



Lietuvos



aviacijos gairės



iki 2030 metų



Turinys



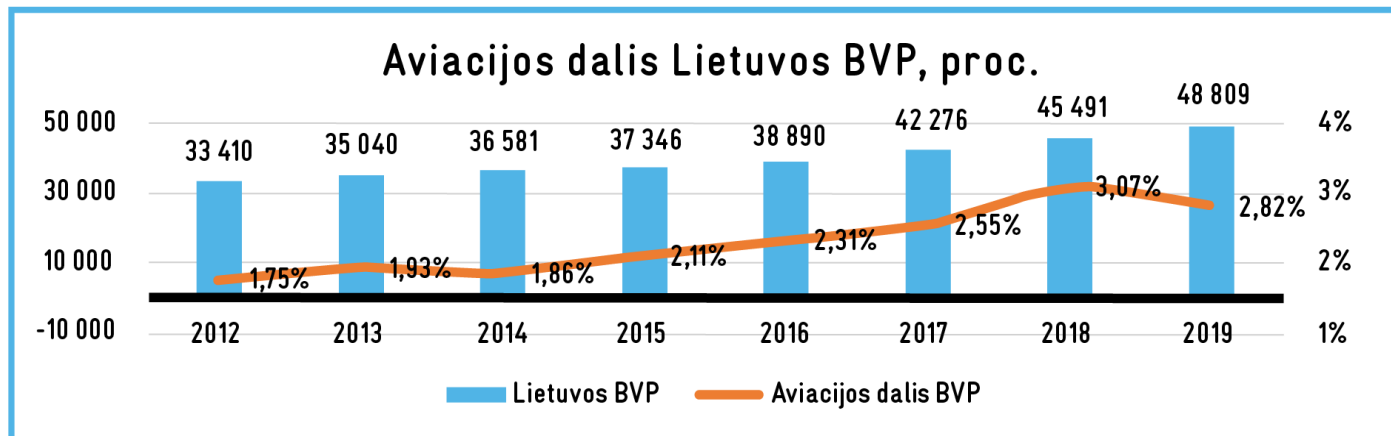
1. Santrauka	3
2. Stiprybės, silpnybės, grėsmės, galimybės	4
3. Strateginių tikslų įgyvendinimo kryptys	6
3.1. Jungtys	6
3.2. Graža	10
3.3. Aplinka	22
4. Vizija 2050 metams	27
Lietuvos aviacijos gairių 2030 metams veiksmų planas	29
Santrumpos	31



1. Santrauka



Aviacijos sektorius yra vienas pagrindinių Lietuvos ekonomikos, prekybos augimo, investicijų pritraukimo ir naujų darbo vietų kūrimo variklių. Pastarąjį dešimtmetį išryškėjo gana reikšmingas aviacijos ir aviacijos tiekimo grandinėje veikiančio verslo indėlis į šalies ekonomiką ir į BVP augimą:



● 1 pav. Lietuvos BVP ir aviacijos indėlio į Lietuvos BVP dinamika 2012–2019 m. (LAVIA ir CAVIA duomenys)

Šalies patrauklumą potencialiems investuotojams lemia rinkos dydis, šalies ekonomikos išsivystymo lygis, gyventojų perkamoji galia, skrydžių kryptių pasirinkimas, verslo ir turizmo plėtra, suinteresuotų šalių prioritetai ir vertės pasiūlymas, aiški reguliacinė ir palanki mokestinė aplinka, efektyvi aviacijos priežiūros sistema, kvalifikuota ir prieinama darbo jėga, efektyviai ir racionaliai išnaudojama ir plėtojama oro uostų infrastruktūra, koordinuotai ir kryptingai įgyvendinama aviacijos sektoriaus plėtros strategija.

IATA ir „ACI-Europe“ vertinimu, vidutiniškai viena darbo vieta aviacijos sektoriuje generuoja apie 100 tūkst. eurų BVP. 1 mln. keleivių, aptarnautų oro uostuose, sukuria apie 1 tūkst. tiesioginių darbo vietų, kiekviena jų aviacijos ar turizmo sektoriuje palaiko dar beveik 5 darbo vietas susijusiuose sektoriuose, o vienas euras investicijų į aviacijos sektorių duoda 3 eurų grąžą valstybei.

Kitaip tariant, Lietuvai, kaip periferinei ES valstybei, aviacijos sektorius neabejotinai yra ir išliks vienas pagrindinių valstybės ekonomikos augimo katalizatorių, suteikiančių veiklos vystymo impulsą visų pirma turizmo sektoriui (beveik 60 proc. turistų į Lietuvą ir iš Lietuvos keliauja oro transportu), viešbučių, restoranų verslui, mažmeninei prekybai, automobilių nuomos, krovinių gabenimo, mokymo, techninės priežiūros, oro navigacijos paslaugų teikimo srityse, aeronautikos inžinerijos įmonėms ir kt.

Vidaus ir globalūs iššūkiai aviacijos srityje diktuoja poreikį parengti aviacijos plėtros Lietuvoje viziją, kuri užtikrintų lankstumą – t. y. galimybę įgyvendinimo metu atsižvelgti į ekonomikos ar technologinius pokyčius, būtų įtraukianti – leistų sutelkti visų oro susisiekimo sistemoje veikiančių valstybės, verslo ir mokslo atstovų bendradarbiavimo pastangas siekiant užsibrėžtų tikslų, orientuota į paslaugų teikimą – t. y. suteikianti abipusę naudą visiems, prisidedantiems prie jos įgyvendinimo, didinanti Lietuvos junglumą tiek šalies gyventojams, tiek ir verslui, o svarbiausia

– užtikrinanti svarbiausių sprendimų oro transporto srityje nuoseklumą ir prognozuojamumą.

Šios gairės yra skirtos sukaupitai patirčiai ir išmoks pamokoms įvertinti, sprendimams, būtiniems norint sėkmingai įgyvendinti minėtus principus, rasti, jų pagrindu suformuoti prioritetus ir identifikuoti potencialias pagrindines aviacijos sektoriaus plėtros kryptis, užtikrinant sklandžią, nuoseklią ir suderintą ateities aviacijos sektoriaus veiklą bei plėtrą Lietuvoje iki 2030 metais ir vėliau.

Lietuvos aviacijos vizija 2030 metais:

Lietuvos teisinė, mokestinė bazė ir palanki investicinė aplinka, orientuota į aviacijos verslo sąlygų gerinimą, veiklos masto didinimą, sudarys galimybę pritraukti naujų investicijų ir kurti naujas aukštos kvalifikacijos darbo vietas. Lietuva plės skrydžių geografiją, kryptingai plėtos oro uostų infrastruktūrą, sudarys sąlygas atvykstantajam turizmui augti, MRO, krovinių gabenimo oru mastui didėti, aviacinės ir neaviacinės veiklos plėtrai oro uostuose.

Visi Lietuvos aviacijos rinkos dalyviai bendradarbiaus ir prisidės prie sektoriaus potencialo didinimo, koordinuotos plėtros, investicijų pritraukimo ir, tobulindami tvarią ir darnią aviacijos ir su ja susijusio verslo ekosistemą, sprendimus orientuos į stipriųjų savybių išnaudojimą, ilgalaikių tikslų įgyvendinimą, gražos valstybės ekonomikai didinimą ir taip prisidės prie Lietuvos, kaip aviacijos lyderės tarp Baltijos šalių, pozicijų įtvirtinimo.

Jungtys

Atsižvelgdama į paklausos tendencijas, Lietuva identifikuos verslui ir atvykstantajam turizmui svarbias prioritėtines rinkas ir kryptingai įgyvendins skrydžių į jas skatinimo priemones. Valstybės ir verslo atstovai koordinuotai

įgyvendins skrydžių paklausos ir atvykstamojo turizmo skatinimo sprendimus, dėl kurių 2030 metais Lietuva bus pasiekama ne mažiau kaip 150 krypčių, o IATA pasauliniame pasiekiamumo vertinimo reitinge¹ (angl. *IATA Air Connectivity Score*) 2030 metais Lietuva pasieks 85 poziciją. Lietuvos teisinė aplinka sudarys galimybes mūsų šalies ir ES oro vežėjams plėsti skrydžių iš Lietuvos į trečiąsias šalis mastą. Vilniaus ir Kauno oro uostai bus sujungti greitąja „Rail Baltica“ vėže, kuri sukurs darnią bei patogią alternatyvą kelionėms oro transportu tarp šalių, sujungtų „Rail Baltica“, ir vidaus kelionėms į oro uostus ir iš jų.

Grąža

2030 metais Lietuvos aviacijos sektorius generuos 5 proc. šalies BVP. Valstybinė aviacijos priežiūros sistema gerins teikiamų priežiūros funkcijų kokybę, kurs pridėtinę vertę Lietuvos aviacijos sektoriaus patrauklumui ir užtikrins aukščiausius priežiūros ir skrydžių saugos standartus. Verslas ir valstybės institucijos, palaikydamos nuolatinį ir konstruktyvų dialogą, identifikuos, bendradarbiaus ir kartu įgyvendins strateginius aviacijos plėtros sprendimus. Bus sudarytos palankios mokestinės ir investicinės sąlygos aviacijos verslui Lietuvoje įsikurti ir jį plėtoti. Lietuva didins MRO, krovinijų gabenimo oro uostuose pajėgumus ir 2030 metais taps šių paslaugų lydere Baltijos šalyse. Valstybės institucijos ir aviacijos įmonės daug dėmesio skirs investicijų pritraukimui, pridėtinę vertę generuojančių darbo vietų kūrimui, taip pat sprendimams, prisidedantiems prie aviacijos paslaugų eksporto apimtims ir investicijų grąžos didinimo. Inovacijų ir veiklos efektyvumo didinimas, kvalifikuotos darbo

jėgos parengimas bus skatinamas bendradarbiaujant su mokslo įstaigomis, skaitmenizuojant teikiamas paslaugas. Lietuva atvers galimybę šalies oro vežėjams vykdyti skrydžius į joms prioritetines rinkas (pavyzdžiui, JAV), sukurs sąlygas bepiločių orlaivių technologijų ir jų naudojimo proveržiui.

Aplinka

LTOU, ON, LTSA, TKA, oro uostų naudotojai ir Lietuvos aviacijoje veikiantis verslas įgyvendins poveikį klimatui mažinančias iniciatyvas, žiedinės ekonomikos principus. LTOU ir ON veikla 2030 metais taps neutrali klimatui. Lietuvos oro uostuose veiklos ir skrydžių procedūros bus optimizuotos mažinant triukšmo poveikį gyventojams ir, nepaisant augančio skrydžių skaičiaus, išlaikys arba net sumažins 2019 metais buvusių viršnorminio triukšmo zonų dydį. Skrydžiams bus naudojama vis daugiau klimatui draugiškų aviacijos degalų (6 proc. SAF 2030 metais ir 66 proc. SAF 2050 m). Iki 2035 metais bent 30 proc. oro transportu keliaujančių asmenų Lietuvoje vietoj trumpo nuotolio (iki 500 km) skrydžių galės rinktis tvarias kelionės alternatyvas, pavyzdžiui, kelionę greitąja „Rail Baltica“ vėže, ir ne mažiau kaip 50 proc. keleivių 2030 metais vidaus kelionėms į Lietuvos oro uostus ir iš jų galės rinktis darnaus susisiekimo rūšis (elektriniai traukiniai, autobusai, dviračiai ir kt.). Viešojo transporto, taksi ir (arba) pavežėjų, vežančių į oro uostus ir iš jų, paslaugos bus teikiamos alternatyviaisiais degalais varomomis transporto priemonėmis, o keleiviams aptarnauti, orlaiviams prižiūrėti ir kroviniams gabenti oro uostuose bus naudojamos tik alternatyviaisiais degalais varomos arba griežčiausius ekologinius standartus atitinkančios transporto priemonės.

2. Stiprybės, silpnybės, grėsmės, galimybės



Stipriųjų ir silpnųjų Lietuvos aviacijos sektoriaus savybių analizė padeda tiksliau identifikuoti suinteresuotų šalių lūkesčius, siekiant suformuoti Lietuvos aviacijos sektoriaus plėtrai būtinus sprendimus.

Stiprybės

- Strategiškai patogiai išsidėstę ir lengvai pasiekiami 4 tarptautiniai oro uostai, turintys susiformavusią veiklos nišą ir įdirbį, leidžiantį išnaudoti veiklos masto didinimo galimybes ilgalaikėje perspektyvoje.
- Stipri aviacijos pramonė, konkurencinga ir kvalifikuota darbo jėga (daugiau kaip 60 aviacijos įmonių, 2,8 proc. indėlis į Lietuvos BVP 2019 metais, apie 5 tūkst. tiesioginių ir apie 34 tūkst. susijusių darbo vietų 2019 m).
- Lietuvos oro transporto rinka nėra priklausoma nuo vieno oro vežėjo, kurio praradimo rizikos ar finansinė našta gultų ant valstybės pečių.
- Didelė tiesioginių skrydžių krypčių įvairovė (2019 metais) ir galimybė pasirinkti reikiamą paslaugos segmentą (verslui ar turizmui) VNO, KUN ir PLQ.
- Įdirbis su skirtingais partneriais kuriant skrydžių skatinimo priemonių portfelį, siekiant pritraukti skrydžių ir plėsti maršrutų tinklą.

- Privataus verslo suformuota bazė, skatinanti užsienio piliečius rinktis aviacijos srities studijas.
- Aviacijos specialistų rengimo – nuo universitetinio iki profesinio išsilavinimo – tinklas.
- Aukštas skrydžių saugos ir aviacijos saugumo lygis.



¹ <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-connectivity-measuring-the-connections-that-drive-economic-growth/>

Silpnybės

- Strategiškai svarbios rinkos ir verslui bei atvykstamajam turizmui plėtoti svarbios kryptys nėra pakankamai lengvai pasiekiamos, daug turizmo ir ekonomikos centrų pasiekiami tik per jungiamuosius oro uostus.
- Mažų kainų oro vežėjų dominavimas (apie 55 proc. rinkos iki 2020 metų), nuolat kintantis jų skrydžių tinklelis.
- Nėra aviacijos strategijos, užtikrinančios trumpo ir vidutinio laikotarpio sprendimų tęstinumą mažinant jų priklausomybę nuo politinių ciklų.
- Nepakankamai koordinuojamas atvykstamojo turizmo skatinimo priemonių taikymas.
- Poreikių nebeatitinkanti ir reikiamų pajėgumų neužtikrinanti oro uostų keleiviams aptarnauti skirta infrastruktūra (keleivių terminalai).
- Išoriniai dalies infrastruktūros projektų plėtrą ar veiklos optimizavimą ribojantys veiksniai (kultūros paveldo ar privatūs objektai centrinėje VNO dalyje), ribotos galimybės ilginti KTT VNO dėl intensyvios urbanizacijos aplink oro uostą.
- Neefektyviai išnaudojami aviacijos specialistų ir (arba) specializuotos darbo jėgos rengimo pajėgumai, aviacijos specialistų poreikis vertinamas ir tenkinamas epizodiškai. Mokymo programos nepakankamai orientuotos į ateities technologijas ir poreikius.
- Nėra antžeminių paslaugų teikimo kokybės valdymo teisinio reguliavimo.
- Nepakankamai išplėtotas aviacijos verslo, valstybės institucijų ir mokymo įstaigų ir (arba) organizacijų bendradarbiavimas.
- Menkai išnaudojamos paslaugų skaitmenizavimo, autonomizavimo, dirbtinio intelekto panaudojimo galimybės.



Grėsmės

- Miestų plėtra aplink VNO, KUN ir PLQ: auga poveikio klimatui ir aplinkai mažinimo poreikis (pavyzdžiui, CO₂ emisijos, triukšmas).
- Užsitęsęs COVID-19 pandemijos poveikis aviacijos ir su ja susijusių sektorių veiklai, verslo kelionių įpročiams.
- Geopolitinė Lietuvos situacija, turinti įtakos keleivių skaičiaus ar skrydžių kryptų augimui.
- Ribotos galimybės skirti valstybės pagalbą oro uostų infrastruktūrai plėtoti ir modernizuoti, skrydžiams skatinti.
- Nesant papildomo skatinimo, tikėtina neigiama ES žaliojo susitarimo įtaka Lietuvos oro transporto konkurencingumui, pasiekiamumui, kelionių oro transportu prieinamumui.

Galimybės

- Įdirbis taikant koordinuotas ir tarpusavio sinergijos efektą stiprinančias atvykstamojo keleivių srauto didinimo, Lietuvos pasiekiamumo skatinimo, investicijų patrauklumo didinimo schemas, į jų įgyvendinimą įtraukiant įvairių partnerių.
- Efektyvesnė valstybinė civilinės aviacijos priežiūros sistema (TKA, LTSA).
- Geros tradicinių oro vežėjų paslaugų apimties (rinkos dalies) didinimo perspektyvos.
- Jungtys su „Rail Baltica“: integracija į miestų ir priemiesčių viešojo transporto mazgus, greitąją geležinkelio liniją sujungti VNO ir KUN gali sukurti integruoto pasiekiamumo galimybes ir didinti darnių kelionių šalies viduje į oro uostus apimtį. Galimybė plėtoti oro uostus kaip daugiarūšio transporto mazgus.
- Skrydžių CO₂ pėdsako mažinimo sprendimai išnaudojant „Rail Baltica“ ir alternatyviuosius degalus naudojančias transporto priemones, o ilgalaikėje perspektyvoje – ir alternatyviuosius degalus naudojančius orlaivius.
- Valstybės valdomų įmonių veiklos galimybių didinimas keičiant valstybės įmonės statusą į akcinę bendrovę (LTOU, ON).
- Neaviacinės veiklos plėtros galimybės VNO, KUN, PLQ ir SQQ (komercinių paslaugų plėtra, MRO ir krovinių, įskaitant internetinės prekybos srautus, gabenimo plėtros galimybės), taip pat didžiausio Rytų Europoje aviacijos įmonių teikiamų paslaugų klasterio išvystymo potencialas. PLQ potencialas prisidedant prie Klaipėdos regiono pasiekiamumo didinimo.
- Galimybė ilgalaikėje perspektyvoje plėsti keleivių aptarnavimo infrastruktūrą pietinėje KUN dalyje.
- Teikiamų paslaugų ir veiklos efektyvumo didinimas jas skaitmenizuojant.
- Efektyvus ir lankstus oro erdvės panaudojimas įvairių rūšių oro erdvės naudotojų poreikiams užtikrinti, sudarant sąlygas tvariai ir tęstinei visų rūšių oro erdvės naudotojų veiklai.
- SQQ orientacija į keleivių ir krovinių aptarnavimą, atsižvelgiant į planuojamą jungtį su geležinkeliu ir veiklos plėtros sinergiją su Šiaulių miesto pramonine zona.

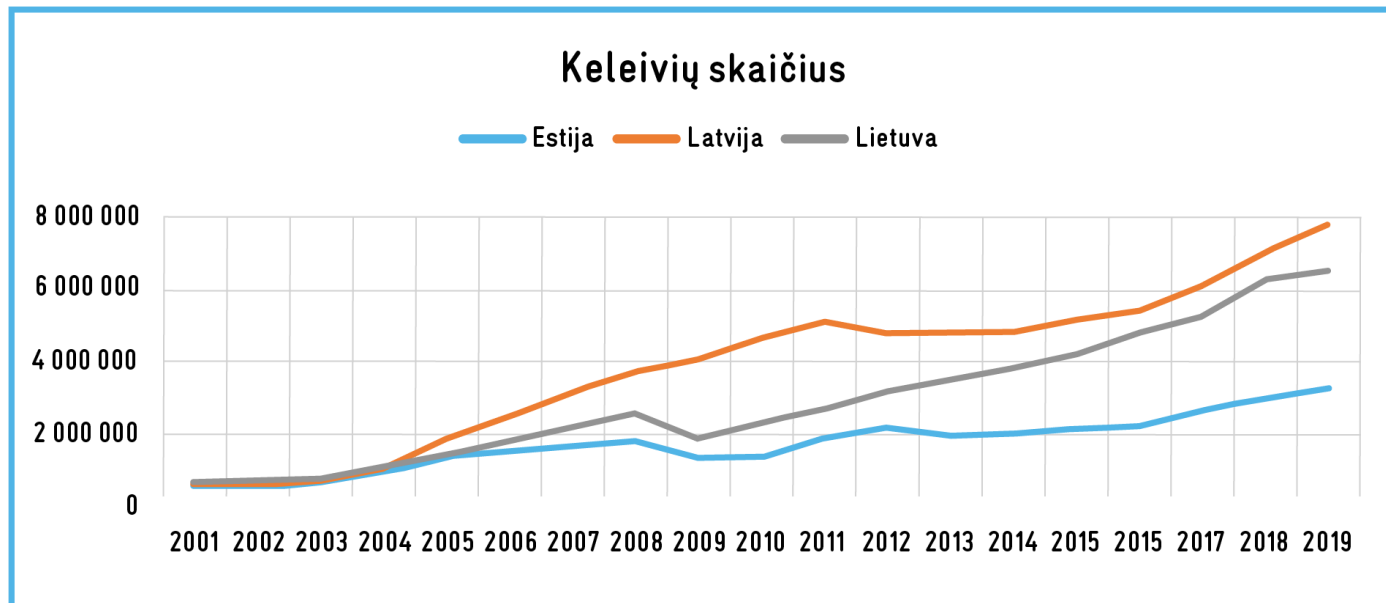


3. Strateginių tikslų įgyvendinimo kryptys

3.1. Jungtys

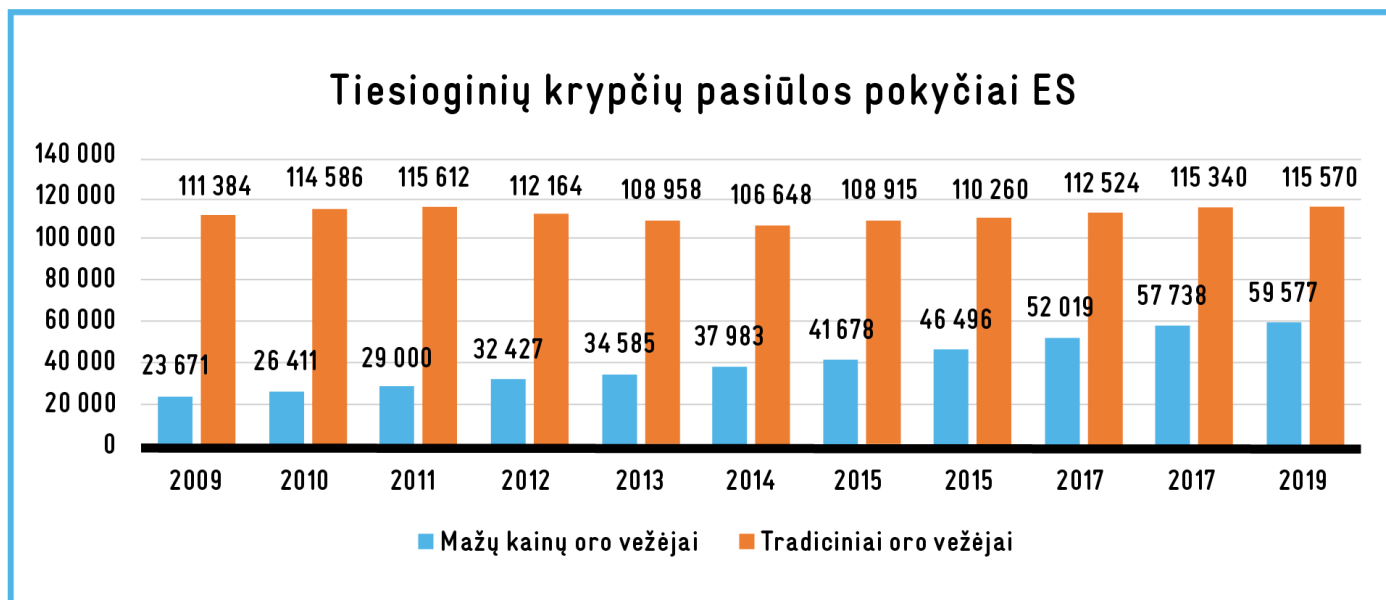


LTOU valdomi oro uostai 2019 metais pasiekė rekordinį Lietuvos aviacijos istorijoje aptarnautų keleivių skaičių (per 6,5 mln.) ir galėjo pasiūlyti iki 99 tiesioginių skrydžių krypčių:



● 2 pav. Keleivių skaičiaus dinamika Lietuvos, Latvijos ir Estijos oro uostuose (Eurostat)

Prie šio augimo Lietuvoje svariai prisidėjo intensyvi mažų sąnaudų oro vežėjų „Ryanair“ ir „Wizz Air“ veiklos plėtra, iki 2020 metų kasmet generuodavusi daugiau nei pusę (apie 55–57 proc.) keleivių srauto Lietuvoje. Panaši tendencija išryškėjo ir Europoje, kur tiesioginių skrydžių pasiūla augo daugiausia dėl mažų sąnaudų oro vežėjų veiklos plėtros, tradicinių oro vežėjų krypčių pasiūlai keičiantis neryškiai:



● 3 pav. Tiesioginių krypčių pasiūlos Europoje dinamika 2009–2019 m. (ACI Europe)

IATA pasaulinis pasiekiamumo vertinimo reitingas leidžia stebėti Lietuvos pasiekiamumo oro transportu situacijos pokytį nuo 2009 metų. Vertinant Lietuvos pažangą ir tai, kaip pagal pasiekiamumo rodiklio augimo spartą Lietuva lenkė kaimynines šalis – Latviją, Lenkiją ir Estiją, galima teigti, kad tokį rezultatą pasiekti padėjo nuoseklūs ir pasiteisinę skrydžių skatinimo ir oro transporto plėtros sprendimai:

Valstybė	IATA indeksas	Vieta 2009 m.	Vieta 2014 m.	Vieta 2019 m.	Augimas 2009-2019 m.	Augimas 2014-2019 m.
Lenkija	120 933	42	42	38	141%	141%
Latvija	22 908	83	90	85	120%	120%
Lietuva	15 107	113	101	95	291%	291%
Estija	10 643	117	111	105	201%	201%

● 4 pav. IATA oro pasiekiamumo analizė (pasaulinis reitingas) 2009–2019 m.

Šis rezultatas yra išskirtinis tuo, kad Lietuvos oro uostuose nuo 2009 metų taip ir neįsitvirtino bazinis oro vežėjas, kuris veiklą šalies rinkoje būtų plėtojęs jungtinių skrydžių (*hub*) principu, pavyzdžiui, kaip „Air Baltic“ Rygoje, LOT Varšuvoje ir pan. Taigi, tuo laikotarpiu priimti įvairūs skrydžių skatinimo, oro uostų veiklos efektyvumo ir Lietuvos oro transporto rinkos konkurencingumo didinimo (pavyzdžiui, VNO, KUN ir PLQ valdžiusių valstybės įmonių sujungimas į visus tris oro uostus valdančią LTOU), verslo aplinkos gerinimo, turizmo skatinimo sprendimai buvo sėkmingi ir pasiteisino. Vertinant ateities perspektyvą, reikia pabrėžti, kad Lietuvos, kaip nedidelės ir periferinės ES valstybės, oro transporto rinka ir toliau savaime nėra labai patraukli oro vežėjams, juolab Lietuva dėl skrydžių konkuruoja ir su oro uostais kitose šalyse. Atsižvelgiant į tai, kad pasiekiamumo gerinimas ir toliau lieka vienas svarbiausių Lietuvos tikslų, ypač rinkai atsigaunant po COVID-19 pandemijos sukeltos krizės, tikslinga identifikuoti labiausiai prie ankstesnės Lietuvos pažangos prisidėjusias priemones, įvertinti jų tobulinimo, tęstinumo, papildymo naujomis priemonėmis ir jų įgyvendinimo poreikį. Verslo atstovai, valstybės institucijos, potencialių investuotojų pritraukimo ar atvykstantojo turizmo srityje dirbančios įstaigos ar asociacijos dar iki COVID-19 pandemijos kėlė klausimą dėl vis dar jaučiamo verslo segmentui, investicijoms pritraukti ir atvykstantajam turizmui skatinti aktualių krypčių ir (arba) skrydžių dažnių jomis trūkumo ir atkreipė dėmesį į tai, kad, nepaisant pastangų ir pasiektų rezultatų, Lietuvoje vis dar aktualus pasiekiamumo gerinimo poreikis.

Skrydžių skatinimo priemonės ir jų įgyvendinimo efektyvumo didinimas

Pastaruoju metu Lietuvoje buvo įgyvendinama nemažai skrydžių skatinimo priemonių, didinančių oro transporto rinkos konkurencingumą, skirtų pasidalinti su oro vežėjais naujo maršruto atidarymo ar skrydžių dažnio didinimo jau esama kryptimi finansine rizika, taip pat taikytos įvairios rinkodaros priemonės, nuolaidos ar su ES teise suderinamos tiesioginės subsidijos.

Iš šių priemonių paminėtinas leistinos nereikšmingos valstybės pagalbos (*de minimis*) skrydžiams skatinti priemonė, kurią LTOU taiko nuo 2015 metų, tam iš valstybės biudžeto kasmet skiriama po 1 mln. eurų. Šios priemonės trūkumas – maksimali *de minimis* pagalbos suma per 3 metų laikotarpį negali viršyti 200 tūkst. eurų vienam oro vežėjui ar jų grupei, todėl individualiai taikomos priemonės skatinamasis poveikis nėra ryškus. Tačiau šią priemonę derinant su kitais skrydžių skatinimo sprendimais, pavyzdžiui, LTOU taikomų nuolaidų rinkliavoms, naujų krypčių ir skrydžių dažnių skatinimo rinkodaros

priemonėmis, įgyvendinamomis kartu su išorės partneriais suformuojant tikslingą skrydžių skatinimo priemonių portfelį, *de minimis* pagalba leido prisidėti prie Lietuvos pasiekiamumo didinimo.

Išskirtiniais atvejais ES teisės aktai leidžia taikyti ir tikslinį – skrydžių pagal PSO principus pasiekiamumo užtikrinimo priemonę. Ši priemonė buvo įgyvendinta ir Lietuvoje: 2019 metais pasirašyta ir pradėta vykdyti PSO sutartis dėl skrydžių tarp Vilniaus ir Londono Sičio oro uostų buvo išskirtinis EIMIN, LTOU ir SM bendradarbiavimo rezultatas, leidęs užtikrinti susisiekimą šiuo verslo poreikius atitinkančiu maršrutu². Nepaisant to, kad PSO koncepcijos taikymas pasiekiamumui didinti yra brangus sprendimas, o šios schemos taikymo maršrutų plėtrai galimybes riboja ES teisės aktuose nustatyti PSO kriterijai



ir reikalavimai, galima teigti, kad Lietuvos pasiekiamumo didinimo ir investicinės aplinkos gerinimo kontekste tokios priemonės įgyvendinimas pasiteisina ir, esant poreikiui, ji galėtų būti taikoma ateityje.

Tačiau vien šių priemonių taikymas vargu ar leistų pasiekti šių gairių strateginiuose tiksluose siūlomus Lietuvos pasiekiamumo tikslus. Todėl ne vien tik LTOU, veikdami savo iniciatyva ar kartu su partneriais įgyvendindami kuriamas Lietuvos oro susisiekimo rinkos patrauklumo didinimo priemones, bet ir valstybės institucijos turi ieškoti naujų tikslinių sprendimų ir sudaryti galimybę juos įgyvendinti.

Vienas tokių – inovatyvaus oro susisiekimo verslo modelio, įgyvendinamo kartu su vienu ar keliais oro vežėjais, parengimas ir įgyvendinimas. Šis sprendimas galėtų reikšmingai prisidėti prie Lietuvos junglumo su pagrindiniais oro uostais ar prioritetinėmis rinkomis vidutinėje ir ilgalaikėje perspektyvoje didinimo, kas yra ypač svarbu ES ir pasaulio aviacijos rinkoms pamažu

² IL vertinimu, šio maršruto atidarymas į Lietuvą padėjo pritraukti bent 7 investuotojus ir sukurti per 2 tūkst. darbo vietų

atsigaunant po COVID-19 pandemijos sukeltos krizės ir susiduriant su naujais konkurencingumo didinimo ir pasiekiamumo gerinimo iššūkiais.

Kitas skrydžių skatinimo priemonių efektyvumui ilgalaikėje perspektyvoje užtikrinti būtinas elementas – jų kryptingumas. Jį galima užtikrinti įgyvendinant du sprendimus: valstybės lygiu nustatant prioritėtines skrydžių rinkas ir kryptis, pagal poreikį jas peržiūrint ir atnaujinant, ir – koordinuojant šių priemonių įgyvendinimą praktiniu lygiu.

Lietuvai prioritėtinių skrydžių kryptių ir strateginių rinkų sąrašą, suderinę su skrydžių, atvykstamojo turizmo plėtra ar investicijų pritraukimu suinteresuotomis šalimis, galėtų tvirtinti susisiekimo ministras. Šis sąrašas turėtų tapti visų suinteresuotų šalių įsitraukimo ir įsipareigojimo įgyvendinti tikslines Lietuvos patrauklumui didinti skirtas priemones pagrindu. O pridėtinę vertę šių priemonių įgyvendinimo procese suteiktų j jų įgyvendinimą įsitraukusių partnerių bendradarbiavimo platformos sukūrimas. Įgyvendinant tokios bendradarbiavimo platformos potencialą, svarstyti LTOU, kaip šio dialogo fasilitatoriaus, vaidmuo, užtikrinant suinteresuotų šalių skiriamų išteklių, skrydžių ar atvykstamojo turizmo skatinimo priemonių įgyvendinimo sinergiją praktiniu lygiu.

leidusi Lietuvai pritraukti naujų oro vežėjų ir plėsti skrydžių geografiją, – penktoji skrydžių laisvė⁴. Pasinaudodamos būtent penktąja skrydžių laisve, skrydžius į Lietuvos rinką pradėjo Turkijos oro linijos (*Turkish Airlines*), skrydžius į Stambulą vykdydamos per Taliną ir Vilnių). Pasinaudodami penktąja skrydžių laisve krovininius skrydžius į Lietuvą nuo 2018 metų pradėjo vykdyti ir „Turkish Cargo“. Taigi, teisinių barjerų oro vežėjams veikti Lietuvos oro susisiekimo rinkoje sumažinimas atnaujinant dvišales oro susisiekimo sutartis prisidėtų prie Lietuvos oro transporto rinkos patrauklumo ir būtų papildomas stimulus skatinti skrydžių geografiją ir mastą.

ES teisinės aplinkos, didinančios pasiekiamumą ir konkurencingumą, tobulinimas. Lietuvos, kaip turizmui ir verslui patrauklios valstybės, pristatymas

Susisiekimo ministerija kartu su valstybės valdomomis įmonėmis, valstybės institucijomis, verslo atstovais turi stiprinti Lietuvos, kaip ES periferinės valstybės, kurios ekonomikai pasiekiamumas oru ir atvykstamojo turizmo skatinimas yra ypač svarbus, pozicijos atstovavimą ES institucijose ir siekti, kad ES oro transporto politikos srityje numatytų kiek įmanoma vienodesnes sąlygas



Oro susisiekimo su trečiosiomis šalimis sutarčių sistemos plėtra

Naujų rinkų skrydžiams iš Lietuvos į trečiąsias šalis paieškas vykdančios ES mažų sąnaudų vežėjai aktyviai naudojami ES iniciatyva sudarytų visa apimančių oro susisiekimo sutarčių ar su ES teise suderintų dvišalių oro susisiekimo susitarimų sudaromomis galimybėmis skrydžių geografijos plėtrai. Pastaruosius keletą metų ES oro vežėjai ypač aktyviai ieškojo galimybių vykdyti skrydžius ir į tas šalis³, su kuriomis Lietuva arba neturi sudaryti dvišalių oro susisiekimo sutarčių, arba Lietuvos ar Europos Komisijos iniciatyva jos dar nėra suderintos su ES teise. Tai reiškia, kad Susisiekimo ministerija turėtų aktyviau siekti sudaryti dvišales oro susisiekimo sutartis su trečiosiomis šalimis arba suderinti šias sutartis su ES teise, jei su tomis šalimis ES nevykdo aktyvių derybų.

Kita pasiteisinusi, nors ir nedažnai taikoma priemonė, jau

skirtingų rūšių transporto konkurencijai ir plėtrai, sukurtų naujų ar tobulintų esamas priemones, skirtas darniai, ekonominius ryšius su ES ir regioninėmis valstybėmis skatinančiai oro transporto sistemos plėtrai, ir geriau atsižvelgtų į tai, kad ES ir jos valstybių oro transporto sektoriaus konkurencingumo atkūrimas po COVID-19 pandemijos yra vienas pagrindinių veiksnių regiono konkurencingumui užtikrinti.

Lietuva kartu su panašią poziciją užimančiomis valstybėmis turi siekti įtikinti Europos Komisiją tobulinti dar nuo 2014 metų neatnaujintą Europos Komisijos komunikatą – Valstybės pagalbos oro uostams ir oro transporto bendrovėms gaires⁵, skrydžių pagal PSO taisykles⁶ ar ES teisinėje sistemoje numatyti kitas, ne mažiau veiksmingas valstybės pagalbos priemones, panašias į tas, kurios buvo skirtos COVID-19 pandemijos pasekmėms sektoriui sumažinti⁷ turint aiškų tikslą – užtikrinti ne tik sunkiai pasiekiamų ar periferinių ES

³ Vien 2020–2021 metais domėtasi galimybėmis pradėti skrydžius į Pakistaną, Tadžikistaną, Uzbekistaną, Kazachstaną, Kirgiziją, Armėniją, Rusijos Federaciją.

⁴ Teisė vežti keleivius, krovininius ir pašta iš trečiosios šalies į kitas dvi šalis ir tarp jų su sąlyga, kad skrydis prasideda ir baigiasi trečiojoje šalyje.

⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/ALL/?uri=CELEX%3A52014XC0404%2801%29>

⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX:32008R1008>

⁷ https://ec.europa.eu/competition-policy/state-aid/coronavirus/temporary-framework_en

regionų junglumą, bet ir ES oro transporto sektoriaus lyderystę pasaulyje.

Lietuvos aviacijos sektoriaus kuriamos vertės ir Lietuvos, kaip valstybės, galinčios plėtoti aviacinę ir su aviacija susijusią veiklą, žinomumo didinimas turėtų tapti ir šalies ekonominės diplomatijos akcentu, valstybės institucijoms, asociacijoms ir verslo atstovams pristatant Lietuvą kaip skrydžiams ir aviacijos verslo plėtrai, aviacijos specialistams rengti, turizmui patrauklią valstybę, plėtojant verslo, diplomatinius ryšius, aktyviai dalyvaujant sektorių renginiuose ar priemonėse (parodose, konferencijose, socialiniuose tinkluose, susitikimuose su valdžios atstovais ir kt.).

Kartu ir kryptingai įgyvendinant tiek valstybės, tiek ir verslo ar suinteresuotų šalių iniciatyvas užtikrinti tvarų Lietuvai strategiškai svarbių rinkų ir krypčių pasiekiamumą, šių iniciatyvų ir priemonių visuma turi sudaryti visas prielaidas strateginiam Lietuvos pasiekiamumo tikslui įgyvendinti – pasauliniame IATA pasiekiamumo vertinimo reitinge 2030 metais patekti į ne žemesnę kaip 85 poziciją.



SVARBIAUSI PASIŪLYMAI STRATEGINIAMS JUNGČIŲ DIDINIMO TIKSLAMS PASIEKTI:



SM, atsižvelgiant į rinkos poreikius, suinteresuotų šalių pasiūlymus, siekiamą ir (arba) potencialią ekonominę naudą šalies pasiekiamumui, patrauklumo investicijoms didinimui, taip pat įvertinant bendros Lietuvos transporto sistemos, tarptautinių jungčių, įvairių rūšių transporto vystymo prioritetus, prireikus – ir kitus kriterijus, tikslinga patvirtinti ir periodiškai atnaujinti valstybei strategiškai svarbių (prioritetinių) skrydžių rinkų ir krypčių sąrašą.



SM, LTOU ir prireikus kitoms suinteresuotoms šalims tikslinga sukurti ir įgyvendinti oro susisiekimo skatinimo verslo modelį, orientuotą tiek į Lietuvos pasiekiamumo gerinimą, tiek į jo veiklos ilgalaikėje perspektyvoje atsiperkamumą.



SM, LTOU kartu su suinteresuotomis šalimis ir partneriais tikslinga tęsti esamų skrydžių skatinimo priemonių, skirtų Lietuvos pasiekiamumui ir jo kokybei didinti, įgyvendinimą.

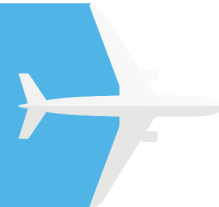


LTOU siūlytina įgyvendinti praktinę skrydžių ir atvykstamojo turizmo skatinimo priemones įgyvendinančių įmonių, institucijų, asociacijų ir kitų suinteresuotų šalių dialogo platformą, siekiant užtikrinti kryptingesnį šių priemonių įgyvendinimą, taip suteikiant pridėtinę vertę pastangoms užtikrinti Lietuvai strategiškai svarbių rinkų ir krypčių pasiekiamumą.



SM, aviacijos įmonėms ir socialiniams ekonominiams partneriams tikslinga kartu siekti tobulinti ES ir Lietuvos teisinę, mokestinę aplinką, identifikuojant tobulintinus teisės aktus ar sritis ir inicijuojant jų pakeitimus, leidžiančius kurti skrydžių skatinimo priemones, taip pat kartu stiprinti Lietuvos, kaip patrauklios turizmo ar verslo krypties, reprezentavimą ir žinomumo didinimą.

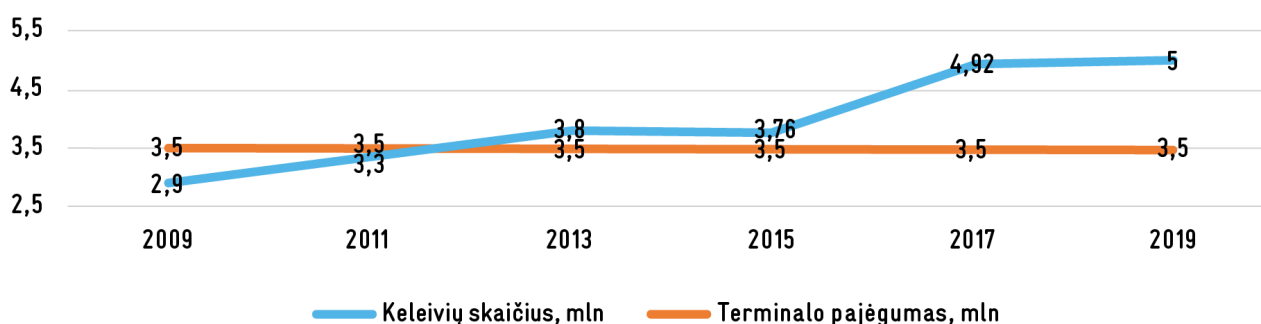
3.2. Graža



Oro uostų plėtros galimybių išnaudojimas

Iki 2020 metų VNO, KUN ir PLQ veikė viršydami savo projektinius pajėgumus. Pagrindiniai veiklą ribojantys veiksniai buvo nepakankamas keleivių terminalų pralaidumas ar architektūriniai sprendimai, ribojantys infrastruktūros funkcionalumą ir sukeltą nepatogumų keleiviams. Keleivių terminalo pralaidumo trūkumo problema labiausiai buvo jaučiama VNO:

Vilniaus oro uosto keleivių terminalo pajėgumas ir keleivių srautai



● 5 pav. Vilniaus oro uosto keleivių terminalo pralaidumas, palyginti su faktiniais keleivių srautais

Keleivių grūstys piko metu, skrydžių vėlavimai ir ribotos galimybės spręsti šias problemas neigiamai atsiliepė tiek šio oro uosto galimybei didinti aviacines ir neaviacines pajamas, tiek ir galimybei užtikrinti efektyvų oro uosto veiklos organizavimą. Ieškodami būdų, kaip spręsti susidariusias problemas, LTOU buvo priversti nuo 2018 metų reguliuoti VNO veiklą derinant skrydžių tvarkaraščius⁸ ir skubinti šio oro uosto keleivių terminalo pajėgumų didinimo sprendimus.

LTOU keleivių srautų augimo prognozės rodo, kad, nepaisant COVID-19 pandemijos poveikio, keleivių terminalų pajėgumo trūkumas VNO ir KUN trumpalaikėje ir vidutinio ilgumo perspektyvoje išliks vienas pagrindinių veiklą ribojančių veiksnių:

	2025 m.	2030 m.	2035 m.
Vilnius	5,7 mln.	7,5 mln.	8,9mln.
Kaunas	1,4 mln.	2,1 mln.	2,5 mln.
Palanaga	0,4 mln.	0,6 mln.	0,7 mln.

● 6 pav. Keleivių srautai VNO, KUN ir PLQ pagal LTOU 2021 m. gruodžio mėn. prognozes

2015–2019 metais rengiant pasiūlymus dėl LTOU infrastruktūros ir paslaugų plėtros koncesijos būdu, buvo palyginti keturi LTOU ilgalaikės plėtros ir vystymo scenarijai. Konstatuota, kad du perspektyviausi iš jų – intensyvus KUN vystymas VNO pasiekus pajėgumo ribas ir naujo oro uosto statyba⁹ – lygiaverčiai pasirinkimai, o kaip šalies oro transporto infrastruktūros ilgalaikės plėtros

sprendimas buvo nurodyta būtent naujo oro uosto statyba. Tačiau šis pasirinkimas, kaip ir VNO ar KUN veiklos perspektyva (uždarymas), nebuvo plačiau pristatytas visuomenei ar aptartas su institucijomis, susijusiomis su oro uostų veikla, ir verslo atstovais. Be to, dėl COVID-19 pandemijos sumažėjo finansinės LTOU galimybės įgyvendinti tokio dydžio projektą. Nesant tvirtesnių

⁸ Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2017 m. balandžio 13 d. įsakymas Nr. 3-166 „Dėl oro uosto, kuriame darbas palengvinamas sudarant tvarkaraščius, paskelbimo“ (e-tar.lt).

⁹ Bendrovės „InterVISTAS“ 2019 metais atliktu vertinimu, VNO vystymo vakarinėje dalyje ir KUN plėtros ilgalaikėje perspektyvoje sprendimai gavo praktiškai vienodą įvertinimą su naujo oro uosto statybos sprendimu (atitinkamai 77 ir 76 balai iš 100).

pridėtinę vertę jo įgyvendinimui galinčių suteikti faktorių, pavyzdžiui, stipraus Lietuvos rinkoje veikiančio (bazinio) oro vežėjo, atsižvelgiant į oro transporto rinkos pokyčius dėl COVID-19 pandemijos, VNO ir KUN integravimo į „Rail Baltica“ greitosios vėžės projektą suteikiamas galimybes, galima drąsiai teigti, kad racionali ir ekonomiškai pagrįstas tolesnės oro uostų plėtros Lietuvoje sprendimas yra esamos oro uostų infrastruktūros plėtra, o ne naujo oro uosto statyba. Pabrėžtina, kad, remiantis įvairiais ekspertų vertinimais, net ir VNO, didžiausias Lietuvos oro uostas, yra priskirtinas prie „žemo intensyvumo oro uostų, kuriame skrydžių skaičius yra ribojamas daugiau dėl paklausos, o ne kilimo-tūpimo tako pajėgumų¹⁰“. Todėl galima teigti, kad ne tik VNO, bet ir kiti šalies oro uostai, net ir turėdami po vieną KTT, turi daugiau nei pakankamas galimybes patenkinti šalies aviacijos rinkos augimo poreikius, didinti aviacinės ar neaviacinės veiklos apimtį ir tam reikalingos infrastruktūros pajėgumus vidutinėje ir net ilgalaikėje perspektyvoje.

Vertinant LTOU veiklos perspektyvą iki 2030 metų, VNO keleivių terminalo pralaidumo klausimus turėtų išspręsti 2024 metais planuojami įgyvendinti naujo išvykimo terminalo T4 statybos, T1, T2 ir T3 terminalų



rekonstrukcijos ir oro uosto prieigos zonų pertvarkymo projektai, išnaudojant galimybę parengti VNO infrastruktūrą darbei įprastomis veiklos apimtis ir jų augimui. KUN keleivių terminalo pajėgumų didinimo poreikį turėtų patenkinti 2025 metais planuojamas šio terminalo išplėtimas, padidinant keleivių terminalo pralaidumą iki 2 mln. keleivių per metus. Artimiausioje ateityje tikslinga modernizuoti ir išplėsti PLQ keleivių terminalą, taip pat ir šio oro uosto infrastruktūrą, skirtą kitoms paslaugoms, pavyzdžiui, bendrosios aviacijos skrydžiams (atvykstantojo turizmo tikslais ir pan.). Be to, iki 2026 metų pabaigos turi būti siekiama įgyvendinti „Rail Baltica“ geležinkelio stoties VNO projektą, kuris leistų integruoti šį oro uostą į Europos geležinkelių tinklą ir būtų skirtas šio oro uosto keleiviams aptarnauti.

¹⁰ <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2019-05/challenges-of-growth-2018-mitigation18032019.pdf>, p. 25.

¹¹ Remiantis 2021 metų pabaigoje LTOU atliktomis prognozėmis, 2029–2030 metais metiniai keleivių srautai VNO pasiekė 8 mln., t. y. maksimalų planuojamą įrengti ir (arba) rekonstruoti T1–T4 terminalų projektinį pajėgumą.

¹² https://www.nato.int/cps/en/natohq/official_texts_156626.htm

Siekdami įvertinti ir išnaudoti LTOU valdomų oro uostų teritorijų (pavyzdžiui, VNO vakarinės ir rytinės aerodromo dalies, pietinės KUN aerodromo dalies) infrastruktūros, aviacinės ir neaviacinės veiklos plėtros potencialą, LTOU iki 2022 metų pabaigos turėtų parengti VNO, KUN ir PLQ veiklos ir infrastruktūros plėtros planus ir siekti juos įgyvendinti, išnaudojant veiklos, aviacinių ir neaviacinių pajamų, krovinių ir pašto srautų didinimo galimybes, įskaitant ir jau minėtų „Rail Baltica“ greitosios vėžės stočių VNO ir KUN projektų įgyvendinimą kartu su LTG, galimybę didinti internetinės prekybos krovinių srautų, skirtų Lietuvai ar tolesniam gabenimui už jos ribų, gabenimo pajėgumus bei apimtį ir gebėjimą prisitaikyti prie kintančių krovinių pristatymo tendencijų (pavyzdžiui, paskutinės mylios pristatymo tendencijos ir kt.). LTOU, vystydami tokius projektus kartu su oro vežėjais, logistikos bendrovėmis, internetinės prekybos įmonėmis ir kitais partneriais, iki 2030 metų turėtų siekti tapti lyderiais Baltijos šalyse pagal krovinių ir pašto, gabenamų oru, apimtį. Šiuose infrastruktūros plėtros planuose, be kita ko, galėtų taip pat būti įvertinta ir naujų technologijų orlaivių patekimo į rinką perspektyva, prognozuojant vandenilio, elektros energijos tiekimo infrastruktūros sprendimus, ir pan.

Ilgalaikė LTOU plėtra ir skrydžių apimties augimas, jei būtų pasiektos VNO augimo ribos (pavyzdžiui, pasiekta oro uosto pralaidumo riba¹¹, priimti sprendimai dėl triukšmo poveikio mažinimo ribojant oro uosto darbo laiką ar pan.), turėtų būti paremti tolesnės LTOU veiklos (skrydžių, keleivių aptarnavimo infrastruktūros ir kt.) plėtra KUN. Sprendimas perkelti LTOU augimo potencialą į KUN turėtų būti planuojamas iš anksto, atsižvelgiant į LTOU veikiančio verslo veiklos ir investicijų planavimo poreikį, galimybę plėtoti KUN neaviacinę veiklą išnaudojant kaimynystės su Kauno LEZ privalumus, galimus daugiarūšio keleivių aptarnavimo ar krovinių gabenimo (tranzito) sprendimus, jungtį su „Rail Baltica“ greitąja vėže, plėtojant KUN pajėgumus (keleivių terminalą ir kitą infrastruktūrą) pietinėje aerodromo pusėje, ir šiems projektams įgyvendinti reikalingas laiko sąnaudas. Taip pat būtinas glaudus SM, EIMIN, IL, LTOU ir kitų šalies institucijų bendradarbiavimas rengiant konkurencingus pasiūlymus tarptautiniams MRO paslaugų teikėjams bei oro krovinių vežėjams pritraukti į Lietuvą, ieškant finansavimo aviacinės infrastruktūros, reikalingos šioms veikloms vykdyti, plėtrai bei kitų būtinų sprendimų, kurie leistų padidinti oro uostų patrauklumą investuotojams.

MRO ir krovinių gabenimo apimties didinimą matydamas kaip prioritetines veiklos kryptis, SQQ turi puikias galimybes išnaudoti tam palankias aplinkybes, tarp kurių – planuojama intensyvi Šiaulių miesto pramoninės zonos plėtra ir jos jungtis su geležinkeliu.

Sprendžiant šalies oro uostų plėtros klausimus taip pat turėtų būti įvertinta ir karinio mobilumo užtikrinimo svarba, sudarant sąlygas sąjungininkų pajėgoms kuo sklandžiau ir greičiau atvykti į regioną. Įsipareigojimas kuo skubiau pasiekti didelę pažangą karinio mobilumo srityje yra svarbus Lietuvos atgrasymo politikos elementas ir NATO prioritetasis, įtvirtintas 2018 metais ES ir NATO bendroje deklaracijoje dėl bendradarbiavimo¹². Karinio

mobilitumo sąlygas Europoje numatoma gerinti plėtojant dvejopos paskirties infrastruktūrą – civilinės paskirties infrastruktūrą, kuri neatitinka aukštesnių karinių techninių parametru (pavyzdžiui, apkrovos, pločio ir pan.), pritaikant karinėms reikmėms. Pagal EITP priemonę, šiam tikslui 2021–2027 metais yra numatyta skirti 1,69 mlrd. eurų. Atsižvelgiant į tai, SM, KAM ir LTOU per šį laikotarpį turi siekti įgyvendinti oro uostų viešosios infrastruktūros rekonstravimo projektus, geriau pritaikant ją ir valstybės funkcijoms – krašto gynybai, pasinaudojant tuo tikslu sukurtais finansavimo mechanizmais.

Valstybės valdomų įmonių statuso keitimas

2021 metų rugsėjo mėn. LRS pritarė SM pateiktam pasiūlymui dėl valstybės įmonių LTOU ir ON teisinio statuso pakeitimo į akcines bendroves. Vertinant iš gražos valstybei didinimo perspektyvos, toks valstybės valdomų įmonių statuso pakeitimas atvers naujų veiklos organizavimo galimybių ir pokyčių, kurie iki šiol valstybės statusą turinčioms įmonėms nebuvo įmanomi. LTOU ir ON turės visiškai kitas galimybes plėtoti turimą turtą, mažinant valstybės lėšų poreikį investicijoms ir turto išlaikymo išlaidoms, galės dalyvauti kitų juridinių asmenų veikloje ir, efektyviau valdydami verslo riziką, vykdyti



naujas veiklas. Akcinės bendrovės teisinė forma joms suteiks galimybę pritraukti įvairesnių formų kapitalo ir investicijų, išplėsti teikiamų paslaugų spektrą, diversifikuoti pajamų šaltinius ir, sudarant sąlygas didinti pajamas, skolintis nedidinant valstybės skolos rodiklių ir efektyviau konkuruoti su privataus kapitalo bendrovėmis. Įmonės valdymo organai (valdyba ir stebėtojų taryba) galės daug aktyviau dalyvauti įmonės valdyme. ON šis pokytis svarbus ir dėl to, kad galimybė kurti bendrus juridinius asmenis, skirtus atitinkamoms specifinėms aviacijos funkcijoms atlikti ar paslaugoms teikti Lietuvoje ir už jos ribų, sudarys sąlygas plėtoti oro navigacijos paslaugų rinką už Lietuvos ribų ir stiprinti įmonės

konkurencingumą. SM, LTOU ir ON turi siekti, kad šios galimybės būtų išnaudojamos maksimaliai.

Oro navigacijos paslaugų Lietuvoje teikimo perspektyva, oro erdvės struktūros peržiūra. Naujų skrydžių valdymo technologijų įdiegimas

Pagrindinis iššūkis, su kuriuo vidutinėje ir ilgalaikėje perspektyvoje susidurs ON, – pokyčiai, susiję su 2020 metais EK inicijuota ES bendro Europos dangaus reguliavimo peržiūra¹³. Vieni pagrindinių šios iniciatyvos tikslų – toliau gerinti ES oro erdvės pralaidumą, mažinti dėl jo trūkumo patiriamus oro vežėjų nuostolius¹⁴ ir iš dalies liberalizuoti Europos oro eismo vadybos sistemą. Kitaip tariant, valstybėms narėms bus sudarytos galimybės priimti sprendimus, kokios paslaugos ir kuriose oro erdvės dalyse gali būti teikiamos rinkos ar veiklos rangos (angl. *outsourcing*) sąlygomis, tai yra oro navigacijos paslaugų teikėjai galės priimti sprendimus, skirtus veiklos efektyvumui ir konkurencingumui didinti.

Konkurencingumą ir paslaugų efektyvumą didinantys sprendimai, pavyzdžiui, paslaugų teikimas nuotoliniu būdu, dalyvavimas aljansuose, tarptautinis bendradarbiavimas gali padėti ON įgyvendinti veiklos efektyvumo didinimo sprendimus ir inovatyvius paslaugų teikimo projektus



ON turėtų inicijuoti ir įgyvendinti Lietuvos oro erdvės struktūros pokyčius, orientuodamasi į daugiajutiklių stebėjimo sistemų (MLAT) ir ADS-B technologijos bei pirminių radiolokatorių panaudojimą svarbiausiose LTOU terminalų zonose.

Lietuvoje ir už jos ribų. Šiems tikslams pasiekti įmonė turi aktyviai plėsti savo interesų ir bendradarbiavimo lauką, siekdama įgyvendinti tiek savo, kaip paslaugų teikėjos, veiklos strategiją, tiek ir klientų lūkesčius.

Atsižvelgdama į Europos oro eismo vadybos sistemos reformos reikalavimus ar technologinius sprendimus, sukurtus Europoje vykdant bendro Europos dangaus oro eismo vadybos tyrimų programą, siekiant didinti veiklos efektyvumą ypač tais atvejais, kai ji vykdoma bendroje ekosistemoje, ON turi orientuotis į kartu su partneriais ar savarankiškai plėtojamus skrydžių valdymo sistemų kūrimo ir įgyvendinimo, paslaugų skaitmenizavimo sprendimus. Pavyzdžiui, orientuojantis į platesnį palydovinės navigacijos pritaikymą Lietuvoje ne tik orlaivių artėjimo, bet ir tūpimo fazėse, būtų sukuriama papildoma vertė kartu su LTOU mažinant orlaivių triukšmą ir taršą skrydžių iš Lietuvos oro uostų ir į juos metu. Taip pat, atsižvelgdama į prognozuojamus skrydžių Lietuvos oro erdvėje, į Lietuvos tarptautinius oro uostus ir iš jų srautus ilgalaikėje perspektyvoje, ON turėtų inicijuoti ir įgyvendinti Lietuvos oro erdvės struktūros pokyčius, orientuodamasi į daugiajutiklių stebėjimo sistemų (MLAT) ir ADS-B technologijos bei pirminių radiolokatorių panaudojimą svarbiausiose LTOU terminalų zonose.

¹³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM%3A2020%3A579%3AFIN>

¹⁴ „Ryanair“ 2018 metais patyrė per 700 mln. Eur papildomų išlaidų kompensacijoms už skrydžių vėlavimą keleiviams pagal Reglamentą Nr. 261/2004, šiuos vėlavimus lėmė oro erdvės pralaidumo problemos ar oro navigacijos paslaugų teikėjų streikai.

ON turi toliau aktyviai dalyvauti Europos oro eismo vadybos sistemos modernizavimo procese, stiprinti regioninį Baltijos funkcinio oro erdvės bloko bendradarbiavimą, o atsižvelgdama į tai, jog Europos oro erdvės architektūros studijoje numatytose rekomendacijose¹⁵ ir jų įgyvendinimo plane numatytas tolesnis siekis mažinti ES esamą oro erdvės fragmentaciją, skatinant ES oro navigacijos paslaugų teikėjus jungtis ir oro navigacijos paslaugų teikimą organizuoti kartu, – šiu tikslų siekti kartu su Europos partneriais.

Įvertinant tai, jog virtualių skrydžių valdymo centrų, užtikrinančių maršruto paslaugų teikimą regiono mastu, įkūrimas yra viena iš pagrindinių numatomų priemonių, didinančių maršruto paslaugų teikimo efektyvumą Europoje, bendra ON veikla su kitais Europos oro navigacijos paslaugų teikėjais (Didžiosios Britanijos, Vokietijos, Nyderlandų, Lenkijos, Ispanijos ir Norvegijos) „iTEC“ aljanse, kuriant, plėtojant ir naudojant bendrą skrydžių valdymo sistemą, tapsiančią technologiniu pagrindu, leisiančiu sukurti ir bendrą regioninį virtualų skrydžių valdymo centrą, sukurs pridėtinę vertę tiek įmonės konkurencingumo didinimui, tiek ir oro erdvės naudotojams.

”

Virtualių skrydžių valdymo centrų, užtikrinančių maršruto paslaugų teikimą regiono mastu, įkūrimas yra viena iš pagrindinių numatomų priemonių, didinančių maršruto paslaugų teikimo efektyvumą Europoje

Valstybės gynybos interesų užtikrinimas

Priimant sprendimus, kuriuos inicijuoja ES institucijos, siekdamas didinti ES šalių oro eismo valdymo procesų efektyvumą, turėtų būti įvertintas ir valstybių gebėjimų užtikrinti gynybos užduočių įvykdymą oro erdvėje poreikis. Kitaip tariant, įgyvendinant NATO ir ES sąjungininkų karinių pajėgų greito judėjimo ir įgalinimo Europoje iniciatyvas, oro pajėgų panaudojimas tinkamu laiku civilinėje oro erdvėje yra ypač svarbi šalies gynybos funkcijos dalis ir tokia išliks. Baltijos šalių geopolitinė ir saugumo situacija diktuoja gana specifines šių funkcijų vykdymo sąlygas: viską lemia nedidelė šalies teritorija ir kompleksiška oro erdvės struktūra. Todėl karinių oro erdvių struktūra, scenarijai ir jų valdymo procesai turi apimti sąjungininkų karines veiklas ar greitas pastiprinimo pratybas, ugdant gebėjimą greitai aktyvuoti iš anksto numatytus karinius oro erdvių elementus (koridorius) regione, bet tuo pačiu metu darant minimalų poveikį tranzitiniams civilinių orlaivių srautams ir skrydžiams į tarptautinius oro uostus. Viena iš priemonių šiam tikslui pasiekti – KAM vykdomas ir regione koordinuojamas KOEB projektas, kurio esmė – greitas sąjungininkų įgalinimas veikti regiono oro erdvėje, civilinių ir karinių oro erdvių atskyrimas reikiamu laiku, siekiant NATO ir (arba) ES sąjungininkams sudaryti palankias oro pratybų sąlygas ir stiprinant gebėjimą vykdyti atgrasymo

¹⁵ <https://www.sesarju.eu/node/3253>

¹⁶ <https://www.lvm.fi/-/assets-of-the-civil-aviation-administration-to-finavia-holding-oy-777198>

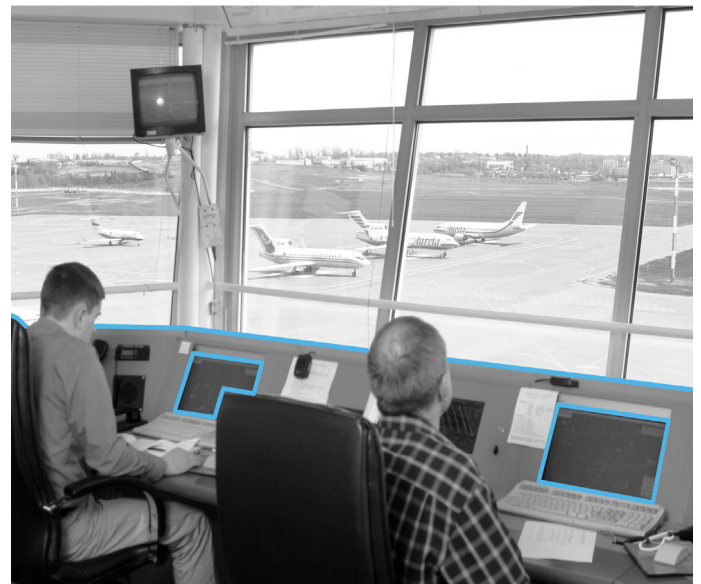
¹⁷ <https://avinor.no/en/corporate/about-us/the-avinor-group/about-the-company>

¹⁸ <https://www.dhmi.gov.tr/Sayfalar/EN/AboutUs.aspx>

ir gynybos funkcijas. KOEB projekto tarpinstitucinės darbo grupės parengti siūlymai bus testuojami karinių pratybų metu, o galutinai projektą suderinti nacionaliniu ir regioniniu mastu planuojama iki 2024 metų pabaigos. Įgyvendinant KOEB projektą, labai svarbu pasiekti tiek šalies gynybos, tiek ir Lietuvos Respublikos oro erdvės panaudojimo efektyvumą bei interesų suderinamumą.

Valstybės valdomų aviacijos srities įmonių valdymo konsolidavimo (kontroliuojančiosios bendrovės sukūrimo) galimybė

LTOU ir ON teisinio statuso keitimas, sudarantis naujas galimybes didinti jų veiklos efektyvumą, galėtų pasitarnauti vertinant galimybę įgyvendinti ir dar ambicingesnę sprendimą – įsteigti valstybės valdomą oro navigacijos ir oro uostų valdymo paslaugas teikiančią kontroliuojančiąją bendrovę (angl. *holding company*). Tokie ar panašūs aviacijos įmonių valdymo ar net priešišios institucijų veiklos konsolidavimo sprendimai yra įgyvendinami, pavyzdžiui, Suomijoje¹⁶, Norvegijoje¹⁷, Ispanijoje ar Turkijoje¹⁸, ir pagrindinis jų tikslas – vykdyti ekonomiškai efektyviai, socialiai atsakingai ir saugiai



veiklą, įgyvendinti strateginius savininko keliamus tikslus, atsižvelgiant į aplinkosaugos reikalavimus ir klientų interesus. Įmonių valdymo konsolidavimas leistų papildomai didinti LTOU ir ON veiklos efektyvumą, mažinant administracinius ir veiklos kaštus, koordinuoti įmonių darbo organizavimą, planuoti investicijas ir koordinuotai įgyvendinti infrastruktūros ar technologinius projektus, pavyzdžiui, bendrai įgyvendinant SESAR technologinius ar veiklos tobulinimo sprendimus, mažinant poveikį klimatui optimizuojant oro erdvės struktūros ir skrydžių trajektorijas, didinant oro uosto antžeminės veiklos ir jame teikiamų paslaugų efektyvumą ir Lietuvos, kaip oro transporto rinkos, komercinį patrauklumą oro vežėjams optimizuojant rinkliavas už teikiamas paslaugas, didinant paslaugų skaitmenizavimą ir pan. Taigi, LTOU ir ON iki 2024 metų pabaigos turėtų įvertinti tokio sprendimo įgyvendinimo galimybes ir prireikus teikti pasiūlymus dėl jo įgyvendinimo.

Teisinės ir mokesstinės aplinkos, susijusios su aviacijos verslo vykdymu, Lietuvoje tobulinimas

Nors Lietuvos aviacijos įmonės veiklą vykdo ir sėkmingai plečia tiek Lietuvoje, tiek ir visame pasaulyje, tačiau, palyginti su ES lyderystės ambicijas aviacijos srityje rodančiomis valstybėmis (pavyzdžiui, Malta, Airija), Lietuvoje teisinė ir verslo aplinka dar ne visada kuria pridėtinę vertę aviacijos verslo plėtrai.

Pavyzdžiui, priešingai nei daugelis ES valstybių, Lietuva iki šiol nėra visateisė Keiptauno konvencijos šalis¹⁹, todėl joje, pavyzdžiui, kalbant apie kreditorių (dažniausia – oro vežėjų) teisių užtikrinimą, taikomos ne minėtos Konvencijos, bet bendrosios Lietuvos Respublikos civilinio kodekso nuostatos. Šios konvencijos ratifikavimas Lietuvoje iš esmės palengvintų aviacijos įmonių veiklos sąlygas, kadangi kreditoriui būtų suteikti veiksmingesni būdai apginti savo teises, skolininkui nevykdant sutartinių įsipareigojimų, įskaitant galimybę išregistruoti ir susigrąžinti orlaivį. Be to, drauge būtų prisijungta prie tarptautinio elektroninio garantijų registro, užtikrinančio kreditoriui jo teisių į aviacijos objektą prioritetą prieš kitus



Lietuvos aviacijos sektoriaus konkurencingumą būtų galima didinti nuolat analizuojant Lietuvos konkurencinio pranašumo šaltinius, nustatant konkurenciniam pranašumui trukdančius veiksnius ir formuojant tikslingus, tiek į trumpalaikę, tiek ir ilgalaikę perspektyvą orientuotus pasiūlymus ar priemones, skirtus investicijoms į aviacijos sektorių pritraukti ir didinti, šio sektoriaus veiklai plėsti.

kreditorius, turinčius registruotas arba neregistruotas turtines teises. Šiuo atveju kreditoriai pozityviau žiūrėtų į orlaivių įsigijimo sandorių finansavimą, kartu sumažėtų visų suinteresuotų sandorio šalių kaštai ir pan. Keiptauno konvencijos ratifikavimas padidintų Lietuvos aviacijos įmonių konkurencingumą pasaulinėje aviacijos rinkoje, taip pat užtikrintų, kad orlaivius įtraukus į Lietuvos orlaivių registrą orlaivių valdymo ir lizingo bendrovių veikla taptų saugesnė ir patrauklesnė.

Kitas aviacijos verslo plėtrai ir bendrosios (nekomercinės) aviacijos veiklai Lietuvoje nepalankus veiksnys – Civilinio kodekso nuostatų²⁰, kuriomis remiantis visi orlaiviai, kurių registracija privaloma, yra prilyginami nekilnojamiesiems daiktams, taikymas. Lyginant Lietuvą su kitomis valstybėmis, kuriose šio klausimo teisinis reguliavimas yra liberalesnis, galima teigti, kad reikalavimas dėl orlaivių pirkimo–pardavimo sutarčių privalomo notarinio tvirtinimo nepagrįstai sunkina orlaivių pirkimo–pardavimo sandorių sudarymą, ypač tais atvejais, kai viena tokio sandorio šalis yra Lietuvos fizinis asmuo ar užsienio valstybėje registruotas juridinis asmuo, kadangi orlaivio pirkimo–pardavimo sutartis turi būti pasirašoma notaro akivaizdoje. Orlaivių prilyginimas nekilnojamiesiems daiktams sukelia ir daugiau teisinių bei praktinių problemų, pavyzdžiui, sudarant orlaivių įsigijimo kreditavimo sutartis, kai praktiškai yra neįmanomas tiesioginis Lietuvos Respublikoje registruotos įmonės

finansavimas įsigyjant orlaivius, jei kreditą suteikia ne Lietuvos Respublikoje registruota kredito įstaiga. Toks teisinis reglamentavimas kelia sumaištį, apriboja Lietuvos Respublikos ūkio subjektų galimybes naudotis užsienio kredito įstaigų finansavimu įsigyjant orlaivius, o tais atvejais, kai fiziniai asmenys įsigyja mažos vertės orlaivį, nulemia ir santykinai dideles išlaidas notaro paslaugoms ar poreikį fiziniams asmenims deklaruoti kaip PVM mokėtojai.

Be to, Lietuvos aviacijos sektoriaus konkurencingumą būtų galima didinti valstybės institucijoms (SM, EIMIN, IL ir kt.), verslo ir (arba) jam atstovaujančioms asociacijoms nuolat analizuojant Lietuvos konkurencinio pranašumo šaltinius, nustatant konkurenciniam pranašumui trukdančius veiksnius ir formuojant tikslingus, tiek į trumpalaikę, tiek ir ilgalaikę perspektyvą orientuotus pasiūlymus ar priemones, skirtus investicijoms į aviacijos sektorių pritraukti ir didinti, šio sektoriaus veiklai plėsti. Didinti Lietuvos aviacijos sektoriaus konkurencingumą siūlytina ir ieškant galimybių supaprastinti teisinį reguliavimą kitose srityse. Pavyzdžiui, tobulinant mokesstinę aplinką, taip pat ir darbo santykių srityje, svarstant galimybę supaprastinti užsienyje registruotų



orlaivių laikino įvežimo į ES ir leidimų jiems išdavimo tvarkas ir pan.

Vertindamos valstybės galimybes prisidėti prie bendrosios (laisvalaikio) aviacijos veiklos plėtros, Susisiekimo ministerija ir TKA turėtų ieškoti galimybių tęsti iki šiol taikytą valstybės priežiūros funkcijų finansinės naštos mažinimo (dalinio TKA rinkliavų kompensavimo) programą.

Tuo pačiu metu Lietuvoje būtų tikslinga įgyvendinti iniciatyvą, leidžiančią aviacijos bendruomenei, įmonėms ir institucijoms pateikti pasiūlymus ir dėl kitų teisės aktų ar procesų tobulinimo, identifikuojant perteklinius, neaktualius ar tobulintinus reikalavimus, galimybę taikyti savireguliacijos principus. Pavyzdžiui, panaši iniciatyva buvo įgyvendinta Jungtinėje Karalystėje 2011–2015 metais²¹ kaip sprendimas, skirtas biurokratijai mažinti, teigiamiems

¹⁹ Konvencija dėl tarptautinių interesų, susijusių su mobiliąja įranga, ir jos Protokolas dėl su orlaivių įranga susijusių klausimų, sudaryta 2001 m. lapkričio 16 d. Keiptaune.

²⁰ Pavyzdžiui, Civilinio kodekso 1.98 straipsnio 3 dalis.

²¹ <https://www.gov.uk/government/news/red-tape-challenge>



pokyčiams ir reguliaciniam kūrybiškumui skatinti, gerinant teisinę aplinką ir atsakant perteklinių ar aktualumą praradusių reikalavimų. Valstybės institucijos ir socialiniai partneriai, siekdami gerinti verslo sąlygas ir didinti plėtros galimybes tiek Lietuvoje, tiek ir už jos ribų, turėtų dirbti išvien inicijuodami pasiūlymus, skirtus nacionaliniam teisiniam reguliavimui tobulinti (pavyzdžiui, mokesčių ir investicijų, darbo santykių srityse ir pan.), kadangi Lietuvos aviacijos verslo sektoriaus plėtra, paslaugų eksporto skatinimas yra vieni svarbiausių tikslų didinant aviacijos indėlį į Lietuvos BVP.

Institucijų dialogo su aviacijos sektoriuje veikiančiomis įmonėmis ir socialiniais ekonominiais partneriais skatinimas

Lietuvos aviacijos sektoriaus konkurencingumo ir pridėtinės vertės didinimas ES ir pasaulio aviacijos rinkose neįsivaizduojamas be aviacijos sektoriaus ir su juo susijusio verslo atstovų dialogo. Šis dialogas – vienas esminių elementų siekiant glaudžiau bendradarbiauti ir ieškoti sprendimų, kuriančių ne vien abipusę tokio dialogo vertę, bet ir orientuotų į pridėtinės vertės Lietuvai kūrimą, leidžiančių ne tik dalytis patirtimi, idėjomis, bet ir jas koordinuotai realizuoti.

2021 metais Susisiekimo ministerijos iniciatyva buvo sukurta aviacijos verslo, turizmo ir valstybės institucijų dialogo platforma – aviacijos sektoriaus konkurencingumo didinimo grupė, kurios tikslas – skatinti ir stiprinti partnerystę tarp valstybės institucijų ir verslo atstovų, plėtoti dialogą su aviacijos srityje veikiančiomis įmonėmis, koordinuoti veiksmus ir sprendimus dėl bendradarbiavimo, teisėkūros klausimų, infrastruktūros projektų, trumpalaikių, vidutinių ir ilgalaikių strateginių planų, taip pat analizuoti pasiūlymus dėl naujovių įgyvendinimo.

Be dialogo politiniu lygiu ar privalomų pagal ES teisės aktus²², pridėtinę vertę suteikia ir įvairių formų bendradarbiavimo skatinimas verslo įmonių lygiu. Pavyzdžiui, tokį dialogą jau kurį laiką palaiko Švedijos²³, Latvijos²⁴ ar Estijos²⁵ oro uostai, į jį pakvietę aviacijos vertę kuriančios grandinės dalyvius, dėmesį šiame dialoge skirdami keleivių srautų ir turizmo, krovinių gabenimo oru plėtros skatinimui, klausimams verslo aviacijos ir orlaivių

priežiūros, kitų aviacijos paslaugų teikimo, gamybos, mokymo srityse.

Lietuvoje tikslinga įgyvendinti ir specifiskesnius, pridėtinę paslaugų vertę ir kokybę didinančius, lūkesčius ir įsipareigojimus atspindinčius susitarimus. Vienas tokių – IATA rekomenduojamas SLA tipo susitarimas²⁶. Tokių susitarimų praktika Lietuvoje iki šiol, deja, dar nebuvo taikoma, nors, kaip rodo praktika, tiek oro uostai, tiek ir oro uostų naudotojai jų sudarymą ir rezultatą vertina teigiamai. Atsižvelgiant į tai, siūlytina LTOU ir oro uostų naudotojams sudaryti tokio tipo susitarimą, siekiant aiškiai atspindėti dalyvių lūkesčius ir apibrėžti įsipareigojimus, gerinti dialogo ir bendradarbiavimo kokybę, verslo aplinką, įgyvendinant poveikio aplinkai mažinimo iniciatyvas,

”

Lietuvos aviacijos sektoriaus konkurencingumo ir pridėtinės vertės didinimas ES ir pasaulio aviacijos rinkose neįsivaizduojamas be aviacijos sektoriaus ir su juo susijusio verslo atstovų dialogo.

užtikrinant paslaugų kokybę, ir kt.

Dialogą su prižiūrimu sektoriumi, įskaitant bendrosios (laisvalaikio) aviacijos atstovus, tęsti ir stiprinti tikslinga ir TKA bei LTSA. Efektyvus dialogas didina priežiūros institucijų ir reguliuojamo sektoriaus įsitraukimą į skrydžių saugos ir priežiūros funkcijų užtikrinimo, teisėkūros procesus, leidžia skatinti bendradarbiavimą ieškant galimybių tobulinti teisinę ir veiklos aplinkas ir geriau suprasti aktualiausius klausimus, poreikius ir ateities perspektyvas.

Skrydžių saugos ir aviacijos saugumo reikalavimų užtikrinimas. Lietuvos civilinės aviacijos sektoriaus priežiūros tobulinimas

Aukščiausių tarptautinių ir ES skrydžių saugos ir aviacijos saugumo standartų įgyvendinimas ir efektyvi jų įgyvendinimo valstybinę priežiūrą užtikrinanti sistema

²² Pavyzdžiui, 2009 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/12/EB dėl oro uostų mokesčių ar 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1070/2009.

²³ Stokholmo forumas.

²⁴ <https://www.riga-airport.com/press-room-2/news-2/riga-airport-launches-the-aviation-association-of-latvia/en>

²⁵ <https://investinestonia.com/estonian-aviation-cluster-formed-to-represent-the-aviation-sector/>

²⁶ <https://www.iata.org/contentassets/4eae6e82b7b948b58370eb6413bd8d88/airport-service-level-agreement.pdf>

yra bene pagrindinis valstybės tikslas siekiant užtikrinti efektyviai veikiančią ir saugią aviacijos sistemą Lietuvoje. Šios sritys yra detalai reguliuojamos tarptautiniu, ES ir nacionaliniu lygiais, todėl tinkamas šių reikalavimų įgyvendinimas ir efektyvus valstybės priežiūros mechanizmas yra pagrindiniai veiksniai, leidžiantys iki minimumo sumažinti incidentų ir avarijų aviacijos srityje tikimybę. Nepaisant to, skrydžių saugos gerinimas visose srityse – nuo laisvalaikio skrydžių ultralengvaisiais orlaiviais iki tranzitinių skrydžių Lietuvos oro erdvėje – yra reikalavimas, kuriam įgyvendinti būtinas ne tik visų aviacijos sektoriuje veikiančių dalyvių indėlis, bet ir koordinuotos, į ateities poreikius orientuotos valstybinės priežiūros sistemos sukūrimas. Nors ir būdama kompleksiška, valstybinė skrydžių saugos priežiūros sistema turi gebėti adaptuotis prie aviacijos veiklos pokyčių ar naujų teisėkūros iniciatyvų ir pasiūlyti aviacijos sektoriui kiek įmanoma efektyvesnes skrydžių saugos užtikrinimo priemones, didinti visų aviacijos sektoriuje veikiančių dalyvių sąmoningumą ir gebėjimus įgyvendinti įvairius saugos kultūrą gerinančius sprendimus.

Aviacijos sektoriaus subjektų, skrydžių ir keleivių saugumui užtikrinti reikalingas efektyviai veikiantis valstybinis saugos atitikties stebėsenos mechanizmas,



”

Aviacijos sektoriaus subjektų, skrydžių ir keleivių saugumui užtikrinti reikalingas efektyviai veikiantis valstybinis saugos atitikties stebėsenos mechanizmas

leidžiantis laiku nustatyti egzistuojančias aviacijos saugumo standartų įgyvendinimo problemas, operatyviai pašalinti nustatytus trūkumus, galinčius turėti neigiamų pasekmių ne tik pavieniams asmenims, bet ir visam oro transporto sektoriui bei valstybei. Tarptautinių aviacijos saugumo standartų laikymosi užtikrinimas Lietuvoje

svarbus tiek dėl tradicinių grėsmių, susijusių su teroristų pastangomis toliau ieškoti pažeidžiamų civilinės aviacijos saugumo sistemos elementų, tiek dėl naujų aviacijos saugumo iššūkių – kibernetinių atakų, vidinių grėsmių, galimų atakų panaudojant bepiločius orlaivius ar dirbtinį intelektą. Technologinės permainos ir nauji teroristinių atakų vykdymo scenarijai reikalauja pokyčių, didesnio lankstumo ir greitesnio prisitaikymo. Kintančios saugumo grėsmės ir naujos rizikos neabejotinai veikia ir ateityje veiks valstybinį civilinės aviacijos saugumo sistemos priežiūros mechanizmą.

Akivaizdu, kad dėl kylančių naujų saugumo iššūkių reikės glaudesnio ir operatyvesnio įvairių organizacijų bendradarbiavimo nacionaliniu, ES ir tarptautiniu lygiais. Dėl įgyvendinamų technologinių naujovių reikės stiprinti atitikties stebėsenos veiklą vykdančių civilinės aviacijos saugumo inspektorių kompetencijas, o aviacijos sektoriuje veikiantys subjektai, ypač tie, kurie valdo ypatingos svarbos informacinių ir ryšių technologijų sistemas bei duomenis, remiantis kibernetinio saugumo rizikos vertinimu, turės naudoti įrankius ir priemones, kurie užtikrins sistemų bei duomenų apsaugą nuo aviacijos saugumui pavojingų kibernetinių išpuolių, tų išpuolių stebėseną, reagavimą į juos ir jų padarinių šalinimą, ir prisitaikyti prie kitų pokyčių, naujų aviacijos saugumo reikalavimų.

Valstybinės civilinės aviacijos priežiūros funkcijų tobulinimas

Nuo 2019 metų sausio 1 d. Lietuvoje valstybinės civilinės aviacijos priežiūros funkcijas vykdo dvi institucijos: TKA ir LTSA. Šiuo sprendimu buvo siekta atnaujinti civilinės aviacijos priežiūros sistemą: sudaryti sąlygas į šį sektorių pritraukti aukštos kvalifikacijos specialistų, užtikrinti tvarų aviacijos priežiūros Lietuvoje modelį, mažinti šioms funkcijoms vykdyti reikalingas valstybės biudžeto lėšas ir priežiūros funkcijas orientuoti į verslo aplinkos ir plėtros gerinimą. LTSA buvo pavestos teisėkūros, oro susisiekimo reguliavimo, keleivių teisių apsaugos priežiūros, licencijų vykdyti oro susisiekimą išdavimo ir oro vežėjų finansinės priežiūros, administracinių sankcijų skyrimo funkcijos. O aviacijos įstaigų ir aviacijos specialistų licencijavimo, aerodromų, aviacijos organizacijų sertifikavimo ir priežiūros funkcijos buvo perduotos TKA, siekiant įgyvendinti principą „vartotojas moka“ ir TKA veiklą orientuoti tiek į veiksmingą priežiūros institucijos funkcijų vykdymą, tiek ir į kokybišką, į naudotojų poreikius orientuotą aviacijos priežiūros paslaugų teikimą.

Tačiau dėl COVID-19 pandemijos sukeltų pasekmių pasaulio ekonomikai sumažėjęs aviacijos veiklos mastas išryškino keletą esminių šios reformos trūkumų:

1. Tik iš dalies įgyvendinamas vienas pagrindinių šios reformos tikslų – verslui palankios aplinkos sukūrimas. Dėl TKA ar LTSA teikiamų paslaugų per mažo efektyvumo, orientacijos į verslo poreikius įgyvendinami ne visi aviacijos verslo lūkesčiai. Kita vertus, aviacijos verslo plėtros poreikiai ir ambicijos Lietuvoje kartais viršija TKA galimybes suteikti reikiamas paslaugas dėl kompetentingų, siauros ar specifinės specializacijos specialistų trūkumo ar naujų kvalifikacijų įgijimo trukmės ir poreikio jas išsaugoti, augant TKA prižiūrimų ūkio subjektų skaičiui²⁷ ir poreikiui įgyvendinti ES teisės aktuose nustatomas naujas priežiūros funkcijas.

2. Nuo 2021 metų lapkričio 1 d. pasikeitus Lietuvos

Respublikos viešojo administravimo įstatymo nuostatom²⁸, TKA, kaip viešosios įstaigos, teisėkūros galimybės aviacijos srityje yra ribotos. Tikėtina, kad artimoje perspektyvoje tai turės neigiamą įtaką įstaigos galimybėms efektyviai vykdyti pavestas funkcijas.

3. LTSA galimybes pritraukti kvalifikuoto aviacijos sritį išmanančio personalo, dėl jo konkuruojant su privačiu sektoriumi, sunkina tai, kad darbuotojų darbo užmokestį reguliuoja Lietuvos Respublikos valstybės tarnybos įstatymas. Taigi, jau vidutinio ilgumo perspektyvoje (3-5 metų laikotarpiu) tikėtina, kad LTSA vis labiau trūks aviacijos technines sritis ir veiklos specifiką išmanančių specialistų.

”

Dėl įgyvendinamų technologinių naujovių reikės stiprinti atitikties stebėsenos veiklą vykdančių civilinės aviacijos saugumo inspektorių kompetencijas



4. Žmogiškųjų išteklių ir ekspertinių žinių išteklių išskaidymas tarp LTSA ir TKA nesukuria pridėtinės vertės vykdant reguliacines ir tiesiogines priežiūros funkcijas, nekalbant apie galimybę skirti žmogiškųjų išteklių dalyvauti tarptautinių organizacijų, ES teisėkūros procesuose. Kai kurios TKA ir LTSA funkcijos dubliuojamos arba priskirtos vienai iš jų tik todėl, kad kita dėl savo teisinio statuso jų vykdyti negali. Ne visada galima aiškiai apibrėžti ir tai, kuri institucija Lietuvoje yra laikytina civilinės aviacijos institucija (angl. *Civil Aviation Authority*), atsakinga už civilinės aviacijos priežiūrą, kaip tai įvardyta ICAO dokumentuose²⁹.

5. TKA veiklos finansavimo modelis neatspaus dideliems priežiūrimo aviacijos sektoriaus veiklos pokyčiams. Dėl

COVID-19 pandemijos sumažėjus skrydžių ir aviacijos pramonės veiklos Lietuvoje apimčiai, 2020 metais ir ypač 2021 metais TKA susidūrė su pajamų trūkumu veiklos sąnaudoms padengti. Tiesa, didžiausi pajamų netekimai buvo susiję su oro navigacijos paslaugų teikėjų priežiūra ir tarptautinių įsipareigojimų vykdymu, tačiau pasaulinė aviacijos krizė, kilusi dėl COVID-19 pandemijos, pademonstravo Lietuvos civilinės aviacijos priežiūros sistemos veikimo modelio pažeidžiamumą bendrąja prasme.

Taigi, po Civilinės aviacijos administracijos reformos kai kurioms civilinės aviacijos priežiūros funkcijoms vykdyti ar įgyvendinti LTSA turi nepakankamą specifinės aviacinės patirties turinčių darbuotojų skaičių, o TKA vis dar susiduria su iššūkiais auginti darbuotojų ekspertinę patirtį, konkuruoti darbo rinkoje dėl reikiamą ekspertizę turinčių darbuotojų vertinant priežiūrimų subjektų plėtros ambicijas. Be ryžtingų ir operatyvių veiksmų, skirtų šioms problemoms spręsti, ilgainiui problemos mastas, tikėtina, didės.

Sprendimai dėl civilinės aviacijos sektoriaus priežiūros funkcijų įgyvendinimo optimizavimo, LTSA ir TKA funkcijų peržiūros ir procesų aiškumo didinimo, taip pat sprendimai stiprinti šios priežiūros sistemos ekspertinį pajėgumą ir atsparumą išorės veiksniams turi būti parengti ir įgyvendinti ne vėliau kaip iki 2024 metų pabaigos, siekiant visa apimtimi realizuoti pirminius CAA reformos tikslus – sukurti ES ir ICAO reikalavimus atitinkantį, į verslo plėtrą ir jo poreikius operatyviai gebantį reaguoti civilinės aviacijos veiklos priežiūros sistemos modelį Lietuvoje. Specialistų, ypač siauros specializacijos, kurių prireikia retai (pavyzdžiui, sertifikuojant naujo tipo orlaivį Lietuvoje), paslaugų trūkumą TKA galėtų sumažinti aktyviau pasinaudodama laikinos veiklos rangos galimybėmis. Priimant sprendimus dėl LTSA ir TKA veiklos gerinimo (organizacinio modelio) galėtų būti įvertinta galimybė įgyvendinti analogiškus ar panašius į kitose šalyse taikomus civilinės aviacijos priežiūros sistemos modelius.

Pridėtinę vertę sustiprinant aviacijos institucijų skrydžių saugos priežiūros procesus ir kokybę suteiktų IATA patirtis įgyvendinant IOSA ir ISAGO programas. Bendradarbiavimo su IATA memorandumus šioje srityje yra sudarę nemažai ES ir kitų valstybių civilinės aviacijos priežiūros institucijų, įskaitant Latvijos ir Estijos aviacijos priežiūros institucijas. Todėl siekiant didinti skrydžių saugos priežiūros kokybę būtų tikslinga priimti sprendimus dėl tokio Lietuvos aviacijos priežiūros institucijų bendradarbiavimo su IATA tikslingumo.

Lietuvos aviacijos sektoriaus priežiūros funkcijų pripažinimas

Skrydžių į JAV rinka Lietuvos oro vežėjams jau kuris laikas yra viena iš patrauklių rinkų veiklos geografijai plėsti. 2007 metais pasirašyta ES ir JAV oro susisiekimo sutartis leidžia Lietuvos oro vežėjams patekti į skrydžių į JAV rinką (tiek tiesioginių skrydžių, tiek ir skrendant iš kitų šalių), tačiau visiems Lietuvos oro vežėjams skrydžiams į JAV yra keliama dar viena sąlyga – FAA patvirtinimas, kad audituojama valstybė užtikrina ICAO reikalavimų skrydžių saugos užtikrinimo srityse įgyvendinimą. Gavusi FAA patvirtinimą, valstybė patenka į IASA 1 kategorijos

²⁷ Vien per 2021 metus TKA priežiūrimų ūkio subjektų skaičius padidėjo nuo 159 iki 171.

²⁸ <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.83679/asr>

²⁹ [https://www.icao.int/APAC/Meetings/2012_FAOSD_Training/Doc%208335%20-%20Manual%20for%20ps%20Inspection%20Cert%20Continued%20Surv%20Ed%205%2020\(En\)%5B1%5D.pdf](https://www.icao.int/APAC/Meetings/2012_FAOSD_Training/Doc%208335%20-%20Manual%20for%20ps%20Inspection%20Cert%20Continued%20Surv%20Ed%205%2020(En)%5B1%5D.pdf)

sąrašą³⁰, kuriame esančių valstybių oro vežėjai gali vykdyti skrydžius į JAV rinką. 2021 metų rugsėjo mėn. IASA sąraše buvo 19³¹ ES valstybių.

Galimybė patekti į FAA IASA 1 kategorijos sąrašą neabejotinai laikytinas vienas ambicingiausių praktinių Lietuvos aviacijos priežiūros sektoriaus tikslų istorijoje, sudarant naujas galimybes Lietuvos aviacijos įmonių veiklos plėtrai. Bent 3 Lietuvos oro vežėjai 2021 m. buvo informavę apie galimybę ir ketinimus iš įvairių pasaulio šalių (tiesa, ne iš Lietuvos) vykdyti skrydžius į JAV, tačiau be IASA įvertinimo neturėjo tokios galimybės. Sėkmingas šios priemonės įgyvendinimas sudarys naujas galimybes Lietuvos oro vežėjams plėsti savo veiklos mastą, o drauge dar labiau sustiprins pasitikėjimą skrydžių saugos priežiūros sistema Lietuvoje ir didins jos efektyvumą.

Aviacijos specialistų ir naujos kvalifikacijos specialistų poreikis. Ateities specialybės

Lietuvos aviacijos sektoriuje šiuo metu dirba apie 5 tūkst. žmonių. Maždaug pusė jų – susiję su orlaivių techninės priežiūros veikla, juk Lietuva užima apie 80 proc. Baltijos šalių orlaivių techninės priežiūros, remonto ir kapitalinio

”

Skaičiuojama, kad vien šiuo metu Lietuvoje dirbančios aviacijos įmonės iki 2030 m. jaus mažiausiai 3 tūkst. aviacijos specialistų poreikį, o augant veiklos ir teikiamų paslaugų apimčiai, specialistų poreikis bus dar didesnis.

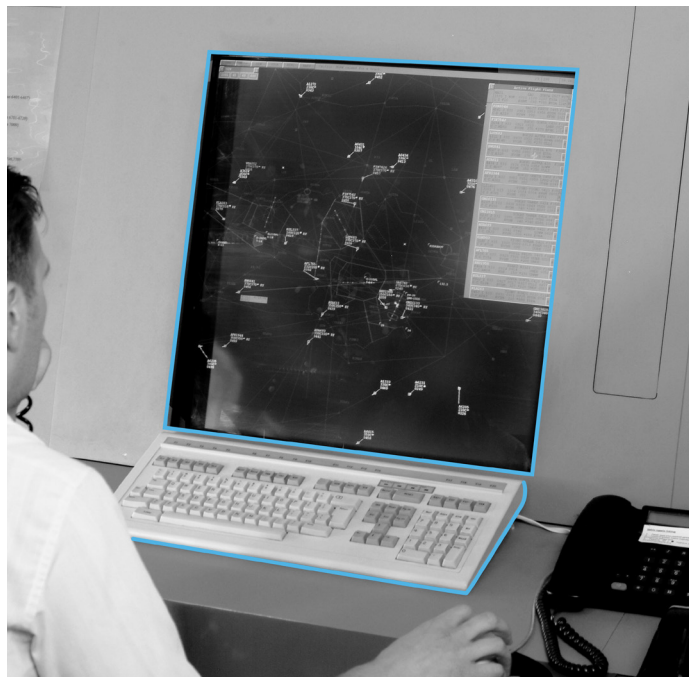
remonto paslaugų rinkos. Skaičiuojama, kad vien šiuo metu Lietuvoje dirbančios aviacijos įmonės iki 2030 m. jaus mažiausiai 3 tūkst. aviacijos specialistų poreikį, o augant veiklos ir teikiamų paslaugų apimčiai, specialistų poreikis bus dar didesnis. Nors šiuo metu visas profesinio mokymo, kolegijų ir universitetų sektorius per metus į rinką išleidžia iki 200 įvairių aviacijos specialistų, planuojamą specialistų poreikį vidutinėje ir ilgalaikėje perspektyvoje patenkinti bus galima tik didinant Lietuvoje esančių mokymo organizacijų pajėgumus ir gerinant specialistų parengimo kokybę.

Vertinant orlaivių techninės priežiūros ir remonto sritį, šių specialistų poreikius galėtų padėti patenkinti ne tik aukštosios mokyklos, kuriose dėstomos atitinkamos mokymo programos, bet ir mokymo organizacijos, kurių pagrindinis mokymo kursas yra patvirtintas pagal „Part-147“ dalies reikalavimus arba kurios maksimaliai suderinusios savo formaliojo profesinio mokymo programas su „Part-66“ dalies I ir II priedėlių reikalavimais, t. y. užtikrinančios, kad specialistų mokymo procesas būtų organizuojamas vadovaujantis „Part-147“ dalies principais nesiekiant oficialaus kompetentingos institucijos patvirtinimo, taip pat sukuriant specialias mokymų bazes, kuriose būtų simuliuojama reali techninės priežiūros aplinka. Dar vienas galimas sprendimas – 5-ojo lygmens pagal ISCED trumpųjų studijų aviacijos specialistams rengti reikalavimų patvirtinimas ir

įgyvendinimas, taip sudarant prielaidas mokymo įstaigose parengti reikiamą skaičių darbuotojų aviacijos sektoriaus darbdaviams.

Be to, aviacijos sektorius susiduria ir su kitų, specifinių žinių ar aukštos kompetencijos personalo, dirbančio, pavyzdžiui, su mokslinių tyrimų ir technologinės ar eksperimentinės plėtros projektais, reikalaujančiais mokslinių tyrimų įgūdžių, poreikiu. Jis, tikėtina, dar labiau didės įgyvendinant „Europos horizonto“ programą, SESAR projektus, didinant paslaugų teikimo skaitmenizavimo lygį ir užtikrinant sektoriaus atsparumą kibernetinėms atakoms, įgyvendinant žaliąjį kurso transformacijas, bepiločių orlaivių technologijas, naujus aviacijos srities infrastruktūros ar technologinius projektus, paslaugų skaitmenizavimo projektus ar projektus, skirtus ES ar verslo iniciatyvoms aviacijos veiklos tvarumui ir efektyvumui didinti, aptarnauti ir prižiūrėti. Šiuo atveju mokslinių tyrimų masto didinimo, aukštos kvalifikacijos ir svarbiausia – ateities specialybių poreikį ir jo patenkinimo privalumus, siekiant kurti ir įgyvendinti naujausias technologijas Lietuvoje, jaus ne tik ON, LTSA, TKA, VSAT, Lietuvos kariuomenė, bet ir visas Lietuvos aviacijos sektorius.

Pridėtinę vertę kuriančių aviacijos srities specialistų



poreikiui patenkinti turėtų padėti valstybės institucijų, aukštųjų mokyklų, kitų mokymo organizacijų ir aviacijos verslo bendradarbiavimas, sistemingai siekiant, kad moksleiviai rinktųsi karjerą aviacijos sektoriuje, numatant investicijų į inovacijas poreikį ir ruošiantis jį patenkinti, suplanuojant specifinių kvalifikacijų specialistų poreikį, jų parengimą ir integraciją rinkoje, steigiant aviacijos specialistų rengimo klasterius, taip sutelkiant švietimo įstaigų, verslo ir suinteresuotų šalių potencialą, pavyzdžiui, kuriant specialias mokymų bazes, kuriose būtų simuliuojama reali techninės priežiūros aplinka, ir pan. Tinkamas aktualių mokymo programų turinys ir mokymo proceso organizavimas užtikrintų mokslus baigusiu asmenų sparčią integraciją darbo rinkoje, sutrumpinant laiką, reikiamą licencijai įgyti ir (arba)

³⁰ International Aviation Safety Assessment (IASA) Program | Federal Aviation Administration (faa.gov)

³¹ Austrija, Belgija, Bulgarija, Kroatija, Čekija, Danija, Suomija, Prancūzija, Vokietija, Graikija, Italija, Liuksemburgas, Malta, Nyderlandai, Lenkija, Portugalija, Rumunija, Ispanija, Švedija.

naujiems darbuotojams organizacijose integruoti, padėtų pritraukti aukštos kvalifikacijos, teorinės ir praktinės patirties turinčių dėstytojų. Šiam tikslui pasiekti reikėtų sutelkti SM, ŠMSM ir verslo pastangas, ieškant optimalių ir efektyviausių aviacijos specialistų rengimo modelių ir sprendimų pritraukiant kvalifikuotą mokymo personalą.

Paslaugų, teikiamų bepiločiais orlaiviais, plėtros Lietuvoje galimybės

Bepiločiai orlaiviai yra viena iš naujausių ir sparčiausiai evoliucionuojančių moderniosios aviacijos rūšių, kuri pasižymi itin sparčiu technologiniu tobulėjimu ir yra labai dinamiška tiek pagal bepiločių orlaivių pritaikymo įvairioms veikloms ar funkcijoms galimybes, tiek ir pagal jų naudojimo ar integravimo į įprastą oro eismą teisinio reglamentavimo poreikį, kompleksiskumą ir tobulinimo spartą.

Bepiločiai orlaiviai Lietuvoje jau ir šiuo metu yra gana plačiai naudojami ir asmeniniais, ir viešojo intereso tikslais, karinėms misijoms, taip pat teikiant įvairias komercines paslaugas, pavyzdžiui, energetikos, žemės ūkio srityse, dažnai jie yra pigesnė reikiamos paslaugos suteikimo alternatyva. Tačiau ši nauja aviacijos rūšis kelia ir nemažai iššūkių, kurie dažnai susiję su bepiločių orlaivių pilotų kvalifikacijos trūkumu, oro erdvės naudojimo taisyklių, asmens privatumo pažeidimais, teisinio reglamentavimo stoka, technologijų ir procedūrų, reikalingų saugiai vykdant skrydžius ir integruojant bepiločius orlaivius į bendrąjį oro eismą, trūkumu.

Nepaisant to, bepiločių orlaivių skrydžių rinkos augimo paklausą formuoja naujos verslo nišos, kurios atsiveria kartu su mobilumo ir duomenų paslaugų galimybėmis, ypač miesto vietovėse, kur reikalingas saugus ir efektyvus automatizuotų bepiločių orlaivių valdymas, įgalinantis pasinaudoti naujausiais technologiniais sprendimais. Manoma, kad bepiločių orlaivių, naudojamų komerciniams ar viešųjų paslaugų teikimo tikslais, sektoriaus metinis augimas gerokai lenks tradicinės aviacijos dinamiką. Prognozuojama, kad dėl plataus bepiločių orlaivių



pritaikymo viešosioms ir komercinėms paslaugoms teikti Europoje 2050 metais tiesioginė ir netiesioginė šios aviacijos srities kuriama vertė sieks 25–45 mlrd. eurų ir leis sukurti mažiausiai 250–400 tūkst. darbo vietų³². Neatsitiktinai kai kurios ES valstybės (Prancūzija, Italija, Lenkija ir kt.) jau imasi veiksmų ir investuoja į bepiločių orlaivių teikiamų paslaugų ir jų skrydžių integravimo į oro eismo valdymo sistemas plėtrą³³.

Siekdama būti tarp bepiločių orlaivių integravimo į verslo ir paslaugų sektorių lyderių ir išnaudoti jų galimybes ekonomikos ir darbo vietų augimui, Lietuva turi skirti ypatingą dėmesį bepiločių orlaivių rinkos ir jų panaudojimo skatinimui Lietuvoje, sukurdamą technines ir teisines priemones juos naudoti ūkinės veiklos tikslams, užtikrinti, kad į rinką pateks ES reglamentuose nustatytus reikalavimus atitinkančios bepiločių orlaivių technologijos ir jų valdymo technologijos, ugdant su šia sritimi susijusius specialistus. Prie šių tikslų įgyvendinimo gali prisidėti įvairios Lietuvoje veikiančios mokymo, verslo organizacijos, tačiau SM, LTSA ir TKA vaidmuo sukuriant tam tinkamą teisinį reguliavimą (pavyzdžiui, tam tikri skrydžių, pilotų ir ūkinės veiklos subjektų sertifikavimo, licencijavimo reikalavimai) ir ON iniciatyva

”

Siekdama būti tarp bepiločių orlaivių integravimo į verslo ir paslaugų sektorių lyderių Lietuva turi skirti ypatingą dėmesį bepiločių orlaivių rinkos ir jų panaudojimo skatinimui Lietuvoje, sukurdamą technines ir teisines priemones juos naudoti ūkinės veiklos tikslams

įgyvendinant esminius bepiločių orlaivių integravimo į oro eismą techninius sprendimus (pavyzdžiui, skaitmeninė infrastruktūra „U-space“), tuo pat metu užtikrinant aukščiausią skrydžių saugos lygį, bus vieni svarbiausių.

Be to, visos suinteresuotos šalys turėtų skatinti bendradarbiavimą Europos mastu plėtojant bepiločių orlaivių srities mokslinius tyrimus, eksperimentinės plėtros veiklas, dalyvaujant ES finansuojamose SESAR, „Clean Sky 2“, „Urban Air Mobility“ programose ir projektuose, kurti bepiločių orlaivių bandymams tinkamą infrastruktūrą ir aplinką ir stiprinti bepiločių orlaivių valstybinę priežiūrą vykdančių institucijų administracinius gebėjimus ir pajėgumus.

Siekiant užtikrinti sklandų bepiločiais orlaiviais teikiamų paslaugų patekimą į rinką, taip pat tikslinga aktyviai šviesti visuomenę apie bepiločių orlaivių technologijų panaudojimo veiklos ekonominę ir socialinę naudą ir taip didinti visuomenės palankumą šiai aviacijos sričiai.

Politinio atstovavimo ES institucijų ir tarptautinių organizacijų veikloje stiprinimo svarba

Lietuvos narystė ES nuo 2004 m. tapo pačiu reikšmingiausiu postūmiu Lietuvos aviacijos sektoriaus plėtrai ES šalyse ir už jos ribų. ES *acquis* tarptautinio susisiekimo oru, skrydžių saugos ir aviacijos saugumo,

32 https://www.sesarju.eu/sites/default/files/documents/reports/European_Drones_Outlook_Study_2016.pdf

33 <https://www.pansa.pl/en/poland-announces-eur164-million-investment-in-u-space-and-related-services/>

valstybės pagalbos, ES investicijų prieinamumo klausimais, tarptautinių institucijų, asociacijų ir organizacijų veikla ir jų iniciatyvos daro reikšmingą įtaką Lietuvos civilinės aviacijos veiklai ir jos plėtros galimybėms. Lietuvos atstovų ir ekspertų, dalyvaujančių šioje veikloje, gebėjimai tinkamai užtikrinti ar pasiekti, kad teisėkūros procesuose ar atstovaujant Lietuvai būtų atsižvelgta ir į Lietuvos ar joje veikiančio verslo interesus, tampa kaip niekada svarbūs.

Tarptautiniuose aviacijos aukšto lygio politiniuose ar ekspertų lygio susitikimuose, aviacijos organizacijų, institucijų darbe tiesiogiai ir netiesiogiai dalyvauja Lietuvos institucijų (Susisiekimo ministerijos, LTSA, TKA, ON) atstovai. Praktika rodo, kad sėkmingam Lietuvos interesų atstovavimui tarptautinėje veikloje reikalingas ne tik geras srities ir procesų, kuriuose dalyvaujama, specifikos išmanymas, bet ir įdirbis kuriant profesinių kontaktų tinklą, didinant Lietuvos atstovų žinomumą, gebėjimą integruotis į šių organizacijų veiklą, taip pat būtina išmanyti jų veiklos ypatybes. Praktikoje tai jau ne kartą yra padėję ne tik padaryti didelę įtaką sprendžiant šias problemas ES institucijose, bet ir išspręsti kitus, Lietuvai aktualius individualius klausimus.

Dauguma Europos ar pasaulio valstybių neslepia noro

didinti savo įtaką tarptautinėse aviacijos organizacijose (ICAO, ECAC, Eurokontrolėje, ES institucijose), investuodamos į savo šalių atstovų gebėjimų didinimą, įdirbį institucijų ir (arba) organizacijų veikloje ir specifiniuose procesuose, galinčių savo dalyvavimu ir žiniomis sukurti atstovaujamos šalies aviacijos sektoriui pridėtinės vertės, ir keldamos tikslą matyti savo atstovus tarp šių organizacijų ar institucijų valdymo organų narių ir net vadovų. Lietuva iki šiol tik epizodiškai išnaudojo galimybes plėsti savo įtaką šioje tarptautinėje civilinės aviacijos politikos formavimo arenoje, tačiau kryptingo nuolatinio įdirbio šioje srityje trūksta. Pavyzdžiui, vis dar nėra apsispręsta, kaip Lietuva išnaudos istorinę galimybę parengti savo atstovą kandidatuoti į ICAO tarybą, ne tik didindama jo žinomumą, gebėjimus ir įdirbį tarptautinėje aviacijos srityje, bet ir ieškodama sprendimų dėl praktinių šios galybės realizavimo klausimų (šios pozicijos finansavimas, priešrinkiminiai susitikimai ir kt.). Trūksta kryptingų pastangų Lietuvos atstovų įsitraukimui, žinomumui didinti ECAC, ICAO, Eurokontrolės veikloje. Tai svarbu siekiant ir kitų tikslų, pavyzdžiui, rengiantis Lietuvos pirmininkavimui ES 2027 m. pirmąjį pusmetį.

SVARBIAUSI PASIŪLYMAI STRATEGINIAMS GRĄŽOS DIDINIMO TIKSLAMS PASIEKTI:



VNO ir KUN pralaidumo didinimo klausimą iki 2030 m. spręsti vykdant integruotą „Rail Baltica“ ir KUN bei VNO keleivių terminalų, jų prieigų, aerodromų infrastruktūros rekonstrukcijos ir plėtros projektus. Ilgalaikė oro uostų plėtra, pasiekus VNO plėtros potencialą, turėtų būti grindžiama KUN pajėgumų išnaudojimu ir plėtra, kartu išnaudojant ir „Rail Baltica“ greitosios vėžės sudaromas VNO ir KUN (ar jų sistemos) augimo galimybes.



TOU ir ON tiek iki jų pertvarkymo į akcines bendroves, tiek ir po to turi siekti identifikuoti, kokias jų veiklos efektyvumo didinimo galimybes atveria akcinės bendrovės statusas, ir jas įgyvendinti.



Iki 2024 m. pabaigos LTOU ir ON turi atlikti veiklos konsolidavimo modelio tikslingumo, pridėtinės vertės ir jo įgyvendinimo galimybių vertinimą ir pateikti pasiūlymus SM dėl jo įgyvendinimo tikslingumo.



ON turi didinti paslaugų konkurencingumą realizuodama galimybes įsivertinti liberalizuotoje oro navigacijos paslaugų rinkoje Lietuvoje ir už jos ribų, efektyviai valdydama kaštus ir žmogiškuosius ir (arba) techninius išteklius, užtikrindama paslaugų kokybės ir pajėgumų modernizavimą ir optimizavimą, paslaugų spektro plėtimą Lietuvoje ir už jos ribų. ON turi aktyviai bendradarbiauti su LTOU ir kitomis suinteresuotomis šalimis, įgyvendindamos oro eismo valdymo tobulinimo ir efektyvumo didinimo sprendimus Lietuvoje, didinti aktyvumą ir matomumą tarptautinėje arenoje, bendradarbiauti su Europos oro navigacijos paslaugų teikėjais (CANSO, Baltijos FAB, iTEC aljansas ir t. t.), gamintojais, kuriant ir įgyvendinant SESAR projektus ar kitas naujoves



Verslo atstovai ar jiems atstovaujančios asociacijos ir Susisiekimo ministerija sieks inicijuoti Lietuvos prisijungimą prie Keiptauno konvencijos, Civilinio kodekso ir kitų teisės aktų tobulinimą, o esant poreikiui – teikti pasiūlymus ir dėl teisinės aplinkos gerinimo kitose srityse.



Tęsti ir nuolat plėtoti aukšto lygio dialogą tarp valstybės institucijų ir verslo atstovų, didinti visų jo šalių įsitraukimą realizuojant šio savo lūkesčius ir aiškiai identifikuojant įsipareigojimus.



Siekiant užtikrinti aukštą teikiamų paslaugų kokybės lygį LTOU tikslinga sudaryti SLA tipo susitarimą su oro uosto naudotojais ir jame veikiančiomis įmonėmis, pasinaudojant geraja tokių susitarimų praktika pažangiuose oro uostuose ir numatant aiškius, pamatuojamus rodiklius bei abipusius įsipareigojimus.



LTSA ir TKA – iki 2023 m. pabaigos parengti ir kartu su Susisiekimo ministerija iki 2024 m. pabaigos įgyvendinti sprendimus dėl TKA ir LTSA veiklos civilinės aviacijos priežiūros srityje optimizavimo ir efektyvumo didinimo.



TKA – pateikti paraišką FAA dėl IASA audito Lietuvoje atlikimo ir šį procesą užbaigti 2023 m., taip sudarant galimybes Lietuvos oro vežėjams pradėti skrydžius į JAV.



Verslui ir jam atstovaujančioms asociacijoms kartu su Susisiekimo ministerija – stiprinti dialogą su ŠMSM bei VGTU, KTU, KTK ar KTPMC, siekiant, kad bent viena valstybinė švietimo įstaiga ar jų klasteris artimiausiu metu taptų pagal EASA „Part-147“ dalį pripažinta pradinio mokymo įstaiga ir (arba) savo profesinio mokymo programas maksimaliai pritaikytų pagal „Part-66“ dalies reikalavimus; steigtų kitus aviacijos specialistų rengimo klasterius ar specialias mokymo bazes, sujungdami švietimo įstaigų, verslo ir suinteresuotų šalių potencialą, taip pat planuotų specifinių kvalifikacijų specialistų poreikį taip sudarant prielaidas mokymo įstaigose parengti reikalingą skaičių darbuotojų aviacijos sektoriaus darbdaviams. Papildomai verslo, valstybės valdomos įmonės, LTSA, TKA kartu su Susisiekimo ministerija turėtų nuolat vertinti ir kitų specifinių ar ateities specialybių poreikį aviacijos sektoriuje ir teikti pasiūlymus ŠMSM dėl naujų profesinio ir aukštojo mokymo programų parengimo ar esamų programų tobulinimo, ieškoti galimybių didinti aviacijos specialistų rengimo potencialą.



Susisiekimo ministerija turi aktyviai tęsti dvišalių oro susisiekimo sutarčių su trečiosiomis šalimis suderinimą su ES teise ar naujų sutarčių sudarymą, siekdama sudaryti papildomas galimybes didinti Lietuvos pasiekiamumą ir plėsti skrydžių geografiją.



Susisiekimo ministerija kartu su LTSA ir TKA iki 2023 m. pabaigos turėtų parengti Lietuvos atstovavimo ES ir tarptautinėse aviacijos organizacijose stiprinimo, šiose pozicijose galinčių dirbti ar jau dirbančių asmenų žinomumo, jų įsitraukimo į veiklą tokiose organizacijose didinimo gaires ir jas įgyvendinti.



Susisiekimo ministerija galėtų inicijuoti viešą transporto sektoriaus teisinės aplinkos tobulinimo iššūkį, į pasiūlymų teikimą įtraukdama tiek verslo atstovus, tiek ir visuomenę, siekdama atsakyti perteklinio teisinio reguliavimo ir optimizuoti galiojantį.



Susisiekimo ministerija, LTSA, TKA, ON, mokymo įstaigos ir kitos suinteresuotos šalys turi dėti pastangas kartu kurdamos terpe, palankią paslaugoms teikti bepiločiais orlaiviais, bepiločių orlaivių technologijoms kurti, užtikrinamos galimybes išnaudoti jų potencialą skatinant ekonomikos augimą ir drauge užtikrinamos aukščiausių skrydžių saugos lygį.

3.3. Aplinka



2019 m. gruodžio 11 d. Europos Komisijos komunikate „Europos žaliasis kursas“³⁴ ir jį lydinčiame Europos Komisijos komunikate „Darnaus ir išmanaus judumo strategija. Europos transporto kelias į ateitį“³⁵ buvo įrašyti ambicingi ES tikslai poveikio klimatui mažinimo srityje: iki 2050 metų tapti klimatui neutralia ekonomika, o ES transporto sektoriui – iki 2030 m. sumažinti ŠESD emisijas bent 55 proc. (palyginti su 1990 m.), iki 2050 m. – bent 90 proc. Numatoma, kad aviacijos sektorius prie šių tikslų įgyvendinimo prisidės mažindamas priklausomybę nuo

”

Tikimasi, kad jau 2030 m. bus pradėti trumpo nuotolio skrydžiai elektriniais, iki 19 vietų turinčiais orlaiviais.

iškastinio kuro, skatindamas atsinaujinančių išteklių ir tvariųjų, sintetinių ar kitų alternatyviųjų degalų naudojimą oro transporte ir užtikrindamas atitinkamų priemonių įsigijimą ir infrastruktūros įrengimą. Taip pat tikimasi, kad prie šio tikslo įgyvendinimo prisidės daugiarūšio keleivių transporto, pavyzdžiui, vieningo bilieto sistemos kelionei „nuo durų iki durų“ (bilietai oro transportui ir kitoms transporto rūšims) įvedimas, paslaugų skaitmenizavimas, elektros iš atsinaujinančių energijos išteklių naudojimas

oro uostuose ir kt.

Įgyvendindama šias iniciatyvas, Europos Komisija 2021 m. vasarą pristatė du teisės aktų projektus^{36 37}. Jais siekiama įpareigoti aviacinių degalų tiekėjus ir oro uostus valdančias įmones numatyti prieigą prie darnių aviacinių degalų, didinti jų dalį, tiekiamą į orlaivius, taip pat siekti nuo 2030 m. užtikrinti, kad orlaivių stovėjimo aikštelėse, naudojamose komerciniams skrydžiams, būtų tiekiamas darni elektros energija.

Šalia naujų ES iniciatyvų nuo 2009 m. pasaulio oro uostus vienijanti „ACI World“ įgyvendina savanoriško dalyvavimo pagrindu veikiančią oro uostų CO₂ emisijų mažinimo programą – ACA. 2021 m. pabaigoje prie šios programos buvo prisijungę beveik 300 oro uostų visame pasaulyje, įskaitant VNO, KUN ir PLQ. Pagrindinis ACA tikslas – joje dalyvaujančių oro uostų veikla iki 2050 m. turi tapti visiškai neutrali klimatui.

Aviacijos poveikis klimatui mažinamas ir technologijų srityje. Daug dėmesio skiriama hibridinių ar net vien elektra varomų orlaivių (įskaitant kuro elementų, angl. *fuel cell*) technologijų kūrimą, dabartinės kartos orlaivių ir jų variklių techninių, aerodinaminių duomenų efektyvumo didinimą. Pavyzdžiui, šiuo metu suskaičiuojama daugiau nei 200 projektų, skirtų orlaiviams elektrifikuoti ar hibridinėms technologijoms įdiegti. Tikimasi, kad jau 2030 m. bus pradėti trumpo nuotolio skrydžiai elektriniais, iki 19 vietų turinčiais orlaiviais. 2020 m. pristatytas bendrovės „Airbus“ projektas „ZEROe“³⁸ leis 2035 m. rinkai pateikti komerciniams skrydžiams pritaikytus ir iki 200 keleivių galinčius vežti vandeniliu varomus orlaivius, bendrovės

³⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?qid=1576150542719&uri=COM%3A2019%3A640%3AFIN>

³⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX:52020DC0789>

³⁶ https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/refuelev_aviation_-_sustainable_aviation_fuels.pdf

³⁷ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0559>

³⁸ <https://www.airbus.com/newsroom/press-releases/en/2020/09/airbus-reveals-new-zeroemission-concept-aircraft.html>

„Rolls Royce“ 2021 m. paskelbė įsipareigojanti visus šiuo metu gaminamus variklius iki 2023 m. sertifikuoti kaip tinkamus SAF degalams naudoti³⁹, o 2024 m. DHL planuoja pradėti gabenti krovinius elektriniais „Alice“ orlaiviais.⁴⁰

Aviacijos poveikis klimatui taip pat yra mažinamas ir kitomis iniciatyvomis, pavyzdžiui, optimizuojant oro erdvės ir skrydžių procedūras, pereinant nuo antžeminių navigacijos sistemų prie palydovinių (pavyzdžiui, PBN), didinant oro uostų ir juose esančių infrastruktūros objektų energinį efektyvumą ir pan.

Tačiau tiek darnių technologijų, tiek ir darnių degalų prieinamumas šiuo metu ir mažiausiai dar ateinantį dešimtmetį gali būti ribotas, o didesnė jų kaina kels kelionių ir (arba) krovinių gabenimo oro transportu kainą, Lietuvos atveju dėl ribotų tarptautinio susisiekimo galimybių tai būtų nepageidaujamas šių priemonių įgyvendinimo efektas. Todėl, įgyvendinant šias priemones ir siekiant sušvelninti neigiamą jų finansinę naštą ar poveikį valstybės ar oro uosto pasiekiamumui, būtina ieškoti sprendimų šiuos

”

Iki 2030 m. Vilniaus, Kauno ir Palangos oro uostai turėtų tapti aplinkai neutraliais oro uostais.



projektus kiek įmanoma didesniu intensyvumu finansuoti pasinaudojant įvairiomis finansavimo priemonėmis, pavyzdžiui, ES fondų ar transporto veiklos darnumui didinti kuriamomis finansavimo programomis.

Lietuvos aviacijos sektoriaus CO₂, NO_x, kietųjų dalelių taršos mažinimo, energijos naudojimo ir veiklos efektyvumo didinimo galimybės

Vertinant Lietuvos oro transporto sektoriaus poveikio klimatui situaciją ir šio poveikio mažinimo perspektyvas, konstatuotina, kad didžiausias tiesioginis oro taršos šaltinis šalies oro uostuose yra orlaivių ir jų aptarnavimui skirtų transporto priemonių CO₂ emisijos. Prie taršos taip

pat prisideda oro uostų ir juose veiklą vykdančių įmonių oro tarša, kai veiklai naudojami išskatinio kuro pagrindu gaminami energijos išteklių (elektros energija, šilumos tiekimas, išskatiniais degalais varomos transporto priemonės ir kt.).

Vertinant svarbiausias kryptis, kurios prisidėtų prie tikslų mažinti Lietuvos aviacijos poveikį klimatui, paminėtinos šios:

- ACA: LTOU turėtų siekti, kad 2022 m. VNO patektų į trečiąjį (iš šešių) ACA akreditavimo lygį (*Optimizavimas*), KUN ir PLQ patektų į antrąjį lygį (*CO₂ emisijų mažinimas*), o iki 2030 m. visi LTOU valdomi oro uostai pasiektų ketvirtąjį ACA akreditavimo lygį (*Neutralumas*).

- Darnių ir sintetinių aviacinių degalų dalies didinimas: LTOU kartu su oro uostuose veikiančiomis įmonėmis turi didinti oro uostuose tiekiamų darnių aviacinių degalų naudojimą ir atitinkamai pritaikyti degalų maišymo ir tiekimo infrastruktūrą.

- Išskatinės energijos šaltinių mažinimas: mažinant tiesioginę ir netiesioginę CO₂ taršą, Lietuvos oro uostuose turi būti mažinamos antžeminių transporto priemonių ir pagalbinės įrangos degalų sąnaudos. Iki 2030 m. visas oro uostuose naudojamas transporto parkas turėtų būti varomas elektra, hibridine pavara arba, nesant alternatyvų, – aukščiausio ES ekologinio standarto vidaus degimo varikliais. LTOU, ON ir oro uostuose veikiančios įmonės turi didinti veiklos energinį efektyvumą (pavyzdžiui, mažinant elektros energijos sąnaudas ir didinant žalios energijos naudojimą, atnaujinant vėdinimo ir kondicionavimo įrangą, gerinant pastatų termoizoliacines savybes, pagal galimybes įdiegiant inovatyvias pastatų ir energijos valdymo sistemas), rinkoje pasirodžius tinkamiems technologiniams sprendimams – išskatinis degalus naudojančias priemones pakeisti į tvarią energiją naudojančias jėgaines ir pan.

- LTOU su ON turėtų įgyvendinti orlaivių artėjimo tūpti trajektorijų optimizavimo ir jų riedėjimo ant žemės trukmės mažinimo sprendimus, suderintai plėtodami tam tikslui skirtus technologinius, skrydžių vykdymo procedūrų ir infrastruktūros tobulinimo projektus, pavyzdžiui, įgyvendinant PBN ir (arba) A-CDM technologijas.

- Siekdami įvertinti taršos NO_x ir kietosiomis dalelėmis lygį, LTOU nuo 2022 m. turi pradėti šių teršalų matavimus oro uostuose ir jų apylinkėse ir, remdamiesi gautais duomenimis, įgyvendinti šiai taršai mažinti skirtas priemones.

Svarbu atsižvelgti į tai, kad planuojant oro uostų infrastruktūros plėtrą (įskaitant infrastruktūros plėtros vystymo planų parengimą) turėtų būti įvertintas ir poreikis ateityje prižiūrėti naujos kartos orlaivius (elektrinius, vertikalaus kilimo ir tūpimo, vandeniliu varomus ir pan.), kadangi, tikėtina, tai pareikalaus infrastruktūros pokyčių oro uostuose, persvarstyti oro uosto antžeminės veiklos ar net skrydžių organizavimo procedūras ir pan. Tokius vertinimus jau atlieka nemažai kitų Europos oro uostų. Pavyzdžiui, Švedijos oro uostus valdanti bendrovė „Swedavia“ 2020 m. paskelbė „Elektrinės aviacijos“ strategiją⁴¹, siekdami iki 2025 m. parengti savo valdomus oro uostus elektrinių orlaivių skrydžiams. Savo ruožtu, Stokholmo Arlandos oro uostas svarsto apie galimybę tapti pirmuoju Europoje jungiamuoju oro uostu, aptarnaujančiu

³⁹ rolls-royce-net-zero-launch-press-release.pdf

⁴⁰ DHL Express Shapes Future for Sustainable Aviation with the Order of First-ever All-electric Cargo Planes from Eviation | DHL | Global

⁴¹ <https://www.swedavia.com/about-swedavia/for-press/swedavia-launches-electric-aviation-strategy--are-ostersund-ready-for-first-electric-aircraft-in-autumn-2020/#gref>

elektrinius orlaivius⁴². Liono Sent Egziuperi oro uoste bendrovės „VINCI Airports“, „Airbus“ ir „Air Liquide“ 2023 metais pradės įgyvendinti vandenilio, kaip degalų ateities lėktuvams, saugojimo ir tiekimo iniciatyvą⁴³.

Laukiant naujos kartos, vandeniliu ar elektra varomų orlaivių atėjimo į rinką ir kai kuriose valstybėse pradant bandomuosius šių technologijų įgyvendinimo projektus, LTOU turėtų parengti LTOU valdomų oro uostų infrastruktūros, naujų veiklos procesų ir technologijų įgyvendinimo analizę (pavyzdžiui, galimybių studiją), kartu su Susisiekimo ministerija siekdami, kad Lietuva taptų pirmoji Baltijos šalyse, pritaikiusi savo oro uostus šioms technologijoms plėtoti, sudariusi sąlygas naujausios kartos, aplinkai draugiškiems orlaiviams prižiūrėti ir skrydžių, vykdomų šiais orlaiviais, apimčiai didinti.

Kelionių į oro uostus ir kelionių iki 500 km atstumu darnumo didinimas

Nepaisant aktyvių ICAO (CORSIA), ES (apyvartiniai taršos leidimai oro vežėjams ir pan.), jau minėtos „ACI World“ ar pačių oro vežėjų (IATA⁴⁴) iniciatyvų mažinti aviacijos poveikį klimatui tiek Europoje, tiek ir visame pasaulyje, per pastaruosius metus jaučiamas vis didėjantis aplinkosaugos organizacijų spaudimas ir skubinimas įgyvendinti aviacijos poveikio klimatui mažinimo priemones. Vis daugiau valstybių ar verslo įmonių priima aviacijos poveikį klimatui mažinančius sprendimus, kurie nėra tiesiogiai susiję su aviacijos veikla. Vienas jų – sprendimas mažinti trumpo nuotolio kelionių oru intensyvumą, vietoj jų siūlant rinktis keliones greitaisiais traukiniais. Atsižvelgiant į vis dar labai ribotas galimybes Lietuvoje (ir ne tik) įgyvendinti kai kuriuos aviacijos poveikį klimatui mažinančius sprendimus, pavyzdžiui, didinti SAF degalų dalį vykdamas skrydžius, ir vertinant įsibėgėjantį „Rail Baltica“ greitosios vėžės projekto įgyvendinimą, Lietuvoje taip pat galėtų būti pradama rengtis įgyvendinti analogišką idėją.

Pagal 2018 metais parengtoje studijoje, įgyvendinant „Rail Baltica“ projektą,⁴⁵ pateiktų keleivių srautų vertinimus, 2026–2035 metais tarp greitąja „Rail Baltica“ vėže sujungtų miestų ar oro uostų keliautų pakankamai didelis skaičius keleivių:

Miestas (iš)	RIX	Panevėžys	Kaunas	Kaunas	Vilnius	Vilnius	Vilnius	Vilnius	Vilnius
Miestas (į)	Panevėžys	Kaunas	Vilnius	Varšuva	KUN*	VNO*	WAW*	TLL*	RIX*
2026 m.	49	31	463	196	68	25	67	45	61
2035 m.	82	51	775	2865	114	42	112	75	103

● 7 pav. Keleivių srautai (tūkst.) tarp greitąja „Rail Baltica“ linija sujungtų stočių („LTG Link“ duomenys) *Stoties potencialas.

Darytina išvada, kad „Rail Baltica“ turi potencialą ne tik tapti alternatyva Lietuvos oro uostų keleiviams atvykti į oro uostus ar išvykti iš jų elektriniu traukiniu – darnia ir klimatui draugiška transporto priemone, bet ir suteikti

galimybę jiems rinktis kelionę geležinkeliu vietoj trumpo nuotolio skrydžių į Rygą, Varšuvą ar Taliną, juolab bendro lėktuvo – traukinio bilieto, registruoto bagažo gabenimo paslaugos „Rail Baltica“ stotyse įgyvendinimo potencialas ir bendradarbiavimo sutarčių tarp oro vežėjų ir vežėjų geležinkeliais sudarymo galimybė, kaip potencialas tokių kelionių koncepcijos įgyvendinimui buvo pabrėžta ir įgyvendinant „Rail Baltica“ projektą 2019 m. parengtoje Oro uostų integravimo studijoje⁴⁶. Tokie ar panašūs sprendimai jau kurį laiką įgyvendinami kitose ES šalyse. Pavyzdžiui, Vokietijos oro linijų bendrovė „Lufthansa“ su Vokietijos geležinkelių bendrove „Deutsche Bahn“ įgyvendina „Rail&Fly“ vieningo bilieto iniciatyvą⁴⁷, o Nyderlandų oro vežėjas KLM bendradarbiauja su Belgijos / Prancūzijos „Thalys“ ir Nyderlandų „NS Dutch Railways“ geležinkelio bendrovėmis („Fly Responsibly“⁴⁸ iniciatyva). Šio bendradarbiavimo dėka greitieji traukiniai perėmė dalį iki tol tarp Amsterdamo ir Briuselio oru keliausių



„Rail Baltica“ turi potencialą ne tik tapti alternatyva Lietuvos oro uostų keleiviams atvykti į oro uostus ar išvykti iš jų elektriniu traukiniu – darnia ir klimatui draugiška transporto priemone, bet ir suteikti galimybę jiems rinktis kelionę geležinkeliu vietoj trumpo nuotolio skrydžių

keleivių srautų. Prancūzijoje priimti sprendimai, ribojantys mažiausiai 40 proc. vidaus skrydžių lėktuvais, jei egzistuoja iki 2,5 val. trukmės susisiekimo geležinkeliu alternatyva, kaip ir Austrijoje, kur vietoj dalies vietos skrydžių keleiviams siūloma rinktis alternatyvą – pasiekti kai kuriuos didžiuosius miestus traukiniu.

Iki 2030 metų paprastesni ir labiau prieinami taps ir kiti techniniai sprendimai ar priemonės, leidžiančios

ar sudarančios keliautojams galimybę rinktis darnius būdus pasiekti oro uostus šalies viduje, pavyzdžiui, į juos atvykti ne tik „Rail Baltica“, bet ir elektriniu viešuoju ar tarp miestiniu transportu ir pan. Taigi, šių sprendimų

⁴² <https://www.transportforetagen.se/globalassets/rapporter/flyg/final-thesis-juliet-de-cock.pdf?ts=8d984f139b84c00>

⁴³ <https://www.vinci-airports.com/en/news/airbus-air-liquide-and-vinci-airports-announce-partnership-promote-use-hydrogen-and-accelerate>

⁴⁴ <https://www.iata.org/en/pressroom/2021-releases/2021-10-04-03/>

⁴⁵ https://www.railbaltica.org/wp-content/uploads/2019/05/RB_Operational_Plan_Final_Study_Report_final.pdf

⁴⁶ <https://www.railbaltica.org/wp-content/uploads/2019/12/RB-Airport-integration-feasibility-study.pdf>

⁴⁷ <https://www.lufthansa.com/ge/en/rail-and-fly>

⁴⁸ KLM, Thalys and NS Dutch Railways have joined forces to replace flights between Brussels and Amsterdam Airport Schiphol

įgyvendinimas pagreitintų aviacijos sektoriaus poveikio klimatui mažinimo iniciatyvų įgyvendinimą išlaikant aviacijos sektoriaus konkurencingumą.

Atsižvelgdama į tai, Lietuva galėtų užsibrėžti tikslą – motyvuoti bent 30 proc. keleivių vietoj trumpų (iki maždaug 500 km) tarptautinių skrydžių, kurie vykdomi iškastinius degalus naudojančiais orlaiviais, rinktis greituosius traukinius tais atvejais, kai egzistuoja tokia alternatyva, ir pasiekti, kad bent 50 proc. keleivių į oro uostus Lietuvoje vyktų darniomis miesto, tarp miestinio transporto ar geležinkelių transporto priemonėmis, o miestuose – įgyvendinti dar ir dviračių takų infrastruktūros plėtros iki oro uostų projektus, leidžiančius oro uostus pasiekti ir dviračiais ar elektriniais paspirtukais. Šiuo atveju SM, LTG kartu su LTOU, prisidedant valstybės institucijoms ir kitiems



”

Po 2035 metų rinkoje laukiama pasirodant nulinių emisijų orlaivių, kurie leis gerokai padidinti žaliųjų kelionių ne tik antžeminėmis transporto priemonėmis, bet ir oru skaičių.

partneriams, turėtų parengti ir įgyvendinti technologinius, procedūrinius ir koordinacinius sprendimus, kurie motyvuotų keleivius kelionėms rinktis darnesnes transporto priemones, užtikrinant teigiamą tokių kelionių patirtį.

Bet kuriuo atveju tenkinant lūkesčius ir priimant sprendimus dėl kelionių oru žalinimo, galimus vidutinėje laiko perspektyvoje, turėtų būti atsižvelgta ir į tai, kad po 2035 metų rinkoje laukiama pasirodant nulinių emisijų orlaivių, kurie leis gerokai padidinti žaliųjų kelionių ne tik antžeminėmis transporto priemonėmis, bet ir oru skaičių. Todėl ilgalaikėje perspektyvoje klimatui draugiškų tarptautinių kelionių iš Lietuvos plėtra nepriklausomai nuo skrydžio nuotolio galės būti didinama tiek „Rail Baltica“, tiek ir oro transportu.

⁴⁹ <https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/412980b0d2b311eba2bad9a0748ee64d>

Triukšmo poveikio oro uostuose mažinimas

Dėl artumo iki Vilniaus miesto centro ir intensyvios aplinkinių teritorijų urbanizacijos vienas pagrindinių VNO veiklos iššūkių yra orlaivių keliamas triukšmas ir jo poveikio valdymas, kadangi augant skrydžių intensyvumui neišvengiamai didėja ir orlaivių keliamas triukšmo lygis bei jo keliami nepatogumai gyventojams, ypač tiems, kurių gyvenamoji vieta patenka į viršnormines oro uostų triukšmo zonas. Ši problema gali tapti aktuali taip pat ir KUN bei PLQ, vertinant ilgalaikę jų veiklos didėjimo perspektyvą.

Vienas sprendimų triukšmo poveikiui mažinti – (TAZ) nustatymo ir triukšmo poveikio mažinimo priemonių kompensavimo mechanizmų įgyvendinimas. Šio sprendimo tikslas yra dvejopas: siekti, kad teritorijose, kurios pateks į TAZ, būtų nustatyti apribojimai gyvenamosios ir visuomeninės paskirties sklypams, draudžiant juose naujas šios paskirties statybas ar rekonstrukciją, didinant gyvenamąjį plotą, ir numatyti, kad į teritorijas, kuriose, remiantis triukšmo sklaidos žemėlapiams, bus viršijami reglamentuoti triukšmo dydžiai, patenkančių pastatų savininkai ir valdytojai turės teisę reikalauti kompensacijų už triukšmą mažinančių priemonių įsirengimą. Taigi, šiomis priemonėmis bus ne tik valdoma gyvenamųjų teritorijų aplink oro uostą plėtra, bet ir mažinamas viršnorminio triukšmo veikiamų gyventojų skaičius. Taip pat kas trejus metus turi būti atnaujinamas VNO ir ON bendras triukšmo valdymo planas, kuriame bus numatytos įvairios orlaivių triukšmą arba jo poveikį mažinančios priemonės, siekiant suvaldyti viršnorminio triukšmo zonų plėtrą. Oro uostų keliamo triukšmo poveikį taip pat būtų galima sumažinti sukuriant motyvacinę sistemą, kuri skatintų oro uostų naudotojus reguliariusius skrydžius į Lietuvos oro uostus ir iš jų vykdyti naujausios kartos orlaiviais, paliekančiais mažesnę triukšmo pėdsaką ir (arba) emisijas.

Žiedinės ekonomikos principų įgyvendinimas

Atsižvelgdami į Europos Komisijos komunikatą „Žalioji Europos kursas“ akcentuojamą žiedinės ekonomikos principų įgyvendinimo poreikį, LTOU ir ON per 2022 metus turėtų atlikti detalią veikloje sunaudojamų medžiagų ir atliekų susidarymo analizę bei parengti atliekų tvarkymo strategiją. Be to, LTOU ir ON, vykdydami prekių ir paslaugų pirkimus, pirmenybę turėtų teikti tiekėjams, prisidedantiems prie veiklos poveikio aplinkai mažinimo iniciatyvų, ir, atsižvelgdami į Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo dėl žaliųjų pirkimų įgyvendinimo programos⁴⁹ nuostatas, siekti, kad pagal vertę 2022 metais būtų pasiektas bent 50 proc., o nuo 2023 metų – 100 proc. žaliųjų pirkimų rodiklis.

Oro uostų, juose veikiančių įmonių ir verslo įsitraukimas į aviacijos ir su ja susijusios veiklos poveikio klimatui mažinimo priemonių įgyvendinimą

Iniciatyva pasiekti Lietuvos oro uostų veiklos CO₂ taršos neutralumą ar mažinti veiklos poveikį aplinkai priklauso ne tik nuo LTOU, tačiau ir nuo LTOU veiklą vykdančių įmonių (oro uostų naudotojų), kurių įsitraukimas į „ACI World“, LTOU ir ES aplinkosaugos tikslų realizavimą turi reikšmingą pridėtinę vertę šiems tikslams įgyvendinti.

Atsižvelgdami į tai, LTOU naudotojai ir apskritai Lietuvos

aviacijos sektorius turėtų išreikšti tvirtą pasiryžimą prisidėti prie aplinkosaugos iniciatyvų (CO² ir kietųjų dalelių taršos mažinimo, žiedinės ekonomikos principų įgyvendinimo, triukšmo poveikio mažinimo, energetinio efektyvumo didinimo ir pan.) įgyvendinimo tiek vykdydami veiklą LTOU, tiek ir apskritai visoje savo veikloje. Lyderiu inicijuojant ir (arba) koordinuojant įvairių poveikio aplinkai mažinimo priemonių oro uostuose įgyvendinimą galėtų tapti LTOU. Pridėtinę vertę šioms pastangoms galėtų suteikti ir formalizuotas suinteresuotų šalių, įskaitant oro uostuose veikiančias įmones, įsipareigojimas prisidėti prie Lietuvos aviacijos gairėse iki 2030 metų minimų ar papildomų neigiamą aviacijos poveikį aplinkai mažinsiančių priemonių įgyvendinimo.

Susisiekimo ministerija ir kitos šalies institucijos turėtų siekti, kad Lietuvos aviacijos sektorius galėtų įgyvendinti tarptautinių organizacijų, ES (įskaitant „Europos žaliąjį kursą“), Lietuvos institucijų siūlomas, taip pat ir savo iniciatyva pasirinktas poveikį aplinkai mažinančias ir (arba) žiedinės ekonomikos principus atitinkančias priemones, pasinaudodamas Klimato kaitos programos, Europos Sąjungos struktūrinių ir investicinių fondų, valstybės biudžeto finansinėmis paskatomis ir, esant galimybei, kitais finansavimo šaltiniais. Taip būtų suteikta papildoma paskata aktyviai įgyvendinti pirmiau paminėtus, o taip pat, esant galimybei, ir kitus poveikio aplinkai mažinimo projektus.

SVARBIAUSI PASIŪLYMAI STRATEGINIAMS POVEIKIO KLIMATUI MAŽINIMO TIKSLAMS PASIEKTI



LTOU, ON ir oro uostuose veikiančios įmonės turi aktyviai bendradarbiauti ir įsipareigoti kartu įgyvendinti neigiamą aviacijos poveikį aplinkai mažinančias priemones ar iniciatyvas, siekdami ne tik įgyvendinti ES teisės aktuose ar tarptautiniuose įsipareigojimuose nustatytus poveikio aplinkai mažinimo tikslus, bet ir įgyvendindami papildomas, pridėtinę vertę šiam tikslui turinčias priemones.



Kurti ir įgyvendinti skatinamąsias ir (arba) motyvacinės priemones ir sprendimus, kuriuos įgyvendinant iki 2030 metų būtų pasiekta, kad ne mažiau kaip 50 proc. keleivių vidaus kelionėms į oro uostus ir iš jų Lietuvoje rinktųsi keliavimą darniu viešuoju miesto ar tarp miestiniu transportu, „Rail Balticos“ geležinkeliu ar darniomis oro uostų keleivius aptarnaujančių taksi, pavežėjų ir (arba) automobilių dalinimosi įmonių paslaugomis, o iki 2035 metų pasiekti, kad bent 30 proc. keliautojų vietoj kelionių lėktuvu trumpais (iki 500 km) atstumais rinktųsi keliones greituoju „Rail Baltica“ traukiniu. Pridėtinės vertės tokioms pastangoms suteiktų, jei šis siekis būtų įtvirtintas ir, pavyzdžiui, tarpvyriausybiniu Lietuvos, Lenkijos, Latvijos ir Estijos susitarimu, transporto ministrų deklaracija ar panašaus pobūdžio įsipareigojimu.



2022 metais LTOU turi pradėti įgyvendinti (TAZ) nustatymo ir triukšmo poveikio mažinimo priemonių kompensavimo mechanizmo įgyvendinimą VNO, KUN ir PLQ.



Nuo 2023 metų LTOU ir ON turi siekti įgyvendinti žaliųjų pirkimų ir didinti žiedinės ekonomikos principų įgyvendinimo apimtį.



Iki 2024 metų pabaigos LTOU turėtų priimti sprendimą dėl motyvacinės sistemos, skatinančios oro vežėjus reguliariesiems skrydžiams naudoti tylesnius ir mažos taršos (naujausios kartos) orlaivius, taikymo galimybių.



LTOU veiklą vykdančios naudotojai turėtų prisijungti prie valstybės, LTOU pastangų ir lyderystės poveikio aplinkai mažinimo srityje, savo iniciatyva, kartu ar koordinuotai įgyvendindami poveikio aplinkai mažinimo priemones, laipsniškai pereinant prie energijos, pagaminamos iš atsinaujinančių energijos išteklių, arba žaliosios energijos naudojimo, ir įgyvendindami kitus poveikį aplinkai mažinančius sprendimus.

4 Vizija 2050 metams



Oro transportas ir toliau išliks vienu pagrindinių veiksmų Lietuvos ekonomikos augimui ir keleivių mobilumui užtikrinti. Siekdama didinti integraciją į Europos ir pasaulio transporto sistemą, maksimizuoti jos teikiamus privalumus, Lietuva nuo 2030 metų žengs kartu su pažangiausiomis

valstybėmis Europoje, kryptingai įgyvendindama inovacijas ir užtikrindama, kad šalies transporto sistema ir jos dalyviai išnaudos skaitmenizavimo, automatizavimo, autonominių, aplinkai draugiškų ir naujų technologijų teikiamus privalumus ir yra pasirengę ateities iššūkiams.

2050 METAIS LIETUVOJE GALĖTŲ BŪTI ĮGYVENDINTA AR PASIEKTA:



Kelionės oro transportu bus vis labiau integruojamos į daugiarūšio naujausios kartos, autonomišką oro ir sausumos transporto technologijomis paremtą transporto sistemą: tai leis oro transportu keliaujantiems keleiviams sklandžiai pasinaudoti daugiarūšio transporto galimybėmis ir paslaugomis vykstant į kelionės tikslą, taip užtikrinant Lietuvos gyventojų ir svečių mobilumo poreikius.



Oro uostų infrastruktūra, naujos procesų juose organizavimo galimybės, kintančios orlaivių variklių ir dizaino technologijos, kelionių ar krovinių vežimo oru tendencijos iš esmės pakeis ir pačių oro uostų Lietuvoje veidą. Juose dominuos autonominio veikimo ir (arba) robotizuotomis priemonėmis organizuojami keleivių gabenimo, orlaivių, ir bagažo aptarnavimo procesai, išskyrus tas sritis ar procesus, kuriuose reikalinga žmogiškoji (kliento) patirtis ar būtinas įsitraukimas į procesų valdymą.



Nuo 2035 metų Lietuvoje pradės mažėti „klasikinių“, iškastiniais degalais varomų orlaivių skrydžių dalis ir pradės augti skrydžių 2030–2035 metų kartos ar naujesniais orlaiviais, varomais naujausiomis ir klimatui draugiškomis technologijomis ir jėgainėmis (pavyzdžiui, elektrinėmis, vandenilio, sintetiniais degalais varomomis jėgainėmis ir pan.). O skatinant ir sparčiai įgyvendinant naujausias aplinkai draugiškas technologijas oro transporte ir oro uostuose, Lietuvoje smarkiai didės kelionių darniu transportu (orlaiviais, geležinkeliais ar daugiarūšiu transportu, kai bent viena kelionės dalis vykdoma klimatui neutraliu transportu) dalis, visų pirma keliaujant trumpais atstumais (iki 1 000 km).



Mažėjant iškastinių degalų aviacijoje sunaudojimui ir diegiant efektyvias skrydžių srautų valdymo ir orlaivių aptarnavimo oro uostuose technologijas, mažės ir aviacijos sukeliama aplinkos tarša CO₂, kietosiomis dalelėmis, bus efektyviau valdomas triukšmo poveikis aplink oro uostą išsidėsčiusioms gyvenamosioms teritorijoms, leidžiant taikyti dinaminių triukšmo apsaugos zonų nustatymo ir įgyvendinimo modelį.



Taikant dirbtinį intelektą ir duomenų technologijas, keleivių patirtis oro uostuose (srautų valdymas, bagažo aptarnavimas, aviacijos saugumo procedūros, įlaipinimo ir išlaipinimo procesai, asmens tapatybės ir (arba) pasienio kontrolės procedūros ir pan.) ir kelionės taps gerokai paprastesnės, sklandesnės ir labiau pritaikytos prie individualių kiekvieno asmens poreikių.



Artėjant 2050 metams, tradiciniai oro uostų funkciniai ir infrastruktūros sprendimai (pavyzdžiui, keleivių terminalai) pamažu praras pirminę svarbą dėl kelionių naujos kartos daugiarūšio transporto priemonėmis (nuo durų iki durų). Pasikeitusios keleivių aptarnavimo procedūros ir jų srautų valdymas leis įgyvendinti ir kitokius keleivių aptarnavimo algoritmus, o trumpo nuotolio kelionėms – ir apskritai eliminuojant poreikį vykti į tradicinį oro uostą.



Priimant dirbtiniu intelektu paremtus duomenų apdorojimo sprendimus, taikant 4D trajektorijomis paremtų skrydžių organizavimo technologijas, orlaiviams tarpusavyje komunikuojant per žemose orbitose skriejančių palydovų tinklą ar taikant naujausias antžeminio ryšio technologijas bei įgyvendinant „Skaitmeninio Europos dangaus“ koncepciją, į bendrą oro eismo valdymo sistemą bus integruojami visi oro erdvės naudotojai. Lietuvos oro navigacijos paslaugų teikėjai įgyvendins sprendimus, sudarančius galimybę tokias paslaugas teikti bet kuriame pasaulio taške.



Lietuvoje smarkiai išaugs bepiločiais orlaiviais teikiamų paslaugų apimtis. Lietuva pateks į pirmaujančių Europoje pagal technologinių sprendimų bepiločių orlaivių skrydžiams kūrimą ir įgyvendinimą, gretas.



Kibernetinio saugumo užtikrinimo poreikis, valdant dirbtiniu intelektu ar skaitmenizavimu paremtas paslaugas ar joms reikalingus duomenis, taps tokiu pačiu svarbiu elementu visos transporto sistemos efektyvumui užtikrinti, kaip ir skrydžių saugos ar aviacijos saugumo reikalavimų užtikrinimas.



Lietuvos aviacijos gairių 2030 metams veiksmų planas



STRATEGINIAI TIKSLAI	TERMINAS	VYKDYTOJAI
JUNGTYS		
LTOU inicijuota skrydžio skatinimo priemonės taikančių institucijų, asociacijų, įstaigų bendradarbiavimo platforma. Kryptingai taikomos skrydžių skatinimo priemonės	2022-12-31	LTOU
LRV / SM sprendimais tvirtinamas ir kasmet atnaujinamas prioritetinių kryptčių ir rinkų sąrašas	2022-09-01	SM
Inovatyvaus oro susisiekimo skatinimo modelio sukūrimas ir įgyvendinimas, verslo plano parengimas	2022-12-31	SM, LTOU, kitos suinteresuotos šalys pagal poreikį
Įvairių skrydžių skatinimo priemonių kūrimas ir (arba) taikymas	Nuolat	SM, LTOU, asociacijos, kt.
Naujų dvišalių oro susisiekimo sutarčių sudarymas ar esamų suderinimas su ES teise	Nuolat	SM
ES teisinės sistemos (pasiekiamumas, skrydžių skatinimo priemonės, konkurencingumo užtikrinimas) tobulinimo iniciatyva: ES teisėkūros tobulinimas, susitikimai su ES institucijų vadovais, kt. Ekonominės diplomatijos stiprinimas. Žinutės apie Lietuvos, kaip aviacijos verslui draugiškos ir galimybių valstybės, pristatymas	Nuolat	SM, LTOU, institucijos, verslo įmonės
GRAŽA		
Parengti VNO, KUN ir PLQ veiklos ir infrastruktūros plėtros planai	2022-12-31	LTOU
Teisinės aplinkos, skatinančios aviacijos verslo plėtrą Lietuvoje, tobulinimas: 1. Keiptauno konvencijos ratifikavimas; 2. Orlaivių pirkimo-pardavimo sutarčių notarinio tvirtinimo reikalavimai (Civilinis kodeksas); 3. mokesčių veiklos sąlygų aviacijos sektoriui tobulinimo vertinimas ir pasiūlymų pateikimas kompetentingoms institucijoms	1. 2022-12-31 2. 2022-12-31 3. Nuolat	SM, CAVIA, LAVIA, TM, FM
Įsteigtas Kaune aviacijos specialistų rengimo klasteris, sudarant galimybę sujungti švietimo įstaigų, verslo ir suinteresuotų šalių potencialą	2022-12-31	KTK
Sudaryti rašytiniai SLA susitarimai tarp oro uosto naudotojų ir LTOU, numatant aiškius, pamatuojamus rodiklius bei abipusius įsipareigojimus	2023-12-31	LTOU, oro uostų naudotojai
Pasiekti, kad būtų atliktas FAA auditas, ir Lietuva būtų įrašyta į pirmąjį IASA sąrašą	2023 metais	TKA
LTOU infrastruktūros plėtra: T1-T4 terminalų rekonstrukcija / statyba, oro uosto prieigų (centrinės aikštės) pertvarkymas iki 2024 metų IV ketvirčio	2024-09-30	LTOU
Įgyvendintas teisės aktų tobulinimo, identifikuojant perteklinius, neaktualius ar tobulintinus reikalavimus, iššūkis („Red Tape Challenge“)	2024-12-31	SM

LTSA ir TKA veiklos funkcijų peržiūra, struktūrizavimas ir išgryninimas. Šių sprendimų įgyvendinimas	2024-12-31	LTSA, TKA, SM
ON ir LTOU kontroliuojančiosios bendrovės įkūrimo galimybių studija	2024-12-31	ON, LTOU
„U-space“ įgyvendinimas. Bepiločių orlaivių integravimas į oro eismą	2024-12-31	SM, LTSA, TKA, ON
KOEB koncepcijos nacionalinis ir regioninis suderinimas	2024-12-31	KAM
KUN keleivių terminalo išplėtimas (didinant pralaidumą iki 2 mln. keleivių per metus)	2025-12-31	LTOU
Memorandumų dėl ISAGO ir (arba) IOSA programų, skirtų nacionalinių priežiūros institucijų gebėjimams didinti, sudarymas	2025-12-31	LTSA, TKA
LTOU ir „Rail Baltica“ infrastruktūros plėtra: požeminės „Rail Baltica“ stoties ties T1 (VNO) keleivių terminalu statyba	2026-12-31 Pasitiksinti	SM, LTG, LTOU
MLAT, ADS-B sprendimų įgyvendinimas	2026-12-31	ON
ACDM sistemos įgyvendinimas, didinant kasdienės veiklos planavimą, koordinavimą realiu laiku	2026-12-31	LTOU
Oro uostų viešosios infrastruktūros pritaikymas karinio mobilumo reikalavimams	2027-12-31	LTOU, SM, KAM
Sprendimo dėl VNO ir KUN plėtros, VNO artėjant prie pajėgumų ribos (dėl veiklos augimo fokusavimo KUN), priėmimas	Tarpinis vertinimas 2027 metais Galutinis sprendimas 2030–2032 metais	SM, LTOU, LTG
Partnerystės tarp valstybės institucijų ir verslo atstovų stiprinimas, aviacijos sektoriaus konkurencingumo didinimo grupės veiklos skatinimas	Nuolat	SM

APLINKA

TAZ nustatymo ir kompensavimo mechanizmo įgyvendinimas	2022-06-01+	LTOU
Žiedinės ekonomikos, žaliųjų pirkimų principų įgyvendinimas, energetinio efektyvumo didinimas	Nuo 2023-01-01	LTOU, ON
Mažesnio taršumo / triukšmingumo orlaivių naudojimo skatinimo programos sukūrimo galimybė: sprendimas dėl tikslingumo	2023-12-31	LTOU
Lietuvos oro uostų technologinio ir praktinio pritaikymo naujausios kartos klimatui draugiškų orlaivių (varomų vandeniliu, elektra ir kt.) aptarnavimui ir skrydžiams galimybių studijos parengimas	2025-12-31	LTOU L
ON ir LTOU (pasiektas 4 ACA lygis) veikla tampa klimatui neutrali	2030-01-01	TOU, oro uostų naudotojai
Didinamas vidaus kelionių į oro uostus ir iš jų darnumas: bent 50 % kelionių vyksta darniomis transporto priemonėmis	2030-01-01	SM, LTOU, LTG, savivaldybės
Technologinių, procedūrinių sprendimų įgyvendinimas naudojant PBN, optimizuojant skrydžių procedūras	2030-06-01	LTOU, ON
Sudaroma galimybė / sukuriama motyvacija trumpais atstumais (iki 500 km) oro transportu keliaujantiems asmenims rinktis tvarią tiesioginę ar jungiamąją keliavimo alternatyvą, pirmąją jos atkarpą vykstant tvariu transportu, pavyzdžiui, „Rail Baltica“ geležinkeliu	2035-01-01	SM, LTG, LTOU

Santrumpos



- ACA** – „ACI Europe“ oro uostų anglies dvideginio sertifikavimo sistema (angl. „*Airport Carbon Accreditation*“)
- A-CDM** – oro uostų bendro sprendimų priėmimo procesas (angl. „*Airport Collaborative Decision Making*“)
- „ACI World“** – tarptautinė oro uostus valdančių įmonių prekybinė asociacija „Airports Council International“
- „ACI Europe“** – Europos oro uostus valdančių įmonių asociacija „Airports Council International Europe“
- ASG** – aviacijos verslo grupė „Avia Solutions Group“
- BVP** – bendrasis vidaus produktas
- CANSO** – Civilinė oro navigacijos paslaugų teikėjų asociacija
- CAVIA** – Civilinės aviacijos asociacija
- CORSIA** – aviacijos anglies dvideginio kiekio kompensavimo ir mažinimo sistema
- EASA** – Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra
- ECAC** – Europos civilinės aviacijos konferencija
- EIMIN** – Lietuvos Respublikos ekonomikos ir inovacijų ministerija
- EITP** – Europos Sąjungos daugiametės finansinės programos Europos infrastruktūros tinklų priemonė
- ES** – Europos Sąjunga
- Eurokontrolė** – Europos saugios oro navigacijos organizacija
- FAA** – JAV federalinė aviacijos administracija
- IASA** – Tarptautinė aviacijos saugos priežiūros įvertinimo programa
- IATA** – Tarptautinė oro vežėjų asociacija
- ICAO** – Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija
- IL** – VšĮ „Investuok Lietuvoje“
- IOSA** – IATA veiklos saugos auditas
- ISAGO** – IATA saugos auditas antžeminei veiklai
- ISCED** – Tarptautinė standartizuota švietimo klasifikacija
- KAM** – Lietuvos Respublikos krašto apsaugos ministerija
- KOEB** – karinių oro erdvių blokai
- KTT** – kilimo ir tūpimo takas
- KTK** – Kauno technikos kolegija
- KTPMC** – Kauno technikos profesinio mokymo centras
- KTU** – Kauno technologijų universitetas
- KUN** – Kauno oro uostas
- LAVIA** – Nacionalinė aviacijos asociacija
- LEZ** – laisvoji ekonominė zona
- LHMT** – Lietuvos hidrometeorologijos tarnyba prie Aplinkos ministerijos
- LRV** – Lietuvos Respublikos Vyriausybė
- ON** – VĮ „Oro navigacija“
- LRS** – Lietuvos Respublikos Seimas
- LTG** – AB „Lietuvos geležinkeliai“
- LTOU** – VĮ Lietuvos oro uostai
- LTSA** – Lietuvos transporto saugos administracija
- MRO** – orlaivių remonto ir priežiūros įmonė (angl. *Maintenance, Repair and Overhaul*)
- PBN** – nustatytų charakteristikų navigacijos sistema
- PVM** – pridėtinės vertės mokestis
- PLQ** – Palangos oro uostas
- PSO** – pareiga teikti viešąsias paslaugas (angl. *Public Service Obligation*)
- RIX** – tarptautinis Rygos oro uostas
- SAF** – darnūs aviaciniai degalai
- SES** – Europos Parlamento ir Tarybos reglamentų ir įgyvendinamųjų aktų dėl Bendro Europos dangaus paketas

SESAR – Europos oro eismo valdymo sistemos atnaujinimo projektas
SLA – susitarimas dėl paslaugų kokybės (angl. *Service Level Agreement*)
SM – Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija
SQQ – SI Šiaulių aerouostas
ŠESD – šiltnamio efektą sukeliančios dujos
ŠMSM – Lietuvos Respublikos Švietimo, mokslo ir sporto ministerija
TAZ – aerodromo triukšmo apsaugos zona
TKA – VŠĮ Transporto kompetencijų agentūra
TLL – tarptautinis Talino oro uostas
USOAP – ICAO universali skrydžių saugos priežiūros audito programa (JAV)
VG TU – Vilniaus Gedimino technikos universitetas
VNO – Vilniaus oro uostas
VSAT – Valstybės sienos apsaugos tarnyba prie Vidaus reikalų ministerijos
WAW – tarptautinis Varšuvos Šopeno oro uostas
