

Skiriama:
Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai

Lietuvos Oro Transporto Plėtros Studija
Lietuvos Oro Transporto Programai Parengti

2010 m. rugpjūtis

Parengė:
Rambøll Denmark A/S

Ramboll Group

Ramboll Group A/S, Head office

Teknikerbyen 1, 2nd Floor

DK-2830 Virum, Denmark

Phone +45 4598 6000 - Fax +45 4598 6990

E-mail info@ramboll.com

Website www.ramboll.com

Turinys

ĮVADAS	2
ORO TRANSPORTO VYSTYMO SI TENDENCIJOS	4
PASAULINĖS ORO TRANSPORTO VYSTYMO SI TENDENCIJOS	4
LIETUVOS KELEIVIŲ PERVEŽIMŲ RINKOS TENDENCIJOS	7
LIETUVOS RINKOS POTENCIALO PROGNOZĖS	10
LIETUVOS ORO UOSTŲ PERSPEKTYVŲ PROGNOZĖS	14
ORLAIVIŲ SKRYDŽIŲ SKAIČIAUS PROGNOZĖ VILNIAUS IR KAUNO ORO UOSTUOSE	23
ORO UOSTŲ TOLESNIO VYSTYMO(SI) SCENARIJAI	26
DABARTINIO ORO UOSTŲ PRALAUDUMO VERTINIMAS	26
PENKI ORO UOSTŲ STUDIJOS SCENARIJAI	28
NAUJI ORO UOSTŲ VYSTYMO SI SCENARIJAI.....	34
ORO UOSTŲ TOLESNIS VYSTYMAS	41
DISKUSIJOS APIBENDRINIMAS	47
SANTYKIAI SU VEŽĖJ AIS IR MARŠRUTŲ PLĖTRA	49
SANTYKIAI SU VEŽĖJ AIS.....	49
MARŠRUTŲ SKATINIMAS IR KRIZIŲ VALDYMAS	52
DISKUSIJOS APIBENDRINIMAS	59
ORO UOSTŲ VEIKLOS OPTIMIZAVIMAS	62
ORO UOSTŲ RINKLIAVOS	62
KOMERCINĖ VEIKLA IR TERITORIJŲ PLANAVIMAS.....	64
ORO UOSTŲ PERTVARKYMAS Į AKCINES BENDROVES.....	67
DISKUSIJOS APIBENDRINIMAS	69
LIETUVOS ORO EISMO VADYBOS SISTEMA	71
DISKUSIJOS APIBENDRINIMAS	77
VIEŠOJO IR PRIVATAUS SEKTORIŲ PARTNERYSTĖS REGLAMENTAVIMAS.....	80
VPSP KAIMYNNINĖSE VALSTYBĖSE	83
VPSP GALIMYBĖS AERONAUTIKOS TYRIMŲ IR BENDROSIOS AVIACIJOS PLĖTRAI	85
DISKUSIJOS APIBENDRINIMAS	88
ORO TRANSPORTO PLĖTROS DOKUMENTŲ AKTUALUMO APŽVALGA	90

STRATEGIJOS 2015 PRIEMONĖS	90
ORO UOSTŲ STUDIJOS PRIEMONĖS.....	93
VEŽĖJO STUDIJOS PRIEMONĖS	93
ŠIOS STUDIJOS SIŪLOMI PRIEMONIŲ VYSTYMO KONTŪRAI.....	95
PRIEDAS 1: IŠEITINĖ STUDIJOS MEDŽIAGA.....	96

Ivadas

Studiją „Oro transporto plėtros programa“ konkurso būdu užsakė Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija. Studiją atliko Rambøll Denmark A/S kartu su Ramboll Lietuva.

Atsižvelgiant į studijos užduotį buvo naudojami tokie duomenų šaltiniai ir įgyvendinti tokie uždaviniai:

- Šios studijos, skirtos Oro transporto programai ir priemonėms iki 2015 metų atnaujinti, pagrindą sudarė trijų studijų medžiagos analizė. Apibendrinimas dėl oro transporto plėtros Lietuvoje perspektyvų buvo parengtas atsižvelgiant į šias tris studijas (plačiau žr. Priedas 1):
 - Civilinės aviacijos veiklos liberalizuotoje rinkoje strategija iki 2015 metų (toliau – Strategija 2015) parengta 2005 m. kovo mėn. UAB “Ekonominės konsultacijos ir tyrimai”.
 - Lietuvos tarptautinių oro uostų (Vilniaus, Kauno ir Palangos) plėtros galimybių studija (toliau - Oro uostų studija) parengta 2009 m. vasario mėn. UAB “Ekonominės konsultacijos ir tyrimai” ir Rambøll Denmark A/S.
 - Bazinio vežėjo steigimo tikslingumo galimybių studija (toliau – Vežėjo studija) parengta 2009 m. spalio mėn. Advanced logistics group.
- Be to, duomenys buvo atnaujinami, remiantis Vilniaus, Kauno ir Palangos tarptautinių oro uostų, įmonės „Oro navigacija“, Lietuvos aeronautikos nacionalinės technologijų platformos (LANTP) pateiktomis strategijomis ir duomenimis. Kiti naudoti informacijos šaltiniai (studijų ataskaitos, statistiniai duomenys, teisiniai aktai) yra įvardijami tekste.
- Remiantis šiais šaltiniais bei diskusijų su užsakovo suformuotu studijos priežiūros komitetu metu išryškėjusiomis kryptimis buvo parengtos rekomendacijos dėl Lietuvos oro transporto plėtros programos ir

pasiūlytos konkrečios programos įgyvendinimo iki 2015 metų atnaujintos priemonės.

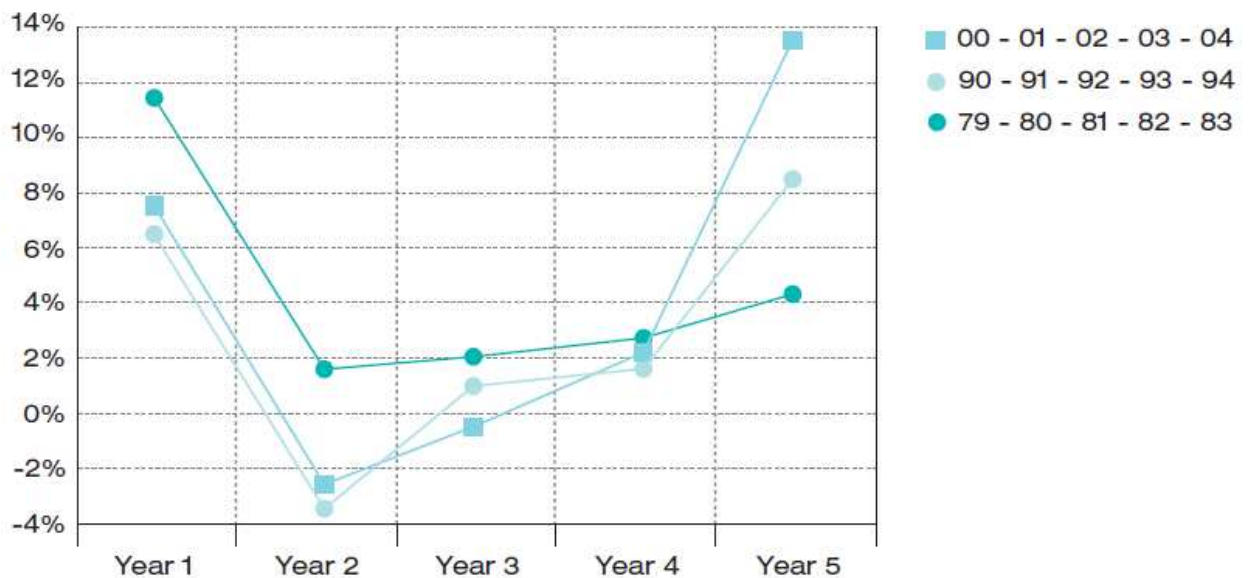
Žemiau plėtojamo teksto struktūra yra susijusi su septyniais pagrindiniais klausimais. Pirmiausiai yra apžvelgiamos pasaulio oro transporto tendencijos. Nustačius, kad esminis pokytis įvyko keleivių rinkos persiskirstyme, pateikiamos atnaujintos Lietuvos keleivinio oro transporto prognozės. Vėliau, daugiausiai remiantis Oro uostų studijos medžiaga, yra aptariamas Lietuvos tarptautinių oro uostų pralaidumas ir, atsižvelgiant į atnaujintas prognozes, koreguojama Oro uostų studijos pagrindinė rekomendacija. Baigiamoji diskusija apie tolesnes oro uostų raidos perspektyvas plėtojama remiantis tiek Oro uostų, tiek Vežėjo studijų argumentais, tiek analizės metu kilusiomis kritinėmis išvalgomis. Vėliau remiantis Vežėjo studijos medžiaga yra nagrinėjami santykių su vežėjais ir maršrutų plėtros iš Lietuvos tarptautinių oro uostų klausimai. Ketvirtas problemų blokas yra susijęs su oro uostų veiklos optimizavimu. Penktajame skyriuje, remiantis valstybinės įmonės „Oro navigacija“ suteikta informacija, yra nagrinėjami oro erdvės valdymo ir navigacijos paslaugų orlaiviams klausimai. Šeštajame skyriuje yra nagrinėjamos viešojo ir privataus sektorių bendradarbiavimo plėtojant Lietuvos oro transporto sistemą galimybės. Paskutinis skyrius yra skirtas Strategijos 2015, Oro uostų ir Vežėjo studijų priemonių nepraradusių aktualumo analizei, siekiant parengti Strategijos 2015 įgyvendinimo priemonių pakeitimus.

Daugelio skyrių pabaigoje yra glaustai pateikiamos pagrindinės išvalgos ir, svarbiausia, rekomendacijos dėl oro transporto politikos vystymo kryptių. Šios kryptys yra laikytinos šios studijos išgrynintų rekomendacijų dėl tolesnės oro transporto plėtros Lietuvoje, dėl šios transporto rūšies indėlio į šalies ekonomiką ir dėl Lietuvos, kaip tranzitinės valstybės, svarbos regione didinimo branduoliu ir yra pagrindinis atramos taškas vystant pasiūlymus dėl konkrečių priemonių įgyvendinimo. Programa ir priemonės, kurios buvo parengtos šios studijos pagrindu, yra iškeliamos į atskirą dokumentą, pavadintą „Lietuvos Oro Transporto Plėtros Programa ir Priemonės iki 2015 metų“.

Oro transporto vystymosi tendencijos

Pasaulinės oro transporto vystymosi tendencijos

Oro transportas yra vienas iš labiausiai nuo ekonomikos ciklų priklausomas pramonės sektorius. Ne išimtis ir šis ekonominis nuosmukis. Tačiau patirtis rodo, kad kiekvienas ekonominis nuosmukis padeda surasti naujus sprendimus ir efektyvinti veiklą. **Ankstesnių ekonomikos nuosmukių pavyzdžiai rodo, kad oro transporto paklausa greitai atsistato: kuo didesnis nuosmukis, tuo stipresnis augimas.** (žr. Paveikslas 1)



Paveikslas 1: Oro transporto tendencijos po ekonomikos nuosmukių.

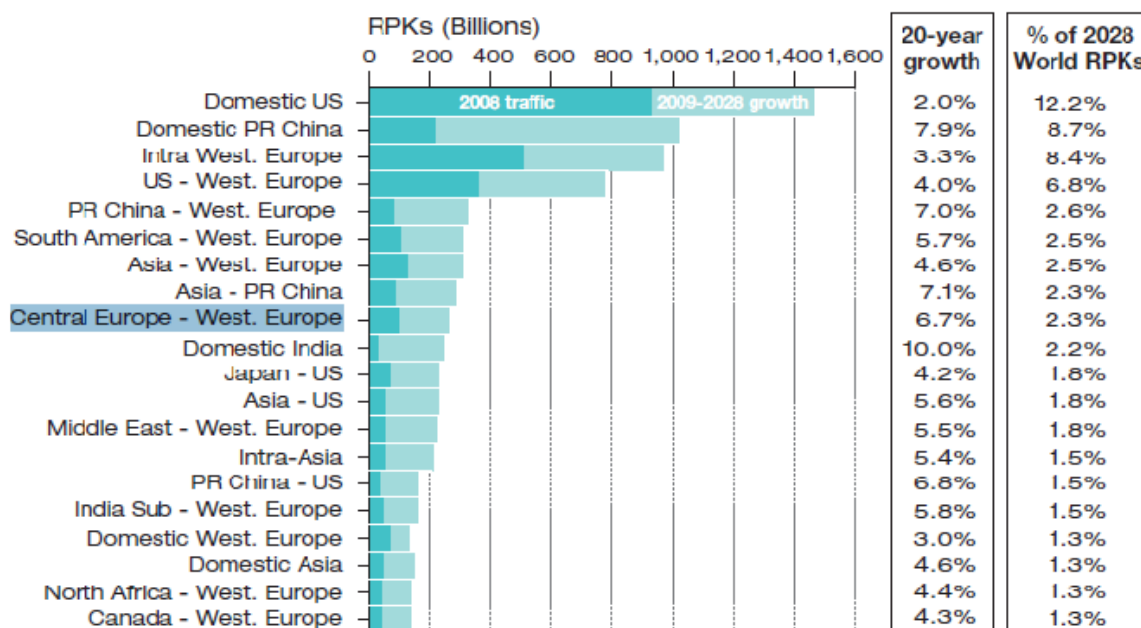
Šaltinis: Global Market Forecast 2009 – 2028, Airbus.

Manoma, kad ypač didelį vaidmenį skrydžių paklausos atsikūrimė vaidins žemų kaštų oro linijos. Žemų kaštų oro linijos jau dabar užima daugiau nei trečdajį reguliaraus oro transporto keleivių pervežimų rinkos, jos ir toliau išliks pagrindinis keleivių oro transporto rinkos augimą stimuliuojantis veiksnys. Nepaisant aukštų kuro kainų ir ekonominio nuosmukio, žemų kaštų oro linijos ne tik neprarado savo pozicijų, bet jas tik dar sustiprino.

Europoje (lyginant su JAV) žemų kaštų pervežimų rinka vis dar fragmentuota: JAV 95 proc. žemų kaštų pervežimų rinkos pasidaliję keturios oro linijos, Europoje 30 oro

linijų dalinasi 60 proc. žemų kaštų pervežimų rinkos. Manoma, kad ilgainiui vyks Europos žemų kaštų oro linijų koncentracija ir išliks kelios didelės bendrovės.

Airbus „Global Market Forecast 2009 – 2028” prognozuojama, kad oro transporto rinka „Vakarų Europa – Centrinė Europa“ 2028 metais bus dešimta pagal dydį pasaulyje. Vidutinis metinis šios rinkos augimas 2009 – 2028 metais bus 6.7 proc. (žr. Paveikslas 2).



Paveikslas 2: 20 didžiausių oro transporto srautų 2028 metais.

Šaltinis: Global Market Forecast 2009 – 2028, Airbus.

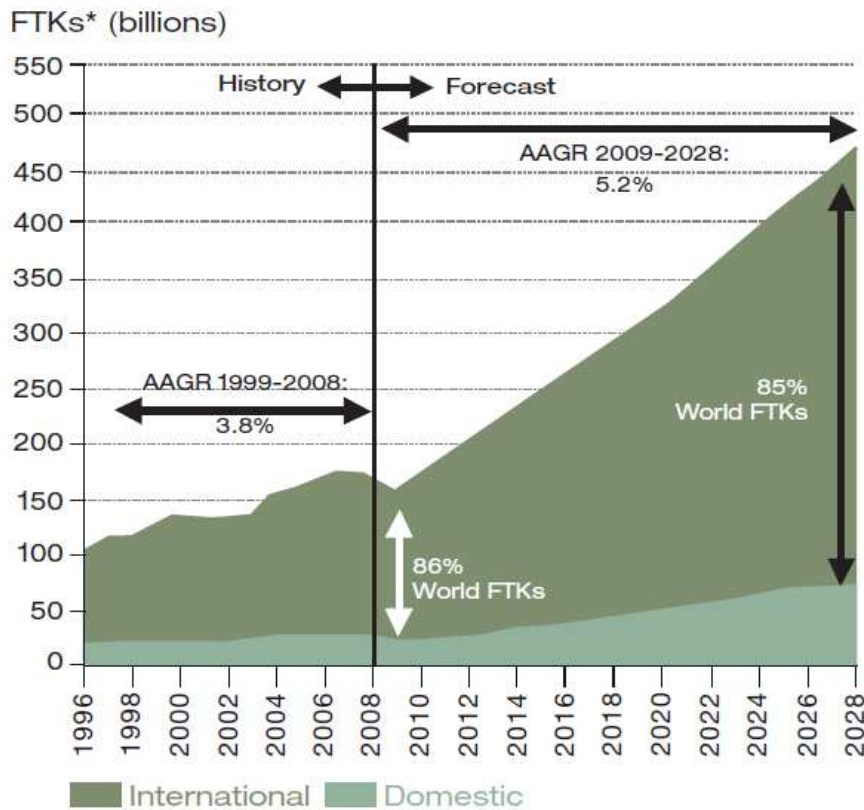
Kitos Lietuvai aktualios rinkos „Centrinė Europa – NVS“ ir „Centrinė Europa – Rusija“ vidutiniškai per metus augs atitinkamai 6.5 proc. ir 5.8 proc.

Boeing “Current Market Outlook 2009-2028“ prognozuojama, kad Europoje 2009 – 2028 metais oro transportas vidutiniškai augs 4.1 proc. per metus.

ICAO „Outlook for Air Transport to 2025” prognozuojama, kad vidutinis metinis oro transporto keleivių skaičiaus augimas pasaulyje iki 2025 metų bus 4.1 proc.

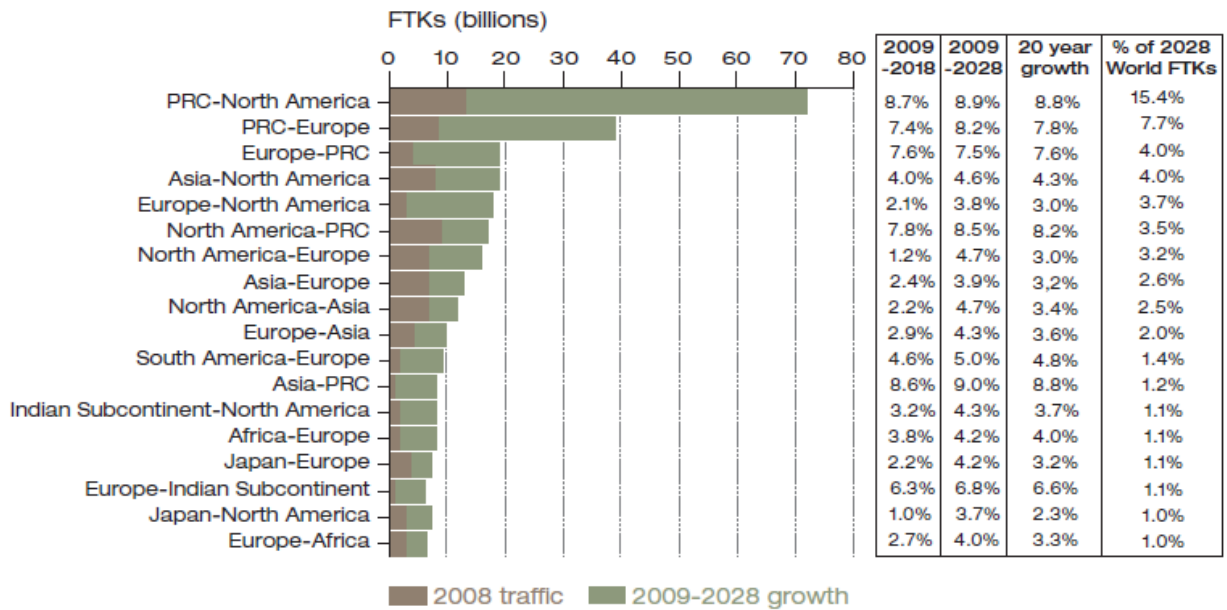
Airbus ataskaitoje „Global Market Forecast 2009 – 2028” prognozuojama, kad pasaulinė oro krovinių rinka per ateinančius dvidešimt metų vidutiniškai augs 5.5

proc. per metus, pervežtų tonų-kilometrų kiekis per tą laiką patrigubės (žr. Paveikslas 3).



Paveikslas 3: Pasaulinės oro krovinių rinkos prognozė.
Šaltinis: Global Market Forecast 2009 – 2028, Airbus.

Pagrindiniai oro krovinių srautai išliks „Kinija – Šiaurės Amerika“, „Kinija – Europa“, „Europa – Kinija“, „Azija – Šiaurės Amerika“ (žr. Paveikslas 4). Panašus augimas yra prognozuojamas ir Boeing “World Air Cargo Forecast 2008-2009“.



Paveikslas 4: Didžiausi oro krovinių srautai.

Šaltinis: Global Market Forecast 2009 – 2028, Airbus.

Lietuvos keleivių pervežimų rinkos tendencijos

Keleivių srautai praėjusio dešimtmečio Vilniaus oro uoste augo iki 30 proc. per metus. Keleivių skaičius šiame oro uoste ypač sparčiai augo po įstojimo į Europos Sąjungą ir iki 2008 metų vasaros, pvz., 2003 m buvo pervežta 720 tūkst. keleivių, 1.281 tūkst. keleivių 2005 m. ir 2.048 tūkst. keleivių 2008 m. (80 proc. visų Lietuvos oro uostų keleivių; 19 proc. daugiau nei 2007 metais). Rengiant rekomendacijas 2008 m. situacijos pagrindu, Oro uostų studijai teko atsižvelgti ir į lėtą Kauno oro uosto augimą, jo nesėkmes pritraukiant vežėjus. Tokie duomenys, rodantys, kad Vilniaus oro uostas buvo sparčiausiai augantis ir stambiausias oro uostas, patogiai įsitaisęs prie didžiausio Lietuvos miesto ir sostinės, kėlė pagrįstus klausimus apie kitų oro uostų, dirbančių nepelningai ir neatradusių nišos, reikalingumą Lietuvoje.

Tačiau jau 2008 metų pabaigoje situacija ėmė drastiškai keistis. Lietuvos oro uostuose aptarnautų keleivių skaičiaus augimą sustabdė ekonominė krizė. Ypač didelis poveikis buvo Vilniaus oro uostui, kur nuosmukį padidino FlyLAL bankrotas ir AirBaltic tiesioginių kryptų sumažėjimas. Pavyzdžiui, 2009 m., lyginant su 2008 m., aptarnaujamų keleivių skaičius Vilniaus oro uoste sumažėjo beveik 36 proc.. Tačiau, kai kurios bendrovės ilgai netruko susiklosčiusią situaciją Vilniaus oro uoste įvertinti kaip galimybę – augo jų siūlomi skrydžių skaičiai, atsirado naujos kryptys, atėjo nauji

vežėjai. Jau 2009 m. pabaigoje oro bendrovė AirBaltic, šiuo metu didžiausią Vilniaus oro uosto reguliariųjų reisų dalį ir bazę Vilniaus oro uoste turintis vežėjas, paskelbė planuojanti atstatyti kai kurias tiesiogines kryptis iš Vilniaus oro uosto dar 2010 metų bėgyje.

Nors situacija Vilniaus oro uoste gerėja – atsiranda daugiau krypčių ir skrydžių, kalbant apie šio oro uosto ateitį reikia įvertinti ir ženklus pokyčius kituose Lietuvos oro uostuose, ypač Kaune. **Kai Vilniuje keleivių skaičius mažėjo, kituose oro uostuose keleivių skaičius didėjo.** Aptarnautų keleivių Lietuvos oro uostuose skaičiaus pokyčiai parodyti žemiau (žr. Lentelė 1).

Oro uostas	Metai	2008	2009	Pokytis
Vilniaus oro uostas		2050	1308	-36.2%
Kauno oro uostas		410	457	11.5%
Palangos oro uostas		102	113	10.8%
Viso		2562	1878	-26.7%

Lentelė 1: Aptarnautų keleivių skaičiai Lietuvos oro uostuose.

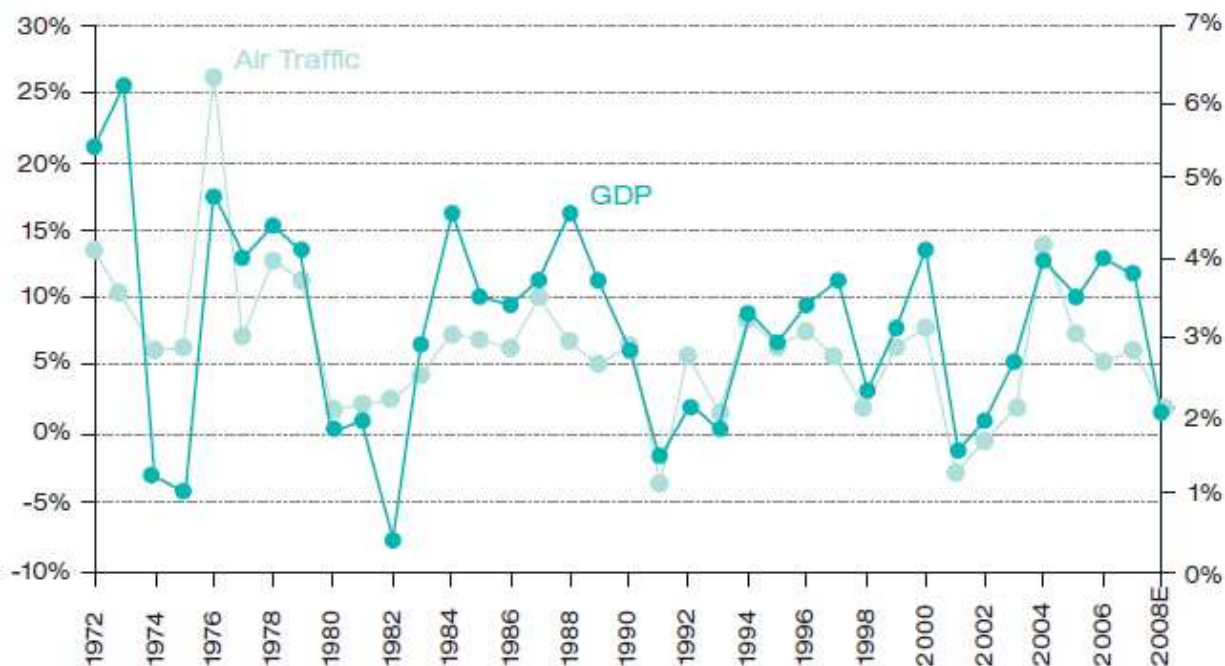
Taigi, Kauno oro uoste situacija ženkliai pasikeitė ir, didžia dalimi bendradarbiaujant su Ryanair, maršrutų skaičius išsiplėtė. Be to, bendrovė AirBaltic ėmė skraidyti iš Kauno oro uosto, ir netgi skelbė apie planus didinti skrydžių pasiūlą iš/į šio oro uosto. Viena, tai rodo šios bendrovės išliekančią orientaciją į Lietuvos keleivių gabenimą į Rygos oro uostą. Antra, svarstant apie Lietuvos oro uostų tarpusavio balansą, svarbiausia šio AirBaltic sprendimo pasekmė yra Vilniaus oro uosto reikšmės menkėjimas įvedus skrydžius iš kitų oro uostų. Paminėtini ir 2009 m. pabaigoje pasirodę pranešimai apie šios bendrovės ir Šiaulių oro uosto derybas dėl atsarginio Rygos oro uostui statuso suteikimo.

Kita vertus, iki šiol laipsniškai plėtusi savo maršrutus iš Kauno oro uosto bendrovė Ryanair jau 2010 m. gegužę Kauno oro uoste įkūrė savo 40-ąją bazę. Ryanair pranešė didinanti ir tiesioginių skrydžių iš Kauno skaičių - iš viso kompanijos lėktuvais iš Kauno bus galima nusukti į 18 Europos oro uostų. Nors pranešama apie derybas dėl skrydžių iš Vilniaus ir Palangos, bazės kūrimas Kaune pastato Kauno oro uostą į kitą lygį šių oro uostų atžvilgiu, o tuo pačiu ir įtvirtina Kauno oro uosto nišą Lietuvos oro transporto sistemoje kaip žemų kaštų oro uosto.

Akcentuotina ir Vežėjo studijoje pateikiama informacija, kad Kaunu domisi ir kiti žemų kaštų vežėjai - Wizz ir Germanwings. Ryškėjantis Kauno oro uosto profilis jau nebetelpa į regioniniais pervežimais užsiimančio oro uosto rėmus – šis vaidmuo jam buvo priskiriamas 2008 m. Oro uostų studijoje. Šiandien tai vis labiau paraleliai Vilniaus oro uostui dirbantis oro uostas, siūlantis persidengiančius skrydžių maršrutus, tik išimtinai pagal kitus – žemų kaštų avialinijų - standartus. Taigi, **per paskutinius metus ženkliai pasikeitė oro linijų balansas Lietuvos rinkoje, o tuo pačiu ir oro uostams tenkanti reguliariųjų keleivinių reisų rinkos dalis.**

Lietuvos rinkos potencialo prognozės

Oro transporto augimas yra glaudžiai susijęs su ekonomikos augimu. Tai vaizdžiai iliustruoja žemiau pateiktas grafikas (žr. Paveikslas 5).



Paveikslas 5: Oro transporto augimo priklausomybė nuo ekonomikos augimo.

Šaltinis: Global Market Forecast 2009 – 2028, Airbus.

Oro transporto keleivių skaičius tenkantis vienam gyventojui yra vienas iš rodiklių, padedančių nustatyti rinkos brandumą. 2008 metais ES-15 vidurkis buvo 2.6 keleivių vienam gyventojui (plačiau žr. Lentelė 2). Tik **kontinentinių ES-15 šalių vidurkis, atmetus vietinės oro transporto rinkos keleivius, buvo 1.9 keleivių vienam gyventojui. Lietuvos atveju tai būtų 6.280.000 keleivių per metus.**

	BVP pagal perkamosios galios paritetą (PGP) JAV doleriais, milijonai	Gyventojų skaičius, tūkst.	BVP pagal PGP vienam gyventojui, milijonai	Viso oro transporto keleivių, tūkst.	Viso vietinių oro transporto keleivių, tūkst.	Keleivių skaičius vienam gyventojui	Keleivių skaičius vienam gyventojui atmetus vietinius keleivius
Austrija	331,000	8,290	39,928	22,926	666	2.8	2.7
Belgija	390,000	10,704	36,435	20,805	60	1.9	1.9
Danija	204,000	5,476	37,253	24,042	1,951	4.4	4.0
Suomija	191,000	5,270	36,243	14,462	2,887	2.7	2.2
Prancūzija	2,130,000	62,274	34,204	120,034	27,192	1.9	1.5
Vokietija	2,918,000	82,120	35,533	163,844	24,378	2.0	1.7
Graikija	342,000	11,137	30,708	34,786	6,685	3.1	2.5
Islandija	186,000	4,422	42,062	29,840	888	6.7	6.5
Italija	1,818,000	59,336	30,639	106,294	28,703	1.8	1.3
Liuksemburgas	40,000	486	82,305	1,634	0	3.4	3.4
Nyderlandai	677,000	16,704	40,529	50,501	56	3.0	3.0
Portugalija	236,000	10,618	22,226	24,324	2,953	2.3	2.0
Ispanija	1,395,000	45,618	30,580	163,523	44,171	3.6	2.6
Svedija	343,000	9,179	37,368	26,967	6,893	2.9	2.2
Jungtinė Karalystė	2,228,000	61,280	36,358	217,288	26,106	3.5	3.1
Viso	13,429,000	392,914	34,178	1,021,270	173,589	2.6	2.2
Tik kontinentinės šalys	11,015,000	327,212	33,663	774,142	146,595	2.4	1.9
Lietuva	64,000	3,358	19,059	2,565	0	0.8	0.8

Lentelė 2: Lietuvos ir ES-15 šalių BVP pagal perkamosios galios paritetą, gyventojų skaičius, oro transporto keleiviai tenkantys vienam gyventojui.

Šaltinis: Pasaulio Ekonomikos Apžvalga, duomenų bazė, Tarptautinis Valiutos Fondas, 2009; Eurostat duomenų bazė.

Galima konstatuoti, kad Lietuva atsilieka skrydžių, tenkančių vienam gyventojui, skaičiumi nuo daugelio Europos šalių. Tai rodo skrydžių rinkos plėtros potencialą. Lietuvos BVP vienam gyventojui pagal perkamosios galios paritetą (PGP) 2008 metais sudarė 56 proc. ES-15 šalių vienam gyventojui tenkančio BVP vidurkio. **Ekonomikai augant prognozuojamais tempais Lietuvos BVP vienam gyventojui turėtų priartėti prie ES-15 2008 metų vidurkio per 15 metų. Taiqi, galima manyti, kad ir oro transporto rinkos rodiklių dinamika bus panaši.**

Lietuvos BVP trumpalaikės prognozės pateikiamos Lentelėje 3; ilgalaikės BVP augimo prognozės išlieka tokios pačios kaip ir pateikta Oro uostų studijoje.

Prognozuojanti institucija	2010	2011
Lietuvos Finansų Ministerija	1.6%	3.2%
Lietuvos Bankas	0.5%	3.4%
SEB Bankas	1.0%	4.0%
Nordea Bankas	-2.5%	
Swedbank Bankas	-2.0%	
Europos Rekonstrukcijos ir Plėtros bankas	-0.5%	2.3%
Europos Komisijos prognozė	-3.9%	2.5%
vidurkis	-0.8%	3.1%

Lentelė 3: Lietuvos BVP pokyčio trumpalaikės prognozės.

Vis dėlto reikėtų pabrėžti, kad oro transporto rinkos augimas ne visada sutampa su ekonomikos augimu. Elastingumo koeficientas tarp BVP ir keleivių oro transporto rinkos augimo svyruoja nuo 0.8 iki 2.6 priklausomai nuo šalies ekonominio išsivystymo lygio ir nuo keleivių oro transporto rinkos prisotinimo lygio. Vidinėje JAV rinkoje elastingumo koeficientas yra 0.8 – 1.0, Vakarų Europoje 1.0 – 1.2, Kinijoje - 2.5. Lietuvoje nuo 2000 iki 2009 metų šis elastingumo rodiklis buvo 2.6. Galima manyti, kad rinkai nusistovint šis koeficientas turėtų mažėti. Todėl daroma prielaida, kad 2011 – 2015 m. jis bus 2.1; 2016 – 2020 m. jis bus 1.7; 2021 – 2025 m. jis bus 1.3.

Taigi, atsižvelgiant į aukščiau minėtas prielaidas, prognozuojama, kad 2025 m. kiekvienam Lietuvos gyventojui teks 1.84 skrydžio per metus ir bendras keleivių skaičius Lietuvos oro uostuose pasieks 6.239 tūkst. keleivių per metus (žr. Lentelė 4).

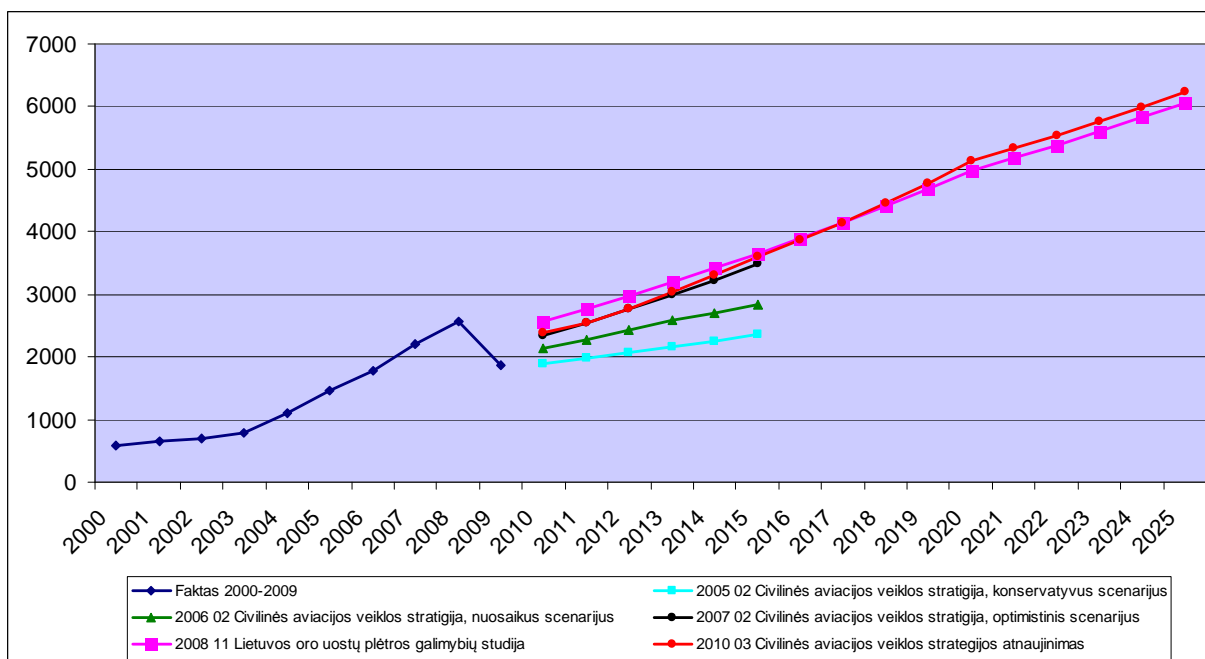
Metai	Lietuvos keleivių skaičius	Metinis augimas	Keleivių augimo ir BVP augimo elastingumo koeficientas	BVP grandininio susiejimo apimtimi vidutinis metinis augimas, proc.
2000	580			
2001	650	12%	1.8	6.7%
2002	701	8%	1.1	6.9%
2003	788	12%	1.2	10.2%
2004	1097	39%	5.3	7.4%
2005	1453	32%	4.2	7.8%
2006	1784	23%	2.9	7.8%
2007	2202	23%	2.4	9.8%
2008	2565	17%	6.0	2.8%
2009	1878	-27%	1.8	-15.0%
2010	2391	27%	-34.1	-0.80
2011	2547	6.5%	2.10	3.10
2012	2777	9.0%	2.10	4.30
2013	3027	9.0%	2.10	4.30
2014	3301	9.0%	2.10	4.30
2015	3599	9.0%	2.10	4.30
2016	3862	7.3%	1.70	4.30
2017	4144	7.3%	1.70	4.30
2018	4447	7.3%	1.70	4.30
2019	4772	7.3%	1.70	4.30
2020	5121	7.3%	1.70	4.30
2021	5327	4.0%	1.30	3.10
2022	5542	4.0%	1.30	3.10
2023	5765	4.0%	1.30	3.10
2024	5998	4.0%	1.30	3.10
2025	6239	4.0%	1.30	3.10

Lentelė 4: Lietuvos oro transporto keleivių skaičiaus prognozė (faktiniai duomenys iki 2009 metų).

Atliekant šios studijos užduotį, t.y. apsvarstyti ankstesniųjų studijų rekomendacijų aktualumą įvertinus naujus duomenis, yra svarbu suprasti, kaip keičiasi prielaidos, nulėmusios Oro uostų studijos rekomendacijas dėl tolesnio oro uostų vystymo. Akcentuotina, kad Oro uostų studijos prognozes ir atnaujintos prognozes stipriai nesiskiria, ypač ilgalaikėje perspektyvoje. Tai tarsi ir patvirtina aukščiau aprašytą tendenciją, kad ekonominių nuosmukių poveikis oro transporto sektoriui yra trumpalaikis.

Oro uostų studijoje buvo prognozuojama, kad 2025 metais Lietuvos oro uostais naudosis 6.050 tūkst. keleivių. Atnaujintos prognozės rodo, kad reikėtų tikėtis šiek tiek padidėjusio 6.239 tūkst. keleivių per metus skaičiaus. Tiesa, prognozuojama, kad trumpalaikėje perspektyvoje keleivių skaičius bus mažesnis nei numatytas Oro uostų studijos metu. Tačiau ilginiui aukšti augimo tempai, kurie bus didžia dalimi pasiekti žemų kaštų bendrovių vykdomo rinkos skatinimo dėka, panaikins šį nuosmukio

efektą. Žemiau pateikiamas grafikas leidžia palyginti šios ir kitų studijų prognozes (žr. Paveikslas 6).



Paveikslas 6: Keleivių skaičiaus prognozių Lietuvos oro uostuose palyginimas.

Lietuvos oro uostų perspektyvų prognozės

Prielaidos, kuriomis rėmėsi šios studijos keleivių pervežimo Vilniaus ir Kauno oro uostuose ilgalaikė prognozė iki 2025 metų, buvo šios:

- Ryanair didina kryptių skaičių iš Kauno oro uosto. Iš jų net 9 kryptys (Londonas, Dublinas, Oslas, Edinburgas, Paryžius, Barselona, Milanas, Berlynas ir Briuselis/Šarlerua) konkuruoja su skrydžiais iš Vilniaus oro uosto.
- Ryanair žemomis kainomis stimuliuoja papildomą oro pervežimų rinkos paklausą.
- Pastarųjų metų tendencija visoje Europoje yra ta, kad didžiąją dalį oro transporto keleivių augimo generuoja žemų kaštų oro linijos. Tikėtina, kad tokia pati tendencija bus ir Lietuvoje.

- Beveik milijonui šiaurės ir šiaurės vakarų Lietuvos savivaldybių gyventojų Rygos oro uostas yra patogiau pasiekiamas negu Vilniaus oro uostas (žr. Lentelė 5, visos savivaldybės) Tačiau didesnei daliai šių savivaldybių gyventojų Kauno oro uostas būtų patogesnis negu Rygos oro uostas dėl Kaune padaugėjusio krypčių skaičiaus (žr. Lentelė 5, pasvirusiu šriftu (*italic*) pažymėtos savivaldybės).

Vieta	Gyventojų skaičius, tūkst.	Gyventojų skaičius, tūkst.	Atstumas iki Rygos, km	Atstumas iki Kauno, km	Atstumas iki Vilniaus, km	Arčiau Ryga ar Vilnius	Arčiau Ryga ar Kaunas
Joniškis	30		91	180	232	(141)	(89)
Mažeikiai	66		163	232	294	(131)	(69)
Akmenė	28		154	212	280	(126)	(58)
Biržai	33		126	173	210	(84)	(47)
Pasvalys	33		114	151	181	(67)	(37)
Skudodas	24		214	242	336	(122)	(28)
<i>Šiauliai</i>		177	131	143	214	(83)	(12)
<i>Pakruojis</i>		28	151	154	185	(34)	(3)
<i>Telšiai</i>		30	201	190	284	(83)	11
<i>Radviliškis</i>		50	151	118	191	(40)	33
<i>Plungė</i>		44	226	191	286	(60)	35
<i>Panevėžys</i>		113	150	106	136	14	44
<i>Kelmė</i>		39	178	130	224	(46)	48
<i>Klaipėda</i>		183	306	215	309	(3)	91
<i>Šilalė</i>		30	241	144	238	3	97
Viso	214	694					
Visos savivaldybės	908						

Lentelė 5: Šiaurės bei šiaurės - vakarų Lietuvos savivaldybės.

- Dalis šiaurės - rytų Lenkijos savivaldybių (žr. Lentelė 6) gyventojų, kurie dabar renkasi Varšuvos oro uostą, rinksis Kauno oro uostą dėl padidėjusių krypčių skaičiaus.

Savivaldybė	Gyventojų skaičius, tūkst.	Atstumas iki Varšuvos, km	Vidutinis kelionės laikas iki Varšuvos	Atstumas iki Kauno, km	Vidutinis kelionės laikas iki Kauno
Suwalki	104	313	4:30	125	1:50
Augustaw	58	281	3:59	156	2:19
Elk	85	242	3:44	202	2:58

Lentelė 6: Šiaurės Lenkijos savivaldybės.

Atsižvelgiant į aukščiau darytas prielaidas ir darant konservatyvias išvadas, toliau šios studijos tikslais prognozuojama, kad Kauno oro uoste keleivių skaičius didės dvigubai greičiau negu Vilniaus oro uoste. Tai patvirtina ir Belgijos, Švedijos ir Vokietijos oro uostų vystymosi palyginimas.

- Šarlerua versus Briuselio oro uostas. 1997 m. Ryanair pradėjo skraidyti iš Šarlerua oro uosto, esančio 46 kilometrų atstumu nuo Briuselio. 2001 m. lapkričio mėnesį Belgijos nacionalinis vežėjas Sabena sustabdė savo veiklą dėl finansinių sunkumų. Nuo 2002 iki 2008 m. keleivių skaičius Briuselio oro uoste vidutiniškai per metus augo 2.3 proc. ir per tą laiką padidėjo 14.4 proc., o Šarlerua oro uoste keleivių skaičius vidutiniškai per metus augo 16 procentų ir per tą laiką padidėjo 132.5 procentais. Šarlerua oro uosto keleivių skaičius kilo 7 kartus greičiau negu Briuselio oro uosto keleivių skaičius.
- Stokholmo Skavsta versus Arlanda ir Bromma. 2003 m. Ryanair atidarė bazę Stokholmo Skavsta oro uoste, esančiame 100 km. į pietus nuo Stokholmo. Nuo 2004 iki 2008 metų keleivių skaičius Stokholmo Skavska oro uoste vidutiniškai per metus didėjo 25 proc. iki 2.479 tūkst. Tuo tarpu abejuose Stokholmo oro uostuose (Arlanda ir Bromma) keleivių skaičius augo vidutiniškai 2.8 proc. per metus iki 19.992 tūkst.
- Diuseldorfo Weeze versus Diuseldorfo oro uostas. 2007 m. Ryanair atidarė bazę Diuseldorfo Weeze oro uoste, kuris yra nutolęs 80 km nuo Diuseldorfo. Kiekvienais metais šiame oro uoste keleivių skaičius didėjo 90 proc. iki 2.403 tūkst. 2009 metais, tuo tarpu pagrindiniame Diuseldorfo oro uoste keleivių skaičius 2007 ir 2009 išliko toks pats – 17.800 tūkst.

Prognozės tikslais reikalingi keleivių srautų skaičiai 2010 metams Vilniaus, Kauno ir Palangos oro uostuose nustatyti remiantis šiomis prielaidomis:

- **Tarptautiniame Vilniaus oro uoste keleivių skaičius sumažėjo tiek dėl ekonominio nuosmukio, tiek dėl sumažėjusių krypčių.** Jei reguliariaisiais skrydžiais skrendančių keleivių išjį Vilniaus oro uostą skaičius 2009 metais sumažėjo 39.9 proc., tai užsakomaisiais skrydžiais skrendančių keleivių skaičius sumažėjo 22.7 proc.. Taigi, galima manyti, kad dėl ekonominio nuosmukio reguliariųjų reisų keleivių skaičius sumažėjo 22.7 proc., o likęs 17.2 proc. sumažėjimas įvyko dėl sumažėjusių krypčių skaičiaus. 2008 metais Vilniaus oro uoste buvo 27 tiesioginiai reguliarūs skrydžiai ir 13 tiesioginių sezoninių reguliarių skrydžių; 2009 metais buvo likę tik 16 tiesioginių reguliarių skrydžių. Talino oro uoste, kuris buvo veikiamas panašaus masto ekonominio nuosmukio, keleivių skaičius sumažėjo 25.7 proc.
- Nepraradus krypčių Vilniaus oro uosto keleivių skaičius 2009 metais būtų sumažėjęs 24.2 proc. (vidurkis tarp Talino oro uosto keleivių skaičiaus sumažėjimo – 25.7 proc. ir Vilniaus oro uosto užsakomųjų reisų keleivių skaičiaus sumažėjimo – 22.7 proc.) ir būtų buvęs 1.566 tūkst. **Prognozuojame, kad 2010 m. oro pervežimų rinka stabilizuosis, bet dėl atsiradusios konkurencijos Kauno oro uoste, Vilniaus oro uosto keleivių skaičius 2010 metais išliks toks pats, koks būtų buvęs 2009 metais nepraradus krypčių, t.y. 1.566 tūkst. keleivių.**
- Tikėtina, kad didžiausias keleivių skaičiaus augimas bus Kauno oro uoste dėl smarkiai prasiplėtusios skrydžių geografijos ir intensyvumo. Pokyčiai parodyti žemiau (žr. Lentelė 7). Ryanair skrydžių skaičius dvigubai padidės, o Ryanair krypčių skaičius padidės 166 proc. Įvertinant, kad dauguma skrydžių (išskyrus Briuselis/Šarlerua, kuris pradėtas vykdyti kovo mėnesį) yra pradėti gegužės mėnesį Ryanair vietų pasiūla išaugs 68 proc. Konservatyviais vertinimais 2010 metais Ryanair keleivių skaičius turėtų padidėti 55 proc. Kadangi AirBaltic padidino skrydžių į Rygą skaičių, prognozuojame, kad AirBaltic skrydžių skaičius 2010 m. išaugs

125 proc., o keleivių skaičius išaugs dvigubai. **Kauno oro uosto keleivių skaičiaus prognozė 2010 metams yra 712 tūkst.**

Maršrutas	Metai		
	2008	2009	2010
Ryga		13	20
Londonas	10	16	17
Frankfurtas Hanas	4	4	4
Liverpulis	2	2	2
Birmingemas	nėra	2	2
Brėmenas	nėra	2	3
Šanonas	2	nėra	nėra
Dublinas	7	4	5
Tampere			4
Oslas			2
Edinburgas			2
Bristolis			2
Paryžius			3
Barselona			2
Diuseldorfas			3
Briuselis(Šarlerua)			3
Milanas			2
Berlynas			4
Skrydžių skaičius	25	43	80
Ryanair skrydžių skaičius	25	30	60
Ryanair skrydžių skaičiaus pokytis		20.0%	100.0%
Krypčių skaičius	5	7	17
Ryanair krypčių skaičius	5	6	16
Ryanair krypčių skaičiaus pokytis		20.0%	166.7%

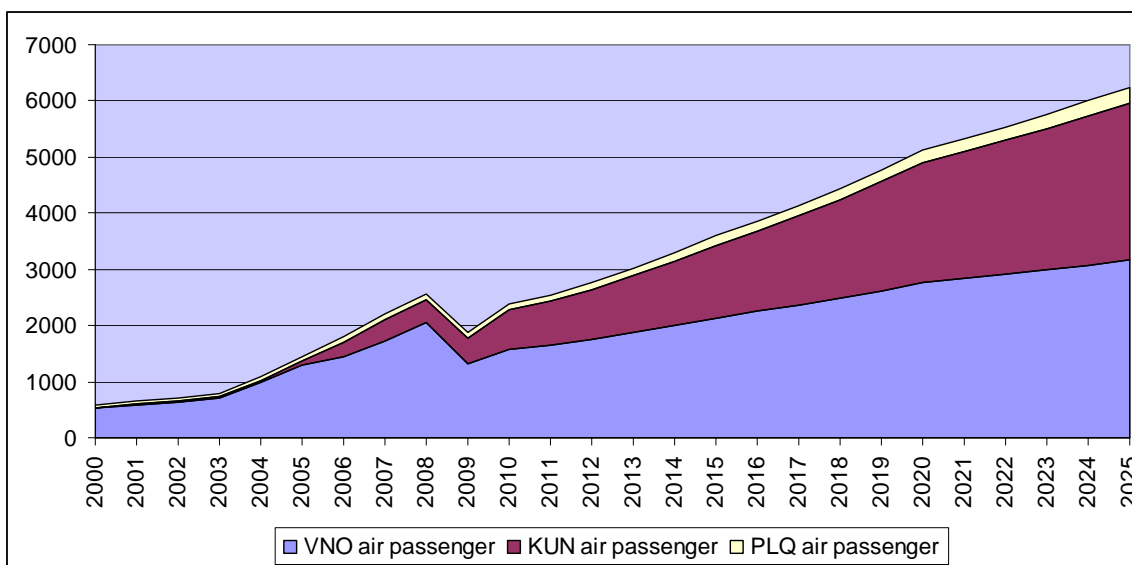
Lentelė 7: Skrydžių kryptys iš Kauno tarptautinio oro uosto.

- Palangos oro uoste nėra didelių permainų, tad keleivių srautai turėtų išlikti panašūs ir augti priklausomai nuo Lietuvos ir Pajūrio regiono ekonominės situacijos. Tik maršrutą „Palanga – Oslas“ gali paveikti atsiradęs Ryanair skrydis į Oslą iš Kauno oro uosto. Be to, didesnis tiesioginių skrydžių pasirinkimas iš Kauno oro uosto gali neigiamai paveikti Kopenhagos ir Rygos skrydžius. **Ivertinant tai, Palangos oro uosto keleivių skaičiaus prognozė 2010 metams yra 113 tūkst.**

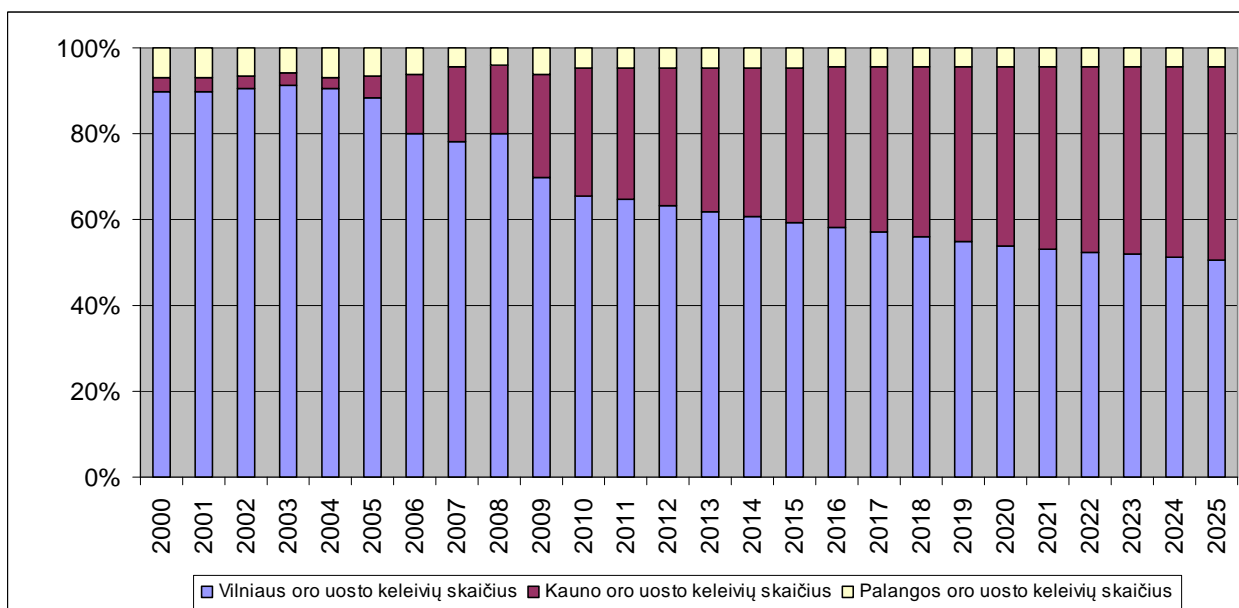
Atsižvelgiant į paskutinių pusantrų metų pokyčius, gauname tokią ilgalaikę Vilniaus, Kauno ir Palangos oro uostų keleivių skaičiaus prognozę ir oro uostams tenkančių keleivių skaičiaus dinamiką (žr. Lentelė 8, Paveikslai 7 ir 8).

Metai	Vilniaus oro uosto keleivių skaičius	Augimas	Kauno oro uosto keleivių skaičius	Augimas	Palangos oro uosto keleivių skaičius	Augimas
2000	522		19		39	
2001	584	12.0%	20	4.8%	46	16.3%
2002	635	8.7%	20	-1.1%	46	0.7%
2003	720	13.4%	22	9.0%	47	1.5%
2004	994	38.1%	27	24.9%	76	62.7%
2005	1282	28.9%	77	184.1%	94	23.7%
2006	1452	13.2%	248	222.1%	111	18.1%
2007	1717	18.3%	391	57.7%	93	-16.2%
2008	2050	19.4%	410	4.9%	102	9.7%
2009	1308	-36.2%	457	11.5%	113	10.8%
2010	1566	19.7%	712	55.8%	113	0.0%
2011	1644	5.0%	783	10.0%	120	5.9%
2012	1756	6.8%	890	13.6%	129	8.2%
2013	1876	6.8%	1011	13.6%	140	8.2%
2014	2001	6.7%	1146	13.4%	151	8.2%
2015	2135	6.7%	1300	13.4%	164	8.2%
2016	2248	5.3%	1438	10.6%	175	6.9%
2017	2368	5.3%	1590	10.6%	187	6.9%
2018	2491	5.2%	1755	10.4%	200	6.9%
2019	2620	5.2%	1938	10.4%	214	6.9%
2020	2754	5.1%	2135	10.2%	228	6.9%
2021	2834	2.9%	2259	5.8%	238	4.0%
2022	2910	2.7%	2381	5.4%	247	4.0%
2023	2992	2.8%	2515	5.6%	257	4.0%
2024	3075	2.8%	2655	5.6%	268	4.0%
2025	3159	2.7%	2799	5.4%	278	4.0%

Lentelė 8: Oro transporto keleivių skaičiaus prognozė Vilniaus, Kauno ir Palangos oro uostuose (faktiniai duomenys iki 2009 metų).

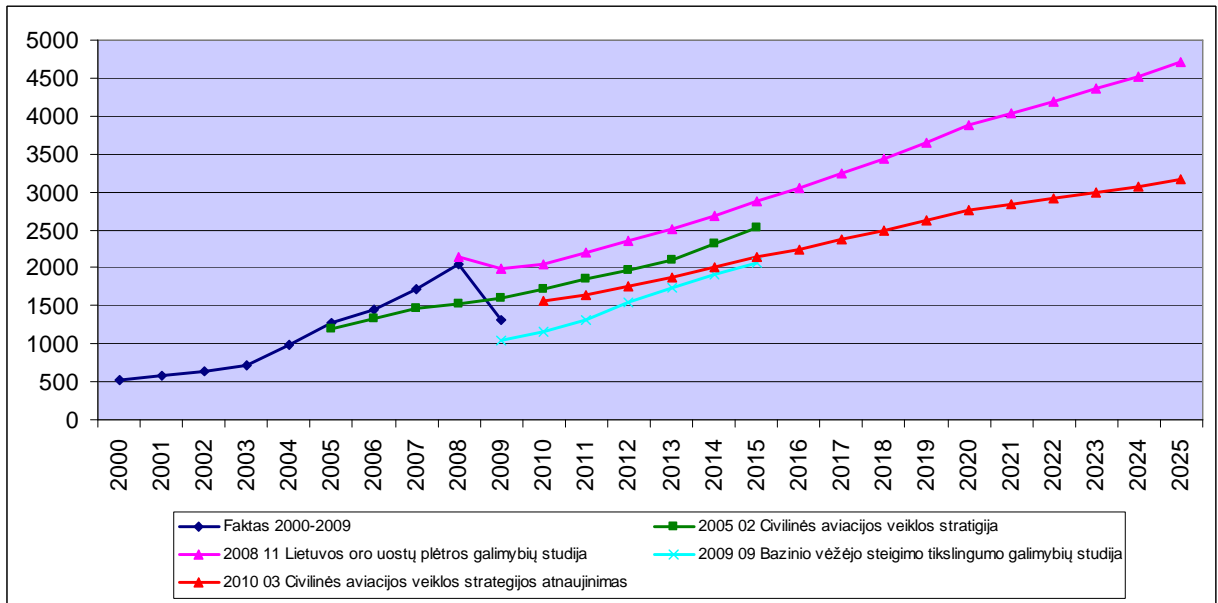


Paveikslas 7: Prognozuojama oro uostams tenkančių keleivių srautų dinamika 2000-2025

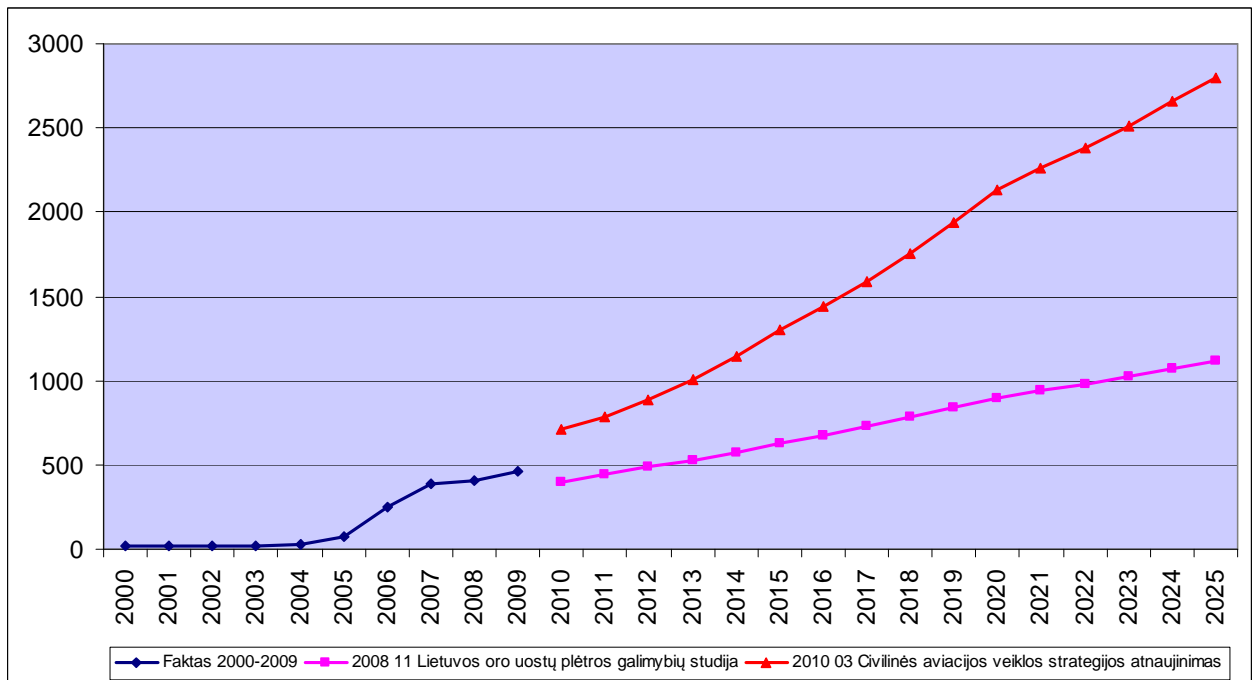


Paveikslas 8: Lietuvos oro uostų rinkos dalies prognozė.

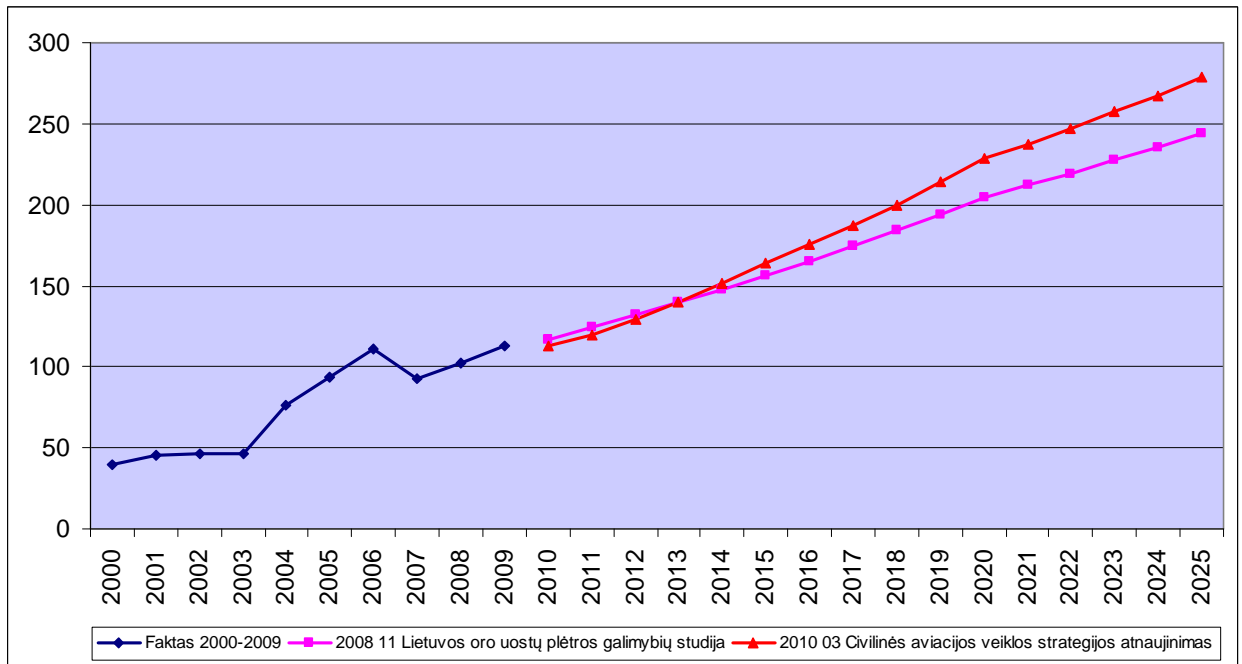
Paveiksluose 9, 10 ir 11 yra lyginamos įvairių studijų darytos prognozės konkreitiems oro uostams.



Paveikslas 9: Keleivių skaičiaus prognozių Vilniaus oro uoste palyginimas.



Paveikslas 10: Keleivių skaičiaus prognozių Kauno oro uoste palyginimas.



Paveikslas 11: Keleivių skaičiaus prognozių Palangos oro uoste palyginimas.

Orlaivių skrydžių skaičiaus prognozė Vilniaus ir Kauno oro uostuose

Tam, kad būtų įvertinta per Vilniaus ir Kauno oro uostus pervežamų keleivių skaičiaus pokyčio įtaka tolimesnei jų infrastruktūros plėtrai, reikia atnaujinti ir skrydžių skaičiaus prognozes. Skrydžių skaičiams prognozuoti buvo taikytas tas pats modelis, kuris buvo taikomas Oro uostų studijoje (žr. Oro uostų studija, Oro transporto Plėtros prognozės).

Skrydžių skaičiaus ir keleivių skaičiaus augimo sąsaja nėra visiškai tiesioginė. Kalbant apie konkrečius oro uostus, reikia pripažinti, kad Vilniuje yra aptarnaujami įvairesnių dydžių lėktuvai, atitinkamai išvežantys didesnius ar mažesnius keleivių skaičius vienu ir tuo pačiu skrydžiu. Kaune, dėl dominuojančios Ryanair bendrovės naudojamų orlaivių, skrydžių eismas yra susijęs su didesniais ir panašaus tipo lėktuvais.

Vilniaus oro uoste aptarnautų orlaivių skaičių aprašo regresinis modelis:

- $\text{skr_vln} = 13,543 \cdot \text{kel_vln} + 9391,486$
- Aptarnautų orlaivių skaičius (žym. skr_vln , vnt.) aprašytas pervežtų keleivių skaičiaus (žym. kel_vln , tūkst.) pagalba. Sudarytas modelis gerai aprašo turimus duomenis (determinacijos koeficientas $R^2=0,932$), kas leidžia daryti skrydžių skaičiaus prognozes.

Kauno oro uoste aptarnautų orlaivių skaičių aprašo regresinis modelis:

- $\text{skr_kaun} = 5,722 \cdot \text{kel_kaun} + 3515,3$
- Aptarnautų orlaivių skaičius (žym. skr_kaun , vnt.) aprašytas pervežtų keleivių skaičiaus (žym. kel_kaun , tūkst.) pagalba. Sudarytas modelis pakankamai gerai aprašo turimus duomenis (determinacijos koeficientas $R^2=0,84$).

Orlaivių skrydžių metinė, vidutinė ir piko mėnesio, vidutinė ir piko dienos, vidutinė ir piko valandos prognozė Vilniaus ir Kauno oro uostuose parodyta žemiau (žr. Lentelė 11 ir 12). Tai apskaičiuota darant prielaidą, kad piko mėnesio orlaivių skrydžių

skaičius yra 1.2 karto didesnis už vidutinio mėnesio skrydžių skaičių. Piko dienos orlaivių skrydžių skaičius yra 1.5 karto didesnis už vidutinės dienos skrydžių skaičių. Piko valandos orlaivių skrydžių skaičius yra 2.4 karto didesnis už vidutinės valandos skrydžių skaičių.

Metai	Per metus	Per mėnesį, vidurkis	Per piko mėnesį	Per dieną, vidurkis	Per piko dieną	Per valandą, vidurkis	Per piko valandą
2000	17277	1440	1728	48	55	2.7	6.4
2001	18362	1530	1836	51	59	2.8	6.8
2002	17124	1427	1712	48	55	2.6	6.3
2003	18336	1528	1834	51	59	2.8	6.8
2004	23651	1971	2365	66	76	3.6	8.8
2005	29193	2433	2919	81	93	4.5	10.8
2006	29347	2446	2935	82	94	4.5	10.9
2007	32840	2737	3284	91	105	5.1	12.2
2008	37893	3158	3789	105	121	5.8	14.0
2009	22429	1869	2243	62	72	3.5	8.3
2010	30599	2550	3060	85	98	4.7	11.3
2011	31660	2638	3166	88	101	4.9	11.7
2012	33174	2765	3317	92	106	5.1	12.3
2013	34791	2899	3479	97	111	5.4	12.9
2014	36493	3041	3649	101	117	5.6	13.5
2015	38309	3192	3831	106	122	5.9	14.2
2016	39841	3320	3984	111	127	6.1	14.8
2017	41455	3455	4146	115	132	6.4	15.4
2018	43123	3594	4312	120	138	6.7	16.0
2019	44877	3740	4488	125	143	6.9	16.6
2020	46686	3891	4669	130	149	7.2	17.3
2021	47768	3981	4777	133	153	7.4	17.7
2022	48804	4067	4880	136	156	7.5	18.1
2023	49908	4159	4991	139	159	7.7	18.5
2024	51042	4254	5104	142	163	7.9	18.9
2025	52167	4347	5217	145	167	8.1	19.3

Lentelė 9: Orlaivių skrydžių skaičius Vilniaus oro uoste.

Metai	Per metus	Per mėnesį, vidurkis	Per piko mėnesį	Per dieną vidurkis	Per piko dieną	Per valandą, vidurkis	Per piko valandą
2000	4190	349	419	12	13	0.6	1.6
2001	4409	367	441	12	14	0.7	1.6
2002	3957	330	396	11	13	0.6	1.5
2003	4077	340	408	11	13	0.6	1.5
2004	4832	403	483	13	15	0.7	1.8
2005	4610	384	461	13	15	0.7	1.7
2006	4865	405	487	14	16	0.8	1.8
2007	6089	507	609	17	19	0.9	2.3
2008	5698	475	570	16	18	0.9	2.1
2009	6027	502	603	17	19	0.9	2.2
2010	7590	632	759	21	24	1.2	2.8
2011	7997	666	800	22	26	1.2	3.0
2012	8607	717	861	24	27	1.3	3.2
2013	9299	775	930	26	30	1.4	3.4
2014	10074	839	1007	28	32	1.6	3.7
2015	10953	913	1095	30	35	1.7	4.1
2016	11741	978	1174	33	38	1.8	4.3
2017	12613	1051	1261	35	40	1.9	4.7
2018	13559	1130	1356	38	43	2.1	5.0
2019	14604	1217	1460	41	47	2.3	5.4
2020	15735	1311	1573	44	50	2.4	5.8
2021	16444	1370	1644	46	53	2.5	6.1
2022	17142	1428	1714	48	55	2.6	6.3
2023	17905	1492	1790	50	57	2.8	6.6
2024	18711	1559	1871	52	60	2.9	6.9
2025	19531	1628	1953	54	62	3.0	7.2

Lentelė 10: Orlaivių skrydžių skaičius Kauno oro uoste.

Oro uostų tolesnio vystymo(si) scenarijai

Dabartinio Oro uostų pralaidumo vertinimas

Lietuvoje yra keturi tarptautiniai, atviri komerciniam oro susisiekimui oro uostai. Trys jų – Vilniaus (toliau gali būti – VNO), Kauno (toliau gali būti – KUN), Palangos (toliau gali būti - PLQ) – yra valstybės įmonės, Šiaulių oro uostas – yra savivaldybės įmonė.

Oro uostų studija nenagrinėjo su Šiaulių oro uostu susijusių klausimų; dėmesys joje buvo skiriamas Vilniaus, Kauno ir Palangos oro uostams. Oro uostų studijoje yra konstatuojama, kad paskutiniaisiais metais, ypač įstojus į ES, Vilniaus, Kauno ir Palangos oro uostai atnaujino ir išvystė savo infrastruktūras. **Esminės ir brangiausios investicijos į oro uostų infrastruktūros plėtrą jau yra padarytos, darbai dar tęsiami toliau plėtojant ir tobulinant sukurta infrastruktūrą.**

Vertinant oro uostų pralaidumą buvo vertinama kilimo-tūpimo tako, riedėjimo takų, perono pralaidumas bei keleivių terminalo pralaidumas. Svarbu atkreipti dėmesį į tai, kad Oro uostų studija oro uostus vertino pagal IATA ir BAA paslaugų ir erdvės standartus. Šie standartai, skirti minimalaus paslaugų lygio keleiviui per tam tikrą laiką, kurį pastarasis praleidžia įvairiose oro uosto vietose, užtikrinimui, daugiau mažiau atspindi tradicinių oro uostų praktiką ir jokia būdu nėra universalūs. Tačiau tampa svarbu atsižvelgti į žemų kaštų avialinijų ir jų įvedamų standartų oro uostams įtaką. Pavyzdžiui, paskaičiuota, kad žemų kaštų avialinijoms, akcentuojančioms efektyvumą ir paprastumą, reikalinga erdvė keleivių terminale sumažėja iki 50 proc..

Vilniaus oro uostas

Oro uostų studijoje įvardijama, kad Vilniaus oro uosto kilimo-tūpimo tako (toliau - KTT) teorinis pralaidumas, jei tuo pačiu metu būtų ir leidžiamasi, ir tūpiama, negalėtų viršyti 20 skrydžių per valandą. **Nors jau yra pasitaikę valandų, kai aptarnaujama iki 14 skrydžių per valandą, toks tako pralaidumas yra vertinamas kaip pakankamas.** Suprojektuotas Vilniaus oro uosto terminalo pralaidumas – 3.5 mln. keleivių per metus; bet buvo aptikta keletas potencialių terminalo zonų, kurios gali apriboti keleivių srautą iki 3 mln. per metus. Problemos kyla dėl nepakankamai efektyvaus senojo ir naujojo terminalų sujungimo. **Atlikus Oro uostų studijoje**

rekomenduojamus pakeitimus, terminalo pralaidumas pasiektu 4 – 4.5 mln. keleivių per metus srautą.

Kauno oro uostas

Atsižvelgiant į Kauno oro uosto naudojamų KTT, riedėjimo takų ir perono konfigūraciją, įvertinus galiojančius standartus atitinkamiems intervalams tarp orlaivių, apskaičiuotas teorinis Kauno oro uosto KTT pralaidumas, jei tuo pačiu metu būtų ir leidžiamasi, ir tūpiama, negalėtų viršyti 12 skrydžių per valandą. Rekomenduojama imtis priemonių padėsiančių padidinti skrydžių saugumą, o tuo pačiu ir pagerinti KTT pralaidumą. **Pažymėtina, kad per nuo Oro uostų studijos prabėgusį laiką Kauno oro uoste jau buvo įrengtas magistralinis riedėjimo takas.** Kauno oro uosto projektinis terminalo pralaidumas - 1 mln. keleivių per metus. Nustatyta keletas potencialių terminalo zonų, kurios gali apriboti ir šį keleivių srautą. **Oro uostų studija pasiūlė pakeitimus, kurie galėtų terminalo pralaidumą padidinti iki 2-2.5 mln. keleivių.**

Palangos oro uostas

Palangos oro uosto pralaidumas, atsižvelgiant į naudojamų KTT, riedėjimo takų ir perono konfigūraciją, jei tuo pačiu metu būtų ir leidžiamasi, ir tūpiama, negalėtų viršyti 12 skrydžių per valandą. Palangos oro uosto terminalo pralaidumas 500 tūkst. keleivių per metus. Nustatyta keletas terminalo zonų, kurios potencialiai gali apriboti ir šį keleivių srautą. **Oro uostų studija konstatuoja, kad esamiems keleivių srautams pakanka dabartinio pralaidumo.** Tačiau jau dabar kyla nepatogumų, o ateityje, ypač jei bus daugiau persidengiančių (Šengeno ir ne Šengeno šalių) skrydžių, infrastruktūrą tektų tobulinti. Be radikalių pakeitimų atnaujinus infrastruktūrą, oro uostas turėtų būti pajėgus aptarnauti iki 1 mln. keleivių per metus, juos sklandžiai paskirsčius į Šengeno/ne Šengeno zonas.

Remiantis šiais oro uostų pralaidumo vertinimais, Oro uostų studija, įvertinusi dar ir oro transporto tolesnio vystymosi prognozes, nagrinėjo ir įvertino penkis tolesnės oro uostų plėtos scenarijus. Šie scenarijai yra glaustai pristatomi kitoje dalyje.

Penki Oro uostų studijos scenarijai

I scenarijus

Tarptautinis Vilniaus oro uostas vystomas kaip pagrindinis šalies oro uostas

I(a) Kauno oro uostas vystomas kaip atsarginis, daugiausia regioninės reikšmės oro uostas, dažniausiai tenkinantis Kauno apskrities poreikius. Pagal šį scenarijų, Kauno oro uostas aptarnautų pigių skrydžių bendroves, krovinių oro transportą, mažosios aviacijos skrydžius ir pan.

I(b) Kauno oro uosto veikla sustabdoma, oro uostas uždaromas. Palangos oro uostas vystomas kaip regioninis oro uostas.

II scenarijus

Kauno oro uostas vystomas kaip pagrindinis šalies tarptautinis oro uostas

Viršijus Vilniaus oro uosto pajėgumus, kai maksimalus pralaidumas – 3,5 mln. keleivių per metus, oro uosto veikla stabdoma ir jis uždaromas. Palangos oro uostas vystomas kaip regioninis oro uostas

III Scenarijus

Vilniaus ir Kauno oro uostai vystomi kaip viena oro uostų sistema, paskirstant keleivių ir krovinių srautus tarp dviejų oro uostų.

III(a) Vilniaus oro uostui artėjant prie maksimalaus pajėgumų panaudojimo, keleivių ir krovinių srautai palaipsniui kreipiami į Kauno oro uostą. Dviejų oro uostų sistema valdoma kaip vienas tarptautinis oro uostas, t. y. įgyvendinama centralizuota valdymo sistema.

III(b) Vilniaus ir Kauno oro uostai vystomi kaip aprašyta anksčiau, tačiau jų valdymas atskiriamas, valdomi kaip dvi atskiros bendrovės, t. y. įgyvendinamas regioninio valdymo principas. Palangos oro uostas vystomas kaip regioninis oro uostas

IV Scenarijus

Statomas naujas tarptautinis oro uostas su patogia infrastruktūra, atitinkančia tarptautinius standartus

IV(a) Iki naujo oro uosto pastatymo Vilniaus oro uostas naudojamas kaip pagrindinis Lietuvos tarptautinis oro uostas. Pradėjus veikti naujam tarptautiniam oro uostui, Kauno oro uostas uždaromas, o Vilniaus oro uostas palaikomas kaip regioninis oro uostas verslo poreikiams tenkinti bei naudojamas kaip atsarginis oro uostas.

IV(b) Pradėjus veikti naujam oro uostui, Vilniaus ir Kauno oro uostai uždaromi. Palangos oro uostas vystomas kaip regioninis oro uostas.

V scenarijus:

Vilniaus, Kauno ir Palangos oro uostai vystomi ir valdomi kaip atskiros sistemos.

Vilniaus, Kauno ir Palangos oro uostai konkuruoja tarpusavyje. Dabartinė situacija iš esmės nesikeičia.

Vertinant kiekvieną iš scenarijų, Oro uostų studijoje pirmiausiai buvo atsižvelgiama į tai, kuriuo atveju yra daugiausiai galimybių pritraukti augantį klientų (keleivių ir avialinijų) srautą, naudojantis turima infrastruktūra, techniniais bei valdymo pajėgumais ir patogiu susisiekimu. Be to, buvo svarbu, kad oro transporto skrydžių dažnis toliau būtų didinamas ir taptų stipriu tolesnio vystymosi stimulu, o aukšti oro uosto pelningumo rodikliai nebūtų pasiekiami ar nuostoliai nebūtų padengiami tik visuomenės sąskaita.

Oro uostų studijos metu atlikta analizė atskleidė, kad nei vienas iš šiuo metu veikiančių oro uostų negalėtų tapti vieninteliu Lietuvos oro uostu dėl įvairiausių problemų – tiek dėl tokių veiksnių kaip jų geografinė padėtis, tiek dėl rimtų trūkumų tokiose srityse kaip pajėgumai, techninės veiklos galimybės, aplinkosauga. Šios nuostatos lėmė Oro uostų studijos rekomendaciją, kad yra ekonomiškai pagrįsta vystyti vieno oro uosto scenarijų, kur būtų sukonzentruotas visas oro eismas, o ne dviejų oro uosto sistemos, veikiančios pagal tarptautinių ar vietinių/regioninių maršrutų pasiskirstymą scenarijų.

Tačiau reikalingų investicijų analizė rodo, kad naujo oro uosto kaip naujos pradžios su nauju moderniu infrastruktūros išdėstymu, pagal tikslingai sudarytą ir pritaiktą vietinėms sąlygoms projektą, išvengiant ankstesnių statinių perstatymo ar šalinimo statymas, yra daug brangesnis variantas trumpalaikėje perspektyvoje. Pats argumentas, kvietęs inicijuoti naujo oro uosto statybą ilgai nedelsiant, susilpnėja dėl Lietuvos oro uostų svarbos persiskirstymo.

Žemiau esančiose Lentelėse 11-14 yra parodomas prognozuojamos keleivių ir skrydžių dalies, tenkančios kiekvienam oro uostui, persiskirstymas. O tuo pačiu ir tai, kad pakito viena pagrindinių prielaidų nulėmusių Oro uostų studijos rekomendacijas dėl infrastruktūrinių investicijų į oro uostų sektorių.

Metai	VNO keleivių skaičius	Dalis nuo bendro skaičiaus	KUN keleivių skaičius	Dalis nuo bendro skaičiaus	PLQ keleivių skaičius	Dalis nuo bendro skaičiaus
2015	2868	79%	624	17%	156	4%
2025	4685	77%	1121	19%	244	4%

Lentelė 11: Oro uostams tenkanti keleivių dalies prognozė pagal Oro uostų studiją.

Metai	VNO keleivių skaičius	Dalis nuo bendro skaičiaus	KUN keleivių skaičius	Dalis nuo bendro skaičiaus	PLQ keleivių skaičius	Dalis nuo bendro skaičiaus
2015	2135	59%	1300	36%	164	5%
2025	3159	51%	2799	45%	278	4%

Lentelė 12: Oro uostams tenkanti keleivių dalie prognozė pagal šią studiją.

Metai	VNO skrydžių skaičius pagal Oro uostų studiją	VNO skrydžių skaičius pagal atnaujintas prognozes
2015	49092	38309
2025	73785	52167

Lentelė 13: Vilniaus oro uostui prognozuojamas skrydžių skaičius pagal Oro uostų studijos ir šios studijos prognozes.

Metai	KUN skrydžių skaičius pagal Oro uostų studiją	KUN skrydžių skaičius pagal atnaujintas prognozes
2015	6710	10953
2025	8713	19531

Lentelė 14: Kauno oro uostui prognozuojamas skrydžių skaičius pagal Oro uostų studijos ir šios studijos prognozes.

Šios tendencijos pirmiausiai rodo, kad turi keistis požiūris į Kauno oro uostą, kurio darbas Oro uostų studijos metu atrodė nepagrįstas ne tik analizuojant Lietuvos oro transporto sektorių iš sisteminio požiūrio taško (pvz., kiek efektyvus keleivių rinkos

išskaidymas juos aptarnaujant keliuose oro uostuose lyginant su jų telkimu viename oro uoste), bet ir dėl pačio Kauno oro uosto nesėkmingų daugiamečių mėginimų įsitvirtinti oro uostų rinkoje (pvz., bazinio vežėjo bankrotas, problemos pritraukiant kitus vežėjus). **Dabartinė tendencija rodo, kad Kaunas turi rimtą potencialą tapti oro transporto rinkos dalyviu, kuris yra lygiavertis Vilniaus oro uostui.**

Antra, ši tendencija rodo, kad ir Vilniaus, ir Kauno oro uostas gali vystytis dėl augančio keleivių skaičiaus persiskirstymo tarp dviejų oro uostų. Taigi, stebint tokią tendenciją atsiranda galimybė keisti požiūrį į dviejų oro uostų sistemos modelio įgyvendinimą Lietuvoje. Tai kviečia peržiūrėti Oro uostų studijos rekomendaciją dėl tolesnio oro uostų ir jų infrastruktūros vystymo, o tuo pačiu peržiūrėti ir konkrečių infrastruktūrinių projektų būtinybę ir jų įgyvendinimą laike.

Peržiūrint Oro uostų studijos rekomendaciją yra svarbu įvertinti, ar Kauno oro uosto infrastruktūra sugebės susidoroti su tokiu skrydžių augimu, ir atitinkamai peržiūrėti rekomendacijas dėl Vilniaus oro uosto plėtros, pasiūlytas Oro uostų studijoje prognozuojant didesnį skrydžių skaičių. Reikia pripažinti, kad keleivių rinkos persiskirstymas visų pirma reiškia tai, kad Vilniaus oro uosto pajėgumai išseks vėliau nei buvo prognozuota 2008 metais. **Keleiviams tolygiau pasiskirstant oro uostuose atsiranda galimybė labiau išnaudoti jau sukurtą Lietuvos oro uostų infrastruktūrą, kuri kaip rodo liqšiolinės studijos yra daugiau nei pakankama.**

Galima išskirti tokias svarbiausias aplinkybes, dėl kurių Oro uostų studijos scenarijai turėtų būti persvarstomi ir susiaurinami:

- Per 2009-2010 metus įvyko pokyčiai Lietuvos oro uostų veikloje, kurie išgrynino oro uostų vaidmenį ir modifikavo jų santykinę svarbą Lietuvos oro transporto sektoriuje. Vežėjo studija jau užčiuopia šį besiklostančios dviejų oro uostų sistemos pobūdį. Šios studijos argumentai ir rekomendacijos remiasi vizija, pristatančia du daugiau mažiau skirtingai specializuotus oro uostus, kurių vienas yra siejamas su žemų kaštų, o kitas – su tradicinio oro uosto profiliu.
- Vykstantis rinkos persiskirstymas, atsiskleidžiantis aukščiau pateiktose keleivių ir skrydžių prognozėse, reiškia, kad du pagrindiniai Lietuvos oro uostai Vilniuje ir Kaune turi galimybę be esminių infrastruktūrinių

investicijų plėtoti oro transporto sistemą ir teikti patogias skrydžių paslaugas Lietuvos gyventojams ir svečiams neperpildytuose oro uostuose ilgesnį laiką.

- Reikia pripažinti Oro uostų studijos argumentų dėl naujo oro uosto statybos stiprumą, ypač tai siejant su galimybe efektyviai išspręsti daugelį su Lietuvos oro uostų tiek dabartine veikla, tiek ir ateities plėtra susijusių problemų. **Tačiau reikia pripažinti ir tai, kad naujo oro uosto statyba yra susijusi su didžiuliais tiek absoliučiais, tiek santykiniais kaštais.** Tai svarbus argumentas vertinant lėto pokrizinio augimo prognozes tiek Lietuvai, tiek ir ES.
- Naujas faktorius, įtakojantis oro uostų plėtros scenarijus, yra viešojoje erdvėje sklandantys pranešimai apie tolesnę Vilniaus oro uosto plėtrą statant naują terminalą ar terminalo priestatą.

Nauji oro uostų vystymosi scenarijai

Šioje studijoje bus nagrinėjami du pagrindiniai scenarijai:

- oro uostų natūralaus vystymosi scenarijus ir su juo susiję būtinieji infrastruktūriniai poreikiai;
- intervencinis oro uostų vystymo scenarijus, kuris atsižvelgtų į galimybę, kad politinėmis ar ekonominėmis priemonėmis paveikus natūralaus scenarijaus eigą būtų perskirstyti dabar besiklostantys keleivių srautai tarp oro uostų.

I Scenarijus – Natūralios eigos oro uostų tolesnio vystymosi scenarijus

Pagal šį scenarijų vystomi abu oro uostai, įgyvendinant Vežėjo studijoje rekomenduojamą dviejų oro uostų sistemos modelį. Ilgalaikės skrydžių ir keleivių prognozės atitinka aukščiau pristatytąsias. Vežėjo studijoje įžvelgiama įvykusi nišinė diferenciacija, daugiausiai Kauno oro uosto veiklos pagrindu. Kaunas pagal šį modelį dirba kaip antrinis oro uostas, kuris orientuojasi į darbą su žemų kaštų vežėjais, Vilnius – pagrindinis oro uostas, kuriame aptarnaujami tradiciniai vežėjai.

Vilniaus oro uosto investicijos pagal šį scenarijų:

- Dabartinė terminalo pralaidumo riba bus pasiekta 2021 – 2023 metais. Įgyvendinus Oro uostų studijos rekomendacijas Vilniaus oro uosto terminalo pralaidumas padidėtų iki 4 – 4.5 mln. keleivių per metus. Toks terminalo pralaidumas būtų pakankamas ir po 2025 metų. Oro uostų studijoje įvardinta šių rekomendacijų įgyvendinimo kaina (preliminari) – 7.8 mln. Lt.
- Dabartinė KTT pralaidumo riba bus pasiekta 2025 metais. Įgyvendinus Oro uostų studijos rekomendacijas (ir išvengiant esminių infrastruktūrinių investicijų) KTT pralaidumas padidėtų iki 25 – 28 skrydžių per valandą.

Oro uostų studijos rekomendacijų KTT sistemos pajėgumų padidinimui įgyvendinimo kaina (preliminari) – 68 mln. Lt.

Kauno oro uosto investicijos pagal šį scenarijų:

- Oro uostų studijos rėmuose siūlomo terminalo patobulinimo rezultatas būtų KUN terminalo pralaidumo padidinimas iki 2 – 2.5 mln. keleivių per metus. Tačiau šis skaičius bus pasiektas 2020 – 2022 metais, o ribotos oro uosto galimybės aptarnauti Šengeno keleivius paraleliai ne Šengeno skrydžiams, gali apriboti oro uosto pralaidumą jau ir anksčiau. Todėl reikia svarstyti, ar nevertėtų jau dabar imtis ne dalinių esamo Kauno oro uosto terminalo funkcionavimo patobulinimų, o investuoti į esminį jo erdvės praplėtimą, pvz., statant priestatą. Atsižvelgiant į Europos oro uostų skelbiamą informaciją apie į žemų kaštų avialinijų standartus orientuotų terminalų plėtros biudžetus (žr. Lentelė 15), darome prielaidą, kad Kauno oro uosto terminalo plėtra kainuotų (preliminariai) – po 30 mln. Lt.

Oro uostas	pajėgumai keleivių per metus	Terminalo kaina (indikacinė)
Kopenhagos oro uostas	6.000.000	68 mln. LT
Briuselio oro uostas	4.000.000	59 mln. LT
Bordo oro uostas	2.000.000	23 mln. LT

Lentelė 15: Žemų kaštų terminalų statybos kaina.

- Dabartinė KTT pralaidumo riba nebus pasiekta iki 2025 metų.

II Scenarijus – Intervencinis oro uostų tolesnio vystymo scenarijus

Šis scenarijus atsižvelgia į galimybę, kad dabartinis dviejų daugiau mažiau specializuotų oro uostų sistemos principas keisis Vilniaus oro uostui aktyviai dalyvaujant žemų kaštų skrydžių rinkoje.

Analizuojant scenarijus buvo daroma prielaida, kad Vilniaus oro uostui, įgyvendinant Direktyvą 2009/12/EC dėl oro uosto mokesčių ir diferencijuojant kainodarą tradiciniams ir žemų kaštų vežėjams, reiks diferencijuoti paslaugas statant naują terminalą.

Scenarijus II išskiriamas į dar du variantus (II A ir II B), kurie siekia apžvelgti infrastruktūrinės investicijas, kurios bus reikalingos vienaip ar kitaip susiklosčius oro uostų padėčiai (iš esmės priklausomai nuo bendrovės Ryanair pasirinkimo Vilniaus ir Kauno oro uostų atžvilgiu).

II A Scenarijus – Ryanair didžiąją dalį skrydžių vykdo iš VNO

Įgyvendinant šį scenarijų prognozuojama, kad bendras keleivių skaičius iš Lietuvos oro uostų sumažėtų apie 12 proc., o Kauno oro uostas prarastų apie 70 – 80 proc. keleivių. Ši prognozė remiasi tokiomis prielaidomis:

- Šiaurės bei šiaurės - vakarų Lietuvos savivaldybių gyventojams Rygos oro uostas yra patogesnė alternatyva negu Vilniaus oro uostas (žr. Lentelė 5). Sumažėjus skrydžių skaičiui iš Kauno oro uosto, dauguma šių savivaldybių gyventojų rinktųsi Rygos oro uostą. Konservatyviais vertinimais Lietuvos oro uostų traukos zona sumažėtų 400.000 gyventojų. 2009 metais vidutiniškai vienam gyventojui teko 0.56 skrydžio, vadinasi Lietuvos oro uostai prarastų 280.000 keleivių, t.y. apie 12 proc. rinkos.
- Jeigu skrydžių bendrovė Ryanair perkeltų savo bazę į Vilniaus oro uostą, ji uždarytų savo bazę Kauno oro uoste (paliktų nebent kelis skrydžius iš Kauno oro uosto). Ryanair perkėlus bazę į Vilnių, tikimybė, kad į Kauną pradėtų skraidyti kitos žemų kaštų oro linijos, yra maža. Dėl tokios įvykių eigos Kauno oro uostas prarastų apie 70 – 80 proc. keleivių, be to, keleivių skaičiaus augimas būtų mažesnis už Lietuvos vidurkį.

	Bendras Vilniaus ir Kauno oro uostų keleivių skaičius	12% keleivių, kurie rinktųsi Rygos oro uostą	Bendras Vilniaus ir Kauno oro uostų keleivių skaičius, atėmus 12%	Keleivių skaičius Kauno oro uoste	Keleivių skaičiaus augimas Kauno oro uoste	Keleivių skaičius Vilniaus oro uoste
2010	2278	273	2005	142		1862
2011	2428	291	2136	150	5.0%	1987
2012	2646	317	2328	160	6.8%	2169
2013	2886	346	2540	171	6.8%	2369
2014	3147	378	2770	182	6.7%	2588
2015	3435	412	3023	194	6.7%	2829
2016	3686	442	3244	204	5.3%	3039
2017	3957	475	3483	215	5.3%	3267
2018	4246	510	3736	226	5.2%	3510
2019	4558	547	4011	238	5.2%	3773
2020	4889	587	4303	250	5.1%	4052
2021	5093	611	4482	258	2.9%	4224
2022	5292	635	4657	265	2.7%	4392
2023	5506	661	4846	272	2.8%	4574
2024	5731	688	5043	280	2.8%	4764
2025	5957	715	5243	287	2.7%	4955

Lentelėje 16: Keleivių skaičiaus prognozė, vystant II A Scenarijų, Vilniaus ir Kauno oro uostuose.

Išskaičiavus ilgalaikius keleivių skaičiaus pokyčius, atitinkamai reikia perskaičiuoti skrydžių prognozes Vilniuje ir Kaune, kad būtų galima įvertinti Vilniaus ir Kauno oro uostų terminalų ir KTT pralaidumo ribas.

Metai	Per metus	Per mėnesį vidurkis	Per piko mėnesį	Per dieną vidurkis	Per piko dieną	Per valandą vidurkis	Per piko valandą
2010	4330	361	433	12	14	0.7	1.6
2011	4371	364	437	12	14	0.7	1.6
2012	4429	369	443	12	14	0.7	1.6
2013	4491	374	449	12	14	0.7	1.7
2014	4557	380	456	13	15	0.7	1.7
2015	4626	386	463	13	15	0.7	1.7
2016	4685	390	469	13	15	0.7	1.7
2017	4747	396	475	13	15	0.7	1.8
2018	4811	401	481	13	15	0.7	1.8
2019	4879	407	488	14	16	0.8	1.8
2020	4948	412	495	14	16	0.8	1.8
2021	4990	416	499	14	16	0.8	1.8
2022	5030	419	503	14	16	0.8	1.9
2023	5072	423	507	14	16	0.8	1.9
2024	5116	426	512	14	16	0.8	1.9
2025	5159	430	516	14	16	0.8	1.9

Lentelėje 17: Orlaivių skrydžių skaičiaus prognozė, vystant II A Scenarijų, Kauno oro uoste.

	Per metus	Per mėnesį vidurkis	Per piko mėnesį	Per dieną vidurkis	Per piko dieną	Per valandą vidurkis	Per piko valandą
2010	33859	2822	3386	94	108	5.2	12.5
2011	35286	2940	3529	98	113	5.4	13.1
2012	37351	3113	3735	104	119	5.8	13.8
2013	39599	3300	3960	110	126	6.1	14.7
2014	42010	3501	4201	117	134	6.5	15.6
2015	44635	3720	4464	124	143	6.9	16.5
2016	46897	3908	4690	130	150	7.2	17.4
2017	49321	4110	4932	137	158	7.6	18.3
2018	51871	4323	5187	144	166	8.0	19.2
2019	54602	4550	5460	152	174	8.4	20.2
2020	57473	4789	5747	160	184	8.9	21.3
2021	59222	4935	5922	165	189	9.1	21.9
2022	60916	5076	6092	169	195	9.4	22.6
2023	62740	5228	6274	174	200	9.7	23.2
2024	64637	5386	6464	180	206	10.0	23.9
2025	66539	5545	6654	185	213	10.3	24.6

Lentelėje 18: Orlaivių skrydžių skaičiaus prognozė, vystant II A Scenarijų, Vilniaus oro uoste.

Vilniaus oro uosto investicijos pagal šį scenarijų:

- 2010 metais vykdytina Vilniaus oro uosto terminalo plėtros įgyvendinimo kaina (preliminari) – 30 mln. Lt (suma tokia pati, kaip ir nurodyta I scenarijaus atveju KUN terminalo plėtrai).

- Dabartinė KTT pralaidumo riba bus pasiekta 2018 – 2019 metais. Reikėtų didinti KTT sistemos pajėgumus, t.y. įgyvendinti Oro uostų studijos rekomendacijas. Šių rekomendacijų KTT sistemos pajėgumų padidinimui įgyvendinimo kaina (preliminari) – 68 mln. Lt. Studijos rekomendacijų įgyvendinimas padidintų KTT sistemos pralaidumą iki 25 – 28 skrydžių per valandą. Toks skrydžių dažnis gali būti pasiektas 2025 metais. Dėl galimybės toliau plėsti KTT sistemos pralaidumą reikėtų daryti gilesnę studiją. Gali iškilti būtinybė statyti naują oro uostą.

Esminių investicijų į Kauno oro uostą pagal šį scenarijų nereikėtų.

II B Scenarijus – Ryanair didžiąją dalį skrydžių vykdo iš KUN

Ilgalaikės skrydžių ir keleivių prognozės iš esmės atitinka aukščiau pristatytąsias I scenarijaus atveju dėl Ryanair bazės įtakos Kauno oro uosto augimui. Todėl Vilniaus ir Kauno oro uostų terminalų ir KTT pralaidumo ribos nesikeičia.

Investicijų poreikis toks pats kaip ir I scenarijaus atveju, tačiau 2010 metais būtų vykdoma Vilniaus oro uosto terminalo plėtra už aukščiau argumentuotą 30 mln. Lt sumą ir nereiktų vykdyti I scenarijuje minimos terminalo rekonstrukcijos už minėtą 7.8 mln. Lt sumą.

Oro uostų tolesnis vystymas

Galima atkreipti dėmesį, kad šios studijos Scenarijus I yra panašesnis į Oro uostų studijos Scenarijų III, nes yra siekiama sukurti ir išlaikyti Oro uostų studijoje aptariamą dviejų oro uostų sistemą, kurios pagrindas būtų oro uostų diferenciacija pagal žemų kaštų ir tradicinių standartų vežėjus. Pabrėžtina, kad Vežėjo studijos rengėjai irgi mato galimybes Lietuvoje veikti tiek Vilniaus, tiek Kauno oro uostams, bet kiekvienam užimant skirtingą nišą. Apibendrinus aukščiau išdėstytą informaciją, manome, kad mažiau kainuojantis ir mažiau rizikingas yra šioje studijoje nagrinėjamas Scenarijus I, nes:

- Pagal Scenarijų IIA naujo terminalo VNO statyba turi būti pradėta jau šiais metais, o VNO KTT rekonstrukcija padaryta iki 2018. Be to, tolimesnė VNO KTT plėtra turi būti padaryta iki 2025 metų, o ar tai įmanoma galėtų atsakyti tik gilesnė galimybių studija, kuri gali patvirtinti būtinybę statyti naują oro uostą. Visų šių esminių investicijų iki 2025 metų nereikėtų vystantis pagal Scenarijų I.
- Nepagrįsta tikėtis, kad Vilniaus ir Kauno oro uostų koncentracija į žemų kaštų oro linijas stimuliuos bendrą Lietuvos skrydžių paklausą ir padidins keleivių skaičių. Vežėjo studija nors ir netiesiogiai, bet patvirtina šią nuostatą. Joje teigiama, kad kiekviena rinka turi savo potencialą, kuris pribrešta per tam tikrą laiką ir esant tam tikromis sąlygoms. Dirbtinis skrydžių stimuliavimas ar intervencijos yra brangus, vengtinas, ir tikėtina, kad nesėkmingas (sukuriamų efektų tvarumo požiūriu) kelias. Ši Vežėjo studijos nuostata išryškėja ypač per Maršrutų plėtros programos ir Pareigos teikti viešąją paslaugą instrumentų ir su jų taikymu susijusių rekomendacijų analizę. Taigi, tenka priimti, kad svarstant apie Lietuvos oro uostų būsimos raidos scenarijus yra daugiau kalbama apie srautų persiskirstymą, nei naujų srautų generavimą.
- **Vis dėlto reikėtų atsižvelgti į tai, kad tolesnis Kauno oro uosto vystymas yra susijęs su tam tikromis rizikomis.** Pagrindinė su Kauno oro uosto tolesne plėtra susijusi grėsmė yra stipri šio oro uosto

priklausomybė nuo vieno vežėjo. Šiuo metu Ryanair pagal skrydžių skaičių užima apie 90 % Kauno oro uosto rinkos. Ryanair yra žinoma, kaip aviakompanija, greitai priimanti sprendimus uždaryti nepelningus reisus ar net visai uždaryti skrydžius iš oro uostų, jeigu skrydžiai netenkina aviakompanijos lėktuvų užpildymo kriterijų, jeigu nepavyksta išsiderėti gerų sąlygų iš oro uosto ar subsidijų iš regiono administracijos. Galima būtų įvardinti šias grėsmes:

- 1. Skrydžiai sustabdomi, jeigu netenkina aviakompanijos ekonomiškumo kriterijų (žemas lėktuvų užpildymas). Žemiau yra aprašyti keli panašūs atvejai:
 - Kroatijos Zadaras ir Pulos oro uostai. Ryanair nustojo skraidyti į šiuos oro uostus 2007 m. spalio mėnesį, praėjus tik vieniems metams po sutarties su oro uostais pasirašymo. Pagal sutartį Ryanair turėjo skraidyti penkis metus, metinė subsidija siekė 500.000 EUR. Skrydžių nutraukimo priežastis per mažas lėktuvų užpildymas (mažesnis negu 75 proc.).
 - Prancūzijos Clermont – Ferrand oro uostas. Ryanair pradėjo skraidyti į Londono Stanstedo oro uostą 2003 gegužės mėnesį, buvo pasirašytas kontraktas trims metams, metinė subsidija siekė 549.000 EUR. Ryanair nutraukė skrydžius po aštuonių mėnesių dėl žemo lėktuvų apkrovimo (pasibaigus vasaros sezonui apkrovimas buvo 50 proc.).
- Vertinant šią grėsmę, reikia paminėti, kad Ryanair uždaro nepelningus reisus vienerių – dviejų metų laikotarpyje. Iš Kauno oro uosto ši aviakompanija pradėjo skraidyti 2005 metais, pamažu didino skrydžių skaičių ir tik praėjus penkiems metams atidarė savo bazę. Todėl galima numanyti, kad Ryanair priima sprendimus gerai pažinodama Kauno oro uosto rinką, ir matydama čia potencialą. Taigi, grėsmė, kad reisai bus uždaryti dėl mažo keleivių skaičiaus yra maža.

- 2. Skrydžiai sustabdomi nepavykus susitarti dėl geresnių oro uosto sąlygų ar dėl subsidijų iš regiono administracijos. Žemiau aprašyti keli panašūs atvejai:
 - Ispanijos Valensijos oro uostas. 2008 m. lapkričio mėnesį Ryanair uždarė savo bazę (70 savaitinių skrydžių) Valensijos oro uoste nepavykus susitarti dėl subsidijų su Valensijos savivaldybe. 2009 m. Valensijos turizmo departamentas atliko studiją, kuri nustatė, kad Ryanair nestimuliuo papildomo keliautojų srauto bei nutraukė dalį keleivių nuo kitų aviakompanijų. 2010 m. birželio mėnesį Ryanair paskelbė, kad 2010 m. lapkritį vėl atidarys bazę Valensijos oro uoste su skrydžiais į dešimt miestų.
 - Jungtinės Karalystės Londono Stanstedo ir Mančesterio oro uostai. 2009 metais Ryanair sumažino vietų skaičių iš Londono Stanstedo oro uosto 40 proc., o Mančesterio oro uoste iš dešimties kryptių paliko tik vieną. Priežastis - oro uostų sprendimas padidinti keleivio mokestį.
- Vertinant šią grėsmę, reikia atsižvelgti į kontekstą. Ryanair uždarė savo bazę Valensijoje, bet po dviejų metų ją vėl atidarė. Aviakompanija sumažino skrydžių skaičių iš Londono Stanstedo oro uosto, bet ji skraido iš dar dviejų Londono oro uostų – Lutono ir Gatviko. Mančesterio oro uoste Ryanair uždarė savo bazę palikdama tik vieną skrydį, bet Liverpulyje, nutolusiame nuo Mančesterio tik apie 50 kilometrų, bei Lydse nutolusiame nuo Mančesterio apie 60 kilometrų yra Ryanair bazės. Taigi, galima daryti išvadą, kad Ryanair lieka toje rinkoje, kuri turi potencialą, ir išsirenka oro uostą galintį pasiūlyti geriausias sąlygas. Kauno oro uostas susidurtų su tokia grėsme, jeigu Vilniaus oro uostas sugebėtų pasiūlyti tokias pat arba geresnes sąlygas už tas kurias siūlo Kauno oro uostas.
- Vis dėlto reikėtų dar ir atsižvelgti į tai, kad pagrindiniuose oro uostuose, kur Ryanair nėra pagrindinis vežėjas, jai yra sunku išsiderėti sau palankias sąlygas, o atsižvelgiant į ES reikalavimus dėl lygių sąlygų konkurencijai sudarymo gali būti, kad net ir neįmanoma. Tokie Ryanair

veiklos prioritetai didžia dalimi ir nulemia, kad ji savo veiklą daugiau vysto sąsajoje su antriniais oro uostais. Taigi, vis tik reikėtų manyti, kad Ryanair sies savo veiklą su Kauno oro uostu, o bet kokios intervencinės priemonės, skirtos pritraukti šią bendrovę į pagrindinį oro uostą, turėtų būti traktuojamos kaip netvarios.

- Be to, galima numanyti, kad VNO bus sunku konkuruoti su kitais žemų kaštų skrydžių rinkoje besispecializuojančiais ir atitinkamai suprojektuotais bei pastatytais antriniais oro uostais, neskraidinančiais daugiau kaip 5 mln. keleivių (tame tarpe ir KUN), nes jiems negalios aukščiau minėta Direktyva ir jie visada galės pasiūlyti mažesnes rinkliavas. VNO kaštai vienam keleiviui 2009 metais buvo beveik 2.75 kartus aukštesni nei KUN. Ypač skiriasi nusidėvėjimo kaštai, kurie, skaičiuojant vienam keleiviui, net penkis kartus aukštesni negu KUN (žr. Lentelė 19). Net jeigu terminalo kaštus ir pavyks optimizuoti, orlaivio tūpimo mokestis turės būti toks pats kaip ir kitoms oro linijoms.

	VNO		KUN		PLQ	
	2008	2009	2008	2009	2008	2009
Išlaidos						
Personalo išlaidos	35954	35339	4757	4627	2898	2403
Nusidėvėjimas	28930	21346	1213	1423	700	833
Kitos	16086	13795	6809	2969	4687	1080
Finansinės išlaidos	3036	1775	353	259	7	28
Viso išlaidų	84006	72255	13132	9278	8292	4344
Keleivių skaičius	2050	1308	410	457	102	113
Išlaidos vienam keleiviui						
Personalo išlaidos	17.5	27.0	11.6	10.1	28.4	21.3
Nusidėvėjimas	14.1	16.3	3.0	3.1	6.9	7.4
Kitos	7.8	10.5	16.6	6.5	46.0	9.6
Finansinės išlaidos	1.5	1.4	0.9	0.6	0.1	0.2
Viso išlaidų vienam keleiviui	41.0	55.2	32.0	20.3	81.3	38.4

Lentelė 19: Vilniaus Kauno ir Palangos oro uostų sąnaudų. Šaltinis: VNO, KUN, PLQ strateginiai veiklos planai 2010 – 2012 metams.

- Ėmus teikti paslaugas pagal žemų kaštų standartus Vilniaus oro uoste išauga grėsmė, kad kai kurios oro linijos, kurios neturi ypatingų reikalavimų, gali perkelti savo operacijas į VNO žemų kaštų terminalą. Tai galėtų būti Norwegian Air Shuttle, Aer Lingus, Star1, užsakomųjų skrydžių oro linijos. Tai gali smarkiai sumažinti VNO aviacines pajamas. Be to, oro linijų perėjimas į žemų kaštų terminalą lemtų, kad dabartinis terminalas būtų dar labiau neišnaudojamas, ir VNO gali tekti kelti keleivio mokestį tradicinėms oro linijoms, kurios naudojasi dabartiniu terminalu. O tokie veiksmai gali neigiamai paveikti tradicinių oro linijų skrydžių skaičių iš Vilniaus oro uosto.
- Teigiant, kad oro uostai turėtų silpninti tarpusavio konkurenciją išdirbdami savo veiklos koncepcijas, identifikuodami save per tam tikrą specializaciją, norėtusi akcentuoti, kad konkurencija tarp oro uostų suteikia daugiau akstinių efektyvinti ir tobulinti savo veiklą, orientuojantis į kliento poreikių tenkinimą. Vis tik įvertinant Lietuvos rinkos sąlygojamus apribojimus, yra svarbu neprarasti ir sisteminio bei bendravalstybinio požiūrio plėtojant oro uostus.
- Verta pabrėžti, kad susiklosčiusioje viešųjų debatų erdvėje Lietuvoje tiek Kauno, tiek Palangos, tiek ir Šiaulių oro uostai yra įvardijami kaip reikalingi bendruomenėms, pasisakoma už jų išlaikymą ir tolesnį vystymą. Bendruomenių interesas įtvirtinti ir išplėtoti kiekvieną šių oro uostų yra svarbus argumentas ir galimybė, kuria galėtų pasiremti bendrą ar sisteminį požiūrį šių interesų debatuose atstovaujanti valstybė.

Rekomenduojame vystyti Vilniaus ir Kauno oro uostus kaip dviejų oro uostų sistemą, kuri nereikalaujama esminių investicijų į kilimo-tūpimo takų plėtrą, leistų iki 2025 metų aptarnauti prognozuojamus keleivių srautus. Palangos (o ir Šiaulių) oro uosto vystymąsi susieti su natūralia Vakarų ir Šiaurės regionų plėtra ir potencialioms tų regionų verslo ir savivaldos iniciatyvoms. Konkrečias oro uostų vystymosi strategijas turėtų nustatyti ilgalaikiai plėtros planai (master plan, angl.), kurių neturi nei vienas Lietuvos oro uostas.

Atnaujintos prognozės iki 2025 m. rodo, kad įgyvendinat Scenarijų I, egzistuojančios oro uostų kilimo – tūpimo takų infrastruktūros užteks iki 2025 metų. **Tai labai**

svarbus veiksnys žinant, kad naujų kilimo-tūpimo takų statyba visada yra susijusi su ypatingai sudėtingomis problemomis: privačios žemės paėmimas visuomenės poreikiams, triukšmo klausimo sprendimas, teritorijų planavimo sprendinių tvirtinimas, didelė investicijų suma. Iš kitos pusės, svarbu, kad išlieka galimybė Ekonomikos augimo veiksmų programos rėmuose toliau naudoti ES paramą tiek jau patvirtintiems, tiek rezerviniams oro uostų infrastruktūros tobulinimo projektams.

Oro uostų studijoje apibendrinama, kad kai politinių sprendimų priėmimo procesas yra spartus, naujo oro uosto statyba (sprendimas, planas, projektas, vystymas, statyba) užtrunka ne mažiau kaip 5-6 metus. Taigi, atnaujintos prognozės leidžia teikti rekomendaciją, kad tinkamai valdant oro uostų sektorių, t.y. siekiant paskirstyti keleivių srautus tarp Vilniaus ir Kauno oro uostų, **prie naujo oro uosto statybos klausimo svarstymo reikėtų grįžti formuojant oro transporto strateginius tikslus ir priemones laikotarpiui nuo 2015 iki 2025 metų. Tada lygiagrečiai reikėtų apsispręsti ir dėl naujo KTT statybos Vilniaus oro uoste, kuri numatyta 2002 m. spalio 29 d. Seimo nutarime „Dėl Lietuvos Respublikos teritorijos bendrojo plano“ ir Vyriausybės 2008 m. gruodžio 3 d. nutarimu patvirtintame Vilniaus apskrities bendrajame plane, bei dėl investicijų į oro transporto infrastruktūrą, reikalingą ypač plataus fiuzeliažo lėktuvų Boeing 747 ar Airbus A380 aptarnavimui Lietuvos oro uostuose.**

Diskusijos apibendrinimas

Pagrindinės įžvalgos:

- Oro uostų kilimo-tūpimo takų ir terminalų infrastruktūros pajėgumai neišnaudojami: Kaune išnaudojama pusė pajėgumų, Vilniuje išnaudojama trečdalis pajėgumų, Palangoje – ketvirtadalis. Keleivių ir krovinių srautų prognozės rodo, kad be esminių investicijų esamų kilimo-tūpimo takų pajėgumų pakaks oro uostams iki 2025 metų.
- Nei vienas Lietuvos oro uostas neturi ilgalaikio plėtros plano (master plan, angl.).
- Naujų kilimo-tūpimo takų statyba susidurtų su ypatingai sudėtingomis problemomis: privačios žemės paėmimas visuomenės poreikiams, triukšmo klausimo sprendimas įvedant naujus pajėgumus, teritorijų planavimo sprendinių tvirtinimas, didelė investicijų suma. Šių problemų sprendimą apsunkins ir prognozuojamas nuosaikus Lietuvos ir Europos Sąjungos ekonomikos augimas.
- Ekonomikos augimo veiksmų programos rėmuose numatyti oro uostų infrastruktūros vystymo projektai, esant pakankam ES lėšų kiekiui, turėtų būti įgyvendinami (įskaitant ir rezervinio sąrašo projektus).

Oro transporto politikos kryptys:

- Tolesnė Lietuvos oro uostų infrastruktūros plėtra turėtų remtis parengtais ilgalaikiais oro uostų plėtros planais.
- Iki oro uostų ilgalaikių planų patvirtinimo, investicijos oro uostų nuosavomis ir skolintomis lėšomis turėtų būti daromos remiantis faktiniu, o ne planuojamu poreikiu, taip apsaugant oro uostų kainodarą nuo papildomos nusidėvėjimo ir skolinimosi kaštų dengimo naštos.
- Naujo oro uosto statybos tarp Vilniaus ir Kauno bei antrojo kilimo-tūpimo tako vystymo Vilniaus oro uoste idėjos svarstymas turėtų būti atnaujintas formuojant oro transporto strateginius tikslus ir priemones laikotarpiui nuo

2015 iki 2025 metų.

- Vilniaus ir Kauno oro uostai turėtų būti vystomi kaip dviejų oro uostų sistema.
- Palangos ir Šiaulių oro uostų vystymasis turėtų būti susietas su natūralia Vakarų ir Šiaurės regionų plėtra ir potencialiomis tų regionų verslo ir savivaldos iniciatyvomis.

Santykiai su vežėjais ir maršrutų plėtra

Santykiai su vežėjais

Vežėjo studijos tikslas buvo pasiūlyti tinkamiausią strateginį modelį oro transporto maršrutų tinklo plėtrai iš Vilniaus oro uosto; kiti Lietuvos oro uostai, ypač Kaunas, yra taip pat nagrinėjami.

Keturi nuosavybės formų tipai ir penki oro linijų bendrovių veiklos tipų modeliai buvo išskirti Vežėjo studijos autorių; jie pateikiami 20 lentelėje.

Modelis	Tipas	Valstybės valdoma	Viešojo-privataus kapitalo partnerystė	Strateginė partnerystė	Liberalizuota rinka
Nacionalinė oro linijų bendrovė		Naujai steigiamą bendrovė	Naujai steigiamą bendrovė arba bendra įmonė su kita oro linijų bendrove		
Jungiamųjų skrydžių oro linijų bendrovė		Naujai steigiamą bendrovė (pvz. su LH kodų dalies sutartimi)	Naujai steigiamą bendrovė arba bendra įmonė su viena iš didžiausių oro linijų bendrove (pvz. LH)	Sutartis su viena iš didžiausių oro linijų bendrove	
Jungtinė daugianacionalinė Baltijos šalių oro linijų bendrovė			Bendra kelių oro linijų bendrovė (AirBaltic/ Estonian air)	Susitarimai su oro linijų bendrovėmis (AirBaltic/Estonian air)	Organiška (pvz. AirBaltic po rinkos pagyvėjimo)
Bazinis vežėjas				Sutartis su oro linijomis (pvz. Air Berlin)	Organiška (pvz. Žemų kaštų bendrovės įsteigia bazę)
Maršrutų plėtra					Keli vežėjai (maršrutų plėtra)

Lentelė 20: Nuosavybės ir veiklos modeliai. Šaltinis: Vežėjo studija, LT, Paveikslas 2, psl. 151

Vežėjo studijoje analizuojamos veiklos modelių pasirinktys, kurios gali būti įgyvendintos siejant jas su įvairių nuosavybės tipų pasirinktimis. Yra nagrinėjamos trys pagrindines pasirinktys:

- nauja oro linijų bendrovė (Nacionalinė tinklinė oro linijų bendrovė, Mažų apimčių jungiamųjų skrydžių oro linijų bendrovė);

- pritraukti bazinį vežėją, steigiant bendrą įmonę ar sudarant strateginės partnerystės susitarimus (Pan Baltic - jungtinė Baltijos šalių oro linijų bendrovė, Bazinis vežėjas);
- maršrutų plėtra (Kelios oro linijų bendrovės maršrutuose, Bazinio vežėjo pritraukimas)

Vežėjo studija nustatė visą eilę praktinio pobūdžio problemų, iškiliančių steigiant naują oro linijų bendrovę. Tokia pasirinktis būtų susijusi su aukšta rizika, o garantijų, kad bus gauta nauda nėra. Teigiama, kad **žymiai praktiškesnis žingsnis būtų steigti Pan Baltic (jungtinė Baltijos šalių) oro linijų bendrovę.** Pan Baltic oro linijų bendrovė vykdytų skrydžius daugeliu patrauklių maršrutų, kuriuose ji intensyviai konkuruotų su kitomis skraidančiomis bendrovėmis. Pasirinktės privalumai susiję su tuo, kad toks vežėjas turėtų didesnes apimtis, sumažintų tarpregioninę konkurenciją ir gautų masto bei apimčių ekonomiją. Vis dėlto manoma, kad tokia pasirinktis būtų sunkiai įgyvendinama dėl politinių, nacionalinių ir teisinių aspektų. Investicijų dydis, kuris reikalingas tokiam projektui, sunkiai pateisinamas atsižvelgiant į Lietuvos makroekonomikos prognozes.

Visų svarbiausia yra tai, kad Vežėjo studijoje atlikta analizė rodo, kad nebūtina investuoti į Pan Baltic (jungtinė Baltijos šalių) oro linijų bendrovę, kad būtų pasiekti panašūs tikslai. AirBaltic jau iš esmės ir yra dominuojanti oro linijų bendrovė Baltijos šalyse. AirBaltic tiesioginių skrydžių nutraukimas iš Lietuvos rinkos yra traktuojamas kaip laikinas; toks sprendimas buvo nulemtas krizės bei paskatintas sumažėjusio konkurencinio spaudimo.

Vežėjo studijoje siūloma prioriteto tvarka rinktis proaktyvios maršrutų plėtros skatinimo programos pasirinktį. Teigiama, kad toks maršrutų rinkodaros planas atitinka ES teisę. Jis neišskiria nei vienos oro linijų bendrovės ir nediskriminuoja esamų bendrovių. Tokia programa gali būti naudojama pritraukti bazinį vežėją arba orlaivius, taikant paskatinimus nuo apimčių. Ši pasirinktis yra susijusi su žema rizika, yra lanksti ir reikalauja žymiai mažesnio finansavimo, nei kitos pasirinktys; investicijos yra siejamos su pervežimų apimtimis, todėl yra ekonomiškai efektyvios. Programa galėtų suteikti didesnę ekonominę naudą dėl didesnio investicijų į bendrąją pridėtinę vertę multiplikatoriaus. **Galiausiai, jeigu yra poreikis, papildomi maršrutai, kurie nepasižymi pakankamu gyvybingumu, bet yra traktuojami kaip**

būtinai, pvz., regionų ekonominiam gyvybingumui ar žmonių socialinės sanglaudos palaikymui, galėtų būti remiami per pareigos teikti viešąsias paslaugas instrumentą. Dėl šių priežasčių proaktyvios maršrutų plėtros skatinimo programos pasirinktis yra labai rekomenduotina tolesnės veiklos kryptis.

Be to, Vežėjo studijoje pripažįstama, kad jei būtų apsispręsta ties Pan Baltic pasirinkties įgyvendinimu, ir jei pavyktų apeiti ar išspręsti visus politinius, teisinius ir nacionalinius klausimus, tokios naujos avialinijos pagrindinė bazė būtų Rygoje. Pagal šį scenarijų iš Vilniaus būtų vykdomi 17 tiesioginių maršrutų.

Vertinant šias vežėjo studijos autorių įžvalgas reikėtų pripažinti, kad Pan Baltic oro linijų bendrovės steigimas sprendžia visų pirma šias problemas – tai paslaugų iš Vilniaus oro uosto teikimo stabilumas ir atitinkamai pagrindinių tiesioginių maršrutų iš Vilniaus oro uosto įtvirtinimas. Tačiau šis modelis nesprendžia tos problemos, kad Rygos geografinis artumas sąlygoja, kad dalis Lietuvos keleivių keliauja į Rygą aplenkdami Lietuvos oro uostus. Ypač reikėtų atkreipti dėmesį į galimybę, kad ši problema dar suaktualės, kai spartaus geležinkelio linija – Rail Baltica – sujungs Lietuvą su Latvija. Taigi, jau dabar yra būtina galvoti kiek šis projektas sukuria pagrindus Rygos stiprinimui, kuris reiškia, kad ilgalaikėje perspektyvoje net ir šiandien numatomų tiesioginių maršrutų iš Vilniaus oro uosto turėjimas galėtų tapti ekonomiškai nebepagrįstas.

Antra, svarstant proaktyvios maršrutų skatinimo programos kūrimo galimybę, kuri yra pagrindinė Vežėjo studijos rekomenduojama pasirinktis, yra svarbu pripažinti vieną netiesioginių jos generuojamų veiksnių, t.y. joje slypintį potencialą per ilgesnį laiko tarpą pritraukti bazinį vežėją-strateginį partnerį. Tačiau ypač galvojant apie tvarių maršrutų tinklo sukūrimą, būtų prasminga pergalvoti visiems vežėjams atviros prieigos sąlygą, nustatant tam tikrus prieigos prie paramos maršrutams barjerus. Pavyzdžiui, tokie barjerai galėtų būti: vežėjo vystymosi pajėgumai ir perspektyvos, galimybė Lietuvos keleiviams pasiūlyti jungčių patrauklių grafiko ir finansiniu požiūriu, bet nekonkuruojančių su tiesioginių skrydžių tinklu; paslaugų tiekimo kriterijai (tradiciniai ar žemų kaštų standartai, vėlavimų, prarasto bagažo statistika, paslaugų teikimas Lietuvių kalba ir kt.).

Vežėjo studijos ataskaitoje pabrėžiama, kad, kur programos veikla būtų susijusi su vyriausybės įnašais, yra būtina užtikrinti, kad parama būtų skirstoma siekiant minimizuoti poveikį jau egzistuojantiems maršrutams. Remiantis šia įžvalga galima pridurti, kad dėl dažnai oro uostuose pasitaikančių gana ženklių apimčių nuolaidų rinkliavoms, faktiškai gali atsitikti, kad rinkliavų suma gaunama iš naujos tiesioginės krypties bus mažesnė negu iš netiesioginio tranzitinių keleivių srauto ta pačia kryptimi. **Todėl maršrutų plėtros skatinimas turėtų remtis išsamia analize, parodančia kaip naujo tiesioginio maršruto nauja kryptimi rėmimas įtakos istoriškai susiformavusį netiesioginį tranzitinių keleivių srautą ta pačia kryptimi.**

2010 m. birželio 23 d. Susisiekimo ministro patvirtintoje Lietuvos pasiekiamumo oro transportu gerinimo 2010–2012 metų programoje nustatoma orientacija į maršrutų skatinimą per veiklą Lietuvos tarptautiniuose oro uostuose skatinančių sąlygų sudarymą oro vežėjams. Šioje programoje dar 2010 metais numatyta sukurti oro vežėjų ir maršrutų skatinimo schemą (priemonė 1.1.), kuri būtų įgyvendinama 2011–2012 metais.

Maršrutų skatinimas ir krizių valdymas

Vežėjo studijoje rekomenduojama, kad būtų įsteigtas Maršrutų plėtros skatinimo komitetas. Jis galėtų būti sudarytas iš viešo ir privataus sektoriaus partnerių, suinteresuotų maršrutų plėtra (pvz. centrinė valdžia, turizmo ir viešbučių asociacijos, suinteresuotos plėtros agentūros). Visi partneriai veiktų kartu, teikdami pagalbą ir kurdami rinkodarą naujam maršrutui.

Be to, vežėjo studijoje rekomenduojama, kad būtų įkurtas Maršrutų plėtros skatinimo fondas. Siūloma, kad šis fondas dirbtų paraleliai oro uostų savarankiškai plėtojamoms finansinėms ir maršrutų vystymo iniciatyvoms. Fondo įnašai galėtų būti suformuoti iš kelių šaltinių, tarp jų centrinės valdžios, taip pat viešo ir privataus sektoriaus partnerių, suinteresuotų maršrutų plėtra. **Remiantis kitų šalių maršrutų plėtros finansavimo fondų patirtimi siūloma sukurti 17,3 mln. litų/trims metams Maršrutų plėtros skatinimo fondą.** Trijų metų trukmės terminas numatomas remiantis ES teisėje įtvirtinta nuostata, kad vienam ir tam pačiam maršrutui paramą galima skirti ne ilgiau kaip trejus metus; per šį laikotarpį maršrutas turi tapti ekonomiškai gyvybingas. Vežėjo studijos autorių teigimu, maršrutų plėtros skatinimo

programa turėtų būti traktuojama kaip pradinis veiksmas, skirtas padėti naujiems maršrutams veiklos pradžioje, suteikiant finansinę ir rinkodarinę paramą.

Vis dėlto tenka pripažinti, kad tiek Vilniaus oro uosto, tiek ir Kauno oro uosto maršrutų tinklas yra reikšmingai pakitęs lyginant su tinklu, kuris egzistavo rengiant Vežėjo studiją. Pradinės studijos metu buvo išsiaiškinti 22 maršrutai, turintys pakankamą rinkos potencialą tiesioginiams skrydžiams vykdyti. Kadangi iš jų tik 6 maršrutai buvo neaptarnaujami, Vežėjo studijos autoriai siūlė, kad fondas būtų taikomas šiems maršrutams ir 15–20 papildomų dažnių įvedimui jau esamuose maršrutuose stimuliuoti. Vežėjo studijos papildyme (2009 m. lapkritis) jau aptariama naujai besiklostanti situacija Vilniaus oro uoste. Tačiau dar neatsižvelgiama į 2010 m. vasario mėn. Ryanair sprendimą įkurti Kauno oro uoste bazę bei atidaryti naujus maršrutus, kurių bent keli persidengia su maršrutais aptarnaujamais iš Vilniaus oro uosto.

Vežėjo studijos papildyme pripažįstama, kad atkūrus Vilniaus oro uosto maršrutų tinklą, išsistėmė poreikis tokios Maršrutų skatinimo programos, kokia buvo aptarta pradinėje studijoje, kūrimui. Dėl šios priežasties reikėtų keisti programos akcentą, sutelkiant pagrindinį dėmesį į mažiau gyvybingus maršrutus (tie, kurie nepateko į 22 maršrutų sąrašą). Prognozuojama, kad toks akcento perkėlimas reikš, kad fondo tikslai bus pasiekti per ilgesnį laikotarpį: manoma, kad šie mažiau gyvybingi maršrutai galėtų pribrešti „pradiniam veiksmui“ per ateinančius kelius metus. Todėl siūloma, kad būtų planuojama išleisti 17.3 mln. litų ne per tris, bet penkerius metus. Lėšų poreikis per pirmuosius dvejus metus bus palyginti neaukštas – 3.45 mln. litų. Vežėjo studijos papildyme neužmirštama, kad ir nebelikus ekonominiam gyvybingumui pribrendusių maršrutų, fondas dar galėtų skatinti esamų maršrutų dažnius. Vežėjo studijos papildyme fondą buvo siūloma pradėti kurti jau 2010 m. balandžio mėnesį.

Vertinant šią Vežėjo studijos medžiagą yra svarbu pripažinti, kad studija susitelkė ties galimybe atkurti tiesioginių skrydžių tinklą ir pirmiausiai į/iš Vilniaus oro uosto. Gyvybingiausi ir mažiau gyvybingi, bet komerciškai daug žadantys maršrutai buvo išskirti. Šių prognozių prielaidos buvo pagrįstos praėjusių metų duomenimis, iš esmės duomenimis, kurie rodo į kur ir iš kur didžiausi keleivių srautai judėjo prieš sugriūvant Lietuvos oro transporto maršrutų tinklui. Todėl galima pasiūlyti, kad

vertėtų skirti dėmesį ne tik maršrutų tinklo atstatymo ar atkūrimo tikslui, bet orientuotis į maršrutų tinklo tolesnį vystymą.

Pavyzdžiui, viena iš tokių tolesnio darbo krypčių galėtų būti lanksčių maršrutų, paremtų skrydžiais su keliais sustojimais (multi-stop, angl.) skatinimas, ypač orientuojantis į atvykstantąjį turizmą ir atsižvelgiant į tai, kad vykstantys į šį regioną dažniausiai renkasi regionines keliones (siekia aplankyti kelias šalis). Tokių maršrutų pavyzdžiai galėtų būti: dviejų ar trijų Baltijos šalių maršrutas, „Lietuva - Lenkija“, „Lietuva – Baltarusija – Ukraina“ maršrutai. Programa galėtų skatinti avialinijas imtis priemonių tam, kad tokios kelionės taptų įmanomomis, didinti jų patrauklumą (kainodara, maršrutų tinklo regione vystymas) ir šių maršrutų garsinimui užsienyje. Lietuvos oro uostai galėtų būti apibrėžti kaip atvykimo ar/ir išvykimo oro uostai, kartais du skirtingi Lietuvos oro uostai viename maršrute, priklausomai nuo kitos stotelės. Geografinis Lietuvos oro uostų sistemos išsidėstymas būtų didelis privalumas įgyvendinti tokių maršrutų skatinimo programą, o ši priemonė būtų patraukli tiek kaip galimybė skatinti atvykstantąjį turizmą, tiek kaip galimybė paskatinti turistus keliauti Lietuvos teritorijoje.

Vežėjo studijoje maršrutų tinklo subyrėjimas vertinamas kaip laikinas, sunkios ekonominės krizės ir rinkos jėgų sąveikos rezultatas. Tarsi ir būtų galima sutikti: tiesioginiai skrydžiai yra palaipsniui atstatomi, atsiranda naujos kryptys. Tačiau vertėtų ir pažiūrėti į šią situaciją kaip ir galimybę mokytis iš klaidų. Pavyzdžiui, Vilniaus oro uosto maršrutų tinklo tvarumą gali būti sunku kontroliuoti dirbant su daugeliu smulkių vežėjų. Be to, dar visiškai neaišku kaip šio oro uosto maršrutų tinklas bus paveiktas numatomos Kauno oro uosto plėtros. Nors Kauno oro uostas ir auga, jo situacija irgi galėtų būti traktuojama kaip aukšto pažeidžiamumo, nes jo maršrutų tinklas didžia dalimi siejamas su vienu vežėju. Dar 2007 m. spaudoje cirkuliavo pranešimai apie Palangos oro uoste besiklostančią galimybę, kad nebeliks nei vieno vežėjo. Praeitų metų AirBaltic pasitraukimas iš Vilniaus oro uosto, o ir Ryanair sprendimai kituose Europos oro uostuose nutraukti veiklą, aiškiai signalizuoja, kad net ir bazinio vežėjo buvimas negarantuoja oro uostui stabilumo.

Taigi, aukštas nenuspėjamumo lygis, kuris netekus nacionalinio vežėjo lydi ir lydės Lietuvos oro uostų veiklą, kviečia svarstyti fondo sąvokos, pristatomos ir išdirbamos Vežėjo studijoje, išplėtimo poreikį – Maršrutų plėtros skatinimo fondas galėtų užsiimti

ne tik maršrutų skatinimu, bet ir krizių valdymu. Lėšos krizių valdymui turėtų būti kaupiamos nuolat tam, kad greitai ir efektyviai būtų galima skirti iš anksto sukauptas lėšas kai svarbus maršrutas ar visas tinklas yra pavojuje.

Maršrutų plėtros skatinimo fondas turėtų būti kuriamas kaip atskiras juridinis vienetas, kad valstybės pagalbai naudojamoms lėšoms būtų maksimaliai skaidriai atskirtos nuo kitų biudžetinių asignavimų oro transporto sektoriui. Maršrutų plėtros skatinimui skirtų lėšų išskyrimas atskiros programos forma Susisiekimo ministerijos ar kitos institucijos biudžete būtų susijęs su būtinybe atitinkamai koreguoti valdymo ir apskaitos sistemas, kad būtų galima santykinai paprastai ir objektyviai atskirti, kurios ministerijos lėšos buvo skirtos maršrutų skatinimui, o kurios tiesiog oro transporto sistemos administravimui. Aukščiau minėtas Maršrutų plėtros komitetas galėtų būti Maršrutų plėtros skatinimo fondo valdymo organas. Lėšos į Maršrutų plėtros skatinimo fondą pirmiausiai galėtų būti kaupiamos atskaitant dalį aviacinių rinkliavų, tačiau Maršrutų plėtros skatinimo fondas turėtų administruoti ir tokius tikslinius asignavimus, kaip skrydžių plėtrai Vyriausybės atskirai skirta 15 milijonų litų suma.

Maršrutų plėtros skatinimo fondo teisinės formos pavyzdžiu galėtų būti viešoji įstaiga "Lietuvos aplinkos apsaugos investicijų fondas" (toliau – LAAIF), kurią Aplinkos ministerija įsteigė 1996 m. lapkričio mėn. 11 d. Pagrindinis LAAIF lėšų šaltinis – nuo 2000 metų Mokesčio už aplinkos teršimą įstatymo pagrindu į LAAIF mokami 20 proc., o nuo 2003 m. – 30 proc. mokesčių už taršą. Tai sudaro apie 12 mln. litų per metus. LAAIF taip pat yra gavęs paramos iš Europos Sąjungos bei Lietuvos biudžeto lėšų. LAAIF valdomas kolegialaus organo - Priežiūros tarybos, kurios sudėtyje yra 11 narių, atstovaujančių vyriausybės ir nevyriausybės institucijas. Priežiūros taryba nustato LAAIF teikiamos paramos prioritetus ir priima sprendimus dėl konkrečių projektų finansavimo.

Pripažįstant skrydžių paklausos svarbą plėtojant oro maršrutų tinklą, reikėtų įvertinti perspektyvines Lietuvos oro uostų traukos zonas ir numatyti būdus jų išnaudojimui, ypač siūlant patogias antžeminio susisiekimo galimybes bei plėtojant oro transporto susisiekimą. Nagrinėjant oro uostų geografinę padėtį, yra svarbu suvokti, kad visų (o ne vieno) Lietuvos oro uostų stiprinimas galėtų būti svarbus veiksnys tiek išlaikant didelės dalies Lietuvos gyventojų sąsają su Lietuvos

oro transporto sistema, tiek plečiant Lietuvos oro uostų traukos zoną kaimyninių šalių gyventojų ir svečių pagrindu.

Geografinis Lietuvos oro transporto sektoriaus išskaidymas sudaro galimybes plėsti šiuo metu Lietuvos oro uostų aptarnaujamą geografinę traukos zoną – silpninti vieną iš visose studijose aptariamų oro transporto plėtrą varžančių veiksnių. Pavyzdys: Baltarusijos rinka Vilniaus oro uostui. Vilniaus oro uosto geografinė padėtis Rytų Lietuvoje labai sumažina oro uosto traukos zoną Lietuvos gyventojų atžvilgiu. Tačiau tai atveria galimybę konkuruoti Baltarusijos rinkoje su Minsko oro uostu, nes į Vilniaus oro uosto traukos zoną natūraliai patenka dalis šiaurės – vakarų Baltarusijos. Tokiems Baltarusijos miestams kaip Gardinas (325 tūkst. gyventojų), Lyda (95 tūkst. gyventojų) Vilnius yra patogesnis oro uostas negu Minsko tarptautinis oro uostas. Preliminariais vertinimais, Baltarusijos dalyje, kuriai Vilniaus oro uostas yra patogesnis, gyvena 750 tūkst. žmonių. Net ir Minsko gyventojams Vilniaus oro uostas gali būti patraukli alternatyva dėl žemesnių kainų bei didesnio krypčių į ES šalis skaičiaus. Baltarusijos piliečiai skrendantys į ES šalis jau turi vizas, tad pagrindinė problema yra geras susisiekimas su Vilniaus oro uostu, bei laikas praleidžiamas kertant Lietuvos – Baltarusijos sieną. Todėl viena iš veiklos krypčių Vilniaus oro uoste turėtų būti susisiekimo gerinimas su Gardinu, Lyda, Minsku. Žinoma, sienos kirtimo procedūros, turintiems oro transporto bilietus į ES šalis, sklandumo užtikrinimas turėtų būti kita darbo kryptis.

Aukščiau minėtoje 2010 m. birželio 23 d. Susisiekimo ministro patvirtintoje Lietuvos pasiekiamumo oro transportu gerinimo 2010–2012 metų programoje Lietuvos oro uostų aptarnaujamos geografinės traukos zonos plėtrai kaip tik ir skiriamas didžiausias dėmesys. Programoje numatyta, kad 2010–2012 metais įgyvendinimui rinkodaros priemonių Lietuvoje ir užsienyje (tarptautiniuose leidiniuose, televizijos kanaluose, internete ir kt.), nukreiptų į Lietuvos pasiekiamumo oro transportu bei atvykstamojo turizmo skatinimą, pagal sukurtą rinkodaros ir viešųjų ryšių strategiją, bus skiriama 24,5 milijonai litų (priemonė 4.1.). Dar 1,1 milijonas litų numatytas pristatymui Lietuvos traukos centrų, apimant galimus maršrutus ir Lietuvos tarptautinius oro uostus, parodose, forumuose bei konferencijose (priemonė 4.2.).

Vis dėlto turint omenyje sienos kirtimo formalumus ir tai, kad šis procesas oro uostuose yra lengviau planuojamas, galima būtų svarstyti galimybę, kad skrydžiai iš

Lietuvos Rusijos (Kaliningrado) ir Baltarusijos keleiviams bus daug patrauklesni, jei jie jau ir atvykimui į čia galėtų rinktis oro transportą. Taigi, siekiant efektyvinti žmonių savitarpio ryšius egzistuoja galimybė dar ir generuoti tranzitinius/transferinius srautus Lietuvos oro uostams. Panašiai reikėtų svarstyti ir idėjos stiprinti oro susisiekimo tarp Lietuvos oro uostų įgyvendinimo galimybes. Pavyzdžiui, tai galėtų būti Vežėjo studijoje aptariamas skrydis tarp Palangos ir Vilniaus oro uostų. Galima numanyti, kad taip bus ne tik išsaugomi keleiviai Lietuvos oro transporto sektoriui, ką užtikrina Palangos oro uosto darbas, bet ir stiprinamas Vilniaus oro uostas, generuojant potencialą vykdyti daugiau tiesioginių skrydžių į Europos/NVS miestus ir transporto mazgus.

Vežėjo studijoje viešosios pareigos užtikrinimo mechanizmas buvo nagrinėjamas paviršutiniškai, kadangi buvo manyta, kad instrumentas nėra nei būtinas, nei pateisinamas 22 maršrutų atžvilgiu. Vežėjo studijoje laikomasi nuostatos, kad **pareigos teikti viešąsias paslaugas mechanizmas turėtų būti taikomas tais atvejais, kai komerciškai negyvybingi ir netvarūs maršrutai yra pripažįstami kaip turintys aukštą ekonominę ar socialinę svarbą.** Studijos papildyme šio instrumento naudojimas yra peržiūrėtas. Manoma, kad šis metodas galėtų būti pritaikytas situacijoms, kur maršrutai atrodo svarbūs, bet nėra komerciškai gyvybingi. Iš esmės duodama suprasti, kad pareigos teikti viešąją paslaugą instrumentas galėtų būti traktuojamas kaip alternatyvus kelias siekiant palaikyti maršrutus, kurie yra laikomi būtinais, bet kurių nebūtų tikslinga remti per Maršrutų skatinimo programą dar 2-3 metus – tol kol nepribręs aplinkybės, sukuriančios prielaidas paversti tuos maršrutus komerciškai gyvybingais. Tačiau pareigos instrumento įgyvendamas būtų brangus būdas pradėti naują maršrutą. Vežėjo studijos papildyme **rekomenduojama, kad jei tik yra įmanoma, turėtų būti renkama remti maršrutą per Maršrutų skatinimo programą.** Be to, remiant maršrutus per pareigos mechanizmą, avialinijos nėra motyvuotos, kad išvystytų tuos maršrutus į komerciškai gyvybingus maršrutus. Tuo atveju, jei pareigos teikti viešąsias paslaugas galiojimas baigsis anksčiau, negu maršrutas tampa komerciškai naudingas, avialinijos nutrauks paslaugą.

Prognozuojant, kad tolesnė oro sektoriaus plėtra bus siejama su žemų kaštų segmento augimu, tarsi ir silpnėja prielaidos stiprinti tranzitinių/transferinių keleivių srautus. Kita vertus, žemų kaštų bendrovių domėjimasis šios paslaugos įdiegimu

savo skrydžių tinklo rémuose stipréja. Be to, yra pastebima, kad ir patys keleiviai užsiima savarankišku tokių maršrutų sudarinėjimu, o jiems vis dažniau keliaujant be bagažo ir iš anksto užsiregistravus tokios kvazi-jungtinės kelionės galėtų būti palyginti lengvai paskatintos oro uostų iniciatyva. Pavyzdžiui, tai galėtų būti dar viena galimybė, padésianti generuoti papildomus skrydžių ir keleivių srautus Kauno oro uostui, kuris šiuo metu nėra pajégus pasiūlyti keleiviams trumpinti laiką, reikalingą persėsti iš vieno léktuvo į kitą, sukuriant tranzitinius praėjimus.

Diskusijos apibendrinimas

Pagrindinės įžvalgos:

- Naujos oro linijų bendrovės steigimas yra susijęs su didelėmis praktinio pobūdžio problemomis ir aukšta rizika, o garantijų, kad bus gauta nauda nėra. Sėkmingi mažų valstybių nacionaliniai vežėjai yra retos išimtys liberalizuotoje oro transporto rinkoje.
- Pan Baltic (jungtinės Baltijos šalių) oro linijų bendrovės steigimas irgi matomas, kaip sunkiai įgyvendinamas dėl politinių, nacionalinių ir teisinių aspektų. Investicijų dydis, kuris reikalingas tokiam projektui, sunkiai pateisinamas atsižvelgiant į Lietuvos makroekonomikos prognozes.
- Maršrutų skatinimas turi vykti kitais ES teisės leidžiamais maršrutų plėtros skatinimo programos ir pareigos teikti viešąsias paslaugas instrumentais.
- Vilniaus oro uosto maršrutų tinklas palaipsniui atsikuria; Kauno oro uosto maršrutų tinklas plečiasi. Tačiau viena nacionalinio vežėjo netekties pasekmių yra tai, kad nuo šiol visi Lietuvos oro uostai dirbs aukštesnio neapibrėžtumo sąlygomis.
- Lietuva atsilieka skrydžių skaičiumi tenkančiu vienam gyventojui nuo daugelio Europos šalių. Tai rodo skrydžių rinkos plėtros potencialą.
- Atsižvelgiant į pasaulines tendencijas ir socio-ekonominius mūsų šaliai būdingus faktorius, yra tikėtina, kad keleivinių skrydžių rinkos plėtra bus ypač susijusi su žemų kaštų skrydžių bendrovėmis.

Oro transporto politikos kryptys:

- Valstybės lėšos neturėtų būti investuojamos nei į nacionalinio vežėjo, nei regioninės skrydžių bendrovės kūrimą.
- Turi būti naudojamos visomis ES leidžiamomis valstybės pagalbos maršrutų plėtros skatinimui galimybėmis.
- ES leidžiama valstybės pagalba maršrutų plėtrai turėtų orientotis į:
 - vystymą ekonominio gyvybingumo potencialą turinčių naujų maršrutų ir esamų maršrutų dažnių didinimą;
 - vystymą maršrutų, skatinančių įvažiuojamąjį turizmą;
 - vystymą ekonomiškai būtinų maršrutų;
 - vystymą novatoriškų maršrutų;
 - valdymą maršrutų praradimo rizikos.
- Maršrutų plėtros skatinimas turėtų remtis išsamia analize, parodančia kaip naujo tiesioginio maršruto nauja kryptimi rėmimas įtakos susiformavusį netiesioginį tranzitinių keleivių srautą ta pačia kryptimi.
- Maršrutų plėtros skatinimo fondas turėtų būti kuriamas kaip atskiras juridinis vienetas, kad valstybės pagalbai naudojamos lėšos būtų maksimaliai skaidriai atskirtos nuo kitų biudžetinių asignavimų oro transporto sektoriui. Tokio juridinio vieneto valdymo organas galėtų būti Maršrutų plėtros komitetas.
- Pareigos užtikrinti viešąją paslaugą nustatymas turėtų remtis ilgalaikės investicijos į maršrutą idėja, siekiant padaryti maršrutą gyvybingu per to maršruto sugeneruotą maršruto poreikį. Turėtų būti vengiama naudoti šį mechanizmą maršrutams, kurie per trumpesnį laiko tarpą galėtų natūraliai pribrešti ekonominiam gyvybingumui.
- Jei tik yra įmanoma, maršrutas turėtų būti remiamas Maršrutų skatinimo

programos būdu.

- ES leidžiama valstybės pagalba maršrutų plėtrai turėtų skatinti strateginę partnerystę su potencialiais baziniais vežėjais ir bazavimo Lietuvos oro uostuose galimybės svarstymą. Turėtų būti nustatyti kriterijai, kurie padėtų atrinkti vežėjus, pajėgius užtikrinti, kad skatinamas maršrutas taps gyvybingu per numatytą laiko tarpą.
- Turėtų būti diegiama ir plėtojama įvairių transporto rūšių sąveika vežant keleivius, išorinio keleivinio transporto terminalai (oro, jūrų, upių uostų ir geležinkelio stočių) turi būti sujungti su vidaus susisiekimo sistema.
- Turėtų būti kuriama bendra multimodalinių paslaugų teikimo sistema, steigiant bendrus įvairių transporto rūšių paslaugų terminalus.
- Kauno oro uosto plėtra turėtų būti derinama su Kauno LEZ, Kauno viešojo logistikos centro ir Rail Baltica plėtra.
- Oro uostai turi būti reguliariaisiais autobusų maršrutais sujungti su Lietuvos kurortiniais miestais ir kitomis įvažiuojamojo turizmo skatinimui svarbiomis Lietuvos vietovėmis.
- Lietuvos oro uostai turi būti vystomi plečiant jų traukos zonas į kaimynines šalis ir tokiu būdu didinant jų aptarnaujamas rinkas.
- Oro uostai turi veikti kaip aktyvūs tarpininkai tarp aviakompanijų ir rinkos, vykdančios subalansuotas skatinimo programas, atsižvelgiančias į avialinijų ir keleivių prioritetų hierarchiją. Oro uostų valdymas, o ir Lietuvos transporto sistemos plėtra, turėtų remtis Lietuvos oro uostų traukos zonų ir keleivių maršrutų tyrimais.
- Maršrutų plėtra turėtų būti ne tik susisiekimo sistemos, bet visų tarptautinių santykių vystymą kuruojančių institucijų (Ūkio ministerijos, Užsienio reikalų ministerijos, Valstybinio turizmo departamento, savivaldybių ir kt.) reikalas.
- Turi būti nuolat stebimi globalios rinkos pokyčiai ir, reikalui esant, reaguojama koreguojant oro transporto plėtros programą ir priemonių planą.

Oro uostų veiklos optimizavimas

Oro uostų rinkliavos

Rinkliavos už naudojimąsi oro uostu yra numatytos Aviacijos įstatyme. Oro uostai rinkliavų dydžius orlaivių naudotojams nustato vadovaudamiesi Vyriausybės 2002 m. sausio 23 d. nutarimu Nr. 101 patvirtintu Rinkliavų už naudojimąsi oro uostais maksimalių dydžių ir rinkliavų už naudojimąsi oro uosto ir oro navigacijos paslaugomis Lietuvos Respublikos oro erdvėje mokėjimo ir naudojimo tvarkos aprašu (Žin., 2002, Nr. 9-310).

Lietuvos teisės aktais įtvirtintos tokios rinkliavų už naudojimąsi oro uostais rūšys:

- Orlaivio tūpimo.
- Išskrendančio keleivio.
- Orlaivio stovėjimo.
- Orlaivio saugumo (ši rinkliava šiuo metu faktiškai yra nerenkama).
- Orlaivio palydos.

Svarbu pabrėžti, kad į aviacinių pajamų kainodarą turėtume žiūrėti tiek kaip į pardavimų įrankį, tiek kaip į konkurencinės kovos ginklą. Tam, kad oro linijos pirktų oro uostų paslaugas ir skraidintų keleivius, **visų rinkliavų ir kitų skrydžio kaštams tiesiogiai ir netiesiogiai įtakos turinčių mokėjimų visuma turėtų būti rinkos sąlygas atitinkančio dydžio. Kadangi teisėta valstybės pagalba oro uostams yra svarbus tarpvalstybinio konkuravimo oro transporto rinkoje faktorius, Lietuvos Respublika, esant pagrindui, turi imtis teisinių veiksmų prieš kitų šalių oro transporto sistemų nesažiningą kainodarą ar kitas nesažiningos konkurencijos formas.**

Pažymėtina, kad nesažiningos konkurencijos valdymui yra priimta nauja Direktyva 2009/12/EC dėl oro uosto mokesčių, kuri turi būti įgyvendinta iki 2011-03-15. Ši direktyva įtvirtins tokias pagrindines rinkliavų reglamentavimo

naujoves, taikomas daugiau nei 5 milijonus keleivių aptarnaujantiems arba pagrindiniams valstybių narių oro uostams:

- Reikalavimas reguliariai konsultuotis su oro linijų bendrovėmis.
- Reikalavimas išviešinti elementus, kurie sudaro rinkliavų dydžių nustatymo pagrindą.
- Detalizuotas draudimas diskriminuoti skirtingas oro linijų bendroves.
- Reikalavimas įsteigti nepriklausomą priežiūros instituciją, kuri spręs tarp oro uostų administracijos ir oro uostų naudotojų kilusius ginčus dėl oro uostų rinkliavų.

Nekyla abejonių, kad oro uostai per aviacines rinkliavas gali daryti poveikį aviakompanijų sprendimui atidaryti maršrutą ir sėkmingai jį operuoti, tačiau reikėtų atsižvelgti į Oro uostų studijoje išdėstomą argumentą, kad oro uosto paslaugų dalis bendrose aviakompanijų sąnaudose paprastai sudaro tik apie 4 proc. **Tyrimu duomenimis oro uostų rinkliavų dydis atsidūrė tik ketvirtoje vietoje tarp visų veiksnių, turinčių įtakos aviakompanijos sprendimui, kurį oro uostą pasirinkti. Pirmoje vietoje nurodoma rinkos paklausa, antroje – oro uosto gebėjimas greitai aptarnauti orlaivį, o trečioje – tvarkaraštis.**

Žvelgiant iš oro bendrovių prioritetų hierarchijos, galima numanyti, kad ekonomiškai ir socialiai pagrindus galimybę pritraukti keleivius skrydžiams, rinkliavų dydis bus antraeilis veiksnys sąlygojantis bendrovės apsisprendimą vystyti maršrutą. Tai reikštų, kad **reikia gerai pažinti esamą bei įvertinti potencialią keleivių struktūrą kai kaina yra svarbus veiksnys keleiviui apsprendžiant dėl skrydžio. Tokią informaciją, realiai padidinančią galimybę įtakoti aviacijos sektoriaus plėtrą, padėtų surinkti nuolatiniai oro uostų traukos zonų tyrimai, aiškinantis, kuriuos oro uostus renkasi oro uostų keleiviai, jų socio-ekonominį profilį ir kokių pagrindų daromi pasirinkimai.**

Sistemiškai kaupiamų ir analizuojamų duomenų apie skrydžių kainas iš oro uosto tiek tiesioginiais, tiek netiesioginiais maršrutais, skrydžių kitais maršrutais Europoje, kuriuos vykdo konkrečios avialinijos, kainų analizė galėtų būti vienu iš metodų padėsiančių oro uostams suprasti jų pasirinkimus formuojant kainodaros nuostatas.

Be to, toks avialinijų bilietų kainų pagal griežtą metodiką monitoringas padėtų nustatyti kainas, kurią moka Lietuvos gyventojai už keliones oro transportu, ekonominį pagrindumą – vieną iš svarbių Strategijos 2015 įgyvendinimo sėkmės indikatorių, kurio įgyvendinimas ligi šiol nėra stebimas.

Oro uostų studijos rekomendacija, kad oro uostai turi veikti kaip aktyvūs tarpininkai tarp aviakompanijų ir rinkos išlieka aktuali. **Oro uostai turėtų veikti remdamiesi detaliais rinkodaros planais, numatančiais tikslines auditorijas, apibrėžiančiais siūlomus produktus, numatančiais finansinę paramą ar rinkliavų nuolaidas, oro uosto reklamines kompanijas naujiems maršrutams ir pan. Svarbiu veiksnium, žinoma, išlieka ir oro uostų bendradarbiavimas su turizmo institucijomis bei regiono savivalda.**

Komercinė veikla ir teritorijų planavimas

2009 m. visi Lietuvos oro uostai dirbo nuostolingai. Vilniaus oro uostas patyrė 17.370 tūkstančių Lt. nuostolį, Kauno oro uostas – 2.734 tūkstančių Lt. nuostolį, Palangos oro uostas – 86 tūkstančių Lt. nuostolį.

Pasaulinė tendencija yra tokia: bendrose oro uostų pajamose neaviacinių pajamų dalis auga, o aviacinių pajamų dalis mažėja. Pajamų pasiskirstymas Europos oro uostuose yra toks: apie 60 proc. gaunama iš aviacinių rinkliavų, apie 40 proc. - iš komercinės veiklos ir koncesijų. Neaviacinių pajamų pavyzdžiais būtų: žemės ir patalpų nuomos pajamos; parkavimo pajamos; reklamos galimybių pardavimo pajamos.

Lietuvoje Vilniaus ir Palangos oro uostų pajamų struktūroje neaviacinės pajamos vaidina palyginti nežymų vaidmenį. Kauno oro uosto, atitinkančio žemų kaštų oro uosto koncepciją, pajamų struktūra šiek tiek kitokia.

	VNO		KUN		PLQ	
	suma	dalis	suma	dalis	suma	dalis
Pajamos						
Aviacinės veiklos pajamos	60480	84%	3950	60%	3452	81%
Neaviacinės veiklos pajamos	11458	16%	2593	40%	599	14%
Finansinės veiklos	59	0.1%	1	0.0%	197	4.6%

pajamos						
Valstybės dotacija						
Viso pajamų	71997	100%	6544	100%	4248	100%
<i>Keleivių skaičius</i>	<i>1308</i>		<i>457</i>		<i>113</i>	
Pajamos vienam keleiviui						
Aviacinės veiklos pajamos	46.24		8.64		30.55	
Neaviacinės veiklos pajamos	8.76		5.67		5.30	
Finansinės veiklos pajamos	0.05		0.00		1.74	
Valstybės dotacija						
Viso pajamų vienam keleiviui	55.04		14.32		37.59	

Lentelė 21: Vilniaus Kauno ir Palangos oro uostų sąnaudos 2009 metais. Šaltinis: VNO, KUN, PLQ strateginiai veiklos planai 2010–2012 metams.

- Vilniaus oro uoste 2009 metais aviacinės pajamos sudarė 84 proc. visų pajamų. Neaviacinių pajamų dalis padidėjo iki 16 proc.
- Palangos oro uoste neaviacinės pajamos sudarė 14 proc. visų pajamų.
- Kauno oro uoste neaviacinių pajamų dalis sudaro net 40 proc. todėl, kad dėl oro uosto veiklos nišos aviacinės pajamos yra santykinai mažos.

Oro uostų studijoje teigiama, kad nors Vilniaus, Kauno, Palangos oro uostai ir gauna pajamas iš neaviacinės veiklos, tačiau aiškios strategijos kaip jas padidinti neturi. Nagrinėjant šią problemą, svarbu suprasti, kad neaviacinių oro uostų pajamų uždirbimas didžiausia dalimi priklauso nuo patrauklumo verslui, o patrauklumas verslui priklauso nuo:

- Keleivių srautų ir skrydžių apimčių.
- Aiškaus teisinio pagrindo verslo plėtrai oro uosto teritorijoje - patvirtintų ir verslo poreikius atitinkančių teritorijų planavimo dokumentų.
- Kryptingos strategijos, siekiančios maksimalaus oro uostų teritorijos ir patalpų panaudojimo papildomų pajamų generavimui.

Neaviacinio verslo plėtros oro uosto teritorijoje pagrindas yra efektyvių teritorijų planavimo procedūrų nustatymas. Nors Kauno ir Palangos oro uostai

turi patvirtintus detaliuosius planus, galima teigti, kad vadovaujantis esama bendraja detaliojo planavimo procedūra, neaviacinių oro uostų pajamų generavimui reikalingi teritorijų planavimo sprendiniai ar jų pakeitimai praktiškai yra sunkiai patvirtinami dėl tokių priežasčių:

- Faktinis oro uosto neatitikimas šiuo metu Lietuvoje patvirtintoms ribinėms triukšmo vertėms sanitarinės apsaugos zonos nustatymo tikslais. Šios vertės visiškai nėra pritaikytos esamai oro uostų situacijai, todėl esami Vilniaus ir Palangos oro uostai negalėtų jų net teoriškai atitikti.
- Per ilgą laiką susiformavęs asmenų su interesais ratas (gyvenamieji kvartalai, sodai, privatūs pastatai oro uostų teritorijoje, ginčai su privačiais pastatų ir patalpų savininkais dėl žemės nuomos ar nuosavybės įgijimo oro uostų teritorijoje).

Atsižvelgiant į tarptautinių oro uostų teritorijos išskirtinę svarbą visuomenei ir valstybei, reikėtų nustatyti teisės normas, kurios nustatytų specialų tarptautinių oro uostų žemės tvarkymo ir naudojimo režimą. Tarptautinio oro uosto žemė turi būti planuojama ne pagal detalųjį planą, o pagal specialųjį dokumentą - tarptautinio oro uosto planavimo schemą, kuri būtų prilyginama specialiajam planui. Šią planavimo schemą tvirtintų Susisiekimo ministras įsakymu. Tarptautinio oro uosto planavimo schemas pagrindu būtų išduodamos sąlygos techniniams projektams rengti bei statybos leidimai atskirų statinių statybai. Lietuvos įstatymuose jau egzistuoja panašūs analogai – miškotvarkos, vandentvarkos, žemėtvarkos projektai.

Kad tarptautiniai oro uostai netaptų tarybiniais laikais spontaniškai vykusios oro uostų prieigų urbanizacijos įkaitais, įstatymuose reikėtų numatyti, kad **tarptautiniams oro uostams nereikėtų nustatinėti sanitarinių apsaugos zonų nei pagal teritorijų planavimo dokumentus, nei pagal poveikio aplinkai vertinimo ataskaitą, jei nebūtų planuojama naujų taršių objektų statyba.** Tokiu atveju tarptautiniams oro uostams tiesiog būtų taikomos teisės aktuose numatytos sanitarinės apsaugos zonos.

Triukšmo klausimo oro uostuose sprendimas turėtų ne tik padėti teisinius pagrindus verslo plėtrai oro uosto teritorijoje, bet ir nustatyti teisingą ir sąžiningą kompensavimo už triukšmo poveikį mechanizmą. Kompensavimo

mechanizmas triukšmo žalą patiriančius asmenis turėtų skirstyti į dvi pagrindines grupes. Pirma, tuos, kurie turėjo nuosavybės oro uostų triukšmo zonoje iki oro uostų veiklos pradžios. Šiai grupei kompensacijos galėtų būti išmokamos tiesioginių piniginių išmokų forma. Antra, kitus asmenis, kurie oro uostų teritorijoje gyvena šiuo metu. Šiai grupei kompensacija būtų suteikiama netiesiogiai – remiant triukšmo žalą mažinančius projektus (pvz. langų keitimo mokyklose, apsauginių sienelių statymo ir kt.). Pastebėtina, kad tokį principą įtvirtina ir 2004 m. spalio 26 d. Triukšmo valdymo įstatymo Nr. IX-2499 specialiai Orlaivių keliamo triukšmo prevencijai skirto 24 straipsnio 6 dalis, tačiau nėra įtvirtintas tokios nuostatos įgyvendinimo mechanizmas. Manome, kad lėšos kompensavimui galėtų būti kaupiamos, atskaitant dalį rinkliavų į atskirą fondą. Tokio fondo pavyzdžiu galėtų būti jau aukščiau aptarta viešoji įstaiga "Lietuvos aplinkos apsaugos investicijų fondas".

Oro uostų pertvarkymas į akcines bendroves

Oro uostų pertvarkymo į akcines bendroves klausimas buvo pradėtas analizuoti jau Strategijoje 2015. Joje, kaip viena iš priemonių, buvo pasiūlytas VĮ "Kauno aerouostas", VĮ „Tarptautinis Palangos oro uostas“, VĮ „Tarptautinis Vilniaus oro uostas“ pertvarkymas į akcines bendroves iki 2009 m.. Strategijoje 2015 valstybės įmonės pertvarkymas į akcinę bendrovę buvo siejamas su tokiais pagrindiniais privalumais:

- Galimybe greitai ir lanksčiai reaguoti į pasikeitusią situaciją rinkoje, nedelsiant priimant būtinus sprendimus.
- Galimybe pritraukti investicijas.
- Didesne bendrovės personalo atsakomybe ir suinteresuotumu, nes padidėja galimybės įdiegti skatinimo programas.
- Nebuvimu vyriausybinių apribojimų investicijoms: perkant naują techniką, skolinant, mažinant ar didinant įstatinį kapitalą.
- Galimybe plačiau diversifikuoti oro uosto veiklą, atsisakant nepelningų veiklos sričių.

- Vadybininkų ir kvalifikuotų specialistų, personalo skaičiaus pasirinkimu.

Oro uostų studijoje buvo pastebėta, kad oro uostų pertvarkymas į akcines bendroves suteiktų daugiau kompetencijos valdymo organams (atsirastų stebėtojų taryba ir valdyba) ir leistų Susisiekimo ministerijai aktyviau dalyvauti įmonės valdyme. Taip pat oro uostams būtų sudaryta galimybė būti kitų juridinių asmenų dalyve, operatyviau ir galimai efektyviau nuomoti savo turtą.

Galima dar pastebėti, kad oro uostų pertvarkymas į akcines bendroves gali būti matomas ir kaip žingsnis, kuris leistų ateityje, esant atitinkamiems sprendimams, įtraukti į oro uostų valdymą privačius oro uostų operatorius dalies akcijų perleidimo būdu. Pažymėtina, kad pagal Lietuvos Respublikos valstybės kontrolės 2009 m. gruodžio 23 d. valstybinio audito ataskaitą Nr. P2-20-23-24 „Valstybės įmonių valdymas“ valstybinės įmonės teisinė forma yra atgyvenusi ir tokios juridinio asmens formos reikėtų atsisakyti.

Diskusijos apibendrinimas

Pagrindinės išvagos:

- Oro uostų rinkliavų dydis yra tik ketvirtoje vietoje tarp visų veiksnių, turinčių įtakos aviakompanijos sprendimui, kurį oro uostą pasirinkti, o prioritetas skiriamas rinkos paklausai. Plėtojant oro transportą turėtų būti atsižvelgiama į avialinijų prioritetų hierarchiją. Pirmiausia turėtų būti tiriama ir plečiama oro uosto traukos zona, o rinkliavų sistema traktuotina kaip pagalbiniė priemonė
- Plėtojant oro transportą Lietuvoje buvo nepakankamai atsižvelgta į besikeičiančius keleivių ir verslo poreikius; reikia gerai pažinti esamą bei įvertinti potencialią keleivių struktūrą.
- Aukštus rinkliavų dydžius sąlygoja maži keleivių srautai ir menkos oro uostų neaviacinės pajamos.
- Neaviacinio verslo plėtros oro uosto teritorijoje pagrindas yra efektyvių teritorijų planavimo procedūrų nustatymas.
- Oro uostams taikoma atgyvenusi valstybės įmonės teisinė forma.

Oro transporto politikos kryptys:

- Rinkliavų ir kitų skrydžio kaštams tiesiogiai ir netiesiogiai įtakos turinčių mokėjimų visuma turėtų atitikti sąlygas, susiklosčiusias skrydžių rinkoje.
- Turi būti užtikrintas Direktyvos 2009/12/EC dėl oro uosto mokesčių reikalavimų laikymasis.
- Turi būti vykdomi nuolatiniai oro uostų traukos zonų tyrimai, aiškinantis, kuriuos oro uostus renkasi oro uostų keleiviai, jų socio-ekonominį profilį ir kokių pagrindų daromi pasirinkimai.
- Oro uostai turėtų veikti remdamiesi detaliais rinkodaros planais, numatančiais tikslines auditorijas, apibrėžiančiais siūlomus produktus, numatančiais finansinę paramą ar rinkliavų nuolaidas, oro uosto reklamines kompanijas naujiems maršrutams ir pan.
- Oro uostai turi aktyviai bendradarbiauti su turizmo institucijomis bei regiono savivalda.
- Atsižvelgiant į tarptautinių oro uostų teritorijos išskirtinę svarbą visuomenei ir valstybei, reiktų nustatyti teisės normas, kurios nustatytų specialų tarptautinių oro uostų žemės tvarkymo ir naudojimo režimą.
- Triukšmo klausimo oro uostuose sprendimas turėtų ne tik padėti teisinius pagrindus verslo plėtrai oro uosto teritorijoje, bet ir nustatyti protingą, teisingą ir sąžiningą kompensavimo už triukšmo poveikį mechanizmą
- Oro uostai turi būti pertvarkyti į akcinės bendrovės teisinę formą.

Lietuvos oro eismo vadybos sistema

Lietuvos oro eismo vadybos sistema yra sudėtinė Europos oro eismo vadybos sistemos dalis, todėl, vykdydama ir planuodama savo veiklą, Lietuva turi vadovautis tarptautinių civilinės aviacijos organizacijų, Europos Sąjungos bei nacionaliniais teisės aktų reikalavimais. Valstybinė įmonė “Oro navigacija” yra vienintelė įmonė, teikianti oro eismo, oro navigacijos informacijos, ryšių, navigacijos ir stebėjimo paslaugas Lietuvos Respublikos oro erdvėje ir jai deleguotoje oro erdvėje.

“Oro navigacijos” galimybių ribos yra 60 lėktuvų per valandą. Skrydžių valdymo sistemos pralaidumas užtikrina skrydžių aptarnavimą Lietuvos ir jai deleguotoje oro erdvėje be užlaikymų. Per eilę metų buvo sukurti ryšių, navigacijos, stebėjimo bei skrydžių valdymo sistemų tinklai, atitinkantys visus tokiai įrangai keliamus reikalavimus, esamus ir prognozuojamus poreikius, kurie padeda užtikrinti teikiamų oro navigacijos paslaugų saugą, kokybę bei jų nenutrūkstumą. Turima moderni ryšių, navigacijos ir stebėjimo įranga, jau įgyvendintos bei vykdomos jos atnaujinimo ir modernizavimo programos leidžia didinti orlaivių skrydžių skaičių Lietuvos oro erdvėje bei gerinti skrydžio efektyvumo rodiklius.

Pažymėtina, kad artimiausiu metu visos Europos oro eismo informacinės ir komunikavimo sistemos turės būti pertvarkytos tam, kad informaciniai srautai ir informacijos mainai visiškai atitiktų EB Sąveikos reglamento Nr. 552/2004 reikalavimus. SESAR bei Pagrindinio Europos oro eismo valdymo plano (European ATM Master Plan, angl.) nustatytais terminais turi būti įdiegta Sistemos informacijos vadybos (SWIM) koncepcija. Minėtų nuostatų, reglamentuojančių keitimosi skrydžių duomenimis sistemas bei šios informacijos tvarkymą, įsigaliojimas Lietuvoje, kaip ir kitose valstybėse, kurios įsipareigojo įdiegti Bendro Europos dangaus koncepciją, pareikalaus išsamios skrydžių valdymo sistemų, ryšių įrangos ir visų susijusių procedūrų revizijos ir esminių pakeitimų. Akivaizdu, kad **siekiant išlaikyti reikalaujamą aukštą teikiamų oro navigacijos paslaugų saugos, kokybės, saugumo ir aplinkosaugos lygį bei užtikrinti jų nepertraukiamumą yra būtina nuolat vykdyti įrangos**

atnaujinimo ir modernizavimo programą, užtikrinti, kad oro eismo paslaugoms teikti bei skrydžių vadovų kvalifikacijai palaikyti įmonė turėtų reikalavimus ir poreikius atitinkančią įrangą.

Pajamas už oro navigacijos paslaugas sudaro maršruto ir terminalo rinkliavos. Oro navigacijos rinkliavų įkainiai Lietuvos erdvėje yra nustatomi vadovaujantis ICAO, ES ir Eurokontrolės dokumentais. Pagal pasirašytą daugiašalę sutartį Lietuva patiki Eurokontrolėi apskaičiuoti ir savo vardu rinkti oro navigacijos rinkliavas. Siekiant užtikrinti skaidrumą ir nediskriminaciją, kasmet nustatant rinkliavas už oro navigacijos paslaugas Eurokontrolės centrine maršrutų rinkliavų tarnyba (CRCO), konsultuojantis su oro erdvės naudotojais, perskaičiuoja oro navigacijos paslaugų rinkliavas. Lietuvoje už teikiamas oro navigacijos paslaugas taikomi tarifai yra mažesni už Europos vidurkį: vidutinis maršruto tarifo dydis tarp Eurokontrolės šalių (be Eurokontrolės mokestinės dalies) yra 53,56 EUR (Lietuvoje - 49,62 EUR), o vidutinis terminalo tarifas – 186,22 EUR (Lietuvoje - 159,34 EUR). Siekiant didinti rinkos konkurencingumą bei įgyvendinti 2007 metų lapkritį vykusiame išplėstiniame oro navigacijos paslaugų teikėjų, valstybių ir Eurokontrolės atstovų susitikime (PC/28) priimtus bendrus nutarimus dėl taikytinų tarifų už teikiamas oro navigacijos paslaugas 2008–2012 m. laikotarpiui, būtina siekti, kad vienam skrydžio kilometrui tenkančios oro navigacijos paslaugų sąnaudos vidutiniškai mažėtų 3 procentus per metus. Šiuo metu yra ruošiamas Europos Komisijos reglamento (EB) Nr. 1794/2006, nustatančio bendrąją mokesčių už oro navigacijos paslaugas sistemą, pakeitimas, pagal kurį nuo 2012 metų rinkliavos bus skaičiuojamos pagal naują tvarką. Taip pat ruošiamas naujas reglamentas, kuriame bus įvardinti veiklos rodikliai oro navigacijos paslaugų teikėjams, kaip nacionaliniame, taip ir Funkcinio oro erdvės bloko (toliau – FAB) lygyje, bei jų matavimo vienetai.

Nors prognozuojama, kad per artimiausius metus skrydžių srautai atsistatys, tenka pripažinti, kad nepatogi Lietuvos geografinė padėtis pagrindinių orlaivių skrydžių srautų tarp Europos, Tolimųjų Rytų bei Pietryčių Azijos atžvilgiu nesukuria palankių prielaidų tranzitinių orlaivių skaičiaus didinimui. Tranzitiniai skrydžiai per Lietuvos oro erdvę sudaro 75–80 procentus visų „Oro navigacija“ aptarnaujamų skrydžių. Pabrėžtina, kad planuodamos skrydžius, avialinijos renkasi optimaliausią maršrutą ir vadovaujasi bendru viso maršruto patrauklumu.

Vidutinė skrydžio trukmė Lietuvos erdve vidutiniškai yra tik apie 12 minučių (atstumas – 180 km.). Tai sudaro tik labai nedidelę orlaivių, skrendančių per Lietuvos oro erdvę, maršruto dalį. Nepagrįstas įmonės taikomų tarifų už oro navigacijos paslaugas mažinimas, neatsižvelgus į šias sąlygas, lemtų pajamų praradimą ir galimai menkintų galimybes didinti „Oro navigacijos“ konkurencingumą Europinėje rinkoje. „Oro navigacija“ vertinimais, jeigu už Lietuvos Respublikos oro erdvės ribų būtų įdiegti technologiškai patrauklūs oro keliai, jungiantys Vakarų Europą su Tolimaisiais Rytai ir Pietryčių Azija, (pvz., einantys virš Lenkijos, Baltarusijos ir Rusijos Federacijos teritorijų), Lietuva prarastų apie 30 procentų tranzitinių orlaivių skrydžių. **Taiqi, reikia plėtoti subalansuotas oro eismo skatinimo priemones, atsižvelgiant į nepalankią skrydžiams Lietuvos geopolitinę padėtį, ypač pagrindinių skrydžių srautų ir esamo oro kelių tinklo atžvilgiu, palyginti nedidelę oro erdvę bei mažą skrydžių skaičių į Lietuvos tarptautinius oro uostus.**

Įmonė „Oro navigacija“ teikia oro navigacijos paslaugas ne tik skrendantiems tranzitu per Lietuvos oro erdvę orlaiviams, bet ir atvykstantiems į Lietuvos tarptautinius oro uostus orlaiviams, tuo prisidedama prie saugos lygio Lietuvos tarptautiniuose oro uostuose gerinimo bei oro uostų pralaidumo ir patrauklumo didinimo. Siekiant užtikrinti oro navigacijos paslaugų atitikimą saugos ir kokybės reikalavimams, **Lietuvos tarptautiniuose oro uostuose reikėtų įdiegti kolektyvinio sprendimų priėmimo priemones (CDM, angl.) ir kolektyvinės aplinkosaugos priemones (CEM, angl.), leisiančias bendrai oro uostams, oro navigacinių paslaugų teikėjams ir avialinijoms keistis informacija ir spresti su skrydžiais susijusius klausimus.**

Skrydžiai iš/į Lietuvos tarptautinius oro uostus sudaro 20 – 25 procentus visų „Oro navigacija“ aptarnaujamų skrydžių. Siekiant išjudinti Lietuvos aviacijos sistemą, teikiamų oro navigacijos paslaugų terminaliniai tarifai 2010 m. buvo sumažinti. Net ir skrydžių intensyvumui sparčiai augant, oro navigacijos paslaugų teikimas žemo oro eismo intensyvumo tarptautinių oro uostų zonose (Šiauliai, Kaunas, Palanga) buvo nuostolingas. Teikiant nuostolingas oro navigacijos paslaugas žemo oro eismo intensyvumo tarptautinių oro uostų zonose atsiranda grėsmė, kad augs terminalo įkainiai, kurie mažins Lietuvos oro uostų patrauklumą. Kita vertus, padengiant šiuos nuostolius pelningų oro uostų pagalba (maršruto

sąskaita dengti „Oro navigacijos“ terminalams tenkančias sąnaudas griežtai draudžiama), mažinamos Lietuvos oro erdvės valdytojo galimybės investuoti į savo konkurencingumą, ypač plėtojant Lietuvos oro erdvės patrauklumą tranzitiniais skrydžiams. Akivaizdu, kad šios problemos sprendimas reikalauja kompleksinio požiūrio. Laukiant, kad plėtosis natūralios raidos Scenarijus I (žr. aukščiau) reikėtų nagrinėti oro erdvės struktūros optimizavimo ir oro eismo srautų pertvarkymo klausimus, atsižvelgiant į galimą orlaivių srautų persiskirstymą tarp Vilniaus ir Kauno.

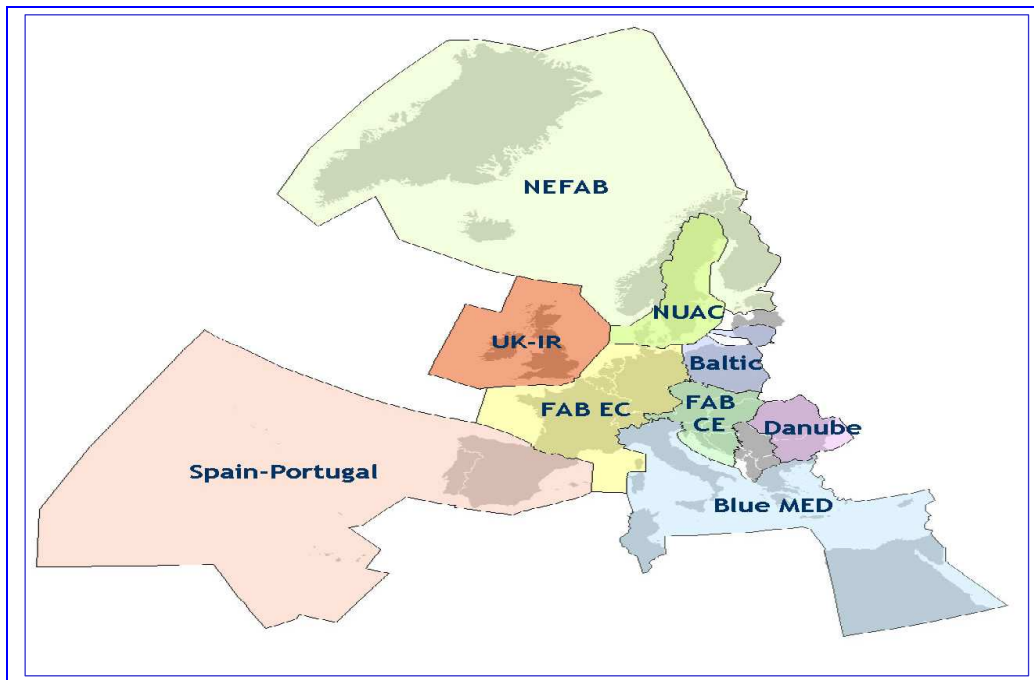
Vienas iš neigiamų veiksnių yra 1998 m. balandžio 15 d. pasirašyta Latvijos ir Lietuvos Vyriausybių sutartis „Dėl skrydžių informacijos regiono nustatymo“. Pagal šią sutartį Lietuva nemokamai delegavo Latvijai skrydžių valdymą virš Baltijos jūros neutraliųjų vandenu oro kelio atkarpoje „NINTA–ADAXA“, įeinančioje į Vilniaus skrydžių informacijos regioną (SIR), paslaugos teikimo funkciją. Šio oro kelio atkarpa Vilniaus SIR yra 39 km.

Būtina pažymėti, kad tik skrydžių valdymo delegavimas, juo labiau nemokamas, neatitinka šiandienos realijų ir reikalavimų oro navigacijos paslaugų teikimui, jų priežiūrai. Esant tokiai situacijai, neužtikrinamas reikiamas skrydžių saugos lygis bei paslaugų kokybė, nes aukštesniame kaip 6000 m. oro erdvės sluoksnyje orlaiviai yra nevaldomi, o kitų oro navigacijos paslaugų teikimas nereglamentuotas (pvz., kas skelbia aliarmą avarijos atveju, atlieka paieškos ir gelbėjimo darbus, teikia ryšių, navigacijos ir stebėjimo, skrydžių srautų planavimo, oro erdvės vadybos ir meteorologijos paslaugas). Pažymėtina, kad nepakeitus sutarties su Latvija išlieka kliūtys plėtoti per Lietuvos teritoriją išsidėsčiusių oro kelių tinklą, pavyzdžiui, vystyti Tarptautinės oro transporto asociacijos (IATA) pasiūlytą Lietuvai naudingą oro kelią „NINTA–LAVAR“. Pripažįstant būtinybę kuo greičiau spręsti šį klausimą, nes atsitikus bet kokiam incidentui atsakomybė už padarinius tektų Lietuvai, 2009 m. lapkričio mėnesį įvyko Lietuvos ir Latvijos susisiekimo ministrų susitikimas skirtas deryboms dėl sutarties keitimo. Vis dėlto išlieka būtinybė rūpintis šio klausimo sprendimu, **siekiant Latvijos ir Lietuvos Vyriausybių sutarties „Dėl skrydžių informacijos regiono nustatymo“ pakeitimo, nustatančio Lietuvai palankesnes skrydžių valdymo virš Baltijos jūros neutraliųjų vandenu oro kelio atkarpoje „NINTA–ADAXA“ sąlygas.**

Funkcinio oro erdvės bloko (FAB) sukūrimas iki 2012 m. vidurio ir diegimas, atsižvelgiant į pagrindinius skrydžių srautus, o ne į nacionalines valstybių sienas, yra prioritetas Bendro Europos dangaus koncepcijos uždavinys. **Siekiant šio Europos aviacijos plėtrai svarbaus uždavinio įgyvendinimo ne mažiau svarbu yra užtikrinti Lietuvai naudingą FAB suformavimą ir Lietuvos dalyvavimą jo diegimo procesuose.**

leškant Lietuvai optimalių sprendimų dėl galimo FAB formavimo, Lenkijos ir Lietuvos civilinės aviacijos administracijų bendradarbiavimo pagrindu buvo sukurta Baltijos oro navigacijos komisija, kuri dirba galimo Baltic FAB diegimo linkme. Tam, kad būtų rastas optimalus sprendimas dėl FAB konfigūracijos, numatoma iki 2011 m. pavasario atlikti galimybių studiją. Vis dėlto atsižvelgiant į Lietuvos interesus būtina pagrįsti ar egzistuoja poreikis išlaikyti ir, esant galimybei, išplėsti Lietuvos turimą oro navigacijos paslaugų rinkos dalį, ir išsiaiškinti galimybes tokiems uždaviniams pasiekti. Dėl to įmonė „Oro navigacija“ rengia plėtros koncepciją, kuri kartu būtų ir saugiklis nuo galimų nepagrįstų ir Lietuvos pusės netenkinančių galimybių studijos išvadų ar rekomendacijų įtakos. Taigi, **įgyvendinant Bendro Europos dangaus koncepciją reikėtų siekti labiausiai Lietuvos interesus atitinkančio FAB suformavimo, leisiančio išlaikyti ir, esant galimybei, išplėsti Lietuvos turimą oro navigacijos paslaugų rinkos dalį.** Šiems uždaviniams pasiekti, reikėtų sukurti FAB formavimo ir diegimo strategiją, parengti priemonių planą, leisiantį tikslingai išplėsti bei sustiprinti Lietuvos pozicijas formuojant FAB, organizuojant oro navigacijos paslaugų teikimą jame bei atliekant FAB administravimą.

FAB iniciatyvos Europoje ir iniciatyva, kurioje dalyvauja Lietuva pavaizduotos paveiksluose 12 ir 13.



Paveikslas 12: Funkcinių oro erdvės blokų iniciatyvos Europoje.

Šaltinis: Įmonės oro navigacija strategija 2010-2014, Paveikslas 7: Funkcinių oro erdvės blokų iniciatyvos Europoje.



Paveikslas 13: Lietuvos-Lenkijos FAB iniciatyva (Baltic FAB).

Šaltinis: Įmonės oro navigacija strategija 2010-2014, Paveikslas 8: Lietuvos-Lenkijos FAB iniciatyva (Baltic FAB).

Diskusijos apibendrinimas

Pagrindinės išvalgos:

- Lietuva teikia saugias ir kokybiškas oro navigacijos paslaugas.
- Trūksta koordinacijos priemonių, leisiančių bendrai oro uostams, oro navigacinių paslaugų teikėjams ir avialinijoms keistis informacija ir spręsti su skrydžiais ir aplinkosauga susijusius klausimus.
- Skrydžių valdymo sistemos pralaidumas užtikrina skrydžių aptarnavimą be užlaikymų. Turima skrydžių valdymo, ryšių, navigacijos ir stebėjimo įranga leidžia didinti orlaivių skrydžių skaičių Lietuvos oro erdvėje, dėl ko padidėtų išteklių naudojimo veiksmingumas ir mažėtų įkainiai. Aptarnaujamų orlaivių skrydžių skaičių dar galima didinti atitinkamai pertvarkant Lietuvos oro erdvę bei perskirstant atsakomybės ribas ir tokiu būdu optimizuojant oro erdvės panaudojimą.
- Vyksta didelė konkurencija tarp kaimyninių valstybių dėl oro eismo paslaugų teikimo tranzitiniams orlaivių skrydžiams aukštutinėje oro erdvėje. Jeigu už Lietuvos Respublikos oro erdvės ribų būtų įdiegti technologiškai patrauklūs oro keliai, jungiantys Vakarų Europą su Tolimaisiais Rytai ir Pietryčių Azija, Lietuva prarastų apie trečdajį tranzitinių orlaivių skrydžių.
- Oro navigacijos paslaugos privalo būti teikiamos žemo oro eismo intensyvumo tarptautinių oro uostų zonose, tačiau jos yra nuostolingos.
- Reikia plėtoti subalansuotas oro eismo skatinimo priemones, atsižvelgiant į nepalankią skrydžiams Lietuvos geopolitinę padėtį, ypač pagrindinių skrydžių srautų ir esamo oro kelių tinklo atžvilgiu, palyginti nedidelę oro erdvę bei mažą skrydžių skaičių į Lietuvos tarptautinius oro uostus.
- Lietuva yra delegavus Latvijai valdyti oro kelio atkarpą. Tik skrydžių valdymo delegavimas, juo labiau nemokamas, visiškai neatitinka realijų ir reikalavimų oro navigacijos paslaugų teikimui, jų priežiūrai.

- Funkcinio oro erdvės bloko (toliau – FAB) sukūrimas iki 2012 m. vidurio ir diegimas, atsižvelgiant į pagrindinius skrydžių srautus, o ne į nacionalines valstybių sienas, yra prioritetas Bendro Europos dangaus koncepcijos uždavinys. Siekiant šio Europos aviacijos plėtrai svarbaus uždavinio įgyvendinimo ne mažiau svarbu yra užtikrinti Lietuvai naudingą FAB suformavimą ir Lietuvos dalyvavimą jo diegimo procesuose.

Politikos kryptys:

- Turi būti siekiama, kad VĮ „Oro navigacija“ objektai, infrastruktūra, darbo aplinka bei naudojamos informacinės sistemos atitiktų technologinį būtinumą bei plėtros perspektyvas pagal Bendro Europos dangaus Tyrimų programą SESAR ir Europos pagrindinį oro eismo valdymo planą tam, kad būtų užtikrintas skrydžių efektyvumas, reikiamas oro erdvės pralaidumas bei kokybiškų oro navigacijos paslaugų teikimas.
- Lietuvos oro navigacijos informacijos sistemą turi būti integruota į Europos oro navigacijos informacijos sistemą, ypač užtikrinant reikiamą sąveikos ir patikimumo lygį tarp VĮ „Oro navigacija“, kaimyninių šalių oro navigacijos paslaugų teikėjų bei Eurokontrolės oro navigacijos paslaugų teikimui naudojamos įrangos.
- Atsižvelgiant į rinkos ir politines tendencijas, turėtų būti tobulinamas oro kelių, kertančių Lietuvos Respublikos oro erdvę, tinklą. Turėtų būti restruktūrizuojama oro erdvė ir perskirstomos skrydžių valdymo atsakomybės ribos. Turėtų būti užtikrinta, kad oro erdvės struktūra, oro kelių tinklas, orlaivių instrumentiniai atskridimo/išskridimo maršrutai bei taikomas lankstus oro erdvės naudojimas maksimaliai atitiktų visų rūšių oro erdvės naudotojų poreikius.
- Turėtų būti užtikrinta, kad oro erdvės pralaidumas atitiktų esamą bei prognozuojamą poreikį, restruktūrizuojant „Oro navigacija“ skrydžių valdymo centrų ir atskirų skrydžių valdymo sektorių oro eismo paslaugų oro erdvę, optimizuojant darbo krūvio pasiskirstymą tarp VĮ „Oro navigacija“ skrydžio valdymo centrų ir sektorių bei keliant teikiamų oro eismo paslaugų našumą. Įdiegti priemones leisiančias bendrai oro uostams, oro navigacinių paslaugų teikėjams ir avialinijoms keistis

informacija ir spręsti su skrydžiais ir aplinkosauga susijusius klausimus.

- Turėtų būti suformuotas labiausiai Lietuvos ir VĮ „Oro navigacija“ trumpalaikius bei ilgalaikius interesus atitinkantis Funkcinis oro erdvės blokas (FAB). Turėtų būti sukurta FAB formavimo ir diegimo strategija, parengtas priemonių planas, leisiantys išplėsti bei sustiprinti Lietuvos pozicijas formuojant FAB, organizuojant oro navigacijos paslaugų teikimą jame bei atliekant FAB administravimą. Turėtų būti siekiama išlaikyti ir, esant galimybei, išplėsti Lietuvos turimą oro navigacijos paslaugų rinkos dalį, ypač įgyvendinant bendro Europos dangaus koncepciją. Viešojo ir privataus sektorių partnerystė oro transporto plėtrai.

Viešojo ir privataus sektorių partnerystės reglamentavimas

Didelės oro transporto plėtros viltys siejamos su teigiamais pokyčiais viešojo ir privataus sektorių partnerystės reglamentavimo srityje. 2009 m. birželio 16 d. Seimas pakeitė Investicijų įstatymą (Žin., 2009, Nr.77-3164) ir Koncesijų įstatymą (Žin., 2009, Nr.77-3167). Pakeitimai įsigaliojo nuo 2010 m. sausio 1 d.

Investicijų įstatymo pakeitimais buvo patikslintos kelios sąvokos bei patvirtintas naujas ketvirtas skirsnis „Investavimas sudarant valdžios ir privataus subjektų partnerystės sutartis“. Tokiu būdu buvo reglamentuotas naujas viešojo ir privataus sektorių partnerystės (VPSP) būdas – valdžios ir privataus subjektų partnerystės sutartys (VPSP sutartys).

VPSP ir koncesijos sutarčių panašumai:

- Sutarties subjektas: Viešojo sektoriaus subjektas – Vyriausybė arba jos įgaliota institucija, savivaldybės tarybos sprendimu – savivaldybės vykdomoji institucija. Privataus sektoriaus subjektas – bet kokios teisinės formos LR ar užsienio privatus juridinis asmuo, arba šių asmenų grupė.
- Sutarties dalykas: Teisė vykdyti veiklą, kuri apima investavimą, darbų atlikimą ir paslaugų teikimą, valstybės/savivaldybės turto valdymą ir naudojimą.
- Sutarties terminas: Iki 25 metų.

VPSP sutarčių ypatumai:

- Taikymo sritys: apima valdžios sektoriaus kompetencijai priskirtas veiklos sritis, kurios finansuojamos iš valstybės ar savivaldybės biudžetų - transporto, švietimo, sveikatos ir socialinės apsaugos, kultūros, turizmo, viešosios tvarkos ir visuomenės apsaugos ir kt. srityse.
- Rizikos prisiėmimas – privaloma sutarties sąlyga. Nuo rizikos pasiskirstymo priklauso turto ir įsipareigojimų pagal minėtas sutartis apskaita. Šioms sutartims taikomos Eurostat'o taisyklės.

- Privataus subjekto atranka vykdoma vadovaujantis Viešųjų pirkimų įstatymu.
- Turto nuosavybė – visais atvejais ar tai būtų valstybės/savivaldybės perduodamas turtas valdyti ir naudoti, ar sukuriamas naujas, nuosavybė sutarties pabaigoje privalo būti perduodama viešajam sektoriui. Taip pat pabrėžiama, kad privatus subjektas šio turto negali naudoti sutartyje nenustatyta veiklai vykdyti.

Įgyvendinant investicijų ir koncesijų įstatymo pakeitimus Vyriausybė 2009 m. lapkričio 11 d. patvirtino Viešojo ir privataus sektorių partnerystės projektų rengimo ir įgyvendinimo taisyklės (Žin., 2009, Nr. 137-5998). **Šios taisyklės nustato, kad kompetentinga valdžios institucija inicijuoja VPSP projektą, atlikusi jo galimybių studiją. Taisyklės taip pat nustato reikalavimus tokiai studijai.**

Finansų ministerija taip pat yra parengusi Valstybės ir savivaldybių turto valdymo, naudojimo ir disponavimo juo įstatymo pakeitimą, kurio tikslas sudaryti teises sąlygas viešojo ir privataus sektorių institucinei partnerystei įgyvendinti. **Siūloma nustatyti, kad įgyvendindamos institucinę partnerystę valstybė ar savivaldybė gali turtą investuoti įsigydama steigiamos arba didinančios įstatinį kapitalą akcinės bendrovės ar uždarnosios akcinės bendrovės akcijų nepriklausomai nuo to, kokią balsą teise jos suteiks.**

Svarbu pastebėti, kad Susisiekimo ministerija irgi aktyviai inicijuoja VPSP plėtrą. 2007 m. spalį ji inicijavo studiją „Lietuvos transporto sistemos modernizavimo ir plėtros galimybės taikant viešojo ir privataus sektorių partnerystės (PPP) finansavimo modelį“ (atlikta 2008 m. gruodžio mėn.). Viena iš studijos rekomendacijų - pradiniame etape parinkti nesudėtingą (pagal kainą ir trukmę) projektą, kuris taptų pilotiniu ir jo patirtis būtų panaudota kitų projektų vykdymui.

Susisiekimo ministerija 2009 m. gegužę preliminariai atrinko tokius pilotinius projektus civilinės aviacijos srityje:

- Daugiaaukštės aikštelės statyba Palangos oro uoste.
- Bendrosios aviacijos bazės statyba Palangos oro uoste.

- Gamybiniai bei biurų pastatai Vilniaus oro uosto teritorijoje.
- Daugiaaukštė automobilių stovėjimo aikštelė Vilniaus oro uoste.

Iš 11 pilotinių projektų įgyvendinti planuojama 1-2, kurie atitiks tokius kriterijus:

- “Greito starto” projektai.
- Nesudėtingi.
- Greita patirtis.
- Tiražavimo kriterijus.
- Nedidelės apimties.
- Pasirengimo laipsnis.

Galima teigti, kad įvyko esminių pokyčių VPSP teisiniame reglamentavime, kurie leidžia teigti, kad VPSP reglamentavimo būklė tapo pakankama, kad galima būtų imtis aktyvesnio VPSP projektų inicijavimo. **Tobulėjantis VPSP reglamentavimas sudaro prielaidas privataus verslo įsitraukimui į oro uostų valdymą ir plėtrą, ypač orientuotą į neaviacinių pajamų pritraukimą.** Tai atspindi bendrą pasaulinę tendenciją, kad vis plačiau oro uostų operatoriais tampa privataus verslo subjektai ir sudaro prielaidas pabandyti bent į vieno iš Lietuvos oro uostų valdymą įtraukti privatų, sėkmingą oro uostų valdymo patirtį turintį, operatorių.

VPSP kaimyninėse valstybėse

Vienas iš nesenų VPSP kaimyninių šalių oro uostuose pavyzdžių buvo Sankt Peterburgo Pulkovo oro uosto koncesija, kurią laimėjo Fraport vadovaujamas konsorciumas. Pagrindiniai faktai apie Pulkovo koncesiją:

- Konkursas vyko nuo 2008 m. balandžio iki 2009 gegužės.
- Susidomėjimą išreiškė 9 subjektai, 7 praėjo kvalifikacinius reikalavimus, 3 pretendentai pateikė galutinius pasiūlymus.
- Trukmė: 30 metų.
- Privatus partneris prisiima visas oro uosto operacijas ir ne aviacijos veiklą oro uoste.
- Įsipareigojama laikytis IATA C lygio paslaugų standarto.
- Oro uostas-laimėjusio konsorciumo narys, įsipareigoja remti privatų partnerį per oro uosto operatoriaus susitarimą.
- Investicijų apimtis maždaug 1 mlrd. EUR iki 2013 m.
- Daugiau investicijų bus daroma, atsižvelgiant į skrydžių plėtrą.

Koncesijos laimėtojai įvardijo tokius Pulkovo plėtros prioritetus:

- Naujų maršrutų plėtra ir naujų aviakompanijų pritraukimas.
- Statyba/projektavimas - simbiozė (geras balansas) tarp veiklos ir komercinių reikalavimų.
- Optimizavimas veiklos procesų, supaprastintos organizacinės struktūros vystymas.
- Optimizavimas komercinės veiklos.
- Žmogiškųjų resursų vystymas.

Vienas iš senesnių VPSP kaimyninių šalių oro uostuose pavyzdžių buvo Varšuvos oro uosto plėtra. VPSP projekto dalyviai buvo Hochtief Airport AG bei Lenkijos valstybės įmonė „Oro uostai“. Projektas buvo finansuojamas naudojant Citibank AG paskolą. Europos Investicijų Bankas (EIB) rėmė projektą kaip ES institucija. Sutarties tipas buvo „Projektuoti – statyti – finansuoti“. Rizika prisiėmė privačiojo sektoriaus partneris.

EIB pritarė naujojo terminalo statybai 1992 metais ir skyrė 50 milijonų eurų paskolą įmonei „Oro uostai“. Pirmasis plėtros etapas padėjo padidinti oro uosto pajėgumus iki 3 milijonų keleivių. 2002 m. gruodį EIB paskolino dar 200 milijono eurų naujam keleivių terminalui ir susijusių terminalų prieigų plėtrai. Naujojo terminalo pajėgumai – 6.5 milijonai keleivių per metus.

Buvo manoma, kad tik tarptautinis konsorciumas, sudarytas iš stambios statybos bendrovės - generalinio rangovo su tarptautinės VPSP patirtimi ir ryšiais su patyrusiais subrangovais, galėtų valdyti projektą taip, kad jis atitiktų ES aplinkos bei pirkimų standartus ir kad būtų išvengta politinių ir teisinių konfliktų.

Viešųjų pirkimų procesas, projektavimo, finansavimo ir statybos sutartys sudarytos atviro tarptautinio konkurso, skelbto Bendrijų oficialiajame leidinyje, tarp iš anksto kvalifikuotų konsorcių būdu. Dalyvių buvo paprašyta pasiūlyti investicijų finansavimo metodus.

Varšuvos oro uosto VPSP sėkmingo įgyvendinimo prielaidomis yra įvardijamos tokios aplinkybės:

- Planuojamos investicijos pagrįstos realiomis eismo apimčių prognozėmis.
- Vyko regioninis VPSP žinių perdavimas.
- Pirkimų procesas vykdomas atviro tarptautinio konkurso būdu tarp iš anksto atrinktų konsorcių.
- Yra atliktas nepriklausomas oro uosto plėtros poveikio aplinkai vertinimas, kuris padeda sumažinti politinius konfliktus.

VPSP galimybės aeronautikos tyrimų ir bendrosios aviacijos plėtrai

Kitos tobulėjančio VPSP reglamentavimo panaudojimo oro transporte sritis yra sietina su prielaidomis aktyvesniam privataus verslo įsitraukimui į oro transporto srityje vykdomų mokslinių tyrimų ir bendrosios aviacijos plėtrą.

Europos Komisijos Aeronautikos tyrimų Europoje patariamoji taryba ACARE (Advisory Council for Aeronautics Research in Europe, angl.) yra parengusi aeronautikos tyrimų strategiją SRA-2, kuri buvo patvirtinta 2005 m. Strategijoje numatytos priemonės, kurias įgyvendinusi Europos Sąjunga iki 2020 m. turėtų tapti pasaulio lydere aeronautikos mokslo ir gamybos srityse. Tokį aviacijos lygį galima pasiekti tik suvienijus ES šalių aeronautikos mokslo ir gamybos pajėgumus. Vienas iš kelių tokių plačiai mokslo ir gamybos pajėgumų integracijai – aeronautikos technologijų platformų kūrimas.

Nacionalinių technologijų platformų uždavinys – išaiškinti potencialius nacionalinius gamybinius ir mokslinius kolektyvus, galinčius dalyvauti įgyvendinant SRA-2 iniciatyvas, vienyti juos į konsorciumus, rengti jų veiklos strategijas. Pagal Nacionalinių technologijų platformų kūrimo metodologiją, platformų pagrindą sudaro teminės grupės, kurios vienija tos pačios krypties gamybos ir mokslo institucijas. Lietuvos aeronautikos nacionalinė technologijų platforma (LANTP) buvo įkurta 2006 m. sausio 18 d.

LANTP sudėtyje yra trylika mokslo ir verslo partnerių:

- Mokslo atstovai: Lietuvos mokslų akademija, VGTU, KTU, VU, Matematikos ir informatikos institutas ir Chemijos institutas.
- Verslo sektoriaus atstovai: LAPIA, VĮ „Oro navigacija“, UAB „Helisota“, AB „Sportinė aviacija“, UAB „Termikas“, UAB „Kauno aviacijos gamykla“, VĮ „Europos technologinių platformų ir pramoninių klasterių nacionalinis biuras“.

LANTP suformuota devyniolika teminių grupių:

- Patikimumas ir ilgaamžiškumas.
- Kompozitinės medžiagos ir konstrukcijos aviacijoje.
- Aerodinamika.

- Lazerinės technologijos.
- Mechatronikos technologijos.
- Skrydžių valdymo technologijos.
- Palydovinės technologijos;
- Elektronikos technologijos.
- Žmogiškasis faktorius.
- Bepiločiai skraidymo aparatai ir monitoringas.
- Informacinės technologijos.
- Aplinkos ir sienų monitoringas.
- Akustinės technologijos.
- Aviacijos specialistų rengimas ir kvalifikacijos tobulinimas.
- Orlaivio skrydžio kontrolės sistema ir kabinos ergonomika.
- Geodezinės ir kartografinės technologijos.
- Oro transporto infrastruktūros plėtros strateginiai tyrimai.
- Orlaivių techninės priežiūros technologijos.
- Aviacinės medžiagos.

Šiai dienai svarbiausias LANTP uždavinys būtų Aeronautikos mokslinių tyrimų strategijos parengimas, numatant konkrečius veiksmus, užtikrinsiančius LANTP ar jos narių dalyvavimą Europos Komisijos 7-ojoje (2007-2013 m.) Bendrojoje mokslinių tyrimų ir technologinės plėtros programoje ir Lietuvos nacionalinėse programose, skirtose mūsų šalies aviacijos pramonės, mokslo ir technologijų plėtrai vystyti. Kitas žingsnis - Nacionalinės aeronautikos mokslinių tyrimų programos iki 2030 metų (Aeronautics Research Agenda 2030, angl.) parengimas, identifikuojant pagrindinius tyrimų poreikius, tyrėjų ir mokslininkų potencialą, aviacijos pramonės poreikius.

Bendrosios aviacijos sektoriaus rėmuose plėtojamos oro transporto paslaugos taip pat laikytinos realia galimybe generuoti svarų oro transporto indėlį į Lietuvos ekonomiką. 2006 m. Pavyzdžiui, „Jungtinės Karalystės strateginės bendrosios aviacijos apžvalgos“ (Strategic review of General aviation in the UK, angl.) autoriai padarė išvadą, kad bendrosios aviacijos tiesioginis indėlis į Jungtinės Karalystės ekonomiką prilygsta 1.4 milijardų svarų sterlingų, o oro linijų bendrovės Virgin Atlantis indėlis – 1.6 milijardai svarų sterlingų. Įvertinta, kad bendroji aviacija generuoja 8 procentus visų Jungtinės Karalystės oro transporto pajamų. Be to, bendroji aviacija sukuria 11 tūkstančių darbo vietų Jungtinėje Karalystėje.

Europos Komisijos 2007 m. personalo diskusijos dokumente „Bendroji aviacija Europos Bendrijoje“ (General Aviation in European Community, angl.) aptariamas bendrosios aviacijos indėlis į transporto sektorių. Nuosavais orlaiviais – lėktuvais ir malūnsparniais - keliaujančių verslininkų ir turistų daugėja, populiarėja aviacinio taksi paslaugos. Pripažįstama, kad naujai rinkai pristatomi orlaiviai sparčiai tobulėja ir tai ilgainiui gali sąlygoti, kad bendroji aviacija perims verslo kelionių sektorių. Pažymėtina, kad platus Lietuvos aerodromų tinklas atveria puikias galimybes plėtoti bendrąją aviaciją, o tuo pačiu ir pritraukti turistus į įvairius Lietuvos kampelius. Be to, bendroji aviacija yra viena iš sričių, kur Lietuva gali stiprinti tranzitines valstybės efektą, pvz., aptarnaudama oro turistus keliaujančius tarp Šiaurės ir Pietų Europos. Pažymima, kad auga bendrosios aviacijos orlaivių panaudojimas įvairiems darbams – žemdirbystės sferoje, apsaugos funkcijoms, statybos darbams ir kt. Pažymėtina, kad šios veiklos, kaip ir bendrosios aviacijos orlaivių gamybos ir remonto pramonės skatinimas įtraukiant Lietuvos mokslininkus ir išradėjus, galėtų būti palankia veiklai niša Lietuvos verslininkams įsitvirtinant ES valstybių narių rinkose. **Tam, kad išnaudoti bendrosios aviacijos sektoriaus plėtros Lietuvoje yra reikalinga išsami sektoriaus galimybių studija ir plėtros strategija.**

Diskusijos apibendrinimas

Pagrindinės įžvalgos:

- Didelės oro transporto plėtros viltys sietinos su teigiamais pokyčiais viešojo ir privataus sektorių partnerystės reglamentavimo srityje.
- Tobulėjantis viešojo ir privataus sektorių partnerystės reglamentavimas sudaro prielaidas privataus verslo įsitraukimui į oro uostų valdymą ir plėtrą, ypač orientuotą į neaviacinių pajamų pritraukimą. Tai atspindėtų bendrą pasaulinę tendenciją.
- Kita tobulėjančio VPSP reglamentavimo panaudojimo oro transporte sritis yra sietina su prielaidomis aktyvesniam privataus verslo įsitraukimui į oro transporto srityje vykdomų mokslinių tyrimų plėtrą.
- Europos Sąjunga užsibrėžė tikslą iki 2020 m. tapti lydere pasaulio aeronautikos mokslo ir gamybos srityse. Tokį aviacijos lygį galima pasiekti tik suvienijus visus ES šalių aeronautikos mokslo ir gamybos pajėgumus aeronautikos technologijų platformų pagrindu.
- Bendrosios aviacijos sektoriaus indėlis į oro transporto sektorių Europoje sparčiai auga.

Oro transporto politikos kryptys:

- Tolimesnė oro uostų infrastruktūros plėtra prioriteto tvarka turėtų būti vykdoma viešojo ir privataus sektorių partnerystės keliu.
- Turėtų būti išaiškinti gamybiniai ir moksliniai kolektyvai, galintys dalyvauti įgyvendinant Aeronautikos tyrimų Europoje patariamąsios tarybos (ACARE) parengtos aeronautikos tyrimų strategijos SRA-2 iniciatyvas.
- Lietuvos aeronautikos nacionalinei technologijų platformai (LANTP) turėtų būti padėta tapti aeronautikos mokslo progreso pagrindu Lietuvoje ir pilnavertiška Aeronautikos tyrimų Europoje patariamąsios tarybos ACARE dalimi.
- Turėtų būti atlikta bendrosios aviacijos sektoriaus plėtros galimybių studija

ir parengta plėtros strategija.

- Turi būti plėtojamas įvažiuojamasis laisvalaikio ir verslo turizmas, pasinaudojant bendrosios aviacijos ir aviacinio taksi galimybėmis.

.

Oro transporto plėtros dokumentų aktualumo apžvalga

Viena šiai studijai keliamų užduočių - parengti Strategijos 2015 ir jos įgyvendinimo priemonių pakeitimus (atsižvelgiant į Oro uostų ir Vežėjo studijų bei šios Studijos rekomendacijas). Siekiant atlikti šią užduotį, buvo pasirinktas toks formatas:

- Pirmiausiai aptariamos Strategijoje 2015 pasiūlytos priemonės, kurios dar neprarado aktualumo. Taip pat pateikiamas sąrašas tų priemonių, kurios yra arba įvykdytos, arba laikytinos neaktualiomis.
- Toliau aptariamos aktualumo nepraradusios Oro uostų studijoje ir Vežėjo studijoje pasiūlytos priemonės.

Strategijos 2015 priemonės

Priemonės, kurios dar neprarado aktualumo:

- Modernizuoti Kauno, Palangos, Vilniaus oro uostų infrastruktūrą, siekiant tobulinti skrydžių saugos ir aviacinio saugumo lygį, pagerinti orlaivių, keleivių ir krovinių aptarnavimo sąlygas (2005-2010 m.). Priemonės rezultatas – vykdoma.
- Pertvarkyti VĮ “Oro navigacija”, VĮ “Kauno aerouostas”, VĮ „Tarptautinis Palangos oro uostas“, VĮ „Tarptautinis Vilniaus oro uostas“ į akcines bendroves (2006-2009 m.). Priemonės rezultatas - vykdoma.
- Tęsti VĮ “Oro navigacija” modernizaciją, modernizuoti skrydžių valdymo, ryšių, stebėjimo įrangą, įdiegti oro eismo paslaugų kokybės ir saugos vadybos sistemas (2005-2010 m.). Priemonės rezultatas - vykdoma.
- Parengti valstybės ir privataus kapitalo dalyvavimo, finansuojant oro transporto infrastruktūros objektų modernizavimą ir statybą, koncepciją (2009 – 2010 m.). Priemonės rezultatas – neatlikta.

- Pagal programą užsakomuosius ir pigių skrydžių aviakompanijų keleivinius reisus vykdyti iš Kauno oro uosto (2005 m.). Priemonės rezultatas –atlikta dalinai.
- Kauno oro uosto plėtrą derinti su LEZ, multimodalinio centro, Europinės vėžės geležinkelio bei greitojo traukinio koncepcijos įgyvendinimu (2005-2010 m.). Priemonės rezultatas - vykdoma.
- Modernizuoti A. Gustaičio aviacijos instituto mokslinę–techninę bazę, kuri užtikrintų šios mokyklos konkurentabilumą ES rinkoje ir leistų konkuruoti su kitomis panašaus profilio mokyklomis ne tik kainomis, bet ir mokslo kokybe (2006-2009m.). Priemonės rezultatas - vykdoma.
- Išanalizavus triukšmo monitoringo sistemos duomenis, atlikti orlaivių triukšmo poveikio aplinkai įvertinimą, parengti kenksmingo orlaivių triukšmo poveikio aplinkai mažinimo planą, patikslinti Kauno, Palangos, Vilniaus oro uostų sanitarinių apsaugos zonų ribas (2005-2008 m.). Priemonės rezultatas – atlikta dalinai.
- Pritaikyti oro uostų infrastruktūrą intermodalinio transportavimo technologijoms. Priemonės rezultatas - neatlikta.
- Sukurti integruotą oro uostų ir geležinkelio transporto sistemą, nutiesiant per oro uostą tarptautinę greitojo geležinkelio liniją, sukuriant vieningo geležinkelio ir oro transporto bilieto bei bagažo registravimo sistemą. Priemonės rezultatas - neatlikta.
- Parengti ir įgyvendinti oro eismo valdymo koncepcijos CNS/ATM ir globalios navigacijos palydovinės sistemos (GNSS) programas. Priemonės rezultatas - vykdoma.
- Užbaigti lankstaus oro erdvės naudojimo koncepcijos diegimą, įgyvendinti funkcinių oro erdvės blokų principą. Priemonės rezultatas - vykdoma.

Taip pat pateikiame sąrašą priemonių, kurios yra arba įvykdytos, arba laikytinos neaktualiomis:

- Užtikrinti tranzitinių paslaugų teikimą keleiviams Vilniaus oro uoste (2005-2006 m.). Priemonės rezultatas – atlikta.
- Parengti Lietuvos oro uostų plėtros galimybių studiją, siekiant įvertinti tolimesnius Vilniaus, Kauno modernizacijos ar alternatyvaus oro uosto statybos projekto variantus (2006). Priemonės rezultatas - atlikta.
- Privatizuoti aviakompaniją „Lietuvos avialinijos“ (2005 m.). Priemonės rezultatas - atlikta.
- Atskirti pagrindines ir šalutines VĮ „Oro navigacija“ ir oro uostų veiklas. Atsisakyti įmonėms nebūdingų veiklų (2005-2006 m.). Priemonės rezultatas – atlikta.
- Įvesti oro uosto plėtros rinkliavą, kurios lėšas naudoti pagrindinių oro uostų modernizavimui (2006 m.). Priemonės rezultatas – neatlikta. Priemonės siūlome atsisakyti.
- VGTU A. Gustaičio aviacijos instituto bazėje sukurti Lietuvos civilinės aviacijos specialistų ruošimo ir kvalifikacijos kėlimo centralizuotą sistemą, ją tobulinti (2005-2009 m.). Priemonės rezultatas - atlikta.
- Įkurti VGTU A. Gustaičio aviacijos instituto skraidymo mokymo bazę Kyviškėse (2005-2006 m.). Priemonės rezultatas - atlikta.

Oro uostų studijos priemonės

Aktualumo nepraradusios Oro uostų studijos pasiūlytos priemonės skrydžių ir keleivių srityje:

- Parengti detalią informaciją makroekonominiu lygiu apie verslo ryšius su konkrečiomis šalimis, turizmo atrakcijas, viešbučius ir pan.
- Parengti informaciją apie tai, ką oro uostas gali pasiūlyti. Tai turėtų apimti informaciją apie potencialių keleivių skaičių ir verslo bei turizmo potencialą pvz., 100 km spinduliu, oro uosto paslaugas, kainas, veikiančias paslaugų įmones, susisiekimą su miestu ir pan. Turėtų aiškiai užakcentuoti oro uosto norą padėti aviakompanijai pirminiame etape, t.y. reklama, nuolaidos, patalpos ir pan.

Vežėjo studijos priemonės

Aktualumo nepraradusios Vežėjo studijos pasiūlytos priemonės skrydžių ir oro uostų srityje:

- Išlaikyti dabartinę situaciją, pagal kurią Vilnius ir Kaunas veikia kaip dviejų oro uostų sistema, kur Kaunas aptarnautų žemų kaštų avialinijas, kurioms netinka nei Vilniaus oro uosto standartai, nei rinkliavų sistema, ir kurių skrydžiai iš Vilniaus pakenktų esamiems skrydžiams bei sumažintų Vilniaus oro uosto pajamų bazę. Palangos oro uostas (ir galbūt Šiauliai) irgi turėtų būti išlaikyti, siekiant regioninės plėtros ir jungčių su kitais regionais.
- Įkurti maršrutų plėtros skatinimo komitetą (ir regioninius komitetus) ir fondą pagal studijoje pateiktas gaires, naudoti fondo lėšas ekonominio gyvybingumo potencialą turinčių naujų maršrutų ir esamų maršrutų dažnių

didinimo paramai per 5 metus bei kaip papildomą priemonę paraleliai oro uostų taikomoms maršrutų skatinimo priemonėms.

- Taikyti maršrutų skatinimo programos priemones maršrutų iš/į visus Lietuvos oro uostų skatinimui. Žinoma, užtikrinant remiamų maršrutų dermę ir sisteminį požiūrį.
- Apsispręsti dėl pareigos taikyti viešąją paslaugą instrumento panaudojimo plėtojant Lietuvos oro transportą ir, jei tikslinga, inicijuoti pagal studijoje pateiktas gaires.

Šios studijos siūlomi priemonių vystymo kontūrai

Šios studijos struktūrą nulėmė pati išėities studijų medžiaga. Pažymėtina, kad iš trijų nagrinėjamų studijų Strategija 2015 yra pati plačiausia bent jau tuo, kad padengia svarbiausius aviacijos sektoriaus segmentus, kai abi naujesnės studijos dėmesį sutelkė į giluminį klausimų, susijusių su vienu iš segmentų, nagrinėjimą. Šis faktas yra svarbus siekiant suprasti šios apibendrinamosios analizės galimybes įvertinti visų oro transporto sektoriaus segmentų plėtros perspektyvas – patys analizės išėičių duomenys sąlygoja, kad išsamiausia ir aktualiausia medžiaga yra susijusi su keleivių vežimo ir oro uostų valdymo klausimais.

Išpildant studijos struktūrą skyriai baigiami glausta skyriaus nagrinėtos problematikos apžvalga, pateikiant pagrindinių išvalgų santrauką ir, svarbiausia, rekomendacijas dėl oro transporto politikos vystymo kryptių. Šios kryptys laikytinos šios studijos išgrynintų rekomendacijų dėl tolesnės oro transporto plėtros Lietuvoje, dėl šios transporto rūšies indėlio į šalies ekonomiką ir dėl Lietuvos, kaip tranzitinės valstybės, svarbos regione didinimo branduoliu ir yra pagrindinis atramos taškas, vystant pasiūlymus dėl konkrečių priemonių įgyvendinimo. Šios studijos rekomendacijos ir konkrečios priemonės, siūlomos įgyvendinti plėtojant oro transporto sektorių, yra iškeliamos į atskirą dokumentą.

Priedas 1: Išėitinė studijos medžiaga

Strategija 2015

Strategija 2015 (2005 m.) skirta veiksmų planui iki 2015 m. plėtojant Lietuvos civilinę aviaciją parengti, išnagrinėjus Lietuvos civilinės aviacijos sektorius. Dokumente pirmiausiai yra aptariamas civilinės aviacijos sektorius Lietuvoje, išskiriant pagrindinius jo segmentus – tai keleivių ir krovinių vežimas, oro uostai ir aerodromai, orlaivių techninė priežiūra ir remontas, oro navigacija, orlaivių gamyba ir aviacijos specialistų rengimas, ir aptiriamos šiose srityse veikiančios įmonės, jų veiklos aktualijos. Išnagrinėjus civilinės aviacijos sektoriaus vidinius veiksmus, tiriami civilinės aviacijos sektoriaus išorės veiksniai – demografiniai-socialiniai, ekonominiai, technologiniai ir, galiausiai, aplinkosaugos veiksniai. Vėliau yra atliekama SSGG analizė, aptariami Lietuvos civilinės aviacijos raidos scenarijai iki 2015 (konservatyvus, nuosaikus ir optimistinis), įvardijami reikalingi atlikti darbai ir įvertinamos lėšos, kurių prireiktų scenarijuose iškeltiems uždaviniams įgyvendinti. Galiausiai, apibendrinančiosios-rekomendacinės dalies rėmuose yra įvardijami pagrindiniai Lietuvos civilinės aviacijos strategijos ilgalaikiai tikslai, išdėstomos priemonės, kurias numatoma įgyvendinti, skirstant jas į tas, kurias reikėtų įgyvendinti iki 2010 metų, ir tas, kurios būtų įgyvendinamos vėlesniame etape iki 2015 metų.

Oro uostų studija

Oro uostų studija (2009 m.) skirta įvertinti Vilniaus, Kauno ir Palangos oro uostų veiklos sąlygas ir efektyvumą, aptarti veiksmus, įtakojančius oro uostų plėtrą, ir išgryninti oro uostų tolesnės veiklos alternatyvius scenarijus, juos aptarti, pateikti rekomendacijas. Pirmiausia yra įvertinami oro uostų gamybiniai ir techniniai ištekliai (oro uostų pralaidumas, finansiniai ir darbo jėgos ištekliai). Toliau nagrinėjamos temos labiau atsižvelgia į oro uostų veiklos aplinką: analizuojami išoriniai ir vidiniai veiksniai, darantys įtaką oro uostų infrastruktūros plėtrai, aptariamas oro uostų – valstybės įmonių valdymas, vertinamas oro erdvės pralaidumas ir aptariami aplinkosauginiai aspektai, nagrinėjami oro transporto duomenys (keleivių, krovinių, orlaivių srautai) ir pateikiamos

oro transporto plėtros prognozės iki 2025 m. (bazinis, pesimistinis, optimistinis scenarijai). Išnagrinėjusi šiuos klausimus studija gręžiasi į oro uostų praktikoje taikomų verslo bei valdymo modelių analizę, aptaria Europos šalių oro uostų valdymo patirtį. Toliau yra aptariami oro uostų plėtros finansavimo šaltiniai, nagrinėjamos galimybės taikyti šias praktikas Lietuvoje. Prieš atlikdama Lietuvos oro uostų konkurencingumo analizę, studija išskleidžia oro uosto pajamų didinimo strategiją, išskiriant aviacines ir neaviacines pajamas bei atliekant jų prognozę Lietuvos oro uostų atžvilgiu. Toliau studija aptaria Lietuvos oro uostų infrastruktūros plėtros eiliškumą ir apimtis, pateikdama siūlomų investicijų finansavimo skaičiavimus. Galiausiai, aptarus alternatyvias Lietuvos oro uostų plėtros strategijas, pateikdama penkis galimus oro uostų vystymosi scenarijus ir juos išnagrinėjus, studija vardija trumpalaikius ir ilgalaikius oro transporto plėtros uždavinius Lietuvoje. Paskutiniuoju studijos dalyje, išvadose, glaustai yra apžvelgiama studijos medžiaga ir pateikiamos rekomendacijos dėl Lietuvos oro uostų plėtros.

Vežėjo studija

Vežėjo studija (2009 m.) skirta pasiūlyti tinkamiausią modelį oro transporto maršrutų plėtrai. Studija, aptardama aviacijos reguliavimą, pagrindinius oro vežėjus ir oro uostus, nagrinėdama oro transporto Europos Sąjungoje situaciją kontekstualizuoja Lietuvą. Toliau nagrinėjami Lietuvos oro transporto pervežimų rinkos pokyčiai laike ir lyginant su regiono parametrais. Stebint kaip kito keleivių ir krovinių pervežimai laike, nagrinėjamos pervežimų ir maršrutų prognozės. Aptarus šiuos klausimus studijoje analizuojamos galimos pasirinktys, atkuriant ir plėtojant oro transporto maršrutų tinklą teisinio reglamentavimo, veiklos gyvybingumo, finansavimo poreikio, socialinės ir ekonominės naudos aspektais. Aptarus oro transporto reguliavimą, tame tarpe sąžiningos konkurencijos ir valstybės pagalbos klausimus, studija nagrinėja finansavimo poreikį ir šaltinius galimoms maršrutų tinklo plėtojimo pasirinktims, aptaria oro transporto ekonominį ir socialinį poveikį, pateikiant tokio poveikio vertinimus Lietuvos atžvilgiu ir skaidant analizę pagal skirtingas alternatyvas. Galiausiai yra pateikiamas pasirinkčių analizės apibendrinimas, įvertinant modelius hierarchizuotos kriterijų visumos perspektyvoje, ir pasiūloma oro maršrutų tinklo plėtros strategija.