
**LIETUVOS CIVILINĖS AVIACIJOS VEIKLOS
LIBERALIZUOTOJE RINKOJE STRATEGIJA IKI
2015 METŲ
SANTRAUKA**

LIETUVOS CIVILINĖS AVIACIJOS MISIJA, STRATEGINIAI TIKSLAI IR UŽDAVINIAI

Lietuvos civilinės aviacijos veiklos liberalizuotoje rinkoje strateginių nuostatų formavimas

1. SSGG analizė

1.1 Stipriosios pusės

| | |
|--|---|
| Spartus ekonomikos augimas | 1. Spartus Lietuvos ekonomikos augimo tempas, kuris yra vienas iš didžiausių Europoje, išliekanti tolimesnio šalies ūkio augimo tendencija. |
| Narystė NATO ir ES | 2. Šalies narystė NATO ir Europos Sąjungoje, suteikianti papildomas saugumo bei politinio ir ekonominio stabilumo garantijas. |
| Perkamosios galios didėjimas | 3. Didėjanti Lietuvos gyventojų perkamoji galia ir vidutinių vartojimo išlaidų struktūros pokytis. Lietuvos gyventojų išlaidos poilsiui ir kultūrai išaugo nuo 2,6 % 1996 m. iki 4.3 % 2003 m. ir 4.4 % 2004 m. Asmeninės gyventojų išlaidos poilsinėms-pažintinėms kelionėms oro transportu priskiriamos šiai išlaidų grupei. |
| Kvalifikuota darbo jėga | 4. Kvalifikuota civilinės aviacijos sistemos darbo jėga. Po nepriklausomybės paskelbimo Lietuvai pakeitus aviacijos techninę bazę daugelis specialistų buvo sėkmingai perkvalifikuoti. Tai visų pirma lakūnai, technikai bei oro navigacijos specialistai. Aviacijos specialistų kvalifikacijos rengimo sistema atitinka Europos Sąjungos standartus. |
| Techninio aptarnavimo bazė | 5. Orlaivių techninio aptarnavimo ir priežiūros bazė. Lietuva yra vienintelė iš Baltijos šalių, turinti techninio aptarnavimo įmones, sertifikuotas pagal PART 145 reikalavimus. |
| Aviacijos specialistų ruošimo sistema | 6. Lietuva, vienintelė iš Baltijos šalių, turi aukštąją aviacijos specialistų ruošimo mokyklą, A. Gustaičio aviacijos institutą su savo baze, kurią sudaro mokomieji lėktuvai, įranga, naudojamas Kyviškių aerodromas, priklausantis KASP. |
| Moderni oro navigacija | 7. Viena iš moderniausių oro navigacijos sistemų. Lietuva yra viena iš pirmųjų NATO narių, įdiegusi integruotą oro eismo valdymo sistemą. |

- | | |
|---|---|
| Kauno intermodalinio transporto mazgas | 8. Klaipėdos ir Kauno laisvosios ekonominės zonos (LEZ), kurios yra užsienio investicijų traukos šaltinis. Sėkmingas Klaipėdos LEZ vystymas skatina oro transporto keleivių skaičiaus didėjimą Palangos oro uoste. |
| Lietuvos orlaivių gamybos pramonė | 9. Kauno intermodalinio transporto centras, kurio pagrindas yra ES prioritetu pripažintas projektas "Rail Baltica" (europinio standarto geležinkelis) bei automagistralė "Via Baltica". 10. Lietuvos orlaivių gamybos pramonė. Šiuo metu tai nedidelė visos Lietuvos pramonės dalis, tačiau, ji yra imli mokslo ir technikos naujovėms, jai nereikia daug žaliavų, sukuriama didelė pridėtinė vertė. |

1.2 Silpnosios pusės

- | | |
|---|--|
| Nepatogi geografinė padėtis | 1. Nepatogi Lietuvos geopolitinė padėtis. Lietuva yra Europos Sąjungos pakraštys. |
| Žemas pragyvenimo lygis | 2. Pagal ekonominės raidos rodiklius (BVP vienam gyventojui, pragyvenimo lygis, darbo našumas) Lietuva gerokai atsilieka nuo kitų ES šalių. Vien tik tam, kad pragyvenimo lygis pasiektų neturtingiausių ES šalių, Portugalijos ir Graikijos, vidurkį, prireiks nuo 15 iki 20 metų. |
| Sumažėjęs vietinių vežėjų konkurencingumas | 3. Dėl narystės Europos sąjungoje pasikeitusi oro transporto veiklos reguliavimo sistema. Tarp ES šalių panaikinta dvišalių oro susisiekimo sutarčių sistema mažina vietinių aviakompanijų konkurencinį pranašumą ir sudaro palankesnes sąlygas kitų šalių aviakompanijoms plėsti Lietuvos rinkos dalį vietinių vežėjų sąskaita. |
| Riboti Vilniaus oro uosto pajėgumai | 4. Vilnius, kaip šalies sostinė ir pagrindinio Lietuvos oro uosto vieta, Europos miestų klasifikacijoje nusileidžia ne tik Varšuvai, bet ir Rygai, Minskui bei Talinui. Pagal šią klasifikaciją miestas turi didžiausią vystymosi potencialą, jeigu atitinka tris pagrindinius kriterijus: a) yra sostinė, b) turi |

Oro uostų sistema nėra optimali

daugiau nei 1 mln. gyventojų ir c) yra uostamiestis. (žiūr. Vilniaus – Kauno dvimiesčio strateginis planas)

Nėra glaudaus bendradarbiavimo tarp vietinių vežėjų ir oro uostų

5. Šalies tarptautinių oro uostų sistema nėra optimali pagal savo teritorijos dydį ir geografiją.

Nėra aviacijos specialistų ruošimo strategijos

6. Užsitęsęs aviakompanijos “Lietuvos avialinijos” privatizavimas apribojo jos strateginės plėtros galimybes.

7. Nėra rinkodarinio bendradarbiavimo tarp vietinių aviakompanijų ir oro uostų, siekiant pritraukti keleivių srautus į Lietuvą.

8. Nesuformuluota aviacijos specialistų ruošimo strategija.

1.3 Galimybės

Lietuvos ūkio internacionalizacija ir globalizacija

1. Tolesnė Lietuvos ūkio internacionalizacija bei integracija į ES ekonominę erdvę sudaro palankias sąlygas verslo kontaktų plėtrai ir palankiai veikia keleivinio bei krovinio oro transporto vystymąsi.

Kryptis „Europos šiaurė- pietvakariai“

2. Tolesnė Lietuvos oro transporto plėtra turėtų būti siejama ne tik su tradicine kryptimi “Europos rytai – vakarai”, bet ir su kryptimi “Europos šiaurė – pietvakariai”. Lietuva gali išnaudoti šiuos pranašumus. Pirma, per pastaruosius 15 metų Šiaurės Vokietijos ir Skandinavijos rinkose sukauptą patirtį. Antra, ekonominį, kultūrinį bei istorinį bendrumą su Centrinės Europos šalimis.

Gyventojų mobilumo didėjimas

3. Lietuvos įsijungimas į ES, prisijungimas prie Šengeno susitarimo didina gyventojų mobilumą bendros ekonominės erdvės ribose. Nors kontinentinėje Vakarų Europoje oro transportui vis didesnę konkurenciją sudaro geležinkelis, dėl lėtos Lietuvos geležinkelio integracijos į ES sistemą bei skrydžių kainų mažėjimo, oro transportas turi galimybę pasinaudoti didėjančiais keliaujančių srautais.

| | |
|---|---|
| Krovinių srauto didinimas Kauno oro uoste | 4. Patogi geografinė padėtis bei "Rail Baltica" ir "Via Baltica" projektai, laisvos ekonominės zonos plėtra, suteikia Kauno oro uostui galimybę didinti aptarnaujamų krovinių kiekį. |
| Techninio aptarnavimo bazės plėtojimas | 5. Sukurta orlaivių techninio aptarnavimo ir remonto bazė sudaro prielaidas tolimesnei šios veiklos vystymui, specializuojantis komercinių lėktuvų techninio aptarnavimo srityje. |
| Lietuvos oro navigacija – regiono skrydžių valdymo centras | 6. Atlikta valstybinės įmonės "Oro navigacija" modernizacija ir integrali skrydžių valdymo sistema leidžia šiai įmonei pretenduoti tapti tarptautiniu regioniniu skrydžių valdymo centru. |
| Mažosios aviacijos orlaivių pramonės vystymas | 7. Europoje tik dvi šalys, Vokietija ir Lietuva, gamina aukščiausios klasės sklandytuvus. Sukaupta patirtis, sukurtas pasaulinis "Sportinės aviacijos" atstovų tinklas sudaro palankias galimybes plėsti šią veiklą, gaminant ne tik sklandytuvus, bet ir nekomercinius lėktuvus. |

1.4 Grėsmės

| | |
|--|---|
| Teroristinių išpuolių grėsmė | 1. Išliekanti tikimybė, kad vėl pasikartos teroristiniai išpuoliai, kurie neigiamai paveiktų tiek pasaulinę oro transporto rinką, tiek turėtų šalutinį poveikį Lietuvai. |
| Pasaulio ekonomikos krizės | 2. Pasauliniai ekonomikos nuosmukiai ir krizės, kurios turi tiesioginę įtaką verslo kelionių oro transportu skaičiaus mažėjimui bei netiesioginę įtaką asmeninėms poilsinėms-pažintinėms kelionėms. |
| Kitų šalių oro vežėjų įsigalėjimas Lietuvos rinkoje | 3. Kitų šalių oro vežėjų įsigalėjimas Lietuvos rinkoje. Vietinio vežėjo dominuojančios pozicijos praradimas ir nesugebėjimas pritraukti užsienio investuotojų reikštų kad Lietuva netenka tos BVP dalies, kuri yra sukuriama parduodant oro pervežimo paslaugas ir pereinama prie šių paslaugų importo iš kitų šalių. |

Kaimyninių oro uosto pozicijų stiprinimas

4. Kaimyninių šalių oro uostų pozicijų sustiprinimas ir konkurencinio spaudimo didėjimas.

Pagrindinės Lietuvos civilinės aviacijos silpnosios pusės yra susijusios su oro uostų, kaip didžiausių infrastruktūros įmonių, konkurentabilumu, bei jų sąveikos su vietinėmis avialinijomis nebuvimu

1.5 SSGG analizės apibendrinimas

Stipriųjų ir silpnųjų pusių bei grėsmių ir galimybių analizė atskleidė, kad pagrindinės Lietuvos civilinės aviacijos silpnosios pusės yra susijusios su oro uostų, kaip didžiausių infrastruktūros įmonių, pajėgumų ir verslumo filosofijos trūkumu. Siekiant ištaisyti šią padėtį reikia pasinaudoti Lietuvos, kaip ES ir NATO šalies patrauklumu investuotojams, sparčiais šalies ūkio augimo tempais ir pradėti spręsti Lietuvos tarptautinių oro uostų sistemos optimizavimo klausimą, siekiant sukurti modernių oro uostų kompleksą, leisiantį funkciškai integruoti įvairias transporto rūšis, kurios būtų patogios tiek keleiviams, tiek aviakompanijoms ir sudarytų Lietuvos civilinei aviacijai prielaidas tapti globalaus verslo aktyviaja dalimi.

Turi būti atlikta oro uostų plėtros studija, peržiūrėta dabartinė oro uostų investicijų ir pelno panaudojimo tvarka, išanalizuota galimybė daryti atidėjimus į specialų oro uostų komplekso modernizavimo (statybos) fondą. Oro uostų komplekso modernizavimas turi būti finansuojamas ne tik valstybės, bet ir privačių investuotojų lėšomis.

ES šalių patirtis rodo, kad sėkmingai dirba tie oro uostai, kurie yra vystomi šalia esančioje teritorijoje kuriant verslo technologijų parkus. Pavyzdžiui *Cork Airport Business Park* (Airija), *Aviapolis* (Helsinkio oro uostas), *Sophia-Antipolis Science Park* (Nicos oro uostas).

Remiantis ES šalyse atliktais tyrimais buvo nustatyti nuo oro transporto labiausiai priklausomi (angl. *air intensive*) pramonės sektoriai. Tai leidyba ir spauda, tiksliųjų ir optinių įrankių gamyba, komunikacijos, draudimas, bankai

ir finansai, kompiuterinės technikos ir programų gamyba, tyrimai ir produkto vystymas (angl. *research and development*).

Lietuvoje oro uostai yra išdėstyti neracionaliai, tačiau, stipriosios civilinės aviacijos ir jos makroaplinkos pusės sudaro prielaidas pasinaudoti galimybėmis ir ištaisyti šią padėtį. Naujojo oro uostų komplekso projektas galėtų būti grindžiamas šiais palankiais faktoriais:

**Vilniaus-Kauno
dvimiesčio regionas**

1. Vilniaus-Kauno dvimiesčio regionas, kurio gyventojų skaičius siekia apie 1 mln. Tokiu būdu panaikinama viena iš pagrindinių oro uosto vystymo silpnųjų pusių. Lyginant su Ryga, Varšuva, pavieniui tiek Vilnius, tiek tuo labiau Kaunas yra per maži miestai pakankamam keleivių skaičiui generuoti.

**Greitojo susiekimo
traukinio linijos
Vilnius-Kaunas
modernizavimas**

2. Atsižvelgiant į ES skatinamą intermodalinių pervežimų vystymą, oro uostų komplekso kūrimas turi būti derinamas su greitojo susiekimo traukinio linijos Vilnius-Kaunas modernizavimu. Taip panaikinama strateginė Lietuvos aviacijos silpnoji pusė susijusi ES neigiama nuostata dėl oro uostų statybos šalyse finansavimo.

**Verslo-technologijų
parkas**

Šalia oro uosto kuriamas verslo-technologijų parkas, kuriame veikia oro transportui paklausios pramonės šakos – kompiuterių gamybos ir programinės įrangos kūrimo, tikslųjų prietaisų gamybos, mokslinių tyrimų ir produkto vystymo.

Pagal sukurtų paslaugų ir produktų vertę didžiausią dalį užima keleivių ir krovinių vežimo bei šių vežimų aptarnavimo įmonės

Civilinės aviacijos sektoriaus analizė atskleidė, kad pagal sukurtų paslaugų ir produktų vertę didžiausią dalį Lietuvos civilinės aviacijos sektoriuje užima įmonės, kurių veikla yra susijusi su keleivių ir krovinių vežimu bei šių vežimų aptarnavimu (įskaitant infrastruktūros įmones). Bendra civilinės aviacijos sektoriaus įmonių apyvarta 2003 m. siekė beveik 400 mln. Lt. Iš jų apie 85 % sudarė keturių įmonių apyvarta – "Lietuvos avialinijos", aviakompanija "Lietuva", Vilniaus oro uostas ir "Oro navigacija". Todėl modeliuojant civilinės aviacijos raidą didžiausią dėmesį reikia skirti tiems sistemos nariams, kurie tiesiogiai ar netiesiogiai yra susiję su keleivių ir krovinių vežimu.

Civilinės aviacijos poveikis šalies ekonomikai

1. **Tiesioginis poveikis** - 388 909 tūkst. Lt
2. **Netiesioginis poveikis** - 269 436 tūkst. Lt
3. **Indukuotasis poveikis**, kai pinigų kiekio multiplikatorius 0.4, 921683 tūkst. Lt; kai pinigų kiekio multiplikatorius 1.4, 1580028 tūkst.Lt; kai pinigų kiekio multiplikatorius 2.4, 2238373 tūkst.Lt

Pagrindiniai paklausą apsprendžiantys veiksniai yra šalies ekonomikos augimo tempas ir oro transporto rinkos liberalizavimas

Išorės veiksnių, turinčių įtakos Lietuvos civilinės aviacijos sektoriaus vystymuisi analizė parodė, kad žemi pasaulio ekonomikos augimo tempai nebus esminis veiksnys, lemiantis oro transporto paslaugų paklausą Lietuvoje. Pagrindiniai paklausą apsprendžiantys veiksniai yra šalies ekonomikos augimo tempas ir oro transporto rinkos liberalizavimas.

2. Lietuvos oro transporto sistemos misija ir strateginės nuostatos

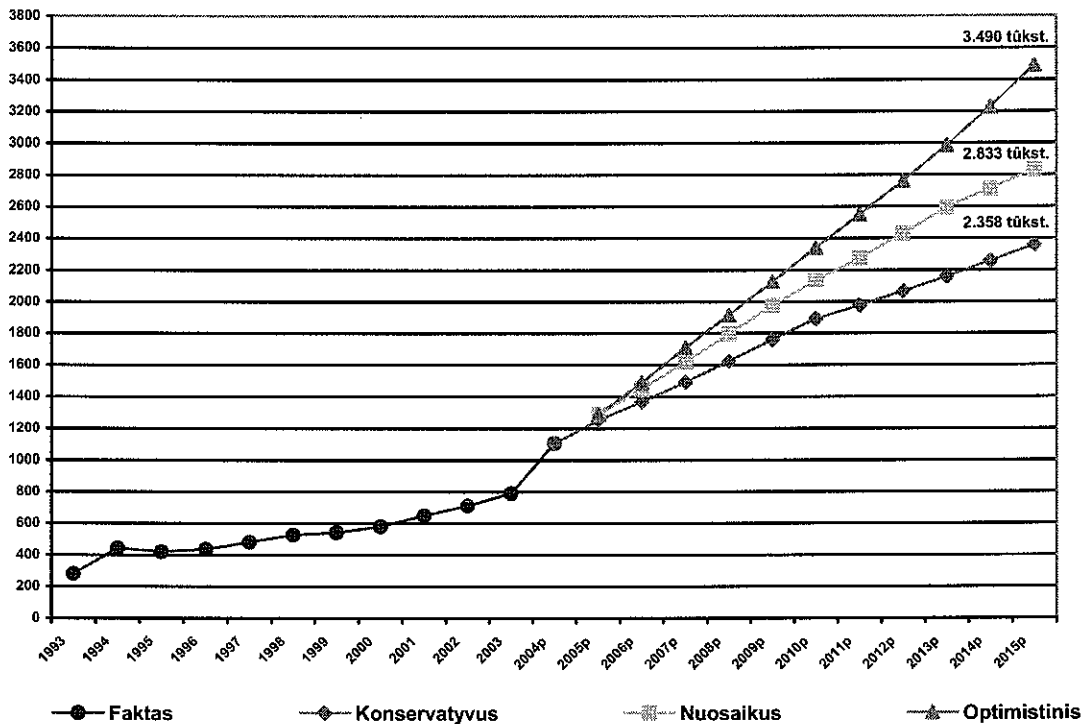
2.1 Misija

Sukurti civilinės aviacijos įmonių veiklos sąlygas, kurios skatintų konkurenciją, leistų kokybiškai teikti paslaugas ekonomiškai pagrįstomis kainomis, užtikrintų tarptautinius keleivių ir krovinių vežimo saugos ir saugumo standartus bei skatintų šalies socialinę ir ekonominę raidą.

2.2 Pagrindinės strateginės nuostatos

Civilinės aviacijos veiklos liberalizuotoje rinkoje strategija remiasi tokiomis nuostatomis:

1. Lietuvos civilinės aviacijos politika užtikrina efektyvų šios šakos vystymą, leidžiantį įmonėms integruotis ir konkuruoti bendrojoje Europos sąjungos rinkoje;
2. ekonominiai sprendimai, susiję su civiline aviacija, remiasi konkurencijos skatinimo principu, kuris sudaro vartotojams kuo geresnes pasirinkimo galimybes;
3. šalies piliečiai turi galimybę keliauti oro transportu, kurio paslaugų kainos ekonomiškai pagrįstos, o paslaugų kokybė atitinka pasaulinį lygį;
4. oro transportas užtikrina efektyvų ir kokybišką Lietuvos Respublikos ir užsienio ūkio subjektų bei piliečių verslo, politinių ir kultūrinių ryšių palaikymą;
5. šalies oro transporto sektorius yra multimodalinės Europos Sąjungos transporto sistemos dalis;
6. civilinės aviacijos įmonės, kaip imli žinioms pramonės šaka, atsižvelgiant į Lietuvos ūkio strategines nuostatas vystyti tokias pramonės šakas, didina indėlį į šalies BVP kūrimą;
7. civilinė aviacija mažina neigiamą oro transporto sektoriaus poveikį gamtai, ypatingą dėmesį skirdama triukšmo ir teršalų problemoms.



Lent. 1. Keleivių skaičiaus augimo scenarijai.

2.3 Oro uostų pajėgumų užtikrinimas

1. *Konservatyvaus scenarijaus atveju:* Vilniaus oro uosto pajėgumų padidinimas iki 2,5 mln. kel. per metus, Palangos oro uosto pajėgumų padidinimas iki 200 tūkst. kel. per metus (Kauno oro uosto pajėgumai pakankami), oro uostų kilimo-tūpimo takų, peronų rekonstrukcija – preliminariai reikės investuoti apie 176 mln. Lt. (Vilniaus oro uostas – apie 106 mln Lt, Kauno oro uostas – apie 35 mln Lt, Palangos oro uostas – apie 35 mln Lt). Viso preliminariai reikės 176 mln Lt.
2. *Nuosaikaus scenarijaus atveju:* atliekami darbai, numatyti konservatyviajame scenarijuje; Palangos oro uoste padidinamas keleivių terminalo pralaidumas iki 400 000 keleivių per metus – preliminariai reikės investuoti apie 15 mln Lt; rekonstruojamas Kauno oro uostas (pajėgumas – 1 mln keleivių per metus) – apie 428 mln. Lt. Iš viso preliminariai reikės investuoti apie 619 mln Lt.

3. *Optimistinio scenarijaus atveju*: atliekami darbai numatyti konservatyviame ir papildomai - Palangos oro uosto terminalo plėtra iki 400 000 keleivių per metus – 191 mln Lt; Kauno oro uosto terminalo plėtra, Vilniaus-Kauno oro uostų sistema, bendri pajėgumai iki 7 mln keleivių per metus). Iš viso preliminariai reikės investuoti apie 750 mln Lt.

3. Strateginiai tikslai ir uždaviniai

3.1 Pagrindiniai Lietuvos civilinės aviacijos strategijos ilgalaikiai tikslai

1. Siekiant užtikrinti Lietuvos gyventojų galimybę naudotis oro transporto paslaugomis ekonomiškai pagrįstomis kainomis, sukurti konkurenciją skatinančią oro transporto verslo aplinką.
2. Pasiiekti, kad iki 2015 metų Lietuvos civilinės aviacijos sektoriaus dalis šalies BVP sudarytų ne mažiau kaip pusę ES šalių vidurkio, kuris yra 1 % BVP.
3. Integruoti Lietuvos oro transportą į multimodalinę šalies ir Europos keleivių ir krovinių tranzito sistemą.
4. Optimizuoti Lietuvos oro uostų valdymo sistemą, siekiant užtikrinti šalies oro uostų konkurencingumą regione ir pritaikyti prie dinamiškai besikeičiančių makroekonominių sąlygų.

3.2 Priemonės, numatomos įgyvendinti iki 2010 metų

1. Modernizuoti Kauno, Palangos, Vilniaus oro uostų infrastruktūrą, siekiant tobulinti skrydžių saugos ir aviacinio saugumo lygį, pagerinti orlaivių, keleivių ir krovinių aptarnavimo sąlygas (2005-2010 m.).

2. Parengti Lietuvos oro uostų plėtros galimybių studiją, siekiant įvertinti tolimesnius Vilniaus, Kauno modernizacijos projektų variantus (2006 m.).
3. Privatizuoti aviakompaniją „Lietuvos avialinijos“ (2005 m.).
4. Atskirti pagrindines ir šalutines VĮ „Oro navigacija“ ir oro uostų veiklas. Atsisakyti įmonėms nebūdingų veiklų (2005-2006 m.).
5. Reorganizuoti valstybės įmones, valdančias tarptautinius oro uostus, įsteigiant vieną oro uostus administruojančią įmonę, jos pajamas naudoti tolygiai šių oro uostų modernizacijai. (2006 m.).
6. Pertvarkyti VĮ „Oro navigacija“ bei oro uostus administruojančią valstybės įmonę į akcines bendroves (2008-2009 m.).
7. Modernizuoti VĮ „Oro navigacija“ skrydžių valdymo, ryšių, stebėjimo įrangą, įdiegti oro eismo paslaugų kokybės ir saugos vadybos sistemas (2005-2010 m.).
8. Vilniaus oro uoste užtikrinti tranzitinių paslaugų teikimą keleiviams (2005-2006 m.).
9. Parengti valstybės ir privataus kapitalo dalyvavimo, finansuojant oro transporto infrastruktūros objektų modernizavimą ir statybą, koncepciją (2009 – 2010 m.)
10. Kauno oro uosto plėtrą derinti su LEZ, multimodalinio centro, Europinės vėžės geležinkelio bei greitojo traukinio koncepcijos įgyvendinimu (2005-2010 m.).
11. Pagal programą užsakomuosius ir pigių skrydžių aviakompanijų keleivinius reisus vykdyti iš Kauno oro uosto. (2005 m.)
12. Modernizuoti A. Gustaičio aviacijos instituto mokslinę–techninę bazę, kuri užtikrintų šios mokyklos konkurentabilumą ES rinkoje ir leistų konkuruoti su kitomis panašaus profilio mokyklomis ne tik kainomis, bet ir mokslo kokybe (2006-2009 m.).

13. VGTU A.Gustaičio aviacijos instituto bazėje sukurti Lietuvos civilinės aviacijos specialistų ruošimo ir kvalifikacijos kėlimo centralizuotą sistemą, ją tobulinti (2005-2009 m.).
14. Įkurti VGTU A.Gustaičio aviacijos instituto skraidymo mokymo bazę Kyviškėse (2005-2006 m.).
15. Išanalizavus triukšmo monitoringo sistemos duomenis atlikti orlaivių triukšmo poveikio aplinkai įvertinimą, parengti kenksmingo orlaivių triukšmo poveikio aplinkai mažinimo planą, patikslinti Kauno, Palangos, Vilniaus oro uostų sanitarinių apsaugos zonų ribas (2005-2008 m.).

3.3 Priemonės, numatomos įgyvendinti iki 2015 metų

1. Atsižvelgiant į rinkos augimo tempus bei oro uostų galimybių studijos rezultatus, patikslinti strategines kryptis iki 2018 m. (2007 m.)
2. Pritaikyti oro uostų infrastruktūrą intermodalinio transportavimo technologijoms.
3. Sukurti integralią oro uostų ir geležinkelio transporto sistemą, sujungiant pagrindinį Lietuvos oro uostą tarptautine greitojo geležinkelio linija; sukuriant vieningo geležinkelio ir oro transporto bilieto bei bagažo registravimo sistemą.
4. Parengti ir įgyvendinti oro eismo valdymo koncepcijos CNS/ATM ir globalios navigacijos palydovinės sistemos (GNSS) programas.
5. Užbaigti lankstaus oro erdvės naudojimo koncepcijos diegimą, įgyvendinti funkcinių oro erdvės blokų principą.