ugniagesių komandą.

Vairuotojų darbo tvarka transporto spūsčių, vėlavimo, atvejais

1. Nedelsiant pranešti apie vėlavimo priežastis vietinių pervežimų operatoriui telefonu arba SMS žinute, pvz.: “Vėluosiu 30 min.”, “Transporto spūstis”;
2. Transporto spūstyje atidžiai stebėti apliką, kurioje stovi automobilis idant išvengti vagystės atvejų, rūpintis krovinio saugumu;
3. Draudžiama bendrauti su pašaliniais asmenimis ir skleisti informaciją apie vežamą krovinį bei jo turinį;
11. Esant reikalui apžiūrėti transporto priemonės krovinių skyrių, pastebėjus įsilaužimo ar pažeidimo pėdsakus, nedelsiant pranešti policijai tel. Nr. 112 bei vietinių pervežimų operatoriui ir Vežėjo atstovui;

Vairuotojų darbo tvarka vagystės, apiplėšimo atveju:

1. Elgtis ramiai, nepasimesti, blaiviai įvertinti susidariusią situaciją;
2. Laimėti laiko, savo elgesiu nesukelti sąmyšio, neprovokuoti užpuolėjų. Būtina atminti, kad žmogaus gyvybė brangesnė už pinigus;
3. Stengtis įsiminti užpuolėjų išvaizdą ir ypatingus požymius, automobilio modelį, spalvą, valstybinius numerius;
4. Pranešti apie užpuolimą (jeigu nebuvo galimybės to padaryti anksčiau) vietinių pervežimų operatoriui ir Vežėjo atstovui, teisėsaugos darbuotojams tel. Nr. 112;
5. Saugoti įvykio vietą, neliesti daiktų, kol atvyks teisėsaugos darbuotojai;
6. Nepasakoti užpuolimo detalių (aplinkybių) pašaliniams asmenims, pažįstamiems, kad netapti nepageidaujamu liudininku užpuolėjams;
7. Nukentėjus kroviniui, reikalauti policijos ataskaitos, kurioje būtų užfiksuotas krovinio pažeidimo arba vagystės faktas.

ISO

Kas yra ISO 9001?

[ISO](#) 9000 šeimos standartai atspindi tarptautinį susitarimą dėl gerosios kokybės vadybos praktikos. ISO 9001:2008 yra standartas, pateikiantis reikalavimus kokybės vadybos sistemai, pagal kurią gali būti sertifikuojama. Tai žinomiausias pasaulyje standartas, tinkantis visoms organizacijoms, nesvarbu kokio dydžio, tiek verslo, tiek valstybinės, gamybos, paslaugų bei prekybos. Standartas remiasi aštuoniais kokybės vadybos principais (visi jie yra svarbūs gerai verslo praktikai):

- Orientavimasis į vartotoją
- Lyderystė
- Darbuotojų įtraukimas
- Procesinis požiūris
- Sisteminis požiūris į vadybą
- Nuolatinis gerinimas
- Faktais pagrįstų sprendimų priėmimas
- Abipusiai naudingi santykiai su tiekėjais

1. TAIKYMO SRITIS

Šis kokybės vadovas apibrėžia mūsų bendrovės reikalavimus kokybės valdymo sistemai, kurios pagalba bendrovė įsipareigoja:

- a) parodyti sugebėjimą nuolatos teikti kliento ir kitų suinteresuotų šalių reikalavimus tenkinančias paslaugas,
- b) rezultatyviai naudojant sistemą užtikrinti, kad klientai bus patenkinti.

1.2 Taikymas

Bendrovė taiko kokybės valdymo sistemą sekančiose veiklos srityse: krovinių ekspedijavimas žemės, oro ir jūrų transportu, krovinių sandėliavimas, logistikos sprendimai. KVS galioja visuose bendrovės padaliniuose.

2. NORMATYVINĖ NUORODA

Šis kokybės vadovas turi skyrius, atitinkančius standarto ISO 9001:2008 elementus.

KVS parengta pagal SCHENKER Kokybės vadovą.

Bendrovė yra sukūrusi, dokumentavusi šiame KV ir VP, įdiegusi ir praktiškai įgyvendina kokybės valdymo sistemą bei nuolatos tobulina jos efektyvumą pagal ISO 9001:2008 standarto reikalavimus.

Siekdama, kad kokybės valdymo sistema užtikrintų kokybės politikos ir kokybės tikslų įgyvendinimą, bendrovė:

a) identifikavo procesus, kuriems reikalinga kokybės valdymo sistema ir juos taiko visoje bendrovėje

ISO 9000 - kokybės valdymo sistemų standartų šeima. Tai tik vienas iš vadybos ir kontrolės standartų. ISO 9000 prižiūri [ISO](#), [Tarptautinė standartizacijos organizacija](#), o administruoja akreditavimo ir atestavimo organizacijos. Kai kurie iš [ISO 9001](#) (kuris yra vienas iš ISO 9000 standartų) reikalavimų yra tokie:

- procedūros, apimančios visus svarbiausius verslo procesus;
- priežiūros procesas, leidžiantis įsitikinti, kad procedūros efektyvios;
- atitinkamų dokumentų laikymas;
- defektų tikrinimas, jų koregavimas esant reikalui;
- pastovus individualaus proceso ir kokybės sistemos efektyvumo peržiūrėjimas; ir
- pastovus tobulėjimas

Kompanija arba organizacija, kuri buvo patikrinta ir patvirtinta, kaip atitinkanti ISO 9001, gali viešai skelbti, kad turi ISO 9001 sertifikatą arba, kad yra registruota ISO 9001. ISO 9001 sertifikatas garantuoja, kad buvo pritaikytas formalizuotas verslo procesas. Iš tikrųjų, kai kurios kompanijos priima ISO 9001 sertifikatą, kaip rinkodaros įrankį.

Nors standartų kilmė buvo gamyba, dabar šie standartai taikomi įvairių tipų organizacijoms. „Produktas“ [ISO](#) kalboje gali reikšti [fizinį](#) objektą, paslaugas arba [programinę įrangą](#).

Įmonėje įdiegtos ISO 9000 sistemoje yra aprašytos įmonės veiklos procedūros ir procesai apimantys visas veiklos sritis:

VP Dokumentų ir įrašų valdymas
VP Kontrolės ir matavimo įrangos valdymas
VP Kokybės planavimas, koregavimo ir prevenciniai veiksmai
VP IT įranga ir valdymas
VP Kokybės vidaus auditai
VP Pardavimai
VP Rinkodara
VP Projektavimas
VP Tiekimas
VP Personalo atranka ir mokymai
VP Rizikų valdymas

VP Neatitikčių valdymas
VP Pervežimai automobilių transportu
VP Pervežimai oro / jūros transportu
VP Logistika
VP Vadovybinė analizė

Mokymų metų mokytojai bus supažindinti su ISO ir TAPA sistemomis ir reikalavimais. Pavojingų krovinių pervežimai neturi atskiros VP procedūros tačiau Pavojingų krovinių vežimo reikalavimai yra aprašyti

Pavojingų ir greit gendančių krovinių vežimo standartas yra aprašytas vidiniame dokumente „SOP OG04 Dangerous goods“. Šis procedūra yra skirta visoms DB Schenker įmonėms todėl ši informacija negali būti pateikta naudojimui už įmonės ribų. Dėl šios priežasties šiame mokymų aprašyme bus pateiktos tik pagrindinės temos, kurios yra apibrėžtos minėtame dokumente.

- Ši veiklos instrukcija apima visas transportavimo rūšis: Sausumos transportą, pervežimus oru ir jūra.
- Vidinių taisyklių/standartų laikytis privalo: darbuotojai turintys tiesioginį kontaktą su kroviniu, darbuotojai dirbantys su pavojingų krovinių dokumentais, pervežimo paslaugos pardavėjai, tiekimo grandinės darbuotojai.
 - Saugos specialisto funkcija pervežant ADR krovinius.
 - Draudžiamų pervežti pavojingų krovinių sąrašas ir taisyklės.
 - Subkontraktorių tiekėjų atranka ir reikalavimai jiems vežant ADR krovinius (teisių ir įsipareigojimų pasidalijimas, veiklos sąlygų įvertinimas, auditai).
- Bendrosios Pavojingų krovinių vežimo taisyklės: ADR, RID, IMDG, ICAO, IATA, MoU.
- ADR krovinių klasifikacija, žymėjimas.
- Taisyklės vežant ADR krovinius sausumos transportu, ADR krovinio pervežimo leižiamas kiekis.
- Taisyklės vežant ADR krovinius geležinkelių transportu – RID, kombinuotas pervežimas.
 - Taisyklės vežant ADR krovinius jūros transportu – IMDG.
 - Taisyklės vežant ADR krovinius oro transportu - ICAO-TI/IATA-DGR.
 - Taisyklės sandėliuojant ADR krovinius.
 - Baltijos jūros susitarimas – MoU

- Pavojingų atliekų pervežimas.
- Reikalavimai pervežimo priemonei, kuri transportuoja ADR krovinį: reikalavimai mašinai/konteineriui, saugus pakrovimas, priemonės privalančios būti ADR gabenimo metu.
- Verslo procesai - Užsakymo priėmimas - sąlygos ir taisyklės, papildomi transportavimo draudimai, siuntėjo, vežėjo atsakomybė, „pilna“ informacija apie krovinį.
- EXW sąlygos
- Gražinami kroviniai: siuntėjo klaida, DB Schenker biuro klaida.
- Verslo procesai – Krovinio paėmimas iš siuntėjo - užsakymo perdavimas vairuotojui: transportavimo mašinos patikra, dokumentų patikrinimas (pervežant sausumos, geležinkelių, jūros, oro transportu, kombinuojant transportą), krovinio patikrinimas krovos metu.
- Verslo procesai – Mašinos iškrovimas – dokumentų patikrinimas, Iškrovimo procedūra, terminalo darbuotojo darbo procedūra,
- Verslo procesai – Tarptautinio transporto mašinos pakrovimas – fizinė krova, mašinos „išleidimas“, „priimančio“ terminalo įspėjimas dėl ADR krovinio.
- Verslo procesai – Tranzito procedūros.
- Verslo procesai – Tarptautinio transporto mašinos iškrovimas – dokumentų patikrinimas, iškrovimas.
- Verslo procesai – Vietinio transporto mašinos pakrovimas – pakrovimas, mašinos „išleidimas“.
- Verslo procesai – Pristatymas gavėjui.
- Ataskaitos – neatitiktį valdymas, incidentų, nelaimingų atsitikimų fiksavimas.
- Darbų sauga, veiksmų planas įvykus nelaimingam atsitikimui ar incidentui.

1.2 . Ištraukos iš Europos sutarties dėl pavojingų krovinių tarptautinių vežimų keliais (ADR) bei nacionalinės teisės aktų.

TEISINĖS NUOSTATOS

Pavojingų krovinių tarptautinį vežimą automobilių transportu reglamentuoja Europos sutartis dėl tarptautinio pavojingų krovinių vežimo keliais (ADR), pasirašyta 1957 m. Ženevoje ir šiuo metu vienijanti 40 šalių. 1995 m. sutarties susitariančiąja šalimi tapo ir Lietuvos Respublika.

Igyvendinant Europos Sąjungos teisės aktų, reglamentuojančių pavojingų krovinių vežimą ES valstybių narių teritorijoje, nuostatas, buvo priimti atitinkami Lietuvos Respublikos įstatymai, Vyriausybės nutarimai, atskirų sričių ministrų įsakymai bei kiti teisės aktai. Pagrindiniai iš jų –

Lietuvos Respublikos pavojingų krovinių vežimo automobilių, geležinkelių ir vidaus vandens transportu įstatymas ir Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2000 m. kovo 23 d. nutarimas Nr. 337 „Dėl pavojingų krovinių vežimo kelių transportu Lietuvoje“, nustatantis, kad pavojingi kroviniai Lietuvos Respublikos teritorijoje vežami vadovaujantis jau minėtos ADR sutarties nuostatomis. Kiti svarbesni šią sritį reglamentuojantys teisės aktai nurodyti Valstybinės kelių transporto inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos viršininko 2003 m. sausio 8 d. įsakyme Nr. 2B-5 „Dėl Pagrindinių teisės aktų, reglamentuojančių pavojingų krovinių vežimą automobilių transportu, sąrašo patvirtinimo“ (Žin., 2003, Nr. 4-169).

PAVOJINGŲ KROVINIŲ IR JŲ VEŽIMO SAMPRATA

Pavojingų krovinių bendrąja prasme vadinamos pavojingomis savybėmis pasižyminčios medžiagos ir gaminiai, galintys pakenkti žmonėms, aplinkai ar turtui. Neteisingai vežamas ar saugomas toks krovinyje gali tapti žmonių ar gyvūnų susirgimų, apsinuodijimų, nudegimų priežastimi, taip pat sukelti sprogimą, gaisrą, kitų krovinių, riedmenų, statinių ir įrenginių pažeidimus, užteršti aplinką ir vandenį. Pagal ADR pavojingi kroviniai skirstomi į draudžiamus vežti automobilių transportu ir leidžiamus vežti laikantis nustatytų sąlygų.

Pagal ADR ir nacionalinę teisę sąvoka „vežimas“ apima pavojingo krovinio parengimą išsiųsti (identifikavimą, klasifikavimą, pakavimą, dokumentų paketo parengimą), visas krovos operacijas (krovimą, iškrovimą, perkrovimą), gabenimą transporto priemone bei laikiną sandėliavimą. Todėl visi vežimo dalyviai (siuntėjas, krovėjas, vežėjas, gavėjas ir kt.) privalo išmanyti ADR reikalavimus.

ATSAKOMYBĖ PAGAL ADR

Už tinkamą pavojingų krovinių vežimą atsakingi visi vežimo dalyviai – siuntėjas, vežėjas (vairuotojas) ir gavėjas. Vežėjas turi pasirūpinti, kad vairuotojas, vežantis pavojingus krovinius, turėtų reikiamą kvalifikaciją patvirtinančią vairuotojo pasirengimo vežti pavojingus krovinius pagal ADR pažymėjimą, atsako už transporto priemonės tinkamumą vežti pavojingus krovinius ir tam būtiną įrangą, privalo teikti vairuotojui informaciją apie maršrutus, kuriais draudžiama ar rekomenduojama vežti pavojingus krovinius. Vairuotojas privalo patikrinti, ar siuntėjas pateikė visus dokumentus: transporto (važtos) dokumentus, siuntėjo deklaraciją, raštišką instrukciją (ar instrukcijas tarptautinio vežimo atveju). Jis atsakingas už transporto priemonės ženklinimą, rūpinasi transporto priemonės įrangos sauga, tvirtina krovinį transporto priemonėje.

KLASIFIKAVIMAS

Pagal ADR nuostatas, vadovaujantis pagrindiniu pavojingos medžiagos ar gaminio keliamu pavojumi, šie kroviniai skirstomi į šias 13 pavojingų krovinių klasių: 1 klasė – sprogstamosios medžiagos ir gaminiai (pvz., juodasis parakas), 2 klasė – dujos (pvz., aerozoliai), 3 klasė – liepsnieji skysčiai (pvz., benzinas), 4.1 klasė – degios kietos medžiagos (pvz., siera), 4.2 klasė – savaime užsidegančios medžiagos (pvz., anglis, aktyvuota), 4.3 klasė – medžiagos, kurios liesdamosi su vandeniu išskiria liepsniąsias dujas (pvz., cinko milteliai), 5.1 klasė – oksiduojančios medžiagos (pvz., kalio permanganatas), 5.2 klasė – organiniai peroksidadai (pvz., acetilacetono peroksidas), 6.1 klasė – toksiškos medžiagos (pvz., pesticidai), 6.2 klasė – infekcinės medžiagos (pvz., vakcinos), 7 klasė – radioaktyviosios medžiagos (pvz., uranas), 8 klasė – ėdžios medžiagos (pvz., sieros rūgštis), 9 klasė – įvairios pavojingos medžiagos ir gaminiai (pvz., sausas ledas).

PAVOJINGŲ KROVINIŲ VEŽIMO BŪDAI

Vadovaujantis ADR nuostatomis, pavojingi kroviniai gali būti vežami:

- palaidai/suverstinai, t. y. kietų nesupakuotų medžiagų ar gaminių vežimas transporto priemonėse, konteineriuose piltiniams/biraliniams kroviniams;
- pakuotėse, t. y. atitinkamoje taroje (statinėse, kanistruose, dėžėse, maišuose, vidutinės talpos konteineriuose (VTK), balionuose, slėginiuose būgnuose ir pan.), supakuotų medžiagų ar gaminių vežimas, taip pat gaminių vežimas rėme, apkaloje ar transporto pakrovimo įtaisuose atvirose, uždaroje ar dengtoje transporto priemonėje, konteineriuose;
- cisternose, t. y. skystų, kietų (piltinių/biralinių) krovinių, suspaustų, suskystintų bei ištirpintų slėgiant dujų vežimas konteinerinėmis, kilnojamomis, nuimamomis ar stacionariomis cisternomis, įskaitant transporto priemonių baterijų ir daugiaelementų dujų konteinerių (DDK) cisternas.

1.3. Standartinės vidinės veiklos procedūros SOP (Standard operating procedures)

Mokymo medžiaga pateikta B.3.1. modulyje 1 mokymo elemento 1.1. dalyje.

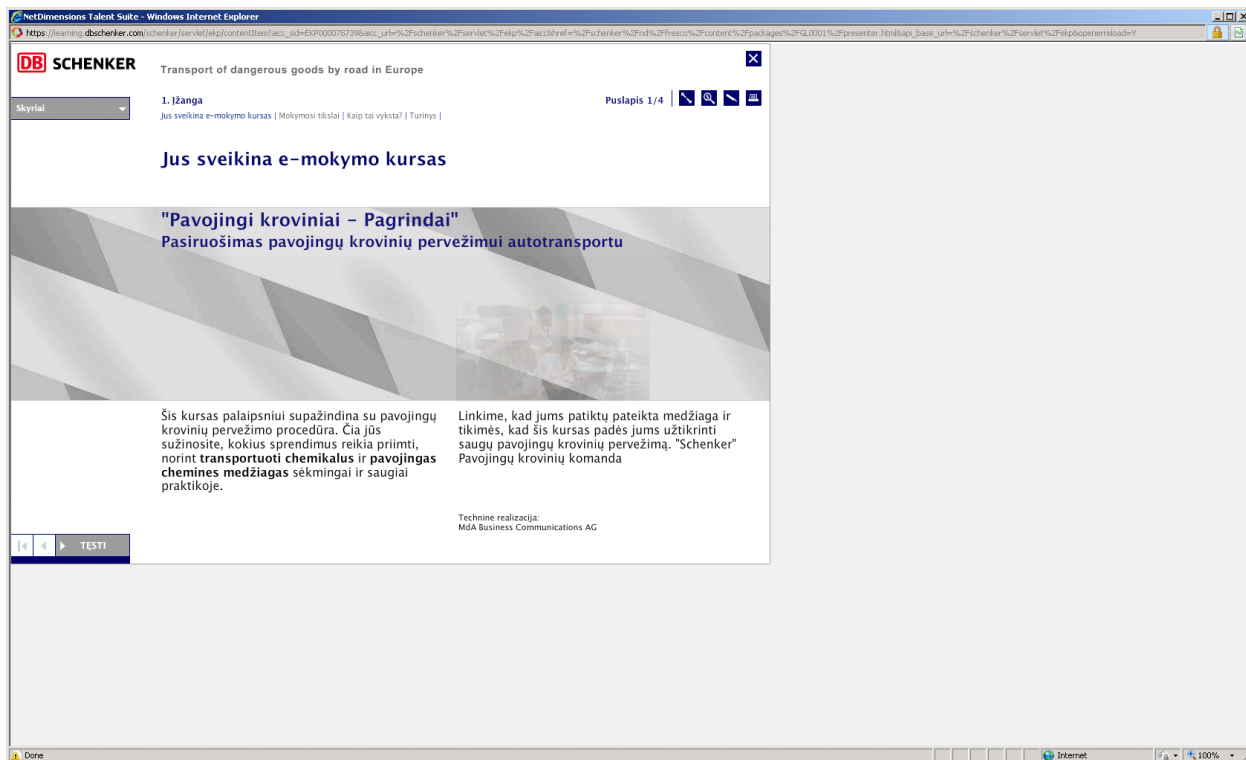
1.4. Nuotolinė ADR mokymų medžiaga (mokymų kursas prie kompiuterio).

DB Schenker turi sukūrusi savo nuotolinę interaktyvią mokymo sistemą/programą, siekiant apmokyti darbuotojus dirbančius su Pavojingais kroviniiais. Mokymosi sistemoje pateikta teorinė/praktinė medžiaga, kaip atpažinti pavojingus krovinius, kaip juos klasifikuoti, grupuoti, sandėliuoti ir transportuoti.

Visi DB Schenker darbuotojai, kurie turi arba tiesioginį kontaktą ar dirba su Pavojaingus krovinius lydinčiais dokumentais, privalomai turi „pereiti“ šiuos mokymus ir išlaikyti egzaminą. Mokymai kartojami kasmet.

Šie mokymai sukurti vidiniam DB Schenker naudojimui, todėl prie jų „prieiti“ galima tik prisijungus iš UAB Schenker biuro.

Profesijos mokytojams bus sukurtas vartotojas, kad jie galėtų prisijungti ir dalyvauti mokymuose.



2.1 Ištraukos iš Europos sutarties dėl pavojingų krovinių tarptautinių vežimų keliais (ADR)

DOKUMENTAI

Priklausomai nuo pavojingų krovinių vežimo būdo, reikalingi šie dokumentai: pavojingų krovinių transporto (važtos) dokumentas, jei pavojingi kroviniai dideliame konteineryje/transporto priemonėje vežami prieš gabenimą jūra – konteinerio/transporto priemonės sukrovimo sertifikatas, raštiška instrukcija vairuotojui (ar instrukcijos keliomis kalbomis tarptautinio vežimo atveju), transporto priemonės tinkamumo vežti tam tikrus pavojingus krovinius patvirtinimo sertifikatas, kelių transporto priemonių vairuotojo pasirengimo vežti pavojingus krovinius pagal ADR pažymėjimas, leidimas atlikti transporto operaciją, leidimas kai kurias pavojingas medžiagas įvežti į Lietuvą, išvežti iš jos ar vežti per ją tranzitu, pavojingų atliekų vežimo lydraštis.

ŽENKLINIMAS

Transporto priemonės ženklinamos:

- oranžinėmis lentelėmis
- skaitmeninėmis oranžinėmis lentelėmis
- dideliais pavojaus ženklais
- kitais pavojaus ar įspėjamaisiais ženklais

Oranžinė lentelė ir jos tvirtinimas:

- oranžinės spalvos
- šviesą atspindinti
- ne mažesnė kaip 40×30 cm (gali būti sumažinta iki 30×12 cm)
- juodu, ne platesniu kaip 15 mm apvalu
- tvirtinama transporto vieneto priekyje ir gale

Skaitmeninė oranžinė lentelė ir jos tvirtinimas:

- oranžinės spalvos
- šviesą atspindinti
- ne mažesnė kaip 40×30 cm
- juodu, ne platesniu kaip 15 mm apvalu
- skaičiai juodos spalvos 10 cm aukščio
- lentelės viršuje nurodytas medžiagos pavojaus identifikacinis numeris
- lentelės apačioje nurodytas medžiagos JT numeris
- po 15 min. buvimo ugnyje pavojaus identifikacinis numeris ir JT numeris turi išlikti įskaitomi

– tvirtinama dviejuose autocisternos ar transporto vieneto su viena ar keliomis cisternomis šonuose, dviejuose transporto vieneto ar konteinerio, kuriuose vežamos kietos pavojingos medžiagos palaidai, šonuose, taip pat gali būti tvirtinama transporto vieneto priekyje ir gale.

Medžiagos pavojaus identifikacinis numeris susideda iš dviejų ar trijų skaitmenų, kuriais nurodomi šie pavojai:

- 2 – dujų išsiskyrimas dėl slėgio ar cheminės reakcijos
- 3 – skysčių (garų) ir dujų ar savaime įkaistančio skysčio liepsnumas
- 4 – kietų medžiagų arba savaime įkaistančios medžiagos liepsnumas
- 5 – oksiduojantis (degimo intensyvumo) efektas
- 6 – toksiškumas ir infekcijos pavojus
- 7 – radioaktyvumas
- 8 – ėdumas

9 – spontaniškos intensyvios reakcijos pavojus (apima galimą sprogimo, skilimo ir polimerizacijos riziką, kurią lemia medžiagos savybės, lydimą didelio šilumos ir liepsnių ir (ar) toksiškų dujų kiekio išsiskyrimo

Du vienodi skaičiai nurodo atitinkamo pavojaus sustiprėjimą. Jei medžiagai būdingam pavojui nurodyti pakanka vieno skaičiaus, po jo rašomas nulis. Jei prieš pavojaus identifikacinį numerį nurodyta raidė „X“, tai reiškia, kad medžiaga pavojingai reaguoja su vandeniu. Šiuo atveju vanduo naudojamas tik ekspertams leidus.

Kai kurios pavojaus identifikacinių numerių reikšmės:

- 22 – atšaldytos suskystintos dujos, troškinančios
- 323 – liepsnus skystis, reaguodamas su vandeniu išskiria liepsnias dujas
- 333 – piroforinis skystis
- 382 – liepsnus skystis, ėdus, reaguodamas su vandeniu išskiria liepsnias dujas
- 44 – degi kieta medžiaga, išlydyto būvio, paaukštintoje temperatūroje
- 446 – degi kieta medžiaga, toksiška, išlydyto būvio, paaukštintoje temperatūroje
- 482 – ėdi kieta medžiaga, reaguodama su vandeniu išskiria liepsnias dujas
- 539 – degus organinis peroksidas
- 606 – infekcinė medžiaga
- 623 – toksiškas skystis, reaguodamas su vandeniu išskiria liepsnias dujas
- 642 – toksiška kieta medžiaga, reaguodama su vandeniu išskiria liepsnias dujas
- 823 – ėdus skystis, reaguodamas su vandeniu išskiria liepsnias dujas
- 842 – ėdi kieta medžiaga, reaguodama su vandeniu išskiria liepsnias dujas

90 – aplinkai pavojinga medžiaga; kitos pavojingos medžiagos

99 – kitos pavojingos medžiagos, vežamos paaukštintoje temperatūroje

1 klasė. Sprogstamosios medžiagos ir gaminiai

(Nr. 1) (Nr. 1.4) (Nr. 1.5) (Nr. 1.6) (Nr. 2.1) (Nr. 2.2) (Nr. 2.3)

Poklasės 1.1, 1.2 ir 1.3 Poklasė 1.4 Poklasė 1.5 Poklasė 1.6 Liepsnios dujos Neliapsnios, netoksiškos dujos Toksiškos dujos

3 klasė. Liepsnieji skysčiai **4.1 klasė. Degios kietos medžiagos, autoreaktingos medžiagos ir desensibilizuotos sprogtamosios medžiagos** **4.2 klasė. Savaimė užsidegančios medžiagos**

(Nr. 3) (Nr. 4.1) (Nr. 4.2)

4.3 klasė. Medžiagos, kurios sąlytyje su vandeniu išskiria liepsniašias dujas **5.1 klasė. Oksiduojančios medžiagos** **5.2 klasė. Organiniai peroksidai**

(Nr. 4.3) (Nr. 5.1) (Nr. 5.2)

6.1 klasė. Toksiškos medžiagos **6.2 klasė. Infekcinės medžiagos**

(Nr. 6.1) (Nr. 6.2)

7 klasė. Radioaktyviosios medžiagos

(Nr. 7A) (Nr. 7B) (Nr. 7C) (Nr. 7D) (Nr. 7E)

Kategorija I-Balta Kategorija II-Geltona Kategorija III-Geltona Dalioji 7 klasės medžiaga

8 klasė. Ėdžios medžiagos **9 klasė. Įvairios pavojingos medžiagos ir gaminiai**

(Nr. 8) (Nr. 9)

16 pav. Dideli pavojaus ženklai

Ženklas Nr. 11



Išskyrus pakuotes su 1 ir 7 klasių krovinių, ženklas Nr. 11 turi būti tvirtinamas dviejuose priešinguose šonuose ant pakuočių:

- kuriose yra skystieji induose su iš išorės nematomais dangčiais;
- kuriose yra indai su ventiliacinėmis angomis arba indai su ventiliacinėmis angomis be išorinės taros;
- kuriose yra atšaldytos suskystintos dujos.

Ženklas paaukštintoje temperatūroje vežamoms medžiagoms

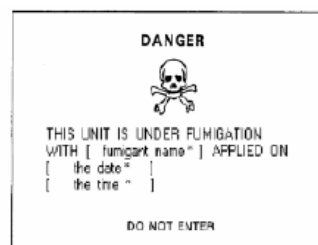


Ženklas pagal IMDG kodeksą



Jūrą teršianti medžiaga

Apie fumigaciją išspėjantis ženklas



17 pav. Kiti pavojaus ženklai

2.2 Įmonės vidinė interneto svetainė (intranetas).

Įmonėje naudojama vidinė intraneto svetainė (intranetas) naudojama sandėlio valdymui.

Pagrindinis šios sistemos tikslas yra užtikrinti efektyvią įmonės atsargų kiekinę bei vertinę apskaitą. Sistemose registruojamos visos atsargų judėjimo operacijos. Registravimo automatizavimui naudojami brūkšninių kodų skaitytuvai, radijo dažnių atpažinimo ir kiti įrenginiai. Šiuolaikinė sandėlio valdymo sistema užtikrina atsargų galiojimo laiko kontrolę, jų sandėliavimo vietos parinkimą, atsargų likučių sekimą pagal maksimalias ir minimalias normas, savalaikį užsakytų atsargų komplektavimą. Pristatymas apie sandėlio valdymo sistemą pateikiamas priede [S.3.1.1.](#)



18 pav. sandėlio valdymas

Intraneto svetainės naudojimas aprašomas naudojimas svetainės naudotojo vadove.



Išleista
Dariaus Apanavičiaus
Patvirtinta

Data
2003-02-22
Dokumentas
Ciel vartojimas

Lapas
1 (15)
Versija
1.1

1. Įvadas	1
1.1 Instrukcijos	1
2. Vartotojo aplinka	2
2.1 Saugumas ir identifikavimas	2
2.1.1 Prisijungimas ir atsijungimas	2
2.2 Meniu sistema	5
2.2.1 Judejimas ir trynimasis meniu sistemoje ir languose	5
2.2.2 Komandinė eilutė	5
2.2.3 Trumpiniai (Fast Path Code)	5
2.2.4 Paieška/Pasirinkimas	9
2.2.5 Opcijos	10
2.2.6 Funkciniai klavišai	11
2.3 Pranešimai apie klaidas ir sistemos žinutės	13

19 pav. Įmonės vidinės interneto svetainės vartotojo vadovas

2.3. Standartinės vidinės veiklos procedūros (SOP (Standard operating procedures)).

Vadovaujantis Standartinės vidinės veiklos procedūros (SOP (Standard operating procedures)).yra parengti apribojimai pavojingų krovinių vežimui.

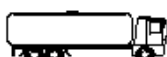
3 MOKYMO ELEMENTAS. PAVOJINGŲ KROVINIŲ PRIĖMIMAS, IŠDAVIMAS PAKROVIMAS, PERKROVIMAS IR SAUGOJIMAS ĮMONĖJE

3.1 Standartinės vidinės veiklos procedūros (SOP (Standard operating procedures)).

Standartinės vidinės veiklos procedūros (SOP (Standard operating procedures)) standartas numato griežtus reikalavimus pavojingų krovinių transportavimui, krovimui ir sandėliavimui, kurių visi vežimo dalyviai privalo griežtai laikytis.

3.2 Priešgaisrinės ir kitos saugos priemonės naudojamos vežant pavojingus krovinius.

PRIEŠGAISRINĖS PRIEMONĖS

Transporto vieneto leistina maksimali masė	Gaisrui transp. vieneto variklyje ar kabinoje gesinti	Papildomi	Bendra minimali talpa
 mažiau ar lygu 3,5 t	2 kg miltelių* 		4 kg miltelių*
 daugiau nei 3,5 t ir mažiau kaip 7,5 t	2 kg miltelių* 	** , *** 	8 kg miltelių*
 daugiau nei 3,5 t ir mažiau kaip 7,5 t	2 kg miltelių* 	** , *** 	8 kg miltelių*
 daugiau kaip 7,5 t	2 kg miltelių* 	** , *** 	12 kg miltelių*
 daugiau kaip 7,5 t	2 kg miltelių* 	** , *** 	12 kg miltelių*
* - ar ekvivalentiškas kiekis kito tinkamo gesinančio agento ** - vienas iš gesintuvų mažiausiai 6 kg miltelių* talpos *** - bent vienas 6 kg miltelių* talpos gesintuvas (galioja iki 2008 m.)			

21 pav. Transporto vienetu, vežančiame pavojingus krovinius, turi būti šios priešgaisrinės priemonės

	bent po vieną ratų atsparą kiekvienai transporto priemonei, kurios dydis turi atitikti transporto priemonės svorį ir ratų skersmenį
	du išspėjamieji ženklai su atrama
	tinkama išpėjamosios spalvos liemenė ar išpėjamosios spalvos drabužiai kiekvienam transporto priemonės ekipažo nariui
	vienas kišeninis prožektorius kiekvienam transporto priemonės ekipažo nariui
	kvėpavimo saugos įtaisai (jei jų reikalaujama)
	individualios saugos priemonės ir įranga, būtina raštiškose instrukcijose numatytiems papildomiems ir specialiesiems veiksams atlikti

22 pav. Kita įvairi įranga

ADR IŠIMTYS

1. Išimtis vežant ribotais kiekiais supakuotus pavojingus krovinius.

Kai kurių pavojingų krovinių, supakuotų ribotais kiekiais, vežimui ADR nuostatos gali būti netaikomos, jei laikomasi atitinkamų sąlygų:

- pavojingos medžiagos ar gaminiai supakuotos ADR 3.4.6 lentelėje nurodytais kiekiais (LQ0–28);
- vežant naudojama atitinkama kombinuota tara arba vidinė tara, sudėta ant padėklų, kurie apvynioti tampa ar tasia plėvele;
- kiekviena pakuotė pažymėta raidėmis „UN“ ir pavojingo krovinio JT numeriu, o vežant pakuotėje keletą skirtingų pavojingų krovinių – raidėmis „UN“ ir jų JT numeriais arba raidėmis „LQ“.

2. Išimtis dėl vienu transporto vienetu vežamų kiekių.

Jei pavojingų krovinių, vežamų vienu transporto vienetu, kiekis neviršija ADR 1.1.3.6.3 lentelės atitinkamai transporto kategorijai nurodytų verčių (vežant vienos transporto kategorijos pavojingus krovinius), arba vertės, apskaičiuotos pagal ADR 1.1.3.6.4 punkto nuostatas (vežant skirtingų transporto kategorijų pavojingus krovinius), jie gali būti vežami pakuotėse nesilaikant šių ADR nuostatų:

- 5.3 skyriaus;
- 5.4.3 skirsnio;
- 7.2 skyriaus, išskyrus 7.2.3 skirsnio V5, V7 ir 7.2.4 skirsnio V8;
- 7.5.11 skirsnio CV1;
- 8 dalies, išskyrus 8.1.2.1.a ir c, 8.1.4.2–8.1.4.5, 8.2.3, 8.3.4, 8.4 skyrių, 8.5 skyriaus S1(3) ir (6), S2 (1), S4 ir S14–S21;
- 9 dalies.

3. Išimtis dėl specialiųjų nuostatų.

Kai kurios ADR 3.3 skyriaus specialiosios nuostatos leidžia vežti atskirus pavojingus krovinius iš dalies arba visiškai nesilaikant ADR reikalavimų. Ši išimtis taikoma tuo atveju, jei 3.2 skyriaus A lentelės 6 stulpelyje atitinkamo pavojingo krovinio eilutėje yra nuoroda į specialiąją nuostatą.

PAVOJINGŲ KROVINIŲ VEŽIMO AUTOMOBILIŲ TRANSPORTU SAUGOS SPECIALISTAS

Nuo 2003 m. sausio 1 d. visose įmonėse, kurių veikla susijusi su pavojingų krovinių vežimu, jų pakrovimu ir/ar iškrovimu bei laikinu sandėliavimu, turi būti paskirtas pavojingų krovinių vežimo saugos specialistas. Šis reikalavimas netaikomas įmonėms, vežančioms pavojingus krovinius tik minimaliais kiekiais, nustatytais Lietuvos Respublikos tarptautinėse sutartyse, reglamentuojančiose pavojingų krovinių vežimą, taip pat kurios ne dažniau kaip kartą per mėnesį šalies viduje veža pavojingus krovinius pakuotėse, priskirtose III pakavimo grupei, pagal Lietuvos Respublikos tarptautinių sutarčių ir kitų teisės aktų, reglamentuojančių pavojingų krovinių vežimą, reikalavimus. Pavojingų krovinių vežimo automobilių transportu saugos specialisto skyrimo tvarka reglamentuota Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2002 m. liepos 4 d. įsakyme Nr. 3-343 „Dėl pavojingų krovinių vežimo saugos specialisto skyrimo visose įmonėse, kurių veikla susijusi su pavojingų krovinių vežimu, tvarkos patvirtinimo“ (Žin., 2002, Nr. 70-2949).

Pavojingų krovinių vežimo saugos specialistu gali būti asmuo, turintis ne mažesnę kaip aukštesnįjį išsilavinimą, išklauses nustatytą mokymo kursą atitinkamoje mokymo įstaigoje, išlaikęs egzaminą ir gavęs atitinkamą pažymėjimą Valstybinėje kelių transporto inspekcijoje prie Susisiekimo ministerijos. Mokymo ir egzaminavimo tvarka reglamentuota Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2002 m. birželio 4 d. įsakymu Nr. 3-274 „Dėl pavojingų krovinių vežimo automobilių, geležinkelių, vidaus vandens transportu saugos specialistų mokymo ir egzaminavimo tvarkos“ (Žin., 2002, Nr. 58-2369).

KELIŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ VAIRUOTOJAI, VEŽANTYS PAVOJINGUS KROVINIUS

Kelių transporto priemonių vairuotoju, vežančiu pavojingus krovinius gali būti asmuo, ne jaunesnis kaip 21 metų amžiaus, turintis ne žemesnės kaip B kategorijos vairuotojo pažymėjimą, išklauses nustatytą mokymo kursą atitinkamoje mokymo įstaigoje, išlaikęs egzaminą ir gavęs atitinkamą pažymėjimą Valstybinėje kelių transporto inspekcijoje prie Susisiekimo ministerijos. Mokymo ir egzaminavimo tvarka reglamentuota Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2002 m. liepos 1 d. įsakyme Nr. 3-336 „Dėl kelių transporto priemonių vairuotojų, vežančių pavojingus krovinius, mokymo ir egzaminavimo“ (Žin., 2002, Nr. 70-2947).

3.3 Vidinė informacinių technologijų sistema (SEAL).

Su sistema bus supažindinta įmonėje mokymosi metu.

4 MOKYMO ELEMENTAS. SAVARANKIŠKA UŽDUOTIS

Pirma užduoties dalis:

Testas Nr 1. Atpažinti ir priskirti pavojingą krovinį pagal tarptautinį žymėjimo standartą.

	TAIP	NE
1. ADR klasės 2.1 ir 4.1		
2. ADR klasės 3 ir 1.4S		
3. ADR klasės 5.2 ir 6.1		
4. ADR klasės 1.5 ir 8		
5. ADR klasės 4.3 ir 4.1+1		
6. ADR klasės 6.2 ir 5.2+1		
7. ADR klasės 4.1 ir 4.1		
8. ADR klasės 5.2 ir 5.2+1		
9. ADR klasės 1.1 ir 5.2		
10. ADR klasės 7 A ir 5.1		

Testas Nr 2. Ar galima vežti ADR krovinį DBSHENKERsystem;

	TAIP	NE
1. ADR klasė 2.2 į Belgiją		
2. ADR klasė 5.1 , pakavimo klasė 1, į Norvegiją		
3. ADR klasė 4.2, pakavimo klasė 1, į Latviją		
4. ADR klasė 1.4 , UN 0445, į Belgiją		
5. ADR klasė 4.1, UN 1345		
6. ADR klasė 6.2, į Estiją		
7. ADR klasė 7, UN 2910 į Latviją		
8. ADR klasė 5.2 UN 3110, į Vokietiją		
9. ADR klasė 4.1 UN 1324, į Lietuvą		
10. ADR klasė 1.6, į Lietuvą		

Antroji užduoties dalis:

Patikrinti pakuotę, vežėjo dokumentus.

1. Į kiek ir kokias klases skirstomos pavojingos medžiagos? Pateikite bent po vieną pavyzdį.

Pagal ADR nuostatas, vadovaujantis pagrindiniu pavojingos medžiagos ar gaminio keliu pavojumi, šie kroviniai skirstomi į šias 13 pavojingų krovinių klasių: 1 klasė – sprogstamosios medžiagos ir gaminiai (pv. juodasis parakas). 2 klasė – dujos (pvz. aerozoliai). 3 klasė – liepsnieji skysčiai (pvz. benzinas). 4.1 klasė – degios kietos medžiagos (pvz. siera). 4.2 klasė – savaime užsidegančios medžiagos (pvz. aktyvuota aglis). 4.3 klasė – medžiagos kurios liesdamosis su vandeniu išskiria liepsniąsias dujas (pvz. cinko milteliai). 5.1 klasė – oksiduojančios medžiagos (pvz. kalio permanganatas). 5.2 klasė – organiniai peroksidadai (pvz. acetilacetono peroksidas). 6.1 klasė – toksiškos medžiagos (pvz. pesticidai). 6.2 klasė – infekcinės medžiagos (pvz. vakcinos). 7 klasė – radioaktyvios medžiagos (pvz. uranas). 8 klasė – edžios medžiagos (pvz. sieros rūgštis). 9 klasė – įvairios pavojingos medžiagos ir gaminiai (pvz. susas ledas)

2. Kokia įranga turėtų būti transporto vienetė, vežančiame pavojinguosius krovinius?

Gesintuvas. Bent po vieną ratų atsparą kiekvienai transporto priemonėi, kurio dydį turi atitikti transporto priemonės svorį ir ratų skersmenį. Du įspėjamieji kelio ženklai su atrama. Tinkama įspėjamosios spalvos liemene ar įspėjamosios spalvos drabužiai kiekvienam transporto priemonės ekipažo nariui. Vienas kišeninis prožektorius kiekvienam transporto priemonės ekipažo nariui. Kvėpavimo saugos įtaisai (jei jų reikalaujama). Individualios saugos priemonės ir įranga, būtina raštiškose instrukcijose numatytiems papildomiems ir specialiems veiksams atlikti.

3. Kokie būtini dokumentai vežant pavojinguosius krovinius?

Priklausomai nuo pavojingų krovinių vežimo būdo, reikalingi šie dokumentai: pavojingų krovinių transporto (važtos) dokumentas, jei pavojingi kroviniai dideliame konteineryje/transporto priemonėje vežami prieš gabenimą jūra – konteinerio/transporto priemonės sukrovimo sertifikatas, raštiška instrukcija vairuotojui (ar instrukcijos keliomis kalbomis, tarptautinio vežimo atveju), transporto priemonės tinkamumo vežti tam tikrus pavojingus krovinius patvirtinimo sertifikatas, kelių transporto priemonių vairuotojo pasirengimo vežti pavojingus krovinius pagal ADR pažymėjimas, leidimas atlikti transporto operaciją, leidimas kai kurias pavojingas medžiagas įvežti į Lietuvą išvežti iš jos ar vežti per ją tranzitu, pavojingų atliekų vežimo lydraštis.

Trečioji užduoties dalis:

Sukurti ADR krovinio užsakymą, suruošti dokumentu

Ketvirta užduoties dalis:

Terminale atpažinti pavojingą krovinį pagal žymėjimą, patikrinti vežėjo mašiną, ar atitinka saugos reikalavimus.

MODULIS S.3.2. MUITINĖS KONTROLIUOJAMŲ KROVINIŲ PERVEŽAMŲ PAGAL TARPTAUTINĘ GARANTIJŲ SISTEMĄ ORGANIZAVIMAS

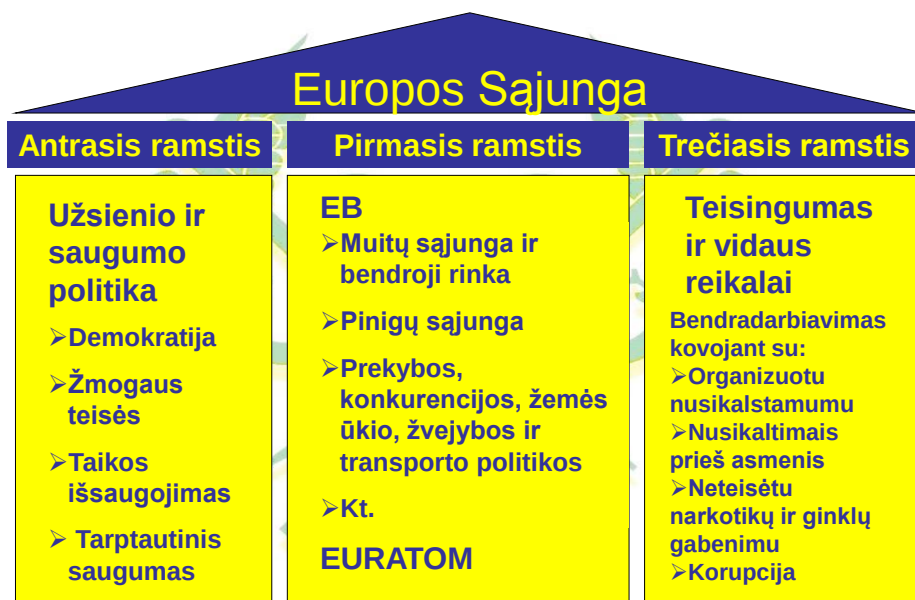
1 MOKYMO ELEMENTAS. PAGRINDINIAI REIKALAVIMAI KROVINIAMS GABENAMIEMS „PER“ MUITINĘ.

1.1. Muitinės departamento reikalavimai krovinių pervežimams.

Muitų teisė – sritys, už kurių įgyvendinimą atsako muitinė

- importo, eksporto ir tranzito tvarka
- importo ir eksporto mokesčiai
- importo, eksporto ir tranzito draudimai ir apribojimai
- kova su muitų teisės aktų pažeidimais
- muitinės pareigūnų teisės, pareigos ir atsakomybė
- muitinės administracijos vidaus tvarka

Europos Sąjungos sandara



24 pav. Europos Sąjungos sandara

Pagrindiniai ES muitų teisės aktai

Bendrijos muitų teisės aktai – tai teisės aktų visuma, kurią sudaro:

- Bendrijos muitinės kodeksas,
 - Bendrijos muitinės kodekso įgyvendinimo nuostatos ir kitos Bendrijos lygiu priimtos nuostatos,
 - Bendrasis muitų tarifas,
 - teisės aktai, nustatantys Bendrijos atleidimo nuo muitų sistemą,
 - tarptautiniai susitarimai, kuriuose yra su muitų teise susijusių nuostatų.

Bendrijos muitinės kodeksas

Bendrijos muitinės kodeksas (Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 2913/92) – tai pagrindinis Bendrijos muitų teisės aktas.

Bendrijos muitinės kodekso taikymo sritį apibrėžia šie trys principai:

- galioja Bendrijos muitų teritorijoje (apibrėžimas pateikiamas 3 straipsnyje),
- taikomas prekybai prekėmis (daiktai, įskaitant elektros energiją, galintys būti užsienio prekybos objektais),
- reglamentuoja apmokestinimą importo/eksporto muitais (įskaitant mokesčius, turinčius tą patį poveikį kaip ir muitai, ir žemės ūkio išlyginamuosius mokesčius). Pristatymas apie Europos Pristatymo medžiaga apie Sąjungos muitų teisę muitų teisę pateikiama prieduose [S.3.2.1.](#) ir [S.3.2.2.](#)

EB muitų teisės aktų hierarchija



25 pav. EB muitų teisės aktų hierarchija

1.2. Standartinės vidinės veiklos procedūros (SOP (Standard operating procedures)).

Medžiaga pateikta B.3.1. modulio 1 mokymo elemento 1.1. dalyje.

2 MOKYMO ELEMENTAS. DEKLARACIJŲ APDOROJIMAS, PINIGŲ IR PREKIŲ DEKLARAVIMAS

2.1. Muitinės teisinė, norminė, techninė dokumentacija.

Iš trečiųjų šalių į Bendrijos muitų teritoriją įvežtos prekės, kol nėra išleistos į laisvą apyvartą, yra muitinės prižiūrimos, nes nesumokėti už tas prekes nustatyti importo mokesčiai ir neįvykdyti tų prekių išleidimo į Bendrijos vidaus rinką reikalavimai. Todėl disponavimo tokiais prekėmis laisvę būtina apriboti sudarant sąlygas jų muitinės priežiūrai ir užtikrinant, kad prekės be muitinės žinios nepateks į vidaus rinką padarydamos žalą sąžiningai konkurencijai ir valstybės narės arba Bendrijos finansiniams interesams. Disponavimo muitinės prižiūrimomis prekėmis apribojimai priklauso nuo daugelio veiksnių:

- prekių rūšies ir charakteristikų;
- jomis disponuojančio asmens;
- prekių paskirties;
- veiksmų, kuriuos norima su jomis atlikti neišleidžiant prekių į laisvą apyvartą ir kt.

Tam, kad ir prekėmis disponuojančiam asmeniui, ir muitinei būtų aišku, kaip galima disponuoti prekėmis priklausomai nuo jų paskirties ir kitų veiksnių, Bendrijos muitinės kodekse nustatytos prekėms taikytinos muitinės procedūros ir kiti muitinės sankcionuoti veiksmai.

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

Kiti muitinės sankcionuoti veiksmai

Kitais muitinės sankcionuotais veiksmais (ne muitinės procedūromis) vadinami:

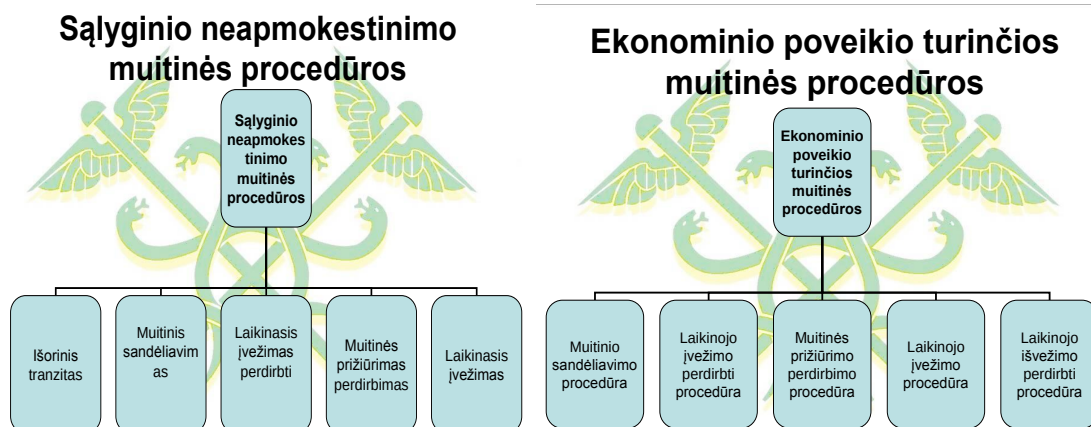
- prekių įvežimas į laisvąją zoną arba padėjimas į laisvąjį sandėlį;
- muitinės prižiūrimas prekių sunaikinimas;
- prekių perdavimas valstybės nuosavybėn;
- prekių reeksportas iš Bendrijos muitų teritorijos.

Muitinės procedūros

Muitinės procedūromis vadinami šie muitinės sankcionuoti veiksmai (muitinės procedūros įforminimas taip pat laikomas muitinės sankcionuotu veiksmu):

- išleidimas į laisvą apyvartą;
- laikinasis įvežimas;

- laikinasis įvežimas perdirbti;
- muitinės prižiūrimas perdirbimas;
- muitinis sandėliavimas;
- eksportas;
- laikinasis išvežimas perdirbti;
- tranzitas.



26 pav. Muitinės procedūros

Muitinės procedūros vykdytojas – asmuo, kurio vardu buvo pateikta muitinės deklaracija, arba asmuo, kuriam buvo perduotos su muitinės procedūra susijusios pirmiau minėto asmens teisės ir pareigos.

Muitinės procedūra įforminama, jeigu prekėmis disponuojantis asmuo:

- pateikia muitinės deklaraciją, kurioje nurodyta prašoma įforminti muitinės procedūra ir -pateikta atitinkamai muitinės procedūrai įforminti reikalinga informacija;
- pateikia visus dokumentus, kurių reikia atitinkamai muitinės procedūrai įforminti;
- pateikia muitinei deklaruojamas prekes;
- turi leidimą taikyti atitinkamą muitinės procedūrą (jeigu jo reikia);
- pateikia garantiją (jeigu jos reikia);
- pateikia įrodymus, kad įvykdyti atitinkamai procedūrai taikyti teisės aktų nustatyti
- reikalavimai ir netaikomi draudimai arba apribojimai, dėl kurių atitinkama procedūra negalėtų būti įforminta.

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

Muitinės procedūra laikoma baigta, kai įvykdomos visos muitų teisės aktų nustatytos prievolės, susijusios su atitinkama muitinės procedūra.

Prekės į Bendrijos muitų teritoriją gali būti įvežamos tik per pasienio kontrolės punktus, įskaitant veikiančius oro arba jūrų uostuose. Vadovaujantis Bendrijos muitinės kodekso 37 straipsniu į Bendrijos muitų teritoriją įvežtos prekės nuo jų įvežimo momento yra muitinės prižiūrimos ir vadovaujantis galiojančiais teisės aktais jos gali būti muitinės tikrinamos.

Muitinės priežiūra – visuma priemonių, kurias taiko muitinė, siekdama užtikrinti, kad būtų laikomasi muitinės veiklos taisyklių ir, atitinkamais atvejais, kitų nuostatų, taikomų prekėms, kurios yra muitinės prižiūrimos.

Bendrijos prekės – tai iš Bendrijos muitų teritorijos kilusios prekės, kurių sudėtyje nėra importuotų prekių, arba toje teritorijoje į laisvą apyvartą išleistos prekės, taip pat įvairūs šių dviejų tipų prekių deriniai.

Ne Bendrijos prekės – prekės, neatitinkančios Bendrijos prekėms taikomų kriterijų.

Muitinei pateiktos prekės nuo jų pateikimo momento iki tol, kol joms įforminami muitinės sankcionuoti veiksmai, vadovaujantis Bendrijos muitinės kodekso 50 straipsniu turi laikinai saugomų prekių statusą ir vadinamos „laikinais saugomomis prekėmis“.

Laikinasis saugojimas – ne Bendrijos prekių laikymas muitinės nustatytoje vietoje ir nustatytais sąlygomis, kol šioms prekėms įforminami muitinės sankcionuoti veiksmai, neapmokestinant jų muitais ir kitais mokesčiais.

Su laikinai saugomomis prekėmis leidžiama atlikti tik tokius veiksmus, kurie būtini jų nepakitusiai būklei išsaugoti ir nepakeičia prekių išvaizdos bei techninių charakteristikų. Šie veiksmai skiriasi nuo didesnės apimties įprastinių prekių tvarkymo operacijų, kurias leidžiama atlikti su prekėmis, laikomomis muitinės sandėliuose, įforminus muitinio sandėliavimo procedūrą, laisvuosiuose sandėliuose arba laisvosiose zonose. Be muitinės leidimo laikinai saugomos prekės negali būti išgabenamos iš jų buvimo (laikinojo saugojimo) vietos.

Visos importuojamos, eksportuojamos arba tranzitu per Bendrijos muitų teritoriją gabenamos prekės privalo būti deklaruojamos suinteresuoto asmens pasirinktai muitinės procedūrai įforminti ir pateikiamos muitiniam tikrinimui.

Prekių deklaravimas – tai muitinės deklaracijos, kartu su ja privalomų pateikti dokumentų (informacijos) ir deklaruojamų prekių pateikimas muitinės įstaigai, turinčiai teisę priimti atitinkamą muitinės deklaraciją.

Lietuvoje deklaruojamos prekės turi būti pateikiamos muitinės įstaigai jos darbo atitinkamoje muitinio tikrinimo vietoje laiku, kurį nustato Muitinės departamento generalinis direktorius arba, jo

įgaliojimu, teritorinės muitinės viršininkas. Jeigu muitinė sutinka, prekėmis disponuojančio asmens prašymu prekės gali būti pateiktos muitinei ir ne muitinės įstaigos darbo laiku, tačiau tokiais atvejais asmuo privalo atlyginti visas su tokiu prekių muitiniu tikrinimu susijusias muitinės išlaidas. Visos prekės, pateikiamos kuriai nors muitinės procedūrai įforminti, turi būti deklaruojamos konkrečiai nurodant atitinkamą muitinės procedūrą.

Prekes galima deklaruoti:

- raštu;
- žodžiu arba veiksniu, kuriuo asmuo, turintis disponavimo prekėmis teisę, pareiškia norą pateikti jas muitinės procedūrai arba kitam muitinės sankcionuotam veiksmui įforminti;
- naudojantis automatinio duomenų apdorojimo techninėmis priemonėmis (elektroninio deklaravimo būdu).
- Lietuvos Respublikos muitų teritorijoje muitinės deklaracijos turi būti pateikiamos muitinės postams, kuriems pagal kompetenciją priklauso jas priimti ir įforminti

Muitinės deklaraciją ir prekes muitinės įstaigai pateikti turi teisę bet kuris asmuo, disponuojantis atitinkamomis prekėmis. Šis asmuo taip pat gali, laikydamasis Bendrijos muitinės kodekso 64 straipsnio 2 dalyje nustatytų sąlygų, paskirti savo atstovą, įgaliodamas jį atstovauti jam muitinėje atliekant muitų teisės aktų nustatytus veiksmus ir formalumus.

Deklarantas – asmuo, pateikiantis muitinės deklaraciją savo vardu, arba asmuo, kurio vardu deklaracija pateikiama.

Jeigu rašytinę muitinės deklaraciją pateikiantis asmuo (deklarantas) yra juridinis asmuo, jo vardu muitinės deklaraciją pateikiantis deklaranto darbuotojas arba kitas fizinis asmuo privalo turėti ir muitinės reikalavimu pateikti dokumentus, liudijančius, kad jis turi teisę deklaruoti prekes deklaranto vardu, pateikti jas muitinei tikrinti ir dalyvauti atliekant prekių muitinį tikrinimą.

Prekėmis disponuojančių asmenų atstovais dažnai būna muitinės tarpininkai, teikiantys asmenims prekių deklaravimo ir kai kurias kitas paslaugas.

Muitinės tarpininkas – tai Lietuvoje įregistruota ir veikianti įmonė, įstaiga, organizacija, užsienio juridinio asmens arba kitos organizacijos atstovybė, filialas arba kitoks padalinys, arba kitas Lietuvoje įregistruotas ir veikiantis asmuo, kuris teisės aktų nustatyta tvarka yra įgijęs teisę atstovauti kitam asmeniui atliekant muitinės formalumus.

Muitinės tarpininkų registravimo ir veiklos Lietuvoje tvarką išsamiai reglamentuoja finansų ministro patvirtintos Muitinės tarpininkų registravimo ir veiklos taisyklės.

Vadovaujantis Bendrijos muitinės kodekso 5 straipsniu santykiuose su muitine galimi du atstovavimo būdai:

- tiesioginis atstovavimas;
- netiesioginis atstovavimas.

Tiesioginio atstovavimo atveju atstovas veikia atstovaujamojo asmens vardu, jo sąskaita ir dėl jo interesų.

Netiesioginio atstovavimo atveju atstovas veikia savo vardu ir asmens, kuriam atstovaujama, arba savo sąskaita, bet dėl atstovaujamojo asmens interesų.

Bendrijos muitinės kodekso 5 straipsnis numato, kad kiekviena Europos Sąjungos valstybė narė savo nacionaliniais teisės aktais gali nustatyti, kad tos valstybės teritorijoje tiesioginiais arba netiesioginiais atstovais gali būti tik toje valstybėje savo verslu užsiimančios muitinės tarpininkai. Todėl vadovaujantis Muitinės įstatymu [8] Lietuvos Respublikos muitų teritorijoje tiesioginiais atstovais gali būti tik Lietuvoje įregistruoti muitinės tarpininkai, o netiesioginiais atstovais – visi Bendrijoje įsteigti asmenys.

Muitinės tarpininkas įgyja teisę atstovauti aptarnaujamam asmeniui pagal atitinkamą sutartį su šiuo asmeniu (įgaliotoju) arba jo įgaliojimą. Pagal muitinės tarpininko ir aptarnaujamo asmens sutartį arba įgaliojimą aptarnaujamas asmuo perduoda muitinės tarpininkui visas deklaranto teises ir pareigas, išskyrus pareigą vykdyti skolininko įsipareigojimus, kuri perduodama tik tada, kai muitinės tarpininkas veikia kaip aptarnaujamo asmens netiesioginis atstovas. Muitinės tarpininkai privalo būti apdraudę savo civilinę atsakomybę ne mažesne kaip 500 minimalių gyvenimo lygių dydžio pinigų suma. Tai užtikrina, kad muitinės tarpininko jo aptarnaujamam asmeniui padaryta žala, neviršijanti nurodytos pinigų sumos, būtų atlyginta.

Deklarantas turi teisę:

- deklaruoti prekes bet kuriai pasirinktai muitinės procedūrai (muitinės sankcionuotam veiksmui) įforminti;
- laikydamasis šios muitinės procedūros (muitinės sankcionuoto veiksmo) atlikimo tvarkoje nustatytų reikalavimų dalyvauti atliekant prekių muitinį tikrinimą;
- tuomet, kai taikomos supaprastintos procedūros, savarankiškai atlikti kai kuriuos jų atlikimo tvarkoje nustatytus muitinės formalumus;
- Bendrijos muitinės kodekso ir kitų teisės aktų nustatyta tvarka apskųsti muitinės įstaigos sprendimą arba muitinės pareigūno veiksmus.

Deklarantas privalo:

- laikytis Bendrijos muitinės kodekso ir kitų jo veiklą reglamentuojančių teisės aktų, susijusių su muitinės deklaracijoje nurodytos muitinės procedūros arba kito muitinės sankcionuoto veiksmo vykdymu;

- nustatyta tvarka muitinės įstaigai pateikti muitinės deklaraciją, kitus muitiniam tikrinimui privalomus pateikti dokumentus ir deklaruojamas prekes;
- paskirti (įsakymu arba kitu raštišku sprendimu) asmenį (asmenis), įgaliotą deklaruoti prekes deklaranto vardu;
- pateikti prekes muitinei ir muitinės įstaigai pareikalavus, dalyvauti atliekant jų muitinį tikrinimą;
- laiku sumokėti muitus ir (arba) kitus mokesčius;
- muitinės įstaigai pareikalavus pakeisti deklaranto įgaliotą asmenį (asmenis);
- vykdyti kitus teisėtus muitinės pareigūnų reikalavimus.

Pagal Bendrijos muitinės kodekso įgyvendinimo nuostatų 199 straipsnį deklarantas atsako už muitinės deklaracijoje pateiktos informacijos teisingumą ir už kartu su muitinės deklaracija pateiktų dokumentų tikrumą.

Deklaruojant prekes raštu (įprastinė procedūra) muitinei pateikiamas nustatyta tvarka užpildytas bendrasis administracinis dokumentas. Bendrasis administracinis dokumentas (Single Administrative Document – SAD)

Bendrasis administracinis dokumentas – tai Bendrijos muitinės kodekso įgyvendinimo nuostatų 31 priede nustatytos formos dokumentas (muitinės deklaracija), kuriame nurodomi muitinės reikalaujami duomenys apie deklaranto pasirinktai muitinės procedūrai arba kitam muitinės sankcionuotam veiksmui įforminti pateikiamas prekes.

Automatinio duomenų apdorojimo techninėmis priemonėmis parengtos muitinės deklaracijos (elektroninės muitinės deklaracijos) duomenų turinys privalo atitikti rašytinės muitinės deklaracijos duomenų turinį.

Pateikus deklaraciją muitinei tikrinti ir įforminti deklaracija gali būti taisoma tik gavus muitinės įstaigos raštišką sutikimą. Po muitinio įforminimo deklaracijas galima taisyti tik teisės aktų nustatytais atvejais ir tvarka. Deklaracija gali būti pripažinta negaliojančia po to, kai prekės buvo išleistos, vadovaujantis Bendrijos muitinės kodekso 66 straipsniu deklarantui pateikus kompetentingai muitinės įstaigai rašytinį prašymą, jeigu:

- deklarantas pateikia įrodymų, kad prekės deklaracijoje nurodytai muitinės procedūrai įforminti buvo deklaruotos per klaidą ir visiškai atitinka kitos jo norimos įforminti muitinės procedūros taikymo sąlygas;
- prašymas pateiktas per 3 mėnesius nuo deklaracijos priėmimo muitinės įstaigoje dienos (išimties tvarka muitinė gali priimti prašymą ir pasibaigus nustatytam 3 mėnesių laikotarpiui);

- prekės nebuvo naudojamos pažeidžiant muitinės procedūros, kuriai įforminti jos turėjo būti pateiktos, taikymo sąlygas;

- prekėms iš karto įforminama muitinės procedūra, kuriai įforminti jos turėjo būti pateiktos.

Žodinės muitinės deklaracijos gali būti pateikiamos deklaruojančiam išleisti į laisvą apyvartą ir eksportuoti skirtas nekomercinio pobūdžio prekes:

- gabenamas asmeniniame keleivio bagaže;
- siunčiamas fiziniais asmenimis;
- kitais nereikšmingais atvejais, muitinei leidus.

Kai prekės yra atgabenamos į muitinės įstaigą arba į kitą muitinės nustatytą arba muitinei priimtą vietą, muitinės deklaracijos pateikimu deklaruojančiam prekes veiksmu pripažįstami šie veiksmai:

- vykimas per žaliąjį kanalą, pažymėtą užrašu „deklaruojamų daiktų nėra“, jeigu muitinės įstaigoje taikoma dviejų kanalų (žaliojo ir raudonojo) sistema;
- vykimas per muitinės įstaigą, kurioje netaikoma dviejų kanalų sistema, nepareiškiant noro pateikti kitokią muitinės deklaraciją;
- priekinio keleivinės transporto priemonės stiklo pažymėjimas lipduku „deklaruojamų daiktų nėra“ arba apvaliu muitinės deklaracijos ženklu, jeigu tai numatyta atitinkamos Europos Sąjungos valstybės narės nacionaliniuose teisės aktuose.

Pristatymų medžiaga apie Muitinės teisinę, norminę, techninę dokumentaciją pateikiama prieduose [S.3.2.3.](#) ir [S.3.2.4.](#)

3 MOKYMO ELEMENTAS. MUITINĖS DEKLARACIJOS PILDYMAS

3.1. Teisinė, norminė, techninė dokumentacija.

TARIFINIS PREKIŲ KLASIFIKAVIMAS

Tarifinis prekių klasifikavimas – tai prekių priskyrimas konkrečiai pozicijai pagal tam tikrą prekių klasifikavimo sistemą.

Lietuvoje prekės klasifikuojamos pagal Europos Bendrijos kombinuotąją Nomenklatūrą (KN). Prekės klasifikavimas lemia, kaip Jūsų prekė bus apmokestinama muitais ir kitais mokesčiais, ar jos gabenimui, importui ir eksportui bus taikomos teisingos reguliavimo priemonės)

Teisingas klasifikavimas reiškia, kad jūs, kaip importuotojas arba eksportuotojas :

- mokate nustatytą muito mokestį ir kitus mokesčius bei rinkliavas;
- gaunate tinkamą paramą tam tikrų žemės ūkio produktų eksportui;
- padedate kaupti teisingus prekybos statistinius duomenis.

Tarptautinė Suderintos prekių aprašymo ir kodavimo sistemos konvencija (toliau SS konvencija) priimta 1983 m. birželio 14 d. Briuselyje.

Plečiantis tarptautinei prekybai, siekiant supaprastinti prekių kodavimą ir muitų tarifų nustatymą tarptautinėje viso pasaulio šalių prekyboje Bruselyje buvo pasirašyta SS konvencija kurią sudaro

- preambulė
- 20 straipsnių
- priedas – Suderinta prekių aprašymo ir kodavimo

(*Harmonized Commodity Description and Coding system (HS)*) – tai Konvencijos priede pateikta Nomenklatūra, sudaryta iš pozicijų ir subpozicijų bei jas atitinkančių skaitmeninių kodų, skyrių, skirsnių ir subpozicijų pastabų bei suderintos sistemos bendrųjų taisyklių (toliau – BAD).

SS konvencijos tikslas – palengvinti tarptautinę prekybą, sumažinti tarptautinių mainų kaštus, palengvinti statistinių duomenų rinkimą.

Prie SS konvencijos Lietuva prisijungė 1995 m. sausio 1 d. Prie šios konvencijos yra prisijungusi 131 šalis, o šią nomenklatūrą naudoja 204 šalys.

EUROPOS EKONOMINĖS BENDRIJOS (EEB) KOMBINUOTOJI NOMENKLATŪRA

Siekiant patenkinti EEB poreikius, išplėtus SS nomenklatūrą, buvo sukurta Kombinuotoji nomenklatūra (KN), kurią sudaro SS kodas bei septintas ir aštuntas skaitmenys (Tarybos reglamentas Nr. 2658/87).

Kombinuotoji nomenklatūra (KN) pilnai apima SS nomenklatūrą:

- Bendrosios aiškinimo taisyklės (BAT);
- Skyrių, skirsnių ir subpozicijų pastabos;
- Skyriai, skirsniai, pozicijos, SSsubpoZicijos

Taip pat į KN įvestos:

- Bendrosios taisyklės, taikomos vertės ir masės charakteristikoms;
- Bendrosios taisyklės, taikomos pakavimo talpykloms ir pakavimo medžiagoms;
- Papildomos pastabos ir KN subpozicijos – 8 skaitmenys.

KN yra dar 9 priedai:

- 2 žemės ūkio produktų;
- Vaistinių preparatų sąrašai PVM lengvatai;
- 1 kvotų sąrašas;
- Netinkamos vartoti maistui prekės;
- Sertifikatai.

KN struktūra

- XXI skyriai (SS-XXI) grubiai grupuoja prekes;
- 97 skirsniai (SS-96) (77 skirsnis nenaudojamas);
- Kai kurie skirsniai skirstomi į poskirsnius 9 kaip ir SS);
- Pozicijos – 1221;
- Subpozicijos :
 - SS subpozicijos 6 ženklų lygmuo) – 5052;
 - KN subpozicijos (8 ženklų lygmuo).

KLASIFIKAVIMO ŠALTINIAI

- KN Bendrosios taisyklės;
- SS Paaiškinimai;
- Klasifikavimo patarimai;
- PMO rekomendacijos;
- EB Komisijos reglamentai ir nutarimai dėl prekių klasifikavimo;
- PMO sprendimai ir paaiškinimai dėl prekių klasifikavimo (PMO atsakymai į užklausas)
- SS ir SS Paaiškinimų Abėcėlinė rodyklė;
- SS duomenų bazė
- EPTI duomenų bazė.

- Kombinuotoje nomenklatūroje prekės klasifikuojamos:
 - pagal medžiagą, iš kurios pagaminta prekė (pavyzdžiui plastikinis rūbų segtukas klasifikuojamas KN 3926 pozicijoje, o medinis – 4421 pozicijoje);
 - pagal prekės paskirtį ar atliekamą funkciją (pavyzdžiui visų rūšių laikrodžiai klasifikuojami KN 91 skirsnyje);
 - pagal prekių kilmę, pavyzdžiui, gyvūninės, augalinės kilmės ir t.t.;
 - pagal medžiagą, iš kurios pagamintos prekės, pavyzdžiui oda, kailiai, mediena (41- 49 skirsniai);
 - Pagal atliekamą funkciją, pavyzdžiui, maisto produktai, transporto priemonės ir pan. (16-24, 64-67 skirsniai.
- Skyrių ir skirsnių pastabos
- leidžia nustatyti klasifikavimo prioritetus
- nurodo kas neklasifikuojama skirsnyje;
- nurodo kai kuriuos prekių klasifikavimo ypatumus

Skyrių ir skirsnių pastabų studijavimas yra pirmas žingsnis į teisingą prekių klasifikavimą.

SKYRIŲ IR SKIRSNIŲ PASTABOS

- Skyriuose dažniausiai naudojamas principas – klasifikavimas pagal medžiagos apdorojimo laipsnį: žaliava – pusfabrikačiai – gatavi dirbiniai. Paprastai tai skirsniai kuriuose klasifikuojamos prekės pagal medžiagą

(pavyzdžiui, 44 skirsnis “Mediena ir medienos dirbiniai: medžio anglis” – 4401-4403 pozicijos žaliavinė mediena; 4407- 4413 pozicijos pusgaminiai iš medienos ir 4414 – 4421 medienosdirbiniai.

Pozicijos	Pozicijos tekstas
0103	gyvos kiaulės
0203	kiauliena, šviežia, atšaldyta ir sušaldyta
0210	šoninė (rūkyta)

Pristatymo medžiaga apie tarifinį prekių klasifikavimą pateikiama priede [S.3.2.5.](#)

PREKIŲ MUITINIS ĮVERTINIMAS

Jeigu prekės kartą arba kelis kartus perparduodamos, jų muitiniam įvertinimui naudojama dokumentais pagrįsta:

- Paskutiniojo iš nurodytųjų sandorių, kurį sudarius prekės įvežtos į BMT, vertė;
- arba sandorio, sudaryto BMT (pavyzdžiui, parduodant prekes muitinės sandėlyje, laisvajame sandėlyje ar laisvojoje zonoje) prieš išleidžiant prekes į laisvą apyvartą, vertė.

Pirmas pardavimas po importo



27 pav. Pirmo pardavimo po importo schema

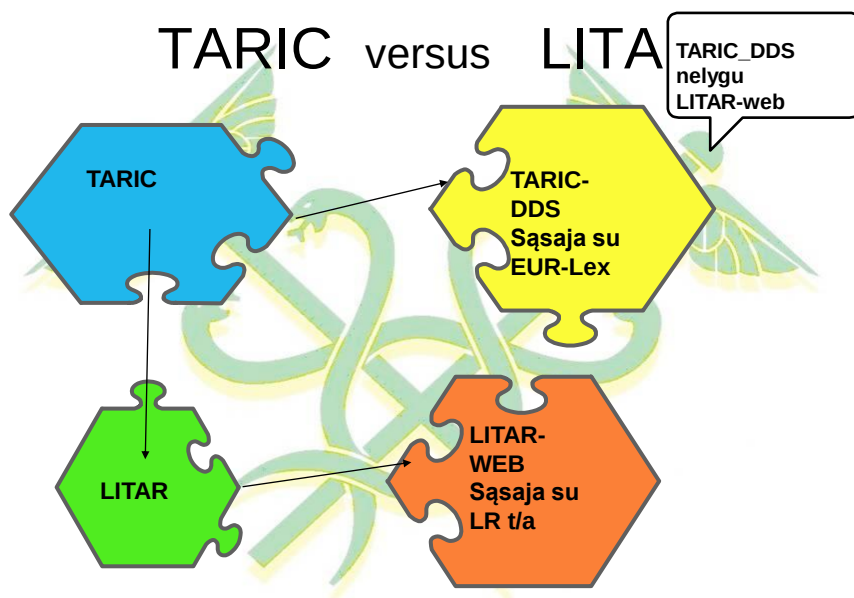
- Bendri principai:
- - Sandorio vertės naudojimas;
- - Vieningas vertinimas;
- - Teisingumas ir objektyvumas;
- - Paprasti ir nešališki kriterijai;
- - Komercinės praktikos atitikimas;

Pristatymo medžiaga apie prekių muitinį įvertinimą pateikiama priede [S.3.2.6.](#)

INTEGRUOTAS TARIFAS TARIC ARBA LITAR

Teisės aktai, reglamentuojantys užsienio prekybą, kinta kasdien – kiekviename Oficialiame leidinyje visuomet yra mažiausiai vienas ES teisės aktais, kažką keičiantis užsienio prekybos reikalavimuose. Tuo tarpu LITAR, sudarytas iš TARIC duomenų, papildytų duomenimis apie nacionalinių mokesčių – PVM ir akcizo – tarifus – tai visų, kasdien skelbiamų teisės aktų, susijusių su tarptautinės prekybos reikalavimais kompiliacija, pateikiama vienoje vietoje ir internetu – patogiu būdu, su aiškiomis paieškos taisyklėmis. Nereikia skaityti šimtų OJ.

Bet kuris importuotojas arba eksportuotojas gali susirasti aktualią – visada atnaujintą - informaciją apie jį dominančios prekės importo ar eksporto sąlygas.



28 pav TARIC ir LITAR schema

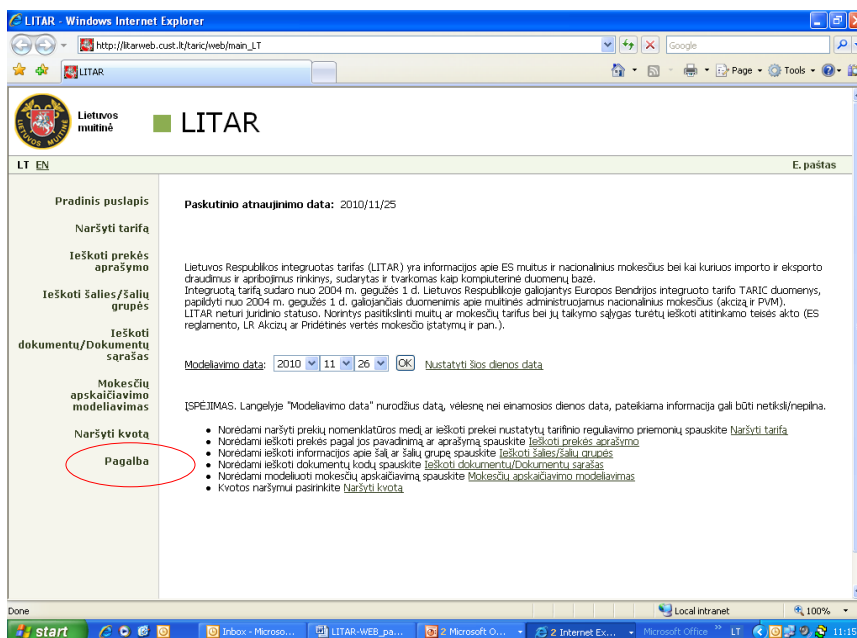
LITAR sistema – pagrindinė ir vienintelė tarifinės ir netarifinės informacijos duomenų saugykla Lietuvos muitinėje. Duomenys joje atnaujinami kasdien, nes kiekvieną darbo dieną gaunami duomenų papildymai ir pakeitimai iš ES mastu dirbančios ES integruoto tarifo sistemos TARIC

Rizikos:

- Jeigu sutriktų LITAR darbas, sutriktų ir duomenų atnaujinimas. Visi muitinės duomenų apdorojimo procesai pradėtų naudoti su kiekviena diena vis labiau pasenusią, neatnaujintą informaciją.

- MAPS dalyvauja kiekvienos elektroniniu būdu pateiktos muitinės deklaracijos apdorojimo procese. Jeigu sutriktų MAPS sistema, elektroninių deklaracijų apdorojimo procesas sutriktų visos Lietuvos muitinės mastu.

LITAR naršyklės pagalba galima atlikti paiešką ir elektroniniu būdu gauti kasdien atsinaujinančią informaciją apie užsienio prekybos tarifinio ir netarifinio reguliavimo priemones (ES muitus ir mokesčius, nacionalinius mokesčius (pridėtinės vertės mokestį ir akcizus), tarifines ir netarifines kvotas, draudimus ir apribojimus) bei elektroninėje erdvėje sumodeliuoti konkrečios prekės importo arba eksporto situaciją, automatiškai gaunant informaciją apie mokėtinus muitus ir mokesčius bei šiai prekei taikomas netarifinio reguliavimo priemones



29 pav. <http://litarweb.cust.lt>

LITAR arba Lietuvos Respublikos integruotas tarifas, yra informacijos apie ES muitus ir nacionalinius mokesčius bei kai kuriuos importo ir eksporto draudimus ir apribojimus rinkinys, sudarytas ir tvarkomas kaip kompiuterinė duomenų bazė. Būtent sistemos – LITAR ir MAPS – yra tie instrumentai, kurie padeda verslui prisitaikyti prie kintančios aplinkos.

Nauda – patikimas muitinės administruojamų mokesčių apskaičiavimo instrumentas, užtikrinantis MDAS veikimą esamuoju laiku.

Integruotą tarifą sudaro nuo 2004 m. gegužės 1 d. Lietuvos Respublikoje galiojantys Europos Bendrijos integruoto tarifo TARIC duomenys, papildyti nuo 2004 m. gegužės 1 d. galiojančiais duomenimis apie muitinės administruojamus nacionalinius mokesčius (akcizą ir PVM). LITAR neturi juridinio statuso. Norintys pasitikslinti muitų ar mokesčių tarifus bei jų taikymo sąlygas turėtų ieškoti atitinkamo teisės akto (ES reglamento, LR Akcizų ar Pridėtinės vertės mokesčio įstatymų ir pan.). Pažymėtina, kad ne visos užsienio prekyboje taikomos draudimų ir/arba apribojimų priemonės yra integruotos LITAR (pvz., neintegruotos veterinarinės, fitosanitarinės, produktų saugos ir kai kurios kitos priemonės).



30 pav. Prekių klasifikavimas

LITAR naršyklė naudojama:

- konkrečiai tarifinei subpozicijai (prekių nomenklatūros kodui) taikomų muitų ir mokesčių tarifų, kai kurių draudimų ir apribojimų bei susijusios informacijos paieškai;
- šalių ar šalių grupių kodų ir pavadinimų paieškai
- dokumentų, kurie nustatyta tvarka turi būti pateikti muitinei, kodų ir pavadinimų paieškai;
- informacijos apie tarifines kvotas paieškai;

- automatiniam muitų ir mokesčių apskaičiavimui, bendrojo administracinio dokumento fragmento modeliavimui.

Mokesčių apskaičiavimo modeliavimo paslauga galima pasinaudoti, norint sužinoti, kokie turės būti mokami mokesčiai ir taikomi reikalavimai konkrečios prekės importo ar eksporto atveju.

Pristatymo medžiaga apie prekių tarifinį reguliavimą pateikiama priede [S.3.2.7.](#)

TIR TRANZITO SISTEMA

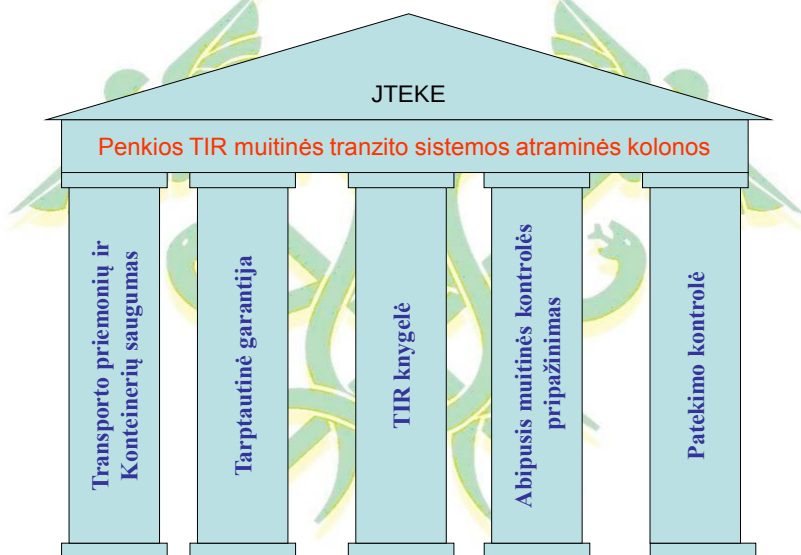
1975 m. lapkričio mėnesį įvykusioje JT baigiamoje konferencijoje buvo pristatyta TIR konvencija, kuri įsigaliojo 1978 m.

Šiuo metu TIR konvencija jungia 67 Susitariančiąsias šalis.

TIR konvencijos raida:

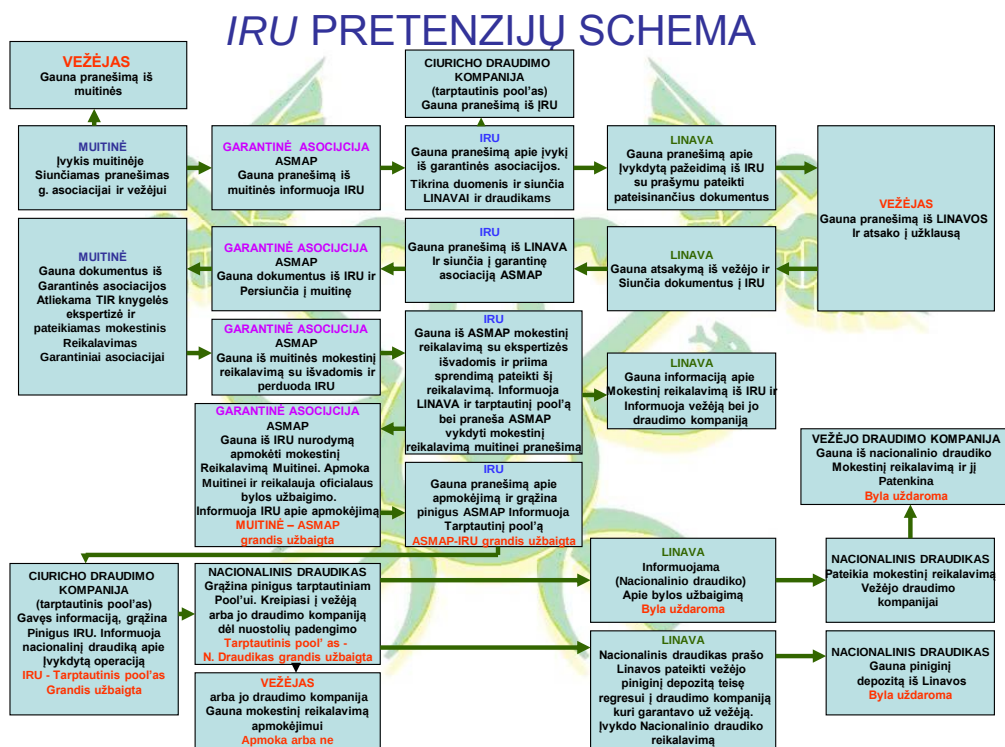
- Nuo 1975 m. TIR konvencija buvo keičiama 27 kartus;
- 1997 metais buvo sėkmingai užbaigtas TIR peržiūrėjimo proceso I etapas
- Antrasis TIR konvencijos pataisų paketas (II etapas) įsigaliojo 2002 m.
- 2000 m. prasidėjo TIR peržiūrėjimo proceso III etapas, siekiant numatyti elektroninių duomenų apdorojimo mechanizmų naudojimą TIR sistemoje.

TIR SISTEMOS VEIKIMO PRINCIPAI



31 pav. TIR sistemos veikimo principai

Visi nacionaliniai garantiniai susivienijimai sudaro vientisą garantijų sistemą, kurią valdo ir administruoja Tarptautinė kelių transporto Sąjunga. Įvykus pažeidimui, muitinės tarnybos, prieš kreipdamosi į garantinį susivienijimą, pagal galimybę turi pareikalauti mokesčių apmokėjimo iš tiesiogiai atsakingo asmens. Garantijos dydis nustatomas atskirai kiekvienai valstybei. Maksimali rekomenduojama draudimo suma negali būti didesnė kaip 50 000 JAV dolerių.






 MOKSLAS • EKONOMIKA • SAMŲAITYS

 EUROPOS SĄJUNGA

 Kuriame Lietuvos ateitį

TIR KNYGELĖ

TIR knygelė – tarptautinis muitinės dokumentas, yra visos tranzito sistemos kertinis akmuo. Knygelė įrodo, jog kroviny s vežamas su tarptautine garantija pagal TIR konvenciją. IRU yra vienintelė tarptautinė organizacija, kuri, prižiūrint TIR Vykdomajai tarybai (TIRExB) , šiuo metu įgaliota spausdinti ir platinti TIR knygeles.

Pirmas viršelio puslapis, taip pat atplėšiami lapai ir šaknelės, sugrupuoti po du, yra svarbiausios TIR knygelės dalys, skirtos muitinės kontrolei ir garantijų sistemos veikimui užtikrinti. Komplektas iš dviejų atplėšiamų lapų ir šaknelių naudojamas kiekvienoje valstybėje, kurioje vykdomos TIR operacijos.

Tinkamai vežėjo užpildytos vardinės TIR knygelės, patvirtintos IRU ir knygelę išdavusio garantinio susivienijimo antspaudais ir parašais pateikimas yra ir tarptautinės garantijos pateikimo įrodymas.

TIR OPERACIJOS ELEKTRONINIS DEKLARAVIMAS

2008 m. lapkričio 17 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 1192/2008, iš dalies keičiantis Reglamentą (EEB) Nr. 2454/93, išdėstantį Tarybos reglamento (EEB) Nr. 2913/92, nustatančio Bendrijos muitinės kodeksą, įgyvendinimo nuostatas.

Elektroninio deklaravimo būdai:

- skiltyje Tranzito kontrolės sistema (NCTS);
- Lietuvos nacionalinės vežėjų automobiliais asociacijos „LINAVA” suteiktomis prisijungimo teisėmis;
- pasinaudoti muitinės tarpininkų paslaugomis.

TIR operacijos įforminimas:

- Tranzito deklaracija.
- TIR knygelė.

Išvykimo/įvažiavimo įstaigai vėžėjas pateikia:

- deklaracijos- verslininko registracijos numerį (VRN),
- TIR knygelę,
- CMR važtaraščius,
- sąskaitas-faktūras,
- specifikacijas.

Paskirties muitinės įstaigai vėžėjas pateikia:

- tranzito lydintįjį dokumentą,
- TIR knygelę,

- prekes lydinčiuosius dokumentus.

MUITINĖS KONTROLĖS PRIEMONIŲ TARPTAUTINIS PRIPAŽINIMAS

Ketvirtas TIR sistemos elementas yra sąlyga, kad muitinės kontrolės priemonės, taikytos krovinių išvykimo šalyje, būtų pripažintos ir valstybių, per kurias vykdomas tranzitas, ir valstybės, į kurią siunčiamas kroviny. Vadovaujantis šia sąlyga, kroviniai, gabenami užplombuotose transporto priemonėse, paprastai transporto operacijos metu netikrinami muitinėse. TIR sistemos sėkmingam funkcionavimui lemiamą reikšmę turi išvykimo šalies muitinės kontrolės priemonių kokybė.

1999 m., TIR peržiūrėjimo I etapo metu TIR konvencijoje buvo padaryta nemažai pakeitimų, kurie nustato reikalavimus ir prievoles TIR sistemos dalyviams bei transporto priemonėms. Parengtas Konvencijos 9 priedas, kuriame apibrėžiami nacionalinių kompetentingų institucijų leidimai nacionalinėms asociacijoms išduoti TIR knygeles. Muitinės tarnybos privalo kontroliuoti visų sistemos vartotojų patekimą į TIR sistemą. Informacija apie visus vežėjus, kuriems yra leista naudoti TIR knygeles, yra saugoma TIRExB duomenų banke.

- Informaciją galima rasti:
- www.cust.lt – verslui – TIR tranzito sistema.
- www.linava.lt – informacija vežėjams - TIR elektroninis deklarasavimas.
- Verslininko modulio vartojimo instrukciją:

www.cust.lt – Verslui – Tranzito kontrolės sistema (NCTS) – Elektroninė tranzito deklaracija–Verslininko modulis (demo versija) – Atsisiųsti „Verslininko modulio vartotojo vadovą”.

- „Verslininko modulis” turi išsamų pagalbos mechanizmą - „Help”.

Pristatymo medžiaga apie prekių tarifinį reguliavimą pateikiama [S.3.2.8](#).

4 MOKYMO ELEMENTAS. SAVARANKIŠKA UŽDUOTIS

4.1. Užduoties aprašymas

Užpildyti muitinės dokumentus, naudojant IT programas

Užpildyti muitinės dokumentus reikalingus vežant nurodytas prekes

UAB Lituanica (Jonavos g. 2, Kaunas, LT 123456789) pardavė Ukrainos įmonei OAO Rovenskaja Torgovlia (Chmel'naja 30, Rovno, Ukraina) 1728 poras vyriškų pusbačių su odiniais padais ir batviršiais. (KN kodas 64035115, kaina 172800 Lt., svoris bruto 1750, neto 1700 kg.) Prekės supakuotos 144 kartoninėse dėžėse, ant 12 padėklų. Krovinyje pakrautas į automobilį Volvo 09965 MB, kuris registruotas Ukrainoje. Prekes deklaruoja UAB Deklarantas (Partizanų 17, Kaunas, LT 987654321) atstovas Simas Simaitis.

*Mediniai
Rer BY
Exw*

UAB SIRTEKA (Ateities 25, Vilnius, LT475434921) pardavė Rusijos įmonei PROMETEI (Lermontovo 2, Kaliningradas) 500 kraujospūdžio matavimo aparatus (KN 90189010, kaina 60000LTL, svoris neto 200 kg., bruto 250 kg.), kurie supakuoti į 50 kartonines dėžes ir pakrauti į automobilį Mercedes M893TH93 registruotą Rusijoje. Prekes deklaruoja UAB Tarpininkas (Jeruzalės 25, Vilnius, LT 135246789) atstovas Simas Simaitis.

Per krovinį PMP

UAB "ATLANAS" (Savanorių 222, Vilnius, LT111222333) iš PE „VOROBAY“ (Ladychuka 22, Cherson, Ukraina) pirkė arbūzus (TARIC kodas 0807110000, masė neto 21000 kg., nesupakuoti, kaina 1680 EUR.). Prekės atgabentos automobiliu DAF/AI9104AH, priekaba AI8739XX, su TIR knygele Nr. XC62907344. Pateikiamas kilmės sertifikatas FORM A Nr. 125187. Transportavimo išlaidas apmokėjo pardavėjas. Prekių deklaravimo išlaidos 271 Lt.

Užpildykite BAD išleidžiamoms į laisvą apyvartą vidaus vartojimui prekėms

MODULIS S.3.3. KROVOS DARBAI IR JŲ ĮFORMINIMAS

1 MOKYMO ELEMENTAS. KROVOS ZONŲ PASKIRSTYMAS

1.1. Teisinė, norminė ir techninė dokumentacija

Sandėliavimą galima apibrėžti, kaip firmos logistikos sistemos dalį, apimančią:

- produkcijos sandėliavimą (žaliavos, atsarginės dalys, gamybos stadijoje esančios ir jau pagamintos prekės) pagaminimo vietoje,
- taip pat produktų saugojimą tarp pagaminimo ir vartojimo vietų bei informacijos teikimą vadybininkams apie sandėliuojamų produktų būklę ir išdėstymą.

Sandėliavimo būtinumo priežastys :

- 1) pasiekti transportavimo išlaidų ekonomiją;
- 2) pasiekti gamybos išlaidų ekonomiją;
- 3) pasinaudoti išankstinio pirkimo nauda bei pirkimų kiekio nuolaidomis;

- 4) išsaugoti tiekimo šaltinį;
- 5) pagerinti firmos klientų aptarnavimo kokybę;
- 6) aktyviai reaguoti į besikeičiančias rinkos sąlygas (sezoniškumą, paklausos svyravimą, konkurenciją);
- 7) įveikti tarp gamintojo ir vartotojo esančius laiko bei nuotolių skirtumus;
- 8) pasiekti pageidaujamą klientų aptarnavimo kokybę, esant mažiausiai galutinei logistikos (transportavimo, tiekimo bei paskirstymo) kainai;
- 9) garantuoti produktų pristatymą laiku tiekėjams, pardavėjams bei vartotojams.

Sandėlio vidaus planas

Geras sandėlio vidaus planas leidžia:

- 1) didinti apimtis,
- 2) gerinti produktų srautą,
- 3) mažinti kaštus,
- 4) gerinti klientų aptarnavimo lygį,
- 5) sudaryti geresnes darbo sąlygas sandėlio personalui.

Keletas visų rūšių firmoms tinkančių sandėlių parinkimo kriterijų:

1. Visų gaminių erdvės poreikiai turėtų būti kruopščiai apskaičiuoti.
2. Kur įmanoma, naudotinas aukštuminis sandėliavimas.
3. Praėjimų dydžiai svarbūs. Per daug siauri praėjimai riboja medžiagų srautus ir efektyvų krovos įrangos naudojimą. Per daug plačios praėigos netaupo erdvės.
4. Perkeldami medžiagas iš vienos zonos į kitą, naudokitės erdve viršuje.
5. Administracines patalpas įrenkite sandėlių palėpėse (antresolėse).
6. Erdvės naudojimo standartus pasitarkite reikiamos ir naudojamos erdvės apimčiai bei plėtimosi poreikiams įvertinti.
7. Standartai gali būti pateikiami kaip naudojamo tūrio ir visos sandėliavimo erdvės santykis arba kaip naudojamo sandėliavimui ploto ir viso sandėlio ploto santykis.

Produktus sandėlyje grupuojant turi būti įgyvendinti šie tikslai:

- paklausūs gaminiai yra dedami arčiausiai išsiuntimo zonos, nes tai sumažina krovos įrangos ridą ir laiką, reikalingą paieškoms;
- mažą paklausą turintys gaminiai yra dedami toliausiai nuo išsiuntimo zonos;
- vidurinė sandėlio zona rezervuojama periodiškai gaunamiems gaminiams, kuriuos reikia apdoroti prieš išsiunčiant ir kurie yra suderinami su paklausiais produktais bei tarnauja kaip rezervas perpildant greitos apyvartos zonas;

- praėjimai yra perprojektuojami taip, kad būtų galima užtikrinti efektyvesnį gaminių judėjimą sandėlyje.

Didelis sandėliavimo produktyvumas yra labai svarbus firmoms (mažėja gamybos sąnaudos) ir klientams (kyla aptarnavimo lygis). Firmos stengiasi gerinti

sandėliavimo našumą dėl trijų priežasčių:

- 1) tipinė gamybinė firma turi vidutiniškai nuo 30 iki 35% savo teritorijos skiria žaliavų ar pagamintos produkcijos atsargoms saugoti;
- 2) gamintojo sandėliavimo sąnaudos sudaro vidutiniškai 6–8% produkto kainos;
- 3) sandėlio darbo rodikliai turi daug įtakos nustatant firmos našumo rodiklius ir analizuojant darbą.

Sandėlio produktyvumui gerinti:

- 1) plėsti esamas saugojimo vietas, darant siaurus praėjimus ir naudojant specializuotus padėklus vietoje standartinės įrangos;
- 2) smulkių produktų pakavimas naudojant automatizuotą aptarnavimo įrangą gali sumažinti praėjimų skaičių, reikalingą nustatytam produktų vienetų skaičiui aptarnauti;
- 3) naudoti kintamo aukščio saugojimo stelažus, derinti papildomus stelažus ir lentynas bei geriau išnaudoti sandėlio erdvę;
- 4) virš smulkių siuntų sandėliavimo plotų įrengti antresoles, nes bus geriau užpildyta erdvė;
- 5) didelę apyvartą turinčią produkciją sandėliuoti kuo arčiau išsiuntimo ir priėmimo zonų, kad būtų galima mažinti pristatymo trukmę į išsiuntimo zoną;
- 6) krauti tą pačią produkciją toje pačioje vietoje; tai leistų maksimaliai išnaudoti personalą ir įrengimus;
- 7) diegti paprastesnius veiksmus, kurie didintų tarnautojų darbo kokybę;
- 8) panaudoti ABC analizę retai ir lėtai judančių produktų sandėliavimui tobulinti;
- 9) diegti šiuolaikinę technologinę įrangą išvežamoms ir atrenkamoms siuntoms apdoroti;
- 10) naudoti efektyvesnį įpakavimą, kad būtų sumažintas krovos įrangos naudojimas ir transportavimo išlaidos;
- 11) grupuoti individualias siuntas į didesnes transportavimo siuntas;
- 12) dažniau taikyti atsargų ciklą operatyvinės apskaitos metodus, nei metinę fizinę atsargų apskaitą, kartu mažinant darbo sąnaudas ir padidinant atsargų prieinamumą;
- 13) parengti programas, kurios tikrintų ilgai sandėliuojamų produktų paklausą ir padėtų nustatyti, kokie produktai gali būti išimti iš atsargų;
- 14) naikinti neekonomiškus ir blogose vietose išdėstytus sandėlius.

Sandėliavimo veikloje itin svarbu subalansuoti krovimo ir sandėliavimo automatizuotas ir neautomatizuotas sistemas.

Sandėliavimo įrenginių pasirinkimą lemia daugelis veiksnių. Štai keletas klausimų, kuriuos firma turėtų iškelti pati sau:

- 1) ar ne per daug rankų, fizinio darbo dirba darbininkai?
- 2) ar ne per dideli plotai stovi tušti?
- 3) ar turimi įrenginiai nėra pasenę ir ar reikia juos tobulinti?
- 4) ar automobilių krautuvų su prekėmis judėjimo takai yra pakankamo pločio?
- 5) ar nesusidaro grūstis medžiagų priėmimo ir išsiuntimo zonose?
- 6) ar darbo sąnaudos ir išlaidos nėra didesnės palyginti su kitų sandėlių, veikiančių tokioje pat verslo šakoje, darbo sąnaudomis ir išlaidomis?
- 7) ar įrenginiai pakankamai modernūs ir pritaikytini keičiantis darbo procesams?
- 8) kokie yra materialinio aprūpinimo reikalavimai ir įvairių aptarnavimo sričių kaštai?
- 9) ar įsigytos aptarnavimo sistemos ekonomiškai pasiteisino?
- 10) ar yra papildomų galimybių didinti produktyvumą (darbo našumą) ir gerinti paslaugų kokybę?

Sandėlyje vykdomi darbai

- transporto priemonių priėmimas ir iškrovimas;
- produktų patalpinimas į tam skirtą vietą;
- saugojimas;
- atsargų papildymas;
- užsakymų atrinkimas;
- patikrinimas (kontrolė);
- pakavimas ir žymėjimas;
- produkcijos kaupimas;
- pakrovimas ir išsiuntimas;
- administracinių reikalų tvarkymas;
- ūkinės operacijos;
- materialinis techninis aptarnavimas.

Svarbiausi klausimai analizei ir įvertinimui

- Augantys reikalavimai
- Trumpesnis maršruto laikas
- Didėjantis pristatymų dažnis

- Mažesnis užsakymo dydis
- Didėjantis pristatymo tikslumas
- Darbo jėgos išlaidos
- Darbuotojų kaitos išlaidos
- Aukštos grąžinimo išlaidos (įskaitant nuvežimą per didelio kiekio, blogu adresu ir pan.)
- Laiko minimizavimas atrenkant prekes pagal galiojimo datas
- Didėjantys reikalavimai gerai ergonomikai.

Artimiausios užduotys ir išbandymai

- Trumpesnis prognozės periodas
- Mažesnis prekių partijų dydis
- Sureagavimas realiu laiku
- Dažnesnis tiekimas
- Informacija apie krovinio buvimo vietą
- Sumažintas atrinkimo užsakymo laikas
- Geresnis srauto pralaidumas (valandinio/dienos)
- Didėjantis operacijų tikslumas – atrinkimo klaidų išlaidos yra didelės.
- Didesni reikalavimai prekių atrinkimui.

Sėkmingas 3PL veiklos modelis

- Teisingai parinktas sandėlio išplanavimas ir sandėliavimo sistema
- Prekių išdėstymo sandėlyje optimizavimas
- ABC analizė
- Technologinių įrenginių panaudojimas
- Procesų optimizavimas
- IT sprendimų diegimas
- Darbuotojų produktyvumo didinimas

1. Situacijos analizė

2. Surinkimo operacijos svarba
3. Strategijos parinkimas
4. Įrangos parinkimas
5. Darbo procesų organizavimas
6. Informacinių sistemų panaudojimas

Situacijos analizė

Logistinės grandinės reikalavimai

- Prekių fizinės ir logistinės charakteristikos
- ABC populiarumo analizė
- Tūrinio apyvartumo analizė
- Klasifikavimas pagal
 - Fizinius parametrus (svoris, tūris, išmatavimai, pakuočių tipai)
 - Loginius ryšius (kategorija, gamintojas, parduodamos kartu)
 - Papildomus reikalavimus (higieniniai, maitinės)
- Užsakymų struktūra
 - Parduotuvių, distribuciniai, gamybos
 - Periodiškumas, eilučių kiekis ir dydis
 - Užsakymų registracijos laikas
- Užsakymai žinomi ir nesikeičia iki konkrečios valandos
- Užsakymai registruojami ir keičiami bet kada
 - Užsakymo įvykdymo laikas
 - Siektinas atsargų lygis
 - Transportas
- Maršrutai
- Pristatymų gavėjams grafikas

Pagrindinės prekių sandėliavimo koncepcijos

• Statinė sistema

Už:

- Iš anksto žinoma prekės vieta
- Leidžia nuoseklų prekių išdėstymą ir jų pozicionavimą pagal tam tikras charakteristikas

Prieš:

- Nėra efektyviai išnaudojama sandėlio vieta

• Dinaminė padėjimo sistema

Už:

- Geras sandėliavimo erdvės išnaudojimas

Prieš:

- Darbuotojams sunku įsiminti, kur guli prekę
- Norint padėti prekę, reikia surasti laisvą vietą

Krovos darbai vykdomi terminaluose.

Terminalai

- **Vienas iš logistikos centrų elementų yra logistikos terminalai.**
- Terminalas tai punktas, kur baigiasi vienos transporto rūšies kelias ir prasideda kitos

Terminalo paskirtis

Vežant keleivius ir krovinius, reikalingos

- tam tikros vietos keleiviams priimti arba kroviniams perkrauti,
- vietos, kur galima pakeisti tos pačios rūšies transporto priemones arba skirtingas transporto rūšis.

Šios vietos vadinamos terminalais.

Terminalo funkcijos

- Garantuoti priėjimą prie transporto priemonių, važiuojančių tam tikru keliu;
- Garantuoti , kad bus lengva pakeisti transporto priemones, dirbančias kelyje, kitomis transporto rūšimis;
- Palengvinti srautų sujungimą.

**Technologiniams procesams vykdyti
terminale reikia turėti tam tikrų technologinių
įrengimų**

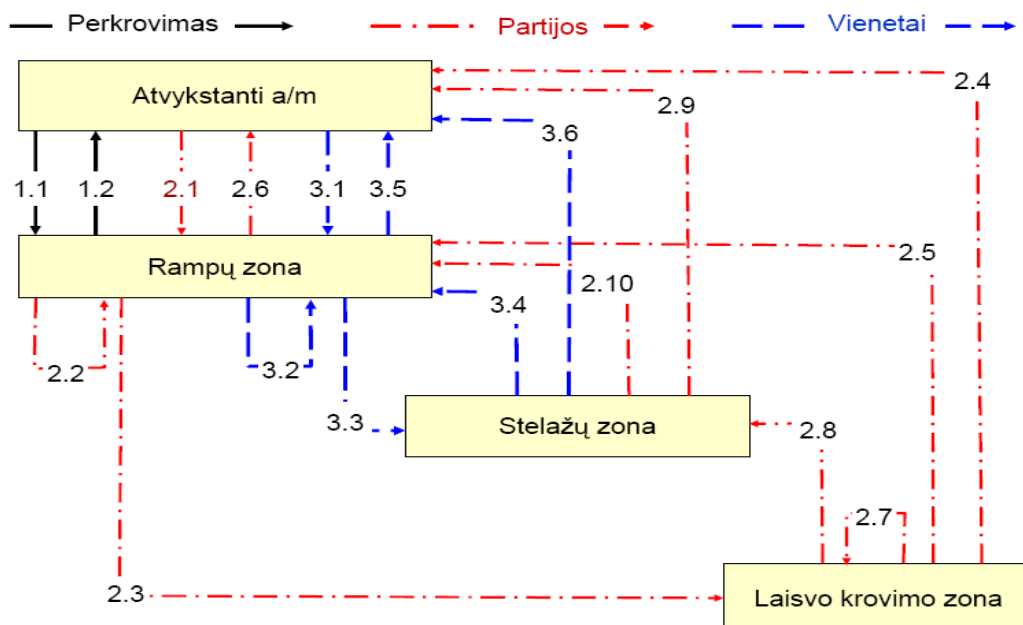
- Krovimo įrengimų,
- Rūšiavimo įrengimų,
- Krovinių transportavimo terminalo teritorijoje įrengimų

**Transporto terminale atliekamos
technologinės operacijos**

- Iškrovimas iš transporto priemonių,
- Sandėliavimas,
- Grupavimas,
- Skirstymas pagal vežimo kryptis,
- Pakavimas,
- Tiesioginis perkrovimas iš vienos transporto priemonės į kitą,
- Krovinių krovimas į transporto priemones iš sandėlių.

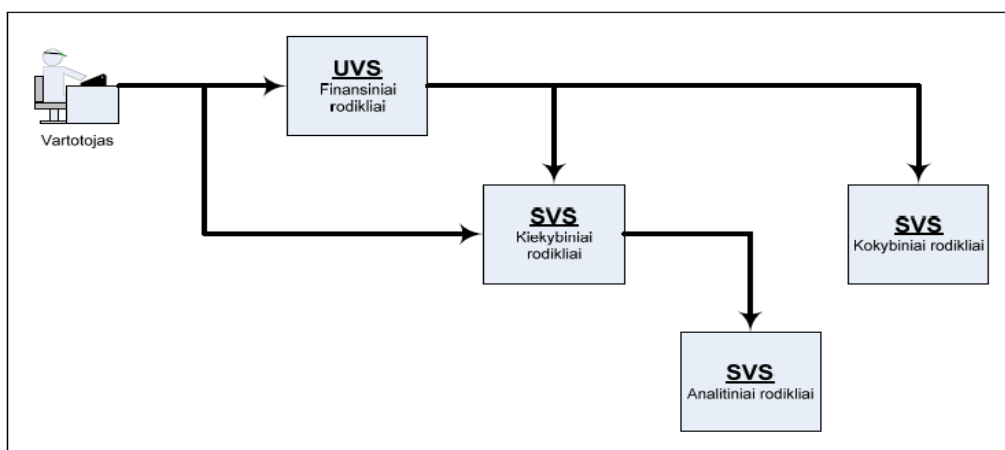
Daugiau informacijos Priedas S.3.3.1.

- 



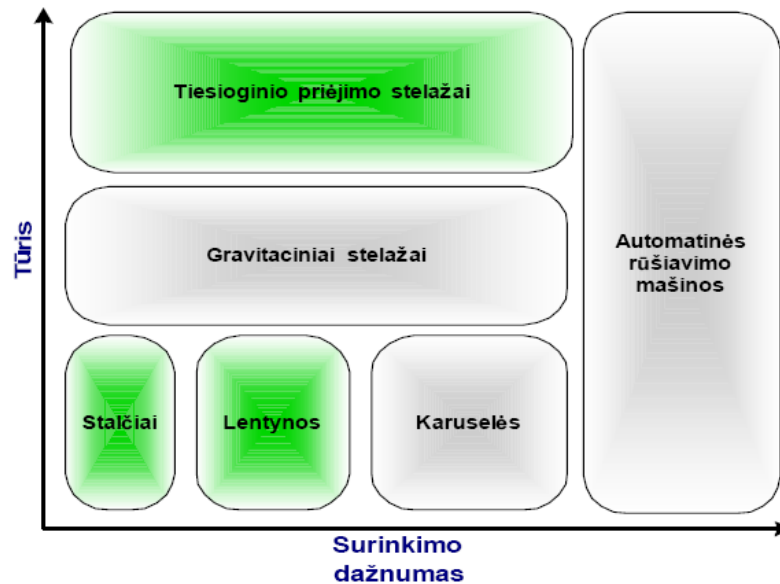
Sandėlio procesų efektyvumo rodikliai

Bendru atveju sandėlio veiklos efektyvumo rodiklius skirstome į finansinius, kiekybinius, analitinius ir kokybinius



Prekių sudėliojimas (Slotting)

- Prekių surinkimo efektyvumas ženkliai priklauso nuo naudojamos sandėlio įrangos



Įrangos parinkimas - sandėliavimo sistemos

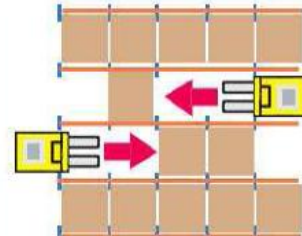
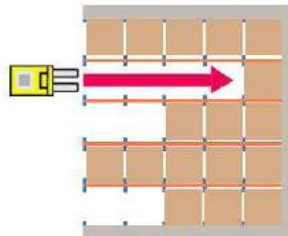
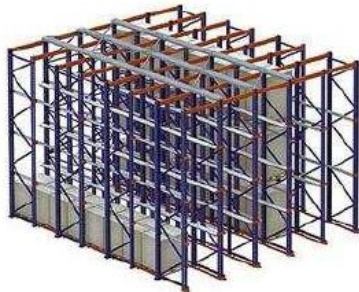
- Paletiniai stelažai
- “Drive In” stelažai
- Gravitaciniai stelažai
- “Push back” stelažai
- Mobilūs stelažai
- Konsoliniai stelažai
- Mezanino konstrukcijos
- Apdengti stelažai
- Nepaletinių prekių sandėliavimas

Paletiniai stelažai

- Populiariausias sprendimas sandėliuojant didelius kiekius skirtingų rūšių prekių.
- Pasiekama kiekviena sandėliuojama paletė.
- Tiesioginis priėjimas prie kiekvienos paletės
- Paimant vieną paletę nereikia perkėlinėti kitų
- Gali būti sandėliuojamos įvairaus dydžio ir svorio paletės
- Lengvesnė inventoriaus kontrolė



“Drive In” stelažai



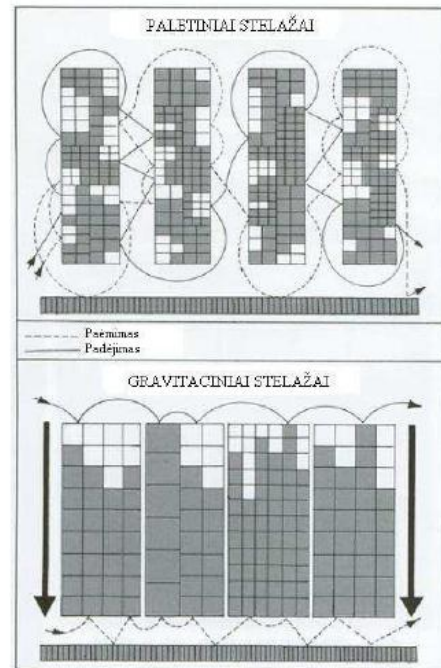
- Stelažai tinka prekėms, kurioms nėra aktualūs nei galiojimo data, nei terminas.
- Dažniausiai taikomas LIFO atsargų valdyme (last in, first out).
- Prekės vienodos (arba panašių gabaritų) ir jų kiekiai dideli
- Prekės nėra greitai judančios
- Eliminuojami koridoriai tarp stelažų
- Efektyvus erdvės išnaudojimas





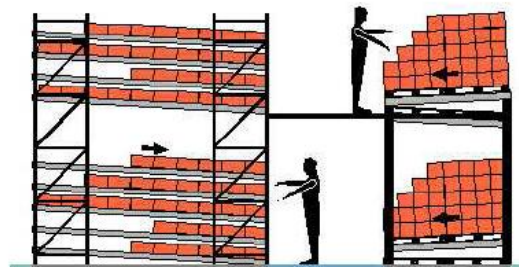
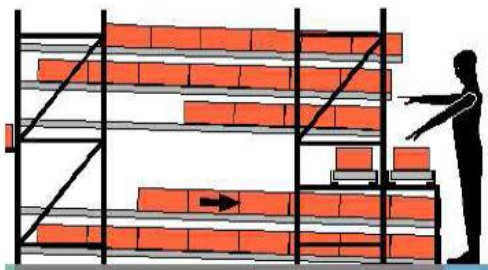
- FIFO
- Greitesnis prekių paėmimas ir padėjimas
- Sumažinama inventoriaus sugadinimo rizika
- Eliminuojami praėjimai tarp stelažų
- Geras kubinio metro išnaudojimas
- Ypač tinka greito apyvartumo sandėliams, kur svarbi sandėliavimo trukmė, produkcijos galiojimo laikas.
- **Trūkumas** – laisvai neprieisi prie bet kurios paletinės vietos stelaže.

Gravitaciniai stelažai



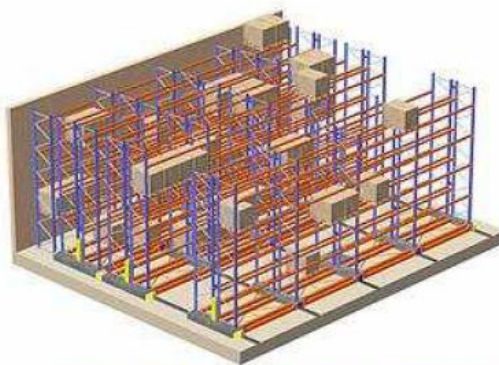
Gravitaciniai stelažai

- Didelis surinkimo greitis dėka didelio saugojimo vietų tankio. Priklausomai nuo vietos sąlygų, kelionės laikas sumažinamas 40-70%.
- Judėjimo trajektorijos optimizavimas.
- Prekių padėjimas ir surinkimas netrukdo vienas kitam, kas didina darbuotojų produktyvumą.
- Natūralus FIFO disciplinos palaikymas.
- Taupoma iki 30% vietos dėka panaikintų praėjimų.



“Push back” stelažai

- FILO
- Tinka vidutinės apyvartos prekėms
- Sandėliuojamos 2–5 paletės į gylį
- Greitesnis prekių paėmimas ir padėjimas
- Sumažinama inventoriaus sugadinimo rizika
- Eliminuojami praėjimai tarp stelažų

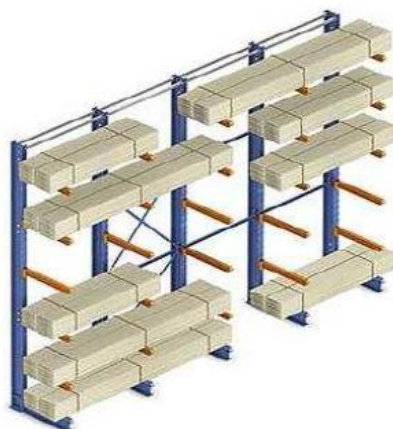


Mobilūs stelažai

- Naudojama bėginė platforma
- Tiesioginis priėjimas prie kiekvienos paletės
- Gali būti sandėliuojamos įvairaus dydžio ir svorio paletės
- Eliminuojami praėjimai tarp stelažų
- Efektyvus erdvės išnaudojimas
- Tinka nepopuliarioms prekėms
- Šis sprendimas leidžia padidinti sandėliuojamą plotą eliminuojant kiekvienos stelažų eilės pravažiavimus.

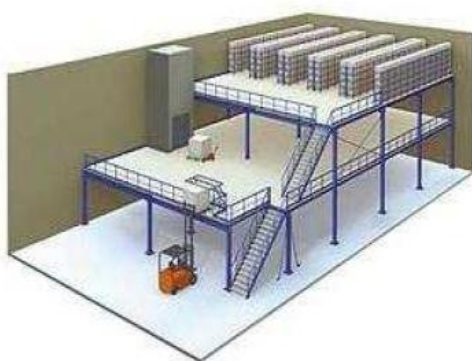


Konsoliniai stelažai



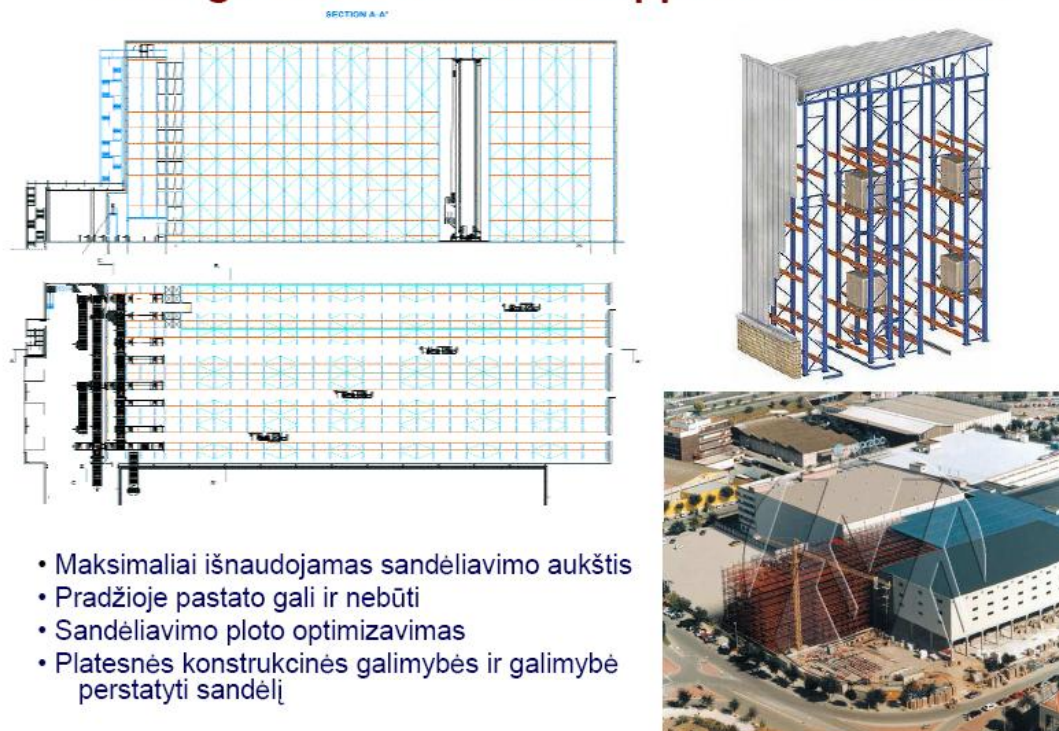
- Skirti ilgų, negabaritinių prekių saugojimui
- Tiesioginis priėjimas prie kiekvienos prekės
- Reikalingas šoninio važiavimo krautuvas.

Mezanino perdangos



- Padidinamas surinkimo srities plotas
- Naudojamos siekiant išnaudoti laisvą sandėlio plotą "į aukštį".

Uždengti stelažai – “Self-supported” sandėliai



- Maksimaliai išnaudojamas sandėliavimo aukštis
- Pradžioje pastato gali ir nebūti
- Sandėliavimo ploto optimizavimas
- Platesnės konstrukcinės galimybės ir galimybė perstatyti sandėlį

Nepaletinių prekių sandėliavimas



Paprastos lentynos



Mobilios lentynos



Gravitacinės lentynos

Ergonominiai sandėliai (Human friendly warehouse)



Juose optimalūs darbo priemonių ir įrankių nomenklatūra ir skaičius, darbo erdvėje patogų kontaktuoti su informaciniais šaltiniais, lengva judėti, pervežti, pernešti.



Automatizuoti sandėliai (“Black” warehouses)



Daugiapakopius darbo procesus atlieka distancinio valdymo mašinos, kurias žmonės tik valdo ir kontroliuoja. Priėmimo ir išdavimo procesai vykdomi panaudojant elektroninį duomenų duomenų apdorojimo įrenginį. Aukštas stelažinis sandėlis yra labiausiai automatizuotas.

Įrangos parinkimas

- Papildoma įranga
 - Specialūs vežimėliai
 - RF, Voice terminalai
 - Pick-to-light
 - RFID
- Įrangos poreikis priklauso nuo
 - Pasirinktos strategijos
 - Naudojamų informacinių sistemų
 - Norimo atsekamumo lygio
 - Siekiamo produktyvumo
 - Siekiamo patikimumo lygio
- Produktyvumo priklausomybė nuo naudojamos įrangos

Metodas	Produktyvumas * [vnt/žm/val]
'Popierinis'	100 – 150
Paprastas RF terminalai	120 – 180
RF terminalai tvirtinami ant riešo	132 – 198
Voice terminalai	156 – 234
Vežimėliai su montuotais komp.	132 – 198
Kelių užsakymų rinkimas	158 – 257
Put-to-Light	156 – 234
Screen-to-Sort	187 – 280

1.2. Standartinės vidinės veiklos procedūros (SOP (Standard operating procedures))

UAB „Schenker“ būdama tarptautinio tinklo DB Schenker dalis savo procedūrose turi paisyti motininės įmonės sukurtų ir privalomų standartų, kurie yra taikomi ir galioja visoms DB Schenker tinklo narėms. Šios procedūros / procesai aprašyti „Standartinėse vidinės veiklos procedūrose“ (SOP - Standard of Performance). Šios procedūros yra laikoma konfidencialia įmonės informacija, todėl negali būti kopijuojamos ar kitokiu būdu platinamos už įmonės ribų. Dėl šios priežasties mokymų medžiaga, kuri bus naudojama mokymų procese apie krovos darbų organizavimą bus pateikta tik mokytojams atvykusiems į įmonę ir tik naudojimui įmonės viduje.

Standartinėje vidinės veiklos procedūroje aprašoma krovinių mašinos iškrovimo procedūra ir technika, įranga reikalinga krovinių pritvirtinimui ir saugumo užtikrinimui. Reikalavimai kroviniui tvirtinti treileryje (13,6LDM, bei „swap body“ (puse treilerio)). Krovinių pakrovimo planas mašinoje. Krovinių saugumo užtikrinimas. Barkodai, barkodavimo įrangos naudojimas.

2 MOKYMO ELEMENTAS. KROVOS TECHNIKOS DARBO ORGANIZAVIMAS

2.1. Terminale naudojamos krovos technikos aprašymai, naudojimo instrukcijos

Krovos darbų įrenginiai bei mašinos naudojami gamyboje, krovinių pakrovimo ir iškrovimo punktuose, sandėliuose. Krovos darbų įrenginiai bei mašinos pagerina darbo sąlygas gamyboje ir sumažina rankinį darbą 15 - 20 proc.

Gamyklose tarp gamybos cechų, cechuose ir sandėliuose bei iš jų į gamybines patalpas reikia transportuoti žaliavas, medžiagas, pusgaminius, įrankius, gatavą produkciją bei gamybos atliekas.

Priklausomai nuo gaminamos produkcijos kiekio ir charakterio krovinių pakrovimas, transportavimas, iškrovimas ir kitos perkrovimo operacijos įvairiuose gamyklų baruose atliekamas įvairiomis mašinomis ir pagalbinais įrenginiais.

Gamyklos teritorijoje praktiškai transportuojami visų grupių kroviniai: metalai ir jų gaminiai, kontaineriuose pakuoti komplektavimo gaminiai, kroviniai ant padėklų, miško ir biri medžiaga, ratinė technika ir įrenginiai. Didžiulė gaminių dalis (detalės, surinkimo vienetai, metaliniai gaminiai ir kt.) transportuojami gamybinėje taroje.

Metalo gaminiai: supakuoti į ryšulius, pakelius, didelio skersmens vamzdžiai, metalo laužas.

Lakštinis metalas pakuose, surištas metaline juosta sudaro paketus, kurių apačioje tvirtinami išilginiai arba skersiniai mediniai tašai. Ilgesnis kaip 3 metrų rūšiuotas metalas, surišamas metaline viela ar juosta, pakuojamas į pakus. Į pakelius, kurių masė iki 80 kilogramų pakuojamas spyruoklinis plienas, žalvariniai strypeliai; presuoti profiliai iš aliuminio - pakais iki 300 kilogramų. Viela vyniojama ritiniais iki 80 kilogramų, o iki 700 kilogramų masės ritiniais vyniojamas lynas iki 30 mm skersmens.

Ketiniai luitai, liejiniai ir metalo laužas pervežami suverstinais. Stambūs liejiniai turi kilpas arba ašinius varžtus, kuriais tvirtinami prie krautuvo griebtuvo. Smulkūs liejiniai pakuojami į paketus, kurie sudedami ant medinių padėklų arba tašų, arba surišami į didesnius paketus.

Krovos darbų įrenginių ir mechanizmų klasifikavimas

Krovos įrenginių bei mašinų nomenklatūra įvairi. Krovos įrenginiai bei mašinos klasifikuojamos pagal techninius eksploatacinius požymius. Klasifikavimas pagal techninius požymius skirtas susipažinti su mašinomis, o pagal eksploatacinius – teisingai įvertinti jų taikymo galimybes ir parinkti krovos darbų mechanizavimo reikiamą schemą.

Pagal techninius požymius visos krovos darbų mašinos skirstomos į dvi pagrindines grupes: mašinos, kuriose darbo padargas yra nepertraukiamo veikimo ir mašinos, kuriose darbo padargas yra pertraukiamo (ciklinio) veikimo.

Pirmai grupei priklauso mašinos, kuriose darbo padargas nesustoja kroviniui užgriebti arba jam išlaisvinti, krovins juda tolygiai. Tokioms mašinoms priskiriami juostiniai, kaušiniai, sraigtiniai

(šnekiniai) transporteriai, daugiakaušiai krautuvai, pneumatinis transportas, hidraulinis transportas ir pan.

Mašinos, kuriose darbo padargas yra pertraukiamo veikimo, atlieka krovinio pakrovimo ir iškrovimo kompleksą pagal tam tikrą ciklą. Jose darbo padargas veikia periodiškai, t. y. slenka su kroviniu nuo pakrovimo vietos iki iškrovimo ir po to grįžta atgal užgriebti krovinį. Šiai grupei priskiriami visų rūšių kranai, krautuvai, suktuvai, ekskavatoriai, mechaniniai kastuvai ir pan.

Pakrovimo ir iškrovimo mašinos pagal eksploatacinius požymius klasifikuojamos priklausomai nuo perkraunamo krovinio grupės, krovinio judesio krypties ir eigos įrenginių.

Priklausomai nuo perkraunamo krovinio grupės mašinos skirstomos į šias rūšis:

- vienetiniams kroviniams (įvairių tipų kranai, autokrautuvai, telferiai ir pan.);
- suvestiniams kroviniams (ekskavatoriai, vienakaušiai ir daugiakaušiai krautuvai ir pan.);
- biriems kroviniams (grūdų krautuvai, pneumatiniai krautuvai ir pan.);
- įvairiems kroviniams: vienetiniams ir suvestiniams (autokrautuvai, įvairūs kranai ir pan.).

Tokios mašinos eksploatuojamos pagal paskirtį, naudojant pakeičiamus krovinio griebtuvus (šakes, strėlę, kaušą, greiderį).

Pagal krovinio judesio kryptį mašinos ir įrenginiai skirstomi į keturias grupes:

- horizontalios judesio krypties (mechaniniai kastuvai ir pan.);
- vertikalios judesio krypties (keltuvai, bunkeriai);
- nuožulnios judesio krypties (transporteriai);
- vertikalios ir horizontalios (kombinuotos) krypties (kranai, autokrautuvai ir pan.).

Dauguma krovos mašinų priklauso ketvirtai grupei.

Priklausomai nuo eigos įrenginių visos mašinos ir įrenginiai gali būti klasifikuojami į dvi grupes: stacionariniai ir judamieji.

Stacionarioms mašinoms ir įrenginiams priskiriami tokie, kurie neturi eigos įrenginių. Jie paprastai pastatomi vienoje vietoje pastoviai ir naudojami punktuose su stabilia darbų apimtimi.

Judamosios mašinos, priešingai nuo stacionarių, turi eigos įrenginius ir gali būti plačiai naudojamos pervežant iš vieno sandėlio į kitą. Dauguma judamų mašinų pervažiuoja dėka nuosavo energijos šaltinio (vidaus degimo ar elektros variklio) ir priskiriamos savaeigioms mašinoms. Dauguma iš jų yra mobilios (automobiliniai kranai, autokrautuvai), todėl per vieną pamainą naudojamos keliems objektams aptarnauti.

Kaip stacionarios, taip ir judamos krovos mašinos dar skirstomos į dvi kategorijas: universalias ir

specialias mašinas. Universalioms krovos mašinoms priklauso tokios mašinos, kurios gali pakrauti arba iškrauti įvairius krovinius: vienetinius, gabalinius, supiltinius, ir kt. Joms priklauso kranai, krautuvai, ekskavatoriai, transporteriai ir pan.

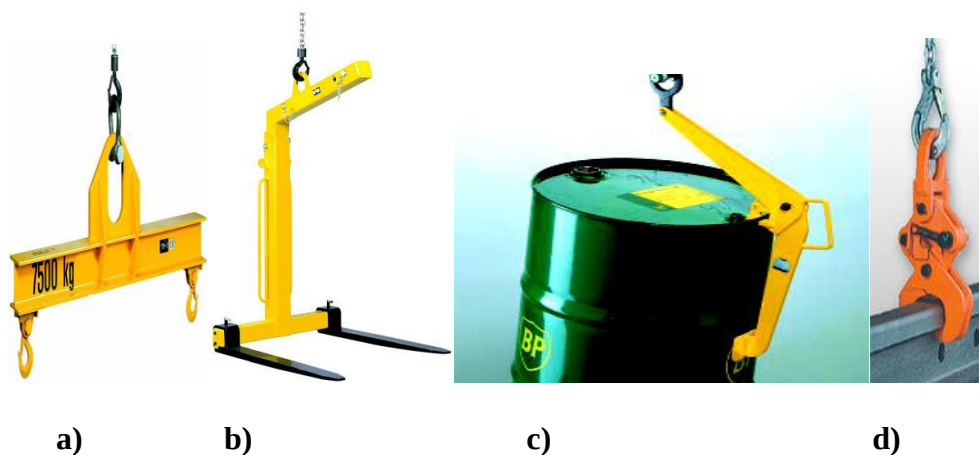
Specialios krovos mašinos skirtos tiksliai atitinkamos kategorijos kroviniams pakrauti ir iškrauti (pavyzdžiui cukrinių runkelių, grūdų, ir pan.).

Technologiniams procesams terminaluose vykdyti reikia turėti šiuos technologinius įrengimus:

- krovos;
- rūšiavimo;
- krovinių transportavimo terminalo teritorijoje.

Krovos įrengimai

Griebtuvai, užkabunami ant kėlimo mašinų (daugumoje atvejų kranų) kablių – priskiriami paprasčiausių griebtuvų kategorijai, kuriuose nėra pavarų ir jie skirti įvairios formos ir masės vienetiniams ir ilgiems kroviniams paimti.



Įvairių griebtuvų pavyzdžiai: a) traversa - ilgiems kroviniams kelti; b) šakinis griebtuvas; c) griebtuvas statinėms kelti; d) griebtuvas bėgiams.

Stropai naudojami įvairiems vienetiniams kroviniams kelti ir pernešti. Juos sudaro lanksčios krovinio užgriebimo priemonės, kurios yra įvairių tipų ir formų. (Vietoje žodžio „stropai“ – kalbininkai pataria naudoti „kobinys“.) Stropai yra dažniausiai naudojamos krovinių užgriebimo priemonės dėl savo universalumo ir paprastumo.



a)



b)

Elektromagnetiniai griebtuvai: a) elektromagnetas reguliuojamas vienetiniams kroviniams kelti; b) elektromagnetų grupė ant traversos ilgiems kroviniams (metalo armatūrai, vamzdžiams ir pan.)



Griebtuvas – spreideris sumontuotas ant automobilinio krautuvo bazės, skirtas konteinerių krovos darbams.

Platforminiai vežimėliai yra skirti transportuoti įvairių gabaritų bei masės krovinius, nesupakuotus ant padėklų. Pagrindiniai tokių vežimėlių rodikliai yra keliamoji galia bei platformos matmenys.



a)



b)



c)

Platforminis vežimėlis a) vieno lygio; b) dviejų lygių; c) su bortais.



a) Paprastas dviratis vežimėlis; b) Vežimėlis transformeris; c) Savaeigis vežimėlis su valdymo rankena greta einančiam operatoriui

Ritininiai ir diskiniai konvejeriai pagal paskirtį yra kilnojami, pervežami ir perkeliameji. Jie gali būti tiesialinijiniai, kreivaeigiai ir sraigtiniai.

Konvejerius charakterizuoja vieno metro ilgio arba vieno velenėlio ar disko leistina statinė apkrova. Dėl konvejerių panaudojimo padidėja sandėlių tūrio efektyvumas, sutrumpėja krovos darbų trukmė.



Konvejeriai: a) ritininis – diskinis, b) ritininis

Krautuvai naudojami krovos darbams atlikti iš vertikalios judesio krypties įrenginių.



Šakinis krautuvas



Elektrinis šakinis krautuvas

Terminaluose naudojami įvairios keliamosios galios, konstrukcijų ir eksploatacinių parametų kranai:

- mobilieji;
- stacionarūs;
- ožiniai
- tiltiniai;
- strėliniai;
- gembiniai

Terminalų sandėliai yra įrengiami atsižvelgiant į kraunamų krovinių tipą.

Mokymo medžiaga pateikta S.3.3.1 ir S.3.3.2. prieduose.

2.2. Darbo saugos instrukcijos

Dirbant su krovos įrenginiais, vadovas ir darbuotojas turi vadovautis „Darbo įrenginių naudojimo bendraisiais nuostatais“, patvirtintais Lietuvos Respublikos socialinės apsaugos ir darbo ministro 1999 m. gruodžio 22 d. įsakymu Nr. 102. (Žin. 2000, Nr. 3 – 88; 2002, 90-3882; 2005, 125-4452)

Įmonės vadovas organizuoja darbuotojų mokymą ir jų saugaus darbo žinių tikrinimą:

- priimant į darbą;
- perkeltant į kitą darbą;
- pakeitus darbo organizavimą;
- pradėjus naudoti naujas ar modernizuotas darbo priemones ar technologijas;
- pakeitus ar priėmus naujus DSS teisės aktus.

Darbdaviui atstovaujantys asmenys mokosi mokymo institucijose arba pasirengia atestavimui savarankiškai.

Kiekvienas darbdaviui atstovaujantis asmuo darbuotojų saugos ir sveikatos klausimais

atestuojamas prieš jam pradėdant eksploatuoti įmonę ar teikti paslaugas ir vėliau ne rečiau kaip kas 5 metai.

Įmonių DSS tarnybų specialistai baigę aukštųjų arba aukštesniųjų mokyklų DSS mokymo programas, arba darbuotojai, turintys įmonės ekonominės veiklos rūšį atitinkantį aukštąjį arba aukštesnįjį išsilavinimą ir atestuoti nustatyta tvarka, mokomi ir atestuojami įmonės vadovo nuožiūra.

Specialistai, turintys neatitinkantį įmonės ekonominės veiklos rūšies aukštąjį ar aukštesnįjį išsilavinimą, mokosi pagal atitinkančią įmonės ekonominės veiklos rūšį darbuotojų saugos ir sveikatos tarnybų specialisto mokymo programą.

Padalinių vadovai mokosi savo įmonėje arba pasirengia atestavimui savarankiškai, arba darbdavio siuntimu mokosi mokymo institucijoje.

Įvadinį instruktavimą, sudarydami darbo sutartį, privalo išklaudyti visi darbuotojai. Instruktuoja darbdavys arba jo įgaliotas asmuo (darbuotojų saugos ir sveikatos tarnybos specialistas), turintys atestavimo pažymėjimus. Įvadinio instruktažo žurnalas saugomas įmonėje 75 metus po paskutinio įrašo.

Pirminį instruktavimą darbo vietoje privalo išklaudyti darbuotojai, kurių darbas susijęs su rizikos veiksniais, potencialiai pavojingais įrenginiais. Instruktuoja padalinio vadovas.

Periodinis instruktavimas vykdomas ne rečiau kaip kartą per 12 mėnesių.

Papildomai instruktuoti darbuotojus darbo vietoje privalu pasikeitus gamybos, technologiniams procesams, patvirtinus naujas darbuotojų saugos ir sveikatos instrukcijas arba padarius jose pakeitimų, pakeitus darbo vietą ar darbo pobūdį, įsitikinus, kad darbuotojo žinių nepakanka, įvykus nelaimingam atsitikimui.

Tikslinį instruktavimą privalo išklaudyti darbuotojai, dirbantys pagal paskyras-leidimus arba rašytinius nurodymus, taip pat darbuotojai, kuriems tam tikrais atvejais gali būti pavedama vienkartinė užduotis, nesusijusi su nuolatiniu jų darbu ar profesija (krovos darbai, teritorijų tvarkymas, avarijų ar stichinių nelaimių padarinių likvidavimo ir kiti panašūs darbai). Instruktavimas įforminamas paskyroje leidime, rašytiniame nurodyme ar specialioje instruktavimų registravimo kortelėje.

Įvadinis, pirminis ir periodinis instruktavimai atliekami pagal įmonėje sudarytas ir darbdavio patvirtintas instrukcijas. Jei įmonėje yra darbuotojų saugos ir sveikatos komitetas, prieš tvirtinant instrukcijas suderinamos su komitetu. Kiekviena instrukcija privalo turėti pavadinimą ir numerį.

Patvirtintą instrukciją darbuotojų saugos ir sveikatos tarnyba registruoja instrukcijų apskaitos žurnale.

Padalinio vadovas privalo turėti visų to padalinio profesijų atliekamų darbų instrukcijų komplektą.

Įmonės darbuotojų, kuriems nerengiamos darbuotojų saugos ir sveikatos instrukcijos, sąrašą sudaro darbdavys, suderinęs su Valstybinės darbo inspekcijos teritorinio inspektavimo skyriaus viršininku.

Papildomas ir tikslinis instruktavimai gali būti atliekami be instrukcijos – darbuotojas supažindinamas su saugiais veikimo būdais, informuojamas apie profesinę riziką ir jos pokyčius darbo vietoje, saugos priemonės nuo rizikos veiksnių poveikio.

<http://www.istatymas.lt/darbas.php>

2.3. Standartinės vidinės veiklos procedūros (SOP (Standard operating procedures)).

Medžiaga pateikta S.3.3. modulio 1 mokymo elemento 1.2. dalyje.

3 MOKYMO ELEMENTAS. KROVINIŲ PRIĖMIMAS, IŠDAVIMAS, PAKROVIMAS, IŠKROVIMAS, PERKROVIMAS IR SAUGOJIMAS UAB „SCHENKER“ ĮMONĖJE.

3.1. Įmonės norminė, techninė dokumentacija

Surinkimo – padėjimo (Pick&Put) sprendimai

Rankinės surinkimo sistemos

Transfer nummer 122335	
Batch nummer 32123	
SKU nummer 1234567890	
Filaal	aantal stuks
1	3
2	5
3	2
4	1
5	4
6	
7	

Popierius



Surinkimas RF terminalais



Surinkimas balso sistema



Paimk pagal švieselę - Pick2Light



Paimk pagal ekraną-Pick2screen



Surinkimo vežimėlis

Paimk pagal švieselę - Pick2Light sistemos

- Minimalus paieškos laikas
- Didelis tikslumas: **99.7% – 99.9%**
- Didelis surinkimo greitis: **120 – 160** užsakymo eilučių per valandą
- Optimalus sprendimas nedidelių gabaritų prekėms ir esant dideliame surinkimo intensyvumui



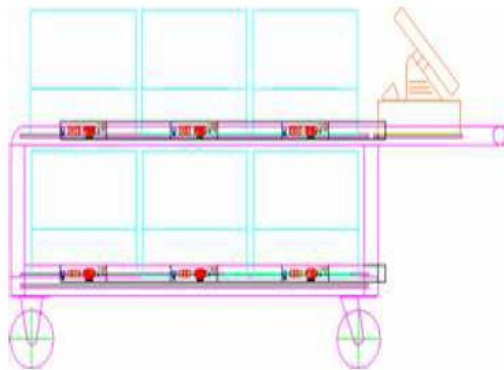
Rankinio rūšiavimo sistemos rūšiuok pagal ekraną – screen2sort ir rūšiuok su skeneriu – scan2sort

- Rankinio rūšiavimo sistemos (po užsakymų grupės surinkimo)
- Ribotas užsakovų skaičius, arba užsakymų vykdymas bangomis
- Optimaliausia didelės apimties užsakymams
- Didelis greitis (500-2000 vnt. per valandą vienas operatorius)

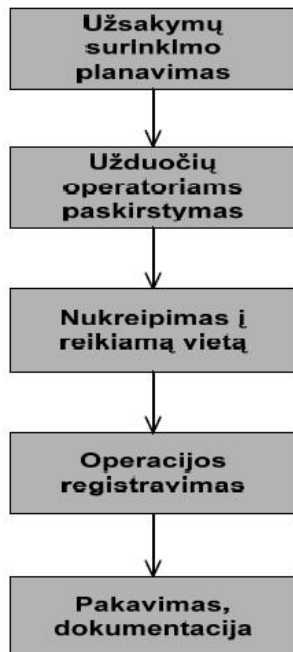


Surinkimo vežimėlis (MCPC)

- Belaidis ryšys
- Keleto užsakymų surinkimas ir rūšiavimas vienu apėjimu
- Optimaliausias surinkinėjant nedidelius užsakymus ir nedideles prekes
- Surinkimo greitis padidėja 20% - 30%
- Ergonomiškas sprendimas



Surinkimas su radijo terminalais



- Surinkimo greitis padidėja 15% - 30%
- Klaidų kiekis sumažėja iki 0.3%



Valdymo balsu sistemos (Voice)

- Sparčiai populiarėjanti technologija.
- Visi RF terminalų su Voice funkciniai privalumai:
 - ištobulintos balso atpažinimo technologijos;
 - mobilus terminalas komplektuojamas ausinėmis ir mikrofonu; kartais brūkšninių kodų skaitytuvu;
 - personalizuotos instrukcijos darbuotojui balsu;
 - laisvos rankos, "laisvos akys";
 - surinkimo tikslumas: **99.8% – 99.98%**
 - komplektuojama PĮ leidžia naudoti įrangą be WMS ne tik prekių surinkimui.
- Tipinis darbo scenarijus:
 - operatorius balsu prisijungia prie sistemos;
 - darbo instrukcijos skaitmeninio balso pavidalu persiunčiamos į nešiojamą terminalą;
 - operatorius įvykdo instrukciją ir patvirtina tai, pasakęs prie lentynos adreso užrašytą kontrolinį skaičių.

Valdymo balsu sistemų įranga

Pagrindiniai tiekėjai – **Vocollect** ir **Voxware**, turi praktikoje užsirekomendavusius sprendimus (550+ diegimų)



Naujas perspektyvus įrenginys – Symbol WT4000, integruoja RFT ir Voice technologijas, o taip pat:

- brūkšninių kodų skaitytuvą;
- Windows CE operacinių sistemą;
- didelį ekraną grafinei sąsajai su vartotoju.



Sprendimų prekių surinkimui palyginimas

	RFT	P2L	Voice
Geriausiai tinka	• Rinkimui žemo SKU tankio zonose • Duomenų surinkimui • Darbui su krautuvu ir kitoms operacijoms valdyti	• Rinkimui aukšto SKU tankio ir apyvartumo zonose • Rankiniam rūšiavimui	• Rinkimui visose aplinkose • Sunkių prekių surinkimui • Darbui su krautuvu ir kitoms operacijoms valdyti
Pl komplekte?	Ne	Taip – surinkimo valdymui	Taip – operacijų valdymui
Klaidos	5 iš 1000	2 iš 1000	0,2-2 iš 1000
Surinkimo greitis	50-250 užsakymų eilučių/val.	100-350 užsakymų eilučių/val.	100-300 užsakymų eilučių/val.
Kainos modelis	Fiksuota dalis ir konkurencinių vartotojų licencijos	Per rinkimo adresą	Fiksuota dalis ir konkurencinių vartotojų licencijos
Plusai	• Gera duomenų rinkimui • Lanksti augimui	• Aukščiausias produktyvumas	• Aukščiausias tikslumas • Laisvos rankos ir akys • Lanksti augimui
Minusai	• Rankos ir akys užimtos • Žemas produktyvumas	• Rankos ir akys užimtos • Zonų balansavimo poreikis • Ribotas lankstumas	• Aukšta investicijų kaina

Automatinio rūšiavimo įrenginiai - Sorters

Oval Sorters (Split Tray)



Line Sorters (Tilt Tray)



3.2. Standartinės vidinės veiklos procedūros (SOP (Standard operating procedures)).

Prekių priėmimas

**Prekės į sandėlį atvyks iš įvairių tiekėjų/siuntėjų.
Priėmimo procesas susidės iš šių dalių:**

- Palečių/siuntų iškrovimo;
- Palečių/siuntų registravimas;
 - Prekės skirtos vienetiniam rūšiavimui
 - Siuntos skirtos saugojimui ar persiuntimui
- Paletės registravimas RF terminalo pagalba;
- Užbaigus krovinių registraciją, informacija apie gautas prekes/siuntas bus eksportuojama ir galės būti persiųsta klientams.

Sandėlio administravimo procesai

Su sandėlio administravimu susijusios operacijos:

- sistemos vartotojų sukūrimas ir teisių priskyrimas;
- sandėlio žemėlapis sudarymas bei kategorijų priskyrimas;
- palečių paieška;
- palečių perkėlimo registravimas – naujo adreso įvedimas;
- ataskaitos - sandėlyje esančios paletės; kliento paletės esančios sandėlyje; paletės priimtose, išsiųstose per tam tikrą periodą.

Prekių padėjimas į sandėlį

- Kai paletė ir prekės yra užregistruotos, paletė yra transportuojama į sandėlio priėmimo aikštelę.
- Sistema registruos kiekvieno darbuotojo padedamas paletes, t.y. sistemoje bus žurnalas, kuriame bus nurodyta kurias paletes kuris darbuotojas užregistravo sandėlyje.

Prekių priėmimas

**Prekės į sandėlį atvyks iš įvairių tiekėjų/siuntėjų.
Priėmimo procesas susidės iš šių dalių:**

- Palečių/siuntų iškrovimo;
- Palečių/siuntų registravimas;
 - Prekės skirtos vienetiniam rūšiavimui
 - Siuntos skirtos saugojimui ar persiuntimui
- Paletės registravimas RF terminalo pagalba;
- Užbaigus krovinių registraciją, informacija apie gautas prekes/siuntas bus eksportuojama ir galės būti persiųsta klientams.

Sandėlio administravimo procesai

Su sandėlio administravimu susijusios operacijos:

- sistemos vartotojų sukūrimas ir teisių priskyrimas;
- sandėlio žemėlapių sudarymas bei kategorijų priskyrimas;
- palečių paieška;
- palečių perkėlimo registravimas – naujo adreso įvedimas;
- ataskaitos - sandėlyje esančios paletės; kliento paletės esančios sandėlyje; paletės priimtose, išsiųstose per tam tikrą periodą.

Išvežimų užsakymų vykdymas

Išvežimų užsakymų vykdymas bus dviejų tipų – siuntų surinkimas ir prekių surinkimas

Siuntų surinkimas

- Šis procesas susidės iš šių dalių:
- išvežimo užsakymai importuojami į sandėlio valdymo sistemą arba įvedami rankiniu būdu;
- sandėlio sistema, pagal iš anksto sutartas taisykles, automatiškai suranda reikalingą siuntą/paletę sandėlio žemėlapyje ir RF terminalo ekrane nurodo sandėlio adresą;
- sandėlio darbuotojas suranda reikalingą siuntą/paletę ir siuntos/paletės fiziškai perkeliama į išvežimo zoną;
- siunta/paletė nurašoma iš sandėlio balanso ir užduoties įvykdymo informacija eksportuojama iš sandėlio valdymo sistemos.

Prekių surinkimas

- sistema nurodo sandėlio adresą sekančios reikalingos prekės užsakymo įvykdymui; operacijos kartojamos aprašytos aukščiau tol kol surenkamas visas užsakymas;
- sandėlio vedėjas patikrina surinktus užsakymus ir užsakymų lange patvirtina užsakymų įvykdymą; užsakymo įvykdymo informacija perduodama į finansinę sistemą ir prekės nurašomos iš sandėlio balanso.

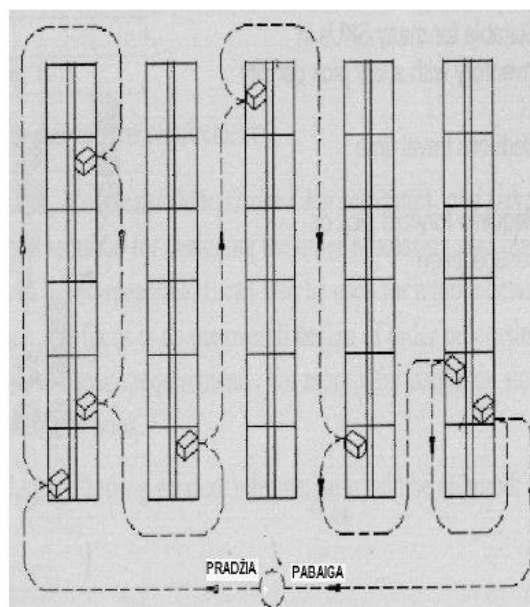
Palečių išsiuntimas

- Pasiekus šį proceso etapą, paletės yra paruoštos išsiuntimui. Palečių pakrovimas į sunkvežimius.

Strategijos parinkimas. Surinkimas

Vieno užsakymo surinkimas

- Darbų organizavimas
 - Vienas žmogus renka vieną užsakymą
- Įranga
 - Speciali įranga nebūtina
- Diegimų pavyzdžiai
 - 3PL sandėliai
 - Žaliavų sandėliai
 - Gat. produkcijos sandėliai
 - Distribucijos sandėliai



Strategijos parinkimas

- Kelių užsakymų surinkimas vienu metu

- Įranga

- Specialūs vežimėliai
 - RF terminalai
 - Ant krautuvų montuojami kompiuteriai

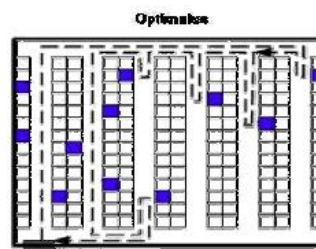
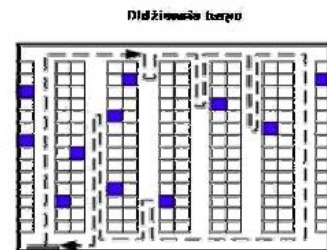
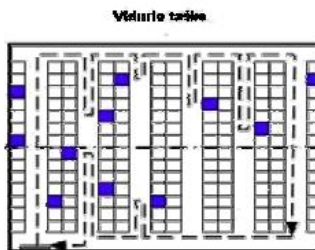
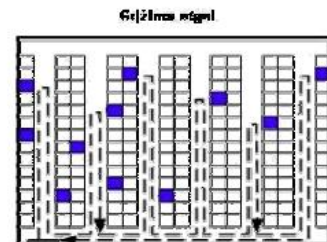
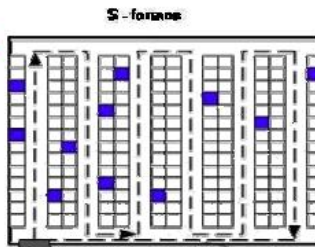
- Diegimų pavyzdžiai

- Kanceliarinių prekių užsakymų apdorojimas
 - Aksesuarų surinkimas gamybos užsakymams lengvojoje pramonėje

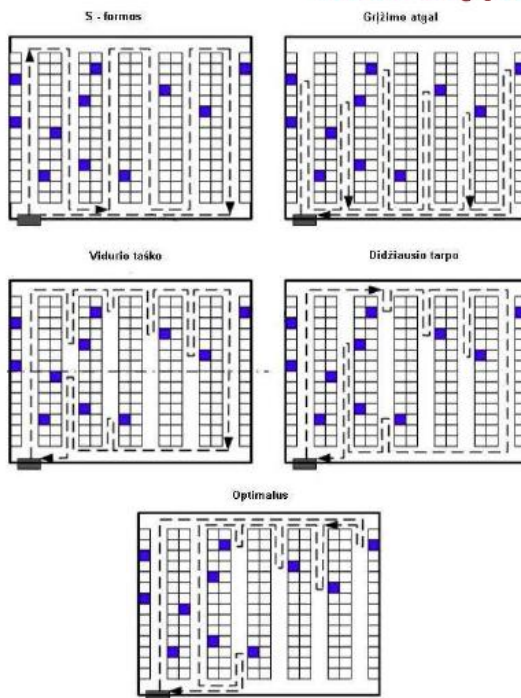


Surinkimo kelio optimizavimas

- S – formos metodas
- “Grįžimo atgal” metodas
- “Vidurio taško” metodas
- “Didžiausio tarpo” metodas



Metodų palyginimas



Atlikto eksperimentinio metodų palyginimo metu nustatyta, kad surinkimo maršrutų ilgiai, gauti minėtų euristicinių strategijų pagalba, vidutiniškai neviršijo optimalaus maršruto ilgio daugiau kaip 5 proc.

3.3. IT sistema (SEAL).

Užsakymų tvarkymas ir informacinis aprūpinimas

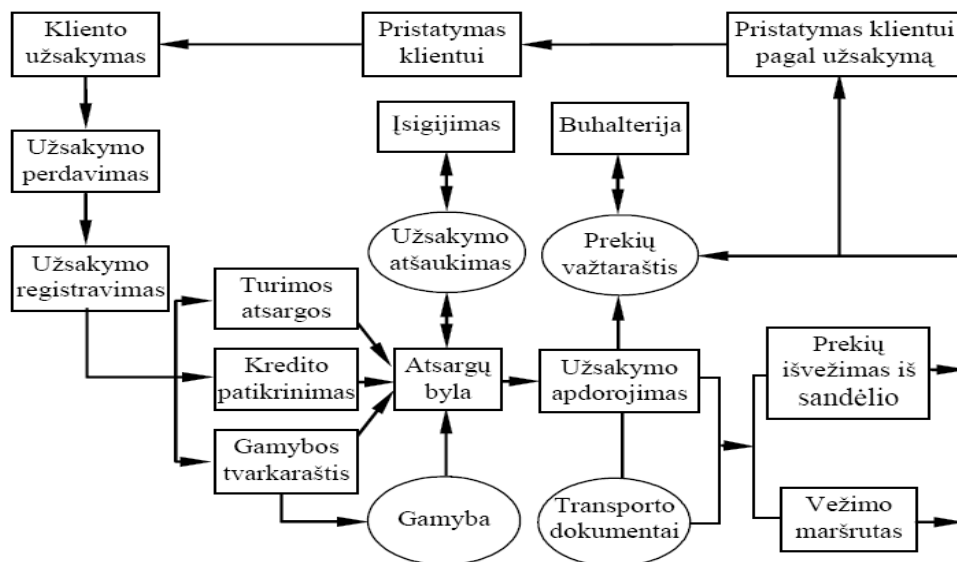
- Užsakymų tvarkymo sistema yra logistikos sistemos efektyvumo pagrindas.
- Kliento užsakymas duoda impulsą pradėti veikti jį atliekančios firmos logistikos sistemai.
- Informacijos srautų greitis ir kokybė tiesiogiai veikia gamybos išlaidas, kainas bei aptarnavimo efektyvumą.
- Dėl lėtų ir nepastovių ryšių prarandami klientai, kyla transportavimo, sandėliavimo bei atsargų priežiūros kainos, mažėja veiklos apimtis. Užsakymų tvarkymo ir firmos informacinės sistemos įdiegimas sukuria tiek firmos veiklos, tiek ir logistikos sistemos valdymo pagrindą.

Užsakymo ciklas

Užsakymo ciklas apima visą laiką
nuo užsakymo pateikimo
iki produkto pristatymo į kliento sandėlį
ar visiško kliento užsakytos paslaugos atlikimo.

Užsakymo ciklas susideda iš šešių dalių:

1. informacinis užsakymo paruošimas ir perdavimas;
2. užsakymo priėmimas ir įtraukimas į atlikimo apskaitos sistemą;
3. užsakymo atlikimas;
4. užsakymo komplektavimas ir pakavimo darbai;
5. užsakymo transportavimas;
6. užsakymo perdavimas klientui.



Kliento užsakymo kelias

Užsakymų tvarkymo ir įmonės logistikos valdymo informacinės sistemos integravimas

Užsakymų tvarkymo sistema palaiko tokias logistikos veiklos kryptis:

- Transportavimo būdo, vežėjo, krovimo eilės ir tvarkos nustatymą;
- Atsargų paskirstymą, komplektavimo ir pakavimo ruošimą;
- Komplektavimą ir pakavimą sandėliuose;
- Duomenų apie atsargas atnaujinimą (išbraukiant sukomplektuotas prekes);
- Automatiškai papildytų prekių sąrašų ruošimą;
- Krovimo ir pervežimo dokumentų rengimą (krovinio sąskaita, jei naudojamos to paties vežėjo paslaugomis);
- Užsakymo pristatymą klientui.

Elektroninis apsikeitimas duomenimis

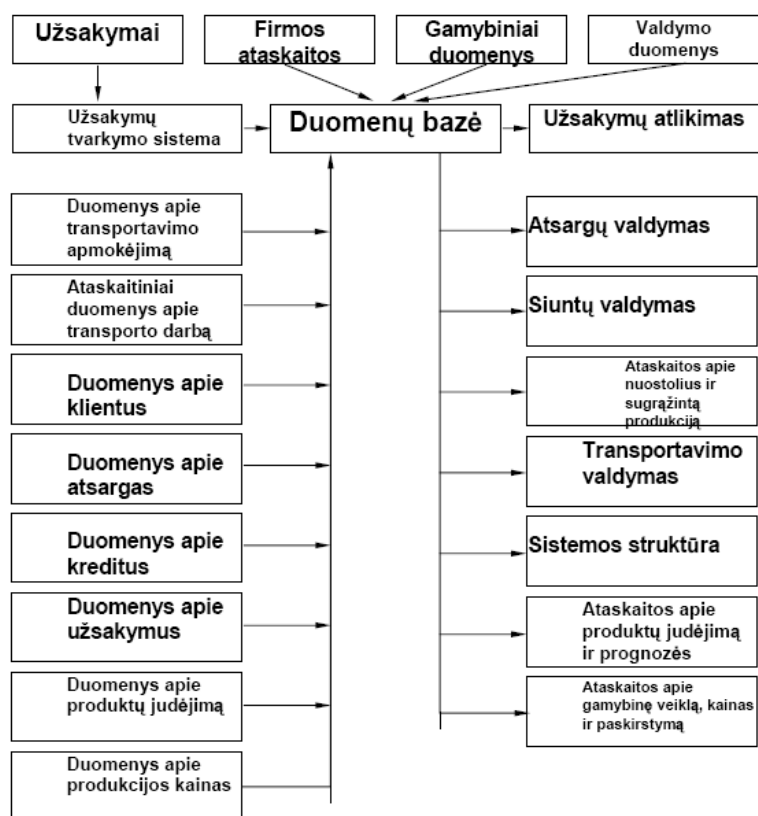
- Transporto grandinės dalyviai sprendžia ne tik techninius krovinių gabenimo klausimus, bet ir keičiasi informacija apie gabenamą krovinį ir gabenimo eigą. Šią informaciją sudaro duomenys apie gabenamą krovinį. Duomenims perduoti buvo sukurta tarptautiniu mastu standartizuota duomenų ir dokumentų mainų sistema *EDIFACT*.
- **Elektroniniai duomenų mainai (EDI – Electronic Data Interchange)**
gali būti apibūdinti kaip „tarpporganizacinis pasikeitimas verslo dokumentais struktūrizuotu, automatiniu apdorojimo būdu“.

“Popierinių” IT sistemų ypatybės

1. Gauti pirkimo užsakymai suvedami į apskaitos sistemą, kuri šiuos užsakymus saugo ir siunčia tiekėjams.
2. Pirkimo užsakymo kopijos arba specialūs darbo lapai užsakymams yra spausdinami priėmimo (pajamavimo) zonoje. Darbuotojus, priimančius prekes, šie lapai informuoja, kokių prekių ir kiek tikimasi kiekviename atvykstančiame krovinyje. Kai kurios sistemos atspausdina šiuos dokumentus ti kroviniui atvykus.
3. Atvykstančios prekės yra patikrinamos, suskaičiuojamos ir ši informacija užrašoma ant pirkimo užsakymo lapų. Po to dokumentai perduodami į biurą, kad būtų suvesti į IT inventoriaus sistemą. Pastaroji sistema uždaro pirkimo užsakymus bei atnauja likučių balansą.
4. Sandėlio darbuotojai, naudodamiesi pirkimo informacija, turi padėti gautas prekes į sandėlį. Darbuotojas daugmaž žino, kur konkrečios prekės turi būti saugomos ir, suradęs laisvą vietą, padeda prekes į lentyną. Užrašydamas, kur prekės padėtos. Ši informacija įvedama į inventoriaus valdymo sistemą.

“Popierinių” IT sistemų ypatybės

5. Gauti pirkimo užsakymai irgi yra suvedami į apskaitos sistemą. Dauguma “popierinių” inventoriaus valdymo sistemų atspausdina prekių surinkimo lapus, kuriuose nurodomos sandėlio vietos, prekės bei jų kiekiai efektyviai surinkimo seka. Vyr. sandėlininkas paskirsto šiuos lapus surinkėjams.
6. Kiekvienas surinkėjas, naudodamasis surinkimo lapais, atrenka prekes sandėlyje, jas supakuoja arba sudeda ant palečių. Surinkti prekių kiekiai bei trūkstamos prekės pažymimos ant tų pačių lapų. Viena kopija prisegama prie siuntos dokumentų, kita perduodama į biurą, kur sevedami realiai surinktų prekių kiekiai ir atspausdinami važtaraščiai bei sąskaitos faktūros. Inventoriaus valdymo sistema sumažina likučius.



Informacinių technologijų taikymas

Daugiau naudoti optinius, automatinis ženklavimo prietaisus bei kompiuterinę įrangą kroviniams atrinkti ir išsiųsti, išsiuntimo sąrašams sudaryti, automatizuotą krovinių pakrovimo įrangą, konvejerius.

Specifinės programos skiriamos:

- naudoti skaitytuvus kroviniams identifikuoti ir patekti į automatizuotą sandėlį bei teisingai juos paskirstyti ir kontroliuoti;
- naudoti išvežamų krovinių kodinį ženklavimą, mažinant klaidų kiekį ir gerinti darbo produktyvumą;
- kompiuteriu sudaryti nuoseklius krovinių išsiuntimo ir atrinkimo sąrašus; tai sumažintų paieškos laiką;
- naudoti automatizuotą krovinių aptarnavimo įrangą;
- įdiegti šiuolaikinę komunikacinę įrangą nuolatiniam aptarnaujančio ir valdymo personalo ryšiui garantuoti.
- naudoti kompiuterius visoms sandėlyje vykstančioms operacijoms valdyti siekiant didinti informacijos patekimo tikslumą ir greitį;
- automatizuoti ar pusiau automatizuoti operacijas sandėlyje mažinant darbo sąnaudas ir gerinant sandėliavimo efektyvumą.

Informacinių technologijų taikymas

Taikomosios programos optimaliems maršrutams nustatyti, vietai ar zonai atrinkti ir vietos atsitiktinei produkcijai sandėlyje parinkti dažniausiai naudojamos:

- maršrutams nustatyti gerinant sandėlių efektyvumo lygį;
- kontroliuoti darbo efektyvumą;
- rezervinių atsargų optimaliam lygiui nustatyti;
- atrinkti siuntas specializuotose sandėlio vietose ir jas susieti į vieną vietą;
- naudoti kompiuterius atsitiktinei produkcijai paskirstyti į bet kurią galimą vietą didinant sandėlio ploto panaudojimo efektyvumą.

[Krovos darbų ir jų informavimo medžiaga pateikta S.3.3.1 ir S.3.3.2. prieduose.](#)

4 MOKYMO ELEMENTAS. SAVARANKIŠKA UŽDUOTIS

4.1. Užduoties aprašymas

Objektas – Krovos darbai.

Tikslas – Organizuoti krovos darbų atlikimą., parinkti krovos mechanizmus, krovinio išdėstymo kėbule būdą, tvirtinimo būdą bei priemones.

Užduotis :

4.1.1. Naudojantis UAB „DB Schenker Lietuva“ dokumentais organizuoti (X krovinio) krovos darbų atlikimą

4.1.2. Parinkti krovos mechanizmus (X kroviniui) pakrauti/iškrauti.

4.1.3. Nustatyti (X kroviniui) krovos darbų atlikimo laiką.

4.1.4. Parinkti (X krovinio) išdėstymo kėbule būdus.

4.1.5. Parinkti (X kroviniui) tvirtinimo būdą ir priemones.

Užduoties atlikimo kokybės vertinimo kriterijus - Užduotis atlikta. Atliekant užduotį mokytojas laikėsi jos aprašyme nurodytos technologinės dokumentacijos reikalavimų.

4.2. Krovos technikos aprašymai ir naudojimo instrukcijos

Medžiaga pateikta S.3.3. modulio, 2 mokymo elemento 2.1. dalyje.

4.3. Darbo saugos instrukcijos

Medžiaga pateikta S.3.3. modulio, 2 mokymo elemento 2.2. dalyje.

MODULIS S.3.4. KROVINIO PERVEŽIMŲ MARŠRUTO PLANAVIMAS IR JO KONTROLĖ

1 MOKYMO ELEMENTAS. DARBAS SU VEŽĖJ AIS

1.1. Teisinė, norminė, techninė įmonės dokumentacija

UAB „DB Schenker Lietuva“ su krovinių ne nuolatiniais vežėjais yra sudaromos vienkartinės krovinių vežimo automobiliais sutartys, o su nuolatiniais - bendradarbiavimo sutartys. Vienkartinėse sutartyse yra nurodomos krovinių vežimo sąlygos, šalių įsipareigojimai ir atsiskaitymo už vežimus tvarka. Bendradarbiavimo sutartyse yra nurodoma: sutarties šalys, sutarties dalykas, partnerių įsipareigojimai, sutarties pildymas ir keitimas, nenugalimos jėgos aplinkybės, taikytina teisė, ginčų sprendimas, informacijos pranešimai ir sutarties vidinė struktūra,

UAB „DB Schenker Lietuva“ teisinės, norminės, techninės dokumentacijos pavyzdžiai:



2012-07-30

Vienkartinė krovinių vežimo automobiliais Sutartis Nr.

FTB 02 – 01, Vilnius

Ši sutartis sudaryta tarp UAB „Schenker“, toliau „Užsakovas“ atstovaujama.....

ir, toliau „Vežėjas“ atstovaujama

1. Sutarties dalykas:

„Užsakovas“, atstovaudamas Lietuvos Respublikos ir užsienio valstybių juridinius ir fizinius asmenis, vykdydamas ekspedicines-transporto funkcijas, paveda „Vežėjui“ už sulygtą atlyginimą vežti krovinį, o „Vežėjas“ perveža krovinį ir pateikia informaciją apie jo įteikimą pagal šioje sutartyje numatytas sąlygas.

2. Vežimo sąlygos :

Kroviny	
Krovinio paėmimo data	
Krovinio paėmimo vieta	
Gavėjas	
Krovinio pristatymo vieta, laikas	
Auto. valst. Nr.; markė; vairuotojas	
Ypatingos sąlygos	

3. Šalių įsipareigojimai :

3.1. Užsakovas įsipareigoja:

3.1.1. Atlikti sutartyje numatyto krovinio pakrovimą į autotransporto priemonę per vieną darbo dieną (kiekvienoje vietoje) ir iškrauti per vieną darbo dieną (kiekvienoje vietoje).

3.1.2. Sumokėti už kiekvieną papildomą stovėjimo parą (nuitinės, pakrovimo, iškrovimo ir kt. priežasčių), jei už papildomą stovėjimo laiką atsakingas Užsakovas. **Už prastovas bus mokama jei vairuotojas pristatys CMR-kuriame krovinio gavėjas atžymėjo automobilio atvykimo ir išvykimo laiką.**

3.1.3. Sumokėti baudas už krovinio normatyvinio svorio viršijimą, „Vežėjui“ pateikus atitinkamus dokumentus.

3.1.4. Nepateikus krovinio po sutarties pasirašymo sumokėti „Vežėjui“ 10 kompensaciją nuo

sutartos sumos.

3.2. Vežėjas įsipareigoja:

3.2.1 Laiku pateikti techniškai tvarkingą, krovinio pervežimui tinkamą transporto priemonę. Turėti galiojantį CMR draudimą pervežimą atliekančiai transporto priemonei. Atsakyti už pilną ar dalinį krovinio praradimą ir jo sugadinimą, nuo to momento, kai „Vežėjas“ priėmė krovinį pervežimui iki jo pristatymo momento, taip pat ir tais atvejais kai pervežimui įforminti naudojamas UAB „Schenker“ CMR blankas. „Vežėjas“ besąlygiškai įsipareigoja atlyginti žalą, jei tai įvyko dėl „Vežėjo“ kaltės pagal 1956.05.06 tarptautinio krovinių pervežimo konvencijos nustatytą tvarką,

taip pat atlyginti „Užsakovui“ nuostolius, patirtus dėl „Vežėjo“ kaltės.

3.2.2. Atsisakius pervežti krovinį po sutarties pasirašymo sumokėti užsakovui 10 nuo sutartos sumos kompensaciją;

3.2.3. Krovinį pristatyti nesugadintą ir sutartyje nurodytu laiku. Apie vėlavimą, jo priežastis ir norodant numanomą atvykimo laiką nedelsiant informuoti maršrutą kuriojantį asmenį. **Bauda už kiekvieną pavėluotą dieną 345 litų.**

3.2.4. Pristačius krovinį, Vežėjas įsipareigoja gavėjo pasirašytą CMR ne vėliau nei per 12 valandų nuo krovinio įteikimo momento, persiųsti faksu **+370 5 2642791** bei informuoti maršrutą kuriojantį operatorių SMS žinute tel.+370 _____, jog krovinyas įteiktas, o CMR perduotas nurodytu faksu.

Neįvykdžius šių reikalavimų laikoma, kad pirktoji paslauga neatlikta.

3.2.5. Iškilus kokioms nors problemoms nedelsiant skambinti tel.....

4. Atsiskaitymai:

4.1. Už krovinio vežimą:+ PVM (įskaitant visas krovinio pervežimo išlaidas).

4.2. Už prastovas 175,- LTL už kiekvieną prastovos parą.

Atsiskaitymas vykdomas tik litais pasikrovimo dienos kursu bankiniu pavedimu 31 d. laikotarpiu po CMR ir sąskaitos originalų pristatymo „Užsakovui“.

Prašome atsiųsti patvirtintą užsakymą faksu: +370 5 2642791

„Užsakovas“

UAB "Schenker", įm.k. 111552645

„Vežėjas“

BENDRADARBIAVIMO SUTARTIS Nr. xxxxxxxxxx

Vilnius

2012 m. xxxx mėn. xx d.

SUTARTIES ŠALYS**EKSPEDITORIUS :**Uždaroji akcinė bendrovė
"SCHENKER",

Toliau - "Ekspeditorius"

Adresas :

Sausių k, Trakų raj.

Lietuvos Respublika

Telefonas : 370 5 2602525

Faksas : 370 5 2642791

Įmonės kodas : 111552645

PVM kodas: LT115526417

Atsiskaitomoji sąskaita :

LT02 7044 06000164 4891

Bankas :

AB "Vilniaus Bankas" Karoliniškių filialas

Banko kodas : 260101375

Įmonės atstovas :

Rinkodaros direktorius

Gediminas Kestutis

PARTNERIS :

"xxxxxx"UAB

toliau – "Partneris"

Adresas :

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

Telefonas : +xxxxxxxxxxxx

Faksas : xxxxxxxxxxxxxxx

Įmonės kodas :xxxxxxxxxxxx

PVM kodas :xxxxxxxxxxxx

Atsiskaitomoji sąskaita :

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

Bankas :

xxxxxxxxxxxx

Banko kodas

Įmonės atstovas :

Direktorius.....

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

Atstovavimo pagrindas :

Veikiantis pagal bendrovės įstatus

Atstovavimo pagrindas :

Veikiantis pagal bendrovės įstatus

Toliau šioje sutartyje Ekspeditorius ir Partneris bendrai aprašomi kaip šios sutarties "Šalys"

1 STRAIPSNIS. SUTARTIES DALYKAS

1.1. Teikti plataus rato transportavimo ir ekspedijavimo paslaugas "SCHENKER" klientams Lietuvoje ir užsienyje pagal šios sutarties nuostatus.

**2 STRAIPSNIS. PARTNERIŲ (ŠALIŲ) ĮSIPAREIGOJIMAI.
EKSPEDITORIAUS ĮSIPAREIGOJIMAI****2.1. EKSPEDITORIUS, SIEK DAMAS UŽTIKRINTI PARTNERIUI DARBINĘ VEIKLĄ
NETERMINUOTAM LAIKOTARPIUI, ĮSIPAREIGOJA.**

2.2. Ekspeditorius atstovauja Partnerį derybose su pervežimo užsakovais siekiant užtikrinti racionalų pervežimo maršrutą ir pervežimo laiką.

2.3. Organizuoja Partnerio transporto priemonių pakrovimą/iškrovimą kiekvieną savaitės darbo dieną.

2.4. Aprūpina Partnerį Klientų ir darbuotojų, tiesiogiai susijusių ar atsakingų už pervežimo darbų organizavimą, telefonų numeriais, pakrovimo/iškrovimo adresais, visomis reikalingomis instrukcijomis.

- 2.5. Ekspeditorius reklamuoja savo verslą. Partneris dalyvaudamas reklaminėje kampanijoje ir reklamuodamas Ekspeditorių, tuo pačiu yra vertinamas kaip Ekspeditoriaus Partneris.
- 2.6. Ekspeditorius aprūpina Partnerį reikalinga reklamine medžiaga.
- 2.7. Ekspeditorius gali tarpininkauti Partneriui siekiant geresnių sąlygų įsigyjant transporto priemones.
- 2.8. Ekspeditorius tarpininkauja gaunant iš draudimo kompanijų palankiausias sąlygas ir tarifus pervežamų krovinių draudimui.
- 2.9. Ekspeditorius organizuoja, esant reikalui apmoka vežėjo vairuotojų mokymus ir pateikia Klientų aptarnavimo instrukcijas.
- 2.10. Ekspeditorius nustato atlyginimo už paslaugas tarifus priede Nr. 1.
- 2.11. Laiku informuoja Partnerį apie numatomus pavojingų krovinių pervežimus ir su tuo susijusius galimus maršruto pasikeitimus.
- 2.12. Laiku apmoka Partnerio sąskaitas už suteiktas paslaugas.

3 STRAIPSNIS. PARTNERIŲ (ŠALIŲ) ĮSIPAREIGOJIMAI PARTNERIO ĮSIPAREIGOJIMAI

- 3.1 Partneris atstovauja Ekspeditorių visais atvejais, liečiančiais šios sutarties dalyką, ir prisistato Ekspeditoriaus vardu.
- 3.2 Savo vardu Partneris gali prisistatyti tik vykdomosios valdžios ir kontroliuojančioms institucijoms.
- 3.3 Partneris populiarina Ekspeditoriaus vardą ir paslaugas.
- 3.4 Partneris neturi teisės perduoti savo teisių ir pareigų pagal šią sutartį be Ekspeditoriaus rašytinio sutikimo.
- 3.5 Partneris materialiai atsako už krovinio sugadinimą ar praradimą nuo krovinio priėmimo iki jo iškrovimo momento.
- 3.6 Partneris, pasirašydamas šią sutartį, įsipareigoja:
 - 1) tvarkingai atlikti savo pareigas, numatytas šioje sutartyje, visada paisyti Ekspeditoriaus interesų;
 - 2) dalyvauti Ekspeditoriaus kokybės valdymo sistemoje ir teikti pasiūlymus jai gerinti;
- 3.7 dalyvauti Ekspeditoriaus ar Kliento organizuojamuose mokymuose – tai privaloma visiems su Ekspeditoriumi dirbantiems Partnerio vairuotojams;
- 3.8 laikytis Ekspeditoriaus paruoštų Klientų aptarnavimo instrukcijų;
- 3.9. pervežimo metu sugadinęs ar praradęs krovinį, pildo nustatytos formos ataskaitą, vairuotojas detaliai aprašo įvykio aplinkybes,
- 3.10 dirbti tik su techniškai tvarkingomis transporto priemonėmis; pagal Lietuvos Respublikos Kelių policijos prie VRM keliamus reikalavimus,
- 3.11 vykstant tarptautiniais maršrutais, pateiktos transporto priemonės turi atitikti tų šalių, kurių teritorijoje vykdomas krovinių gabenimas, reikalavimus,
- 3.12 krovinių vežimą patikėti tik vairuotojams, turintiems atitinkamą vairuotojo kategorijos liudijimą,
- 3.13 dirbti tik su švariomis transporto priemonėmis;
- 3.14 naudoti tik Ekspeditoriaus logotipą;
- 3.15 transporto priemonės privalo būti draustos:
 - 1) civilinės atsakomybės draudimu Lietuvoje ir vykstant į užsienį – užsienyje;
 - 2) CMR draudimu
 - 2) krovinių pervežimo civilinės atsakomybės draudimu
- 3.16 vykdyti krovos arba krovos priežiūros darbus,
- 3.17 krovinio gavėjo teritorijoje, tik atliekant vietinius pervežimus, privalo iškrauti krovinį iš transporto priemonės;
- 3.18 priimanč/priiduodant krovinį vairuotojas turi patikrinti išorinį krovinio stovį, vietų skaičiaus atitikimą, nurodytą CMR, važtaraščiuose ar sąskaitose,
- 3.19 laikytis darbo grafiko;

- 1) atvykimo laiko;
- 2) pakrovimo/iškrovimo laiko;
- 3) atvykimo pas klientą laiko;

3.20 krovinių pervežimus atlikti suderintais su Ekspeditoriumi maršrutais ,

3.21 nedelsiant informuoti Ekspeditorių apie transporto priemonių priverstines pristovs kelyje, avarijas ar kitas nenumatytas aplinkybes, galinčias sukliudyti krovinių pristatymą laiku ir nesugadintą bei imtis kuo skubiausių priemonių šioms kliūtims pašalinti .

3.22 informuoti transporto vadybininką apie pristovs ir jų priežastis;

3.23 visų transporto priemonių vairuotojai turi būti aprūpinti mobiliaisiais telefonais arba kitomis ryšio priemonėmis , kurios garantuotų patikimą ryšį su bet kuria transporto priemone , bet kurioje maršruto dalyje , bet kuriuo paros metu .

3.24 instruktuoti vairuotoją apie krovinių vežimo, važtaraščių surašymo ir tinkamo užpildymo taisykles, Partnerio ir vairuotojo atsakomybę, krovinių priėmimo/perdavimo tvarką;

3.25 vykstant tarptautiniais maršrutais – tarptautinių konvencijų reikalavimus , jų atsakomybės pagrindus ir dydį , tarptautinių važtaraščių (CMR) surašymo taisykles ,

3.26 atsakyti už važtaraščių, deklaracijų, garantinių raštų, sąskaitų / invoice ir kitų krovinius lydinčių dokumentų teisingą įforminimą atvykimo / išvykimo vietose , muitinėse , jų praradimą ar sugadinimą ,

3.23 daryti nustatytos formos ataskaitą apie krovinių išvežimą/parvežimą;

3.24 esant reikalui, gavus nurodymą ir turint nustatytos formos įgaliojimą, Ekspeditoriaus vardu tvarkyti dokumentus, gauti iš Klientų pinigines lėšas, atlikti kitus pavedimus;

3.25 esant reikalui, apie krovinių pristatymą Klientui Ekspeditorių informuoja nedelsiant;

3.26 vykdant tarptautinį pervežimą , informuoti Ekspeditorių iš kiekvienos pasikrovimo vietos apie pakrovimo eigą ir esant nepilnai pakrautai transporto priemonei , gauti instrukcijas apie galimą maršruto pasikeitimą ir papildomą pasikrovimą ,

3.27 laikytis ir neviršyti Ekspeditoriaus nurodytų krovinių pervežimo terminų ,

3.28 pavojingų krovinių pervežimą atlikti laikantis nustatytų tarptautinių reikalavimų , reglamentuojamų ADR taisyklėmis ,

3.29 vykdam tarptautinius pervežimus , prisiimti atsakomybę pagal 1959 m. Ženevos konvenciją (CMR) ir 1975 m. TIR CARNET konvencijos reikalavimus ,

3.30 Partneris bet kokią gautą ar būsimą informaciją, susijusią su šios sutarties sudarymu ar vykdymu, griežtai privalo laikyti paslapyje ir neatskleisti jokiai trečiajai šaliai. Taip pat privalo elgtis su informacija, kuri yra ar laikoma taisybine paslaptimi įprastoje verslo praktikoje.

4 STRAIPSNIS. SUTARTIES PAPILDYMAS, KEITIMAS

4.1. Sutarties papildymai ir pakeitimai galioja tik raštiškai patvirtinti abiejų šalių parašais.

4.2 Ekspeditorius pasilieka sau teisę keisti atlyginimo už Partnerio paslaugas tarifus. Naujų atlyginimo už Partnerio paslaugas tarifų įsigaliojimo data nustatoma Šalių rašytiniu susitarimu ir nuo tos dienos Sutarties priedas Nr.1 yra laikomas atitinkamai pakeistu . Šalis nepavykus raštu susitarti dėl naujų atlyginimo už Partnerio paslaugas tarifų per 1 mėnesį nuo Ekspeditoriaus rašytinio pasiūlymo , Ekspeditorius turi teisę nutraukti Sutartį 5 straipsnio nustatyta tvarka .

5 STRAIPSNIS. SUTARTIES NUTRAUKIMAS

5.1. Bet kuri iš Šalių turi teisę nutraukti šią Sutartį apie tai raštu pranešdama kitai Šaliai, jei kita Šalis nevykdo savo įsipareigojimų pagal šią Sutartį ir pastaroji ne vėliau kaip prieš 3 (tris) mėnesius iki Sutarties nutraukimo dienos apie tai buvo raštu kitos Šalies įspėta, ir, nepaisant to, nesiėmė jokių veiksmingų priemonių padėčiai ištaisyti. Šiuo atveju Šalis, dėl kurios kaltų veiksmų ar neveikimo buvo nutraukta Sutartis, privalo kitai Šaliai atlyginti visus jos dėl Sutarties nevykdymo ar netinkamo vykdymo patirtus nuostolius.

5.2. Kiekviena iš Šalių turi teisę nutraukti šią Sutartį apie tai pranešdama kitai Šaliai ne vėliau kaip prieš 3 (tris) mėnesius.

6 STRAIPSNIS. NENUGALIMOS JĖGOS (FORCE MAJEURE) APLINKYBĖS

6.1. Šalys atleidžiamos nuo dalinės ar visiškos atsakomybės už savo įsipareigojimų nevykdymą ar netinkamą vykdymą pagal šią Sutartį, jei tai atsitiko dėl nenugalimos jėgos (force majeure) veikimo.

6.2. Nenugalima jėga (force majeure) laikoma: karas (paskelbtas ar nepaskelbtas), pilietinis karas, maištai ir revoliucijos, piratavimas, sabotazas; stichinės nelaimės: smarkios audros, ciklonai, žemės drebėjimai, jūrų ar upių potvyniai, žaibai; sproginiai, gaisrai, mašinų, gamybinių pastatų ir kurių nors (arba visų) vidaus komunikacijų sunaikinimas; boikotai, streikai, lokautai, nespirtus darbas kaip streiko forma, gamybinių ar administracinių pastatų užėmimas bei darbo sustabdymas Šalies, prašančios atleisti nuo įsipareigojimų, įmonėje; teisėti ar neteisėti valstybės valdymo institucijų veiksmai; kitos nenugalimos jėgos, kurias laikyti tokiomis sutaria Šalys.

6.3. Šalis, savo įsipareigojimų nevykdymą grindžianti force majeure aplinkybėmis, privalo per 10 (dešimt) dienų po jų atsiradimo raštu informuoti kitą Šalį, ir, pastarajai pareikalavus, pristatyti dokumentą, išduotą kompetentingo organo, patvirtinantį force majeure aplinkybių atsiradimą.

6.4. Pasibaigus force majeure aplinkybių atsiradimui, Šalis, kurios atžvilgiu jos veikė, privalo nedelsiant apie tai informuoti kitą Šalį. Pradėjus veikti force majeure aplinkybėms, Šalių įsipareigojimų pagal šią Sutartį vykdymo laikas yra atidedamas tiek, kiek veikia ši aplinkybė ar jos pasekmės.

6.5. Jei force majeure aplinkybės ar jų pasekmės veikia daugiau nei šešis mėnesius nuo jų atsiradimo pradžios, tai kiekviena iš Šalių turi teisę vienašališkai nutraukti šią Sutartį. Šiuo atveju nė viena iš Šalių neturi teisės reikalauti atlyginti nuostolių dėl įsipareigojimo nevykdymo.

6.6. Kilus force majeure aplinkybėms, kiekviena iš šalių įsipareigoja siekti, kad kitos Šalies nuotoliai būtų kiek įmanoma mažesni.

7 STRAIPSNIS. TAIKYTINA TEISĖ IR SUTARTIES AIŠKINIMAS

7.1. Ši Sutartis parengta ir turi būti vykdoma vadovaujantis Lietuvos Respublikos įstatymais.

7.2. Aiškinant šios Sutarties nuostatas, turi būti vadovaujamasi Lietuvos Respublikos įstatymais bei bendraisiais teisės principais. Esant tarptautinio krovinio gabenimo atvejams, vadovaujamasi ir atitinkamomis tarptautinėmis sutartimis.

8 STRAIPSNIS. GINČŲ SPRENDIMAS

8.1. Visi ginčai, kylantys iš šios Sutarties ar su ja susiję, yra sprendžiami Šalių derybomis. Šalims nepavykus susitarti, tokie ginčai, kurių Šalys nepajėgė išspręsti derybų kelių per 20 (dvidešimt) dienų nuo ginčo atsiradimo dienos, yra sprendžiami arbitražo būdu pagal Arbitražo prie Asociacijos Tarptautiniai prekybos rūmai – Lietuva taisykles. Šalys susitarė, kad arbitražinio teismo arbitrų skaičius bus 3 (trys), arbitražinio teismo posėdžiai vyks Vilniuje ir proceso metu bus vartojama lietuvių kalba.

8.2. Šalys susitarė, jog Ekspeditorius, prieš pareikšdamas ieškinį arbitražo teisme dėl nuostolių, už kuriuos pagal šią Sutartį yra atsakingas Partneris, privalo Partneriui pateikti pretenziją. Pretenzija dėl nuostolių, padarytų kroviniui, turi būti pateikiama nedelsiant, tačiau bet kuriuo atveju ne vėliau kaip per vieną mėnesį nuo to momento, kai krovins buvo pristatytas gavėjui.

9 STRAIPSNIS. SUTARTIES GALIOJIMAS

9.1 Sutartis įsigalioja nuo jos pasirašymo momento.

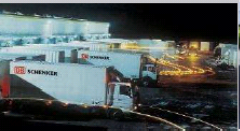
9.2 Jei bet kuri iš Sutarties nuostatų dėl bet kokių priežasčių bus negaliojanti, niekinė ar negalima įgyvendinti, tai šis faktas neįtakos likusių Sutarties nuostatų galiojimo bei įgyvendinimo. Šalys taip pat

[illegible]

UAD/C 1 1 3

1.2. Standartinės vidinės veiklos procedūros (SOP (Standard operating procedures)). Informacinė sistema (ITMS).

Standartizuoti Schenker kelių transporto produktai ir paslaugos 

DB SCHENKER <i>parcel</i>	DB SCHENKER <i>system</i>	DB SCHENKER <i>direct</i>
		
Krovinių (iki 30 kg) siuntimas su papildomais reikalavimais pagal nustatytą grafiką visoje Europoje. Privalumas klientui – ekonomiškas, aiški kainodara, patogumas ir saugumas. Schenker tinklas mums tai leidžia daryti.	DB SCHENKER system – ekonomiškai ir patikimi transporto sprendimai visoje Europoje; krovinių pristatymai, paremti patikimu krovinių judėjimu pagal grafiką Schenker tinkle, aiškiai apibrėžtas užsakymų įvykdymo laikas.	Krovinių pristatymas tiesiogiai klientui. Privalumas klientui – punktualu, patikima ir ekonomiškai.
Jums reikalingą papildomą informaciją gali suteikti visi vietiniai Schenker atstovai Europoje. Lietuvoje - www.dbschenker.lt		

UAB „DB Schenker Lietuva“ pateikčių kompleksas pateiktas: [S.3.4.1.](#) priede.

UAB „DB Schenker Lietuva“ pasirenka vežėjus įvertindama juos pagal nustatytus kriterijus. Tam yra pildomi vežėjų įvertinimo patikros lapai, kuriuose yra nurodoma informacija apie vežėją, kokybės, aplinkos, saugumo ir apsaugos valdymo sistema, transporto priemonių skaičius, tipai, saugumo prietaisai, turimos licencijos, infrastruktūra, konkurencijos sąlygos. Įvertinus keletą vežėjų yra išrenkamas patikimiausias.

SCHENKER Subrangovų įvertinimo patikros lapas		Vežėjų kompanijos FG1	
Informacija apie vežėją/ subrangovą.			
Pavadinimas		Subrangovas	
Adresas		Numeris/ Nuoroda:	
Miestas			
Telefonas Nr.			
El. Paštas			
Faksas			
Kontaktinis asmuo			
Kokios šalys/ transporto keliai gali būti pasiūlyti?			
P= Privaloma; X= Tinklo reikalavimas laikant/ vežant pavojingus krovinius.			
1.	KOKYBES, APILINKOS, SAUGUMO IR APSAUGOS VALDYMO SISTEMA	P	Taip Ne Komentarai
1.1	Ar kompanija turi sertifikuotą kokybės valdymo sistemą (akredituotos institucijos)? (pvz: ISO 9001/9002)		
1.2	Ar kompanija turi sertifikuotą aplinkos valdymo sistemą (akredituotos institucijos)? (pvz: ISO14001)		
1.3	Ar kompanija turi sertifikuotą saugumo valdymo sistemą vežti pavojingus krovinius (akredituotos institucijos)? (pvz: SQAS, CDI-mpc)		
1.4	Ar kompanija yra paskyrusi atsakingą asmenį ar saugumo patarėją atsakingą už pavojingus krovinius? Jeigu taip prašome parašyti vardą ir pavardę.	X	
1.5	Ar vairuotojai vežantys pavojingus krovinius (ADR) yra apmokyti/ licenzijuoti?	X	
1.6	Ar vairuotojai yra atsakingai apmokyti apie kuro veiksmingumą ir saugų vairavimą? (remiantis direktyva 2003	X	Praktinis ar simuliacinis (pažymėti)
1.7	Ar kompanija turi saugumo planą didelės reikšmės pavojingiems kroviniams?		
1.8	Vairuotojų bei vietinių biuro darbuotojų kriminalinės praeities patikra (patikra atliekama pastutiniams 5 metams, jeigu leidžiama pagal vietinius įstatymus)		
1.9	Ar kompanija turi apmokymų programą vairuotojams? (atsakymu dėl vagysčių ir saugumo supratimo apmokymai)		
1.10	Ar įmonėje veikia planinė ir dokumentuota palaikymo programa sukežimiams ir priekaboms?		
1.11	Ar kompanija turi rašytinius nenumatytų atvejų planus tam, kad būtų galima pranešti apie nenumatytus atsitikimus? (blogu oro sąlygų, apipalėšimų, auto įvykių ir t.t.)		
	Ar kompanija turi sertifikuotą sveikatos bei saugumo valdymo sistemą (akredituotos institucijos)? (pvz: OHSAS 18001)		
***Maksimalus sukežimio svoris tonomis			
2 A.	Sukežiminių tipai/ skaičius/ įranga/ saugumo prietaisai	P	Abs. % Komentarai
2.1	Kiek sukežimių dirba kompanijoje (prašome pažymėti skaitmenį su eilės numeriu) ir kiek jų yra.		
2.1.1	EURO 2 patvirtinta - sukežimio registracijos metai 1996-1999?		
2.1.2	EURO 3 patvirtinta - sukežimio registracijos metai 2000-2004?		
2.1.3	EURO 4 patvirtinta - sukežimio registracijos metai 2005-2007?		
2.1.4	EURO 5 patvirtinta - sukežimio registracijos metai nuo 2008?		
2.1.5	Sukežiminiai varomi alternatyviu kuru (biokuras, etanolis, RME, sintetinis dyzelinas ir t.t.)?		
2.1.6	Aprūpinti GSM mobiliaisiais telefonais su SMS (trumposiomis žinutėmis)?		
2.1.7	Aprūpinti GPS (palydovine navigacija)?		
2.1.8	Aprūpinti Schenker logotipais?		
2 B.	Sukežiminių tipai/ skaičius/ įranga/ saugumo prietaisai	P	Taip Ne Komentarai
2.2	Ar sukežiminiai/ priekabos patvirtinti - TIR?		
2.3	Autorizuoti/ aprūpinti vežti pavojingus krovinius (ADR)?	X	
2.4	Galimybė aprūpinti kietašonėmis ar susitrintomis minkštašonėmis priekabomis su grandinėmis ar apsauginiais kabeliais naudojamais apsaugoti priekabos apatinį tentą? Jeigu taip, pažymėkite jų skaičių.		
2.5	Ar kompanija užsiregistravusi programuose kurios teikia informaciją apie incidentus (Eurowatch, Bosch ir t.t.)?		
2.6	Imobilizacijos įrenginiai įdiegti visose transporto priemonėse?		
2.7	Signalizacijos įdiegtos visose transporto priemonėse?		
3	LICENZIJOS	P	Taip Ne Komentarai
3.1	Ar yra tinkamos licenzijos remiantis nacionaliniais ar EC įstatymais?		
4	INFRASTRUKTŪRA	P	Taip Ne Komentarai
4.1	Ar kompanija archyvuoja POD dokumentus remiantis CMR konvencijos 32 straipsnio forma apie pasirašytus važtaraščius ar kitus pasirašytus dokumentus?		
4.2	Visi vairuotojai yra instruktuoti pranešti apie nepatvirtinimus, įskaitant nepatvirtinimus susijusius su pavojingų krovinių tiekimu (ADR), taip pat pavojingų krovinių atsitikimus/ incidentus?		
4.3.1	Ar kompanija turi galiojantį vežėjo atsakomybės draudimą įskaitant CMR konvenciją? Draudimo kompanijos pavadinimas: Poliso numeris.		
4.3.2	Ar CMR draudimas turi kokių nors apribojimų? Praradimo tipas, krovinio tipas, geografinis plotas, draudimo suma ir t.t.? Jeigu taip prašome pridėti papildomą dokumentaciją/ draudimą.		
4.3.3	Ar kompanija turi galiojantį draudimą kuris atlygina žalą padarytą priekaboms kurios priklauso Schenker, alternatyviai žalai ar praradimams priekabos įrengimams? Draudimo kompanijos pavadinimas: Poliso numeris.		
4.4	Jeigu prireiktų, ar vežėjas leistų Schenker kompanijos atstovui atvykti pas jį tam, kad atliktų detalesnį subrangovo įvertinimą mūsų kliento vardu (ISO 9000/ 14001 poreikis)?		
5	KONKURENCIJA/ KOMUNIKACIJA	P	Taip Ne Komentarai
5.1	Ar vežėjas dirba konkurentams toje pačioje verslo srityje?		
5.2	Neutralus (nepriklauso konkurentams/ konkurentai nepriklauso jam)		
5.3	Geras komunikavimas (telefonas, faksas, El - paštas, mobilusis telefonas ir t.t.) tinkamas dokumentacijos/ informacijos laikymas		
5.4	Geras finansinis stabilumas		
5.5	Gera sąskaitų kokybė		
5.6	Geras bendravimas/ lankstumas		
5.7	Kokybės tikslų įvykdymas (primitinis neatitikimų skaičius praneštas EuroQuality) (esant nukrypimams subrangovas turėtų būti labiau analizuojamas).		
Paręngtas:			

Vežant krovinius yra sudaromi krovinių vežimų maršrutai. Maršrutu vadinamas kelias tarp pakrovimo ir iškrovimo punktų. Kelias – tai aplinka, kurioje arba kuria važiuoja transporto

priemonės, atlikdamos savo funkcijas. UAB „DB Schenker Lietuva“ panaudojant įvairias informacinių technologijų programas. Maršrutą galima parinti naudojantis internetiniu puslapiu www.maps.lt. Jame randami atstumai tarp įvairių miestų. Maršrutams sudaryti panaudojamos ir kitos informacinės sistemos.

2 MOKYMO ELEMENTAS. KROVINIŲ TRANSPORTAVIMO KAINOS NUSTATYMAS

2.1. Standartinės vidinės veiklos procedūros (SOP (Standard operating procedures))

Kaina tai yra pinigų kiekis, kurį klientas turi sumokėti vežėjui už suteiktas paslaugas, tai yra už krovinių pervežimą. Kaina turi garantuoti reikiamas investicijų proporcijas, tai yra ji privalo reguliuoti pasiūlos ir paklausos santykį. UAB „DB Schenker Lietuva“ laikosi šios įkainių politikos:

1. stengiasi per daug nekelti kainų tam, kad klientai neieškotų kitos alternatyvos;
2. nustato tokias kainas, kurios geriausiai leistų išnaudoti turimus pajėgumus;
3. įmonė taip organizuoja veiklą, kad padengtų išlaidas ir turėtų pelno.

Vežėjai nustatomi šiais metodais:

Į sąnaudas orientuota kainodara Šį metodą naudoja tos įmonės, kurios atsižvelgia į rinkos veiksnius. Šis metodas leidžia palyginti pelno dydžius, gaunamus, esant įvairiems tarifams. Įmonė nusistato pelno normą ir parduoda paslaugas tokiu tarifu, kuris, esant tam tikrai gamybos apimčiai, leidžia gauti maksimalų pelną. Nustatant tarifą šiuo metodu, naudojamas nenuostolingumo grafikas, kuris rodo visų gamybos kaštų, laukiamų įplaukų ir parduodamų transporto paslaugų kiekio ryšį.

Naudodama šį metodą įmonė turi:

1. nustatyti tam tikrą normatyvinę darbų apimtį, tai yra kokį paslaugų kiekį ji numato atlikti per planuojamą laikotarpį;
2. įvertinti visas sąnaudas, esant numatomi paslaugų apimčiai;
3. nustatyti kapitalinių investicijų efektyvumą.

Transporto paslaugos tarifas yra apskaičiuojamas dalinant visuminės įplaukas iš paslaugų apimtį.

Į paklausą orientuota kainodara. Šis metodas remiasi paslaugų paklausos lygio tyrimais ir ekonomine verte. Nustatant tarifą, atsižvelgiama į tai, kaip pats vartotojas vertina paslaugą. Vartotojas nustato santykį tarp paslaugos vertės ir jos tarifo, ir lygina ją su kitų įmonių teikiamų

analogiškų paslaugų rodikliais. Vartotojo vertinimai priklauso nuo subjektyvaus psichologinio pasitenkinimo, kurį patiria vartotojas, naudodamasis paslaugomis. Nustatydama tarifą šiuo metodu, įmonė tiesiogiai nesiremia gamybos kaštais, o į juos atsižvelgia tik kaip į ribojantį veiksni. Nustačiusį tarifą šiuo metodu, įmonė keičia savo paslaugos kainą, priklausomai nuo paklausos pokyčio, tai yra paslaugos paklausai išaugus įmonė didina savo paslaugos kainą ir atvirkščiai. Gamybos kaštai abiem atvejais gali būti vienodi.

Į konkurentus orientuota kainodara. Šis metodas remiasi konkurencijos sąlygomis. Įmonė savo paslaugų tarifus nustato truputį žemesnius negu artimiausio ir stambiausio konkurento. Šis metodas naudojamas tose rinkose, kuriose teikiamos vienerūšės transporto paslaugos. Konkurencijos veiksnio įtaka priklauso nuo rinkos struktūros tai yra nuo rinkoje dirbančių transporto įmonių tipų ir skaičiaus. Nustatydama tarifus įmonė orientuojasi į esančių rinkoje tarifų lygį: įmonė nekeičia savo paslaugų tarifų jei jų nekeičia konkurentai ir pakeičia tarifus jei juos keičia konkurentai. Įmonė tai daro neatsižvelgdama į tai kaip keičiasi (didėja ar mažėja) paklausa paslaugai arba paslaugos gamybos kaštai.

Ekspeditoriaus kainodarą sudaro šie elementai:

- transportavimo sąnaudos. Jos būna kintamos(priklausančios nuo ridos) ir pastovios (nepriklausančios nuo ridos);
- tarpinės sąnaudos (terminalų ir dokumentų sąnaudos);
- ekspedicinės sąnaudos (draudimo ir rinkodaros sąnaudos bei ekspedicinis pelnas).

Trys kainos nustatymo metodai

Krovinių vežimo kainodara kelių transporte

- Į sąnaudas orientuota kainodara.
- Į konkurentus orientuota kainodara.
- Į vartotoją (paklausą) orientuota kainodara.

Už-Warszawa-Piter-Ut					
2011 09					EUR
Atstumas km			3200		
Maršruto laikas			6		2500
"Frachto" dydis 1			2500		
"Frachto" dydis 2			0		0
Kurasas RUS	1070	-25.3	-2707.1	41	-660.268293
Kurasas LT		-0.9	0	1	0
Kelias LT			80	-3.4528	-23.1696015
Kelias BY eur			50	-1	-50
Kelias RUS EUR			0	-1	0
Kelias SJO EUR			0	-1	0
Kelias PL EUR			30	-3.4528	-8.88860056
Kelias HU EUR			0	-1	0
Vairuotojo DU		-0.47	-1504	3.4528	-435.588508
Kitos išlaidos			100	-1	-100
Draudimai EUR		-6	-36	1	-36
Padangos 0, 02 EUR/km		-0.02	-64	1	-64
Remonto išlaidos viso		-0.067	-214.4	1	-214.4
Viso					907.884974
Apilinka		-20	-120	1	-120
Rezultatas					787.884974

Utena-Passau-Utena					
2011 09					eur
Atstumas KM			3950		
Maršruto laikas			8		
"Frachto" dydis 1		260	2340		2340
"Frachto" dydis 2			850		850
Kurasas PL		0	400	-1.1	-440
Kurasas LT	923	-1	-923	1	-923
Kelias LT			40	-3.4528	-11.5848
Kelias CZ	3500	-0.14	-490	3.4528	-141.914
Kelias D			80	-1	-80
Kelias PL			200	-3.4528	-57.924
Vairuotojo DU		-0.43	-1698.5	3.4528	-491.92
Kitos išlaidos			15	-1	-15
Draudimai EUR		-6	-48	1	-48
Padangos 0, 02 EUR/km		-0.02	-79	1	-79
Remonto išlaidos viso		-0.067	-264.65	1	-264.65
Viso					637.0078
Apilinka		-20	-160	1	-160
Rezultatas					477.0078

Į vartotoją (paklausą) orientuota kainodara

- Pirmiausia išsiaiškinama, ar prekei/paslaugai yra [vartotojas](#) ir kokią vertę prekę jam sudaro.
- Toliau vertinama, ar vartotojo ([rinkos](#)) pasirengimas mokėti atitinkamą kainą už siūlomą prekę nėra žemesnis bent jau už prekės [savikainą](#).
- Jeigu sąlygos tenkinamos, prekę yra siūloma vartotojui.

Ekspeditoriaus kainodara. Elementai

- Kaštai transportui;
- Tarpiniai kaštai:
 - Terminalo kaštai;
 - Dokumentų kaštai;

Ekspediciniai kaštai

- » Draudimo kaštai;
- » Marketingo kaštai;
- » Ekspedicinis pelnas.

UAB „DB Schenker Lietuva“ pateiktųjų kompleksas pateiktas: [S.3.4.2.](#) priede.

UAB „DB Schenker Lietuva“ organizuoja pilnų ir dalinių krovinių vežimus.

2.1 Kainų tipai

Skirtingos valiutos (Euro zona/ne Euro zona) sudaro kliūtis specializuotoms kainoms. Vartojami procentiniai mokesčiai; jie perskaičiuojami į specializuotas kainas klientui konkrečios šalies organizacijos arba vietinės kontoros.

Atskirose šalyse procentiniai mokesčiai turi būti įtraukti į egzistuojančias kainų struktūras. Atskiriems produktams kuriamos atskiros kainos.

2.2 Kainodaros pagrindas

Kainos yra paremtos siunčiančios kontoros, kuri priėmė užsakymą, standartiniu apmokestinimu (SCHENKERsystem). Taikomi pagrindiniai mokesčiai:

SCHENKERTop			SCHENKERTop12		
iki	50 kg	50% / siunta.	iki	50 kg	74% / siunta.
	100 kg	41% / siunta.		100 kg	65% / siunta
	300 kg	34% / siunta		300 kg	57% / siunta
	500 kg	27% / siunta		500 kg	50% / siunta
	1,000 kg	21% / siunta		1.000 kg	43% / siunta
	1,500 kg	15% / siunta		1,500 kg	40% / siunta
	2,000 kg	12% / siunta		2,000 kg	38% / siunta
	2,500 kg	10% / siunta		2,500 kg	36% / siunta

Aukščiau paminėti procentiniai mokesčiai yra SCHENKERTop/SCHENKERTop12 produktams, jie fiksuoti, be galimybės suteikti klientui nuolaidą arba pateikti kitą kainą. Mokesčiai turi būti perskaičiuoti į kainas.

3.1 Sąskaitų pateikimas klientams

Už SCHENKERTop/SCHENKERTop12 klientams sąskaitos pateikiamos tik pagal SCHENKERTop /SCHENKERTop12 kainoraštį kiekvienu konkrečiu atveju. Draudžiama naudoti kitas kainas arba daryti klientams nuolaidas SCHENKERTop/SCHENKER-top12 atveju.

UAB „DB Schenker Lietuva“ pateiktųjų komplektas pateiktas: [S.3.4.3.](#) priede.

3 MOKYMO ELEMENTAS. KROVINIŲ SRAUTŲ VALDYMAS

3.1. Įmonės norminė techninė dokumentacija

Dokumentacija pateikta S.3.4. modulio 1 mokymo elemento 1.1. skyriuje.

3.2. Standartinės vidinės veiklos procedūros (SOP (Standard operating procedures)). IT sistemos aprašai

Informacinę sistemą sudaro šie moduliai:

- Kelių transporto sistema;
- Finansinė sistema;
- Operacijų sistema;

- Statistinė sistema.

IT sistemos aprašai:

1. Įvadas	1
1.1 Instrukcijos	1
2. Vartotojo aplinka	2
2.1 Saugumas ir identifikavimas	2
2.1.1 Prisijungimas ir atsijungimas	2
2.2 Meniu sistema	5
2.2.1 Judejimas ir trynimasis meniu sistemoje ir languose	5
2.2.2 Komandinė eilutė	5
2.2.3 Trumpiniai (Fast Path Code)	5
2.2.4 Paieška/Pasirinkimas	9
2.2.5 Opcijos	10
2.2.6 Funkciniai klavišai	11
2.3 Pranešimai apie klaidas ir sistemos žinutės	13

1. Įvadas

CIEL instrukcijos yra suskirstytos į keletą dalių RTS (Road Transport System - Kelių transporto sistema), Operacijų, Financinė, Statistika ir kt. pagal CIEL sistemą sudarančius modulius.

Šie moduliai yra CIEL sistemos dalis. Kartu jie sudaro visą sistemą. Įvairūs moduliai gali būti naudojami atskirai arba kartu. Kiekvienoje šalyje yra naudojami skirtingas modulių skaičius.

- Finansinis
- Operacijų
- Kelių transporto sistema
- Statistika

1.1 Instrukcijos

Vartotojui skirtos instrukcijos susideda iš dalių, kurios aprašo kiekvieną iš modulių.

Visas dalis sudaro trys žemiau išvardinti skyriai. Tai reiškia, kad visi CIEL moduliai yra aprašyti tuo pačiu principu.

Kiekvieną dalį sudaro šie skyriai:

1. Vartotojo aplinka
Informacija apimanti visą CIEL sistemą, nepriklausomai su kuriuo modulių jūs dirbate.
2. Modulio apžvalga
Bendra pagrindinių bei šalutinių langų apžvalga priklausomai nuo to, su kuriuo modulių jūs dirbate.
3. Etapai (ne visos instrukcijos turi etapus)
Aprašomi konkretaus darbo etapai.

2. Vartotojo aplinka

Šiame skyriuje aprašytos bendros taisyklės darbui su CIEL programa.

2.1 Saugumas ir identifikavimas

Tam, kad pašaliniai žmonės negalėtų patekti į sistemą, CIEL programa turi vartotojo identifikavimo sistemą. Kiekvienam vartotojui yra suteikiamos atskiros teisės į vieną ar kitą programos modulį ir funkcijas (pvz. Vieniems suteikiamos teisės peržiūrėti, keisti, trinti; o kiti gali tik peržiūrėti). Kiekvienas Schenker biuras turi žmogų, galintį keisti kiekvieno vartotojo teises.

2.1.1 Prisijungimas ir atsijungimas.

Prieš pradėdami darbą su CIEL programa reikia prie jos prisijungti. Prisijungimo metu sistema patikrina vartotojo tapatumą ir pagal nustatymus įjungia atitinkamą vartotojo aplinką.

Prisijungimo procedūra:

Paleidus programą atsiranda prisijungimo langas:

```

sign on

System . . . . . : BILHEL32
Delsystem . . . . : QINTER
Dysplay . . . . . : QPADEV00JH

User . . . . . : _____
Password . . . . . : _____

(C) COPYRIGHT IBM CORP. 1980, 1996.

```

- 'USER' lauke įvedamas vartotojo identifikacinis vardas (ID).
- Spaudžiams <TAB> klavišas.
- 'PASSWORD' lauke įvedamas slaptažodis ir spaudžiama <ENTER>. Ekrane gali atsirasti įvairių pranešimų.
- Toliau spausti <ENTER>, kol pateksite į pagrindinį CIEL programos meniu.

```

BILHEL32                Schenker Lithuania Production      2002/11/21
QPADEV000P              CIEL/400 System Menu              CIEL

Select one of the following:

1. System Administration Menu      SYS
2. Job Booking Menu                JOB
3. Freight Documentation Menu      DOC
4. Road Transport System Menu      RTS
5. Products and Pricing Menu       PRP
6. Sales Invoicing Menu            SIV
7. Job Accounting Menu             JAC
8. Finnish Customs Processing Menu SWCUS
12. Terminal/Warehousing System Menu TWS
13. Finish Pallet Administration   WPALL
14. Statistics Menu                MSTAT
15. Purchase Invoicing Menu        PIV
Selection or command
====>

F3=Exit      F4=Prompt    F5=Refresh    F9=Retrieve    F12=Cancel
F10=Actions  F11=Two columns  F22=Go to
(C) Copyright 1990, 1992 Computing Services for Industry Limited

```

Norėdami patekti į kurį nors programos modulį, pasirinkite norimą opciją ir spauskite <ENTER>.

UAB „DB Schenker Lietuva“ IT sistemos aprašai pateikti: [S.3.4.4.](#) priede.

Krovinių srautai valdymui naudojamos informacinės sistemos.

TWS Warehouse Management System



The purpose of this document is to give a brief outline of the scope of TWS and to describe the integration with CIEL, our Forwarding module.

January 2003



Krovinių srautų valdymo sistemos aprašai pateikti [S.3.4.5.](#) priede.

4 MOKYMO ELEMENTAS. SAVARANKIŠKA UŽDUOTIS

4.1. Užduoties aprašymas

4.1.1. Objektas – vienkartinė sutartis kroviniui vežti.

Tikslas - parengti vienkartinę sutartį kroviniui vežti

Užduotis - Naudojantis UAB „DB Schenker Lietuva“ dokumentais parengti sutartį vienkartinę sutartį su vežėju X kroviniui vežti.

Užduoties atlikimo kokybės vertinimo kriterijus - Užduotis atlikta. Atliekant užduotį mokytojas laikėsi jos aprašyme nurodytos technologinės dokumentacijos reikalavimų.

4.1.2. Objektas – bendradarbiavimo sutartis

Tikslas - parengti bendradarbiavimo sutartį kroviniui vežti su pastoviais klientais

Užduotis - Naudojantis UAB „DB Schenker Lietuva“ dokumentais parengti bendradarbiavimo sutartį su vežėju.

Užduoties atlikimo kokybės vertinimo kriterijus - Užduotis atlikta. Atliekant užduotį mokytojas laikėsi jos aprašyme nurodytos technologinės dokumentacijos reikalavimų.

4.1.3. Objektas – Krovinių vežimo maršruto planavimas ir kainos nustatymas.

Tikslas – suplanuoti krovinių vežimo maršrutą ir apskaičiuoti krovinių vežimo kainą.

Užduotis - Panaudojant IT programas suplanuoti krovinių vežimą maršrutu A – B ir apskaičiuoti vežimo kainą.

Užduoties atlikimo kokybės vertinimo kriterijus - Užduotis atlikta. Atliekant užduotį mokytojas laikėsi jos aprašyme nurodytos technologinės dokumentacijos reikalavimų

4.2. Informacinė maršruto planavimo sistema

Sistema bus pristatyta įmonėje mokymosi metu.