

PLĖTROS PROGRAMOS PAŽANGOS PRIEMONĖS APRAŠE NURODYTOS INFORMACIJOS PAGRINDIMO APRAŠAS

I SKYRIUS BENDROSIOS NUOSTATOS

Plėtos programos pažangos priemonės kodas ir pavadinimas	10-001-05-03-03 „Gerinti susisiekimą oro transportu“, dalinė priemonė (2022 m. veikloms) (toliau – dalinė pažangos priemonė)
Nacionalinio pažangos plano uždavinys	5.3. Gerinti transporto junglumą šalies viduje, su ES valstybėmis narėmis ir trečiosiomis šalimis, užtikrinti eismo saugumą
Plėtos programa	2022–2030 metų plėtos programos valdytojos Lietuvos Respublikos susisiekimo plėtos programa ¹ (toliau – Susisiekimo plėtos programa)
Atsakinga institucija (koordinuojančioji institucija)	Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija

II SKYRIUS SIEKIAMAS POKYTIS

PLĖTROS PROGRAMOS PAŽANGOS PRIEMONĖS LAUKIAMAS POKYTIS
<p><u>Pažangos priemone sprendžiama problema ir šalinamos priežastys</u></p> <p>Pažangos priemone „Gerinti susisiekimą oro transportu“ bus siekiama prisidėti prie Susisiekimo plėtos programos 5.3. uždavinys „Gerinti transporto junglumą šalies viduje, su ES valstybėmis narėmis ir trečiosiomis šalimis, užtikrinti eismo saugumą“ įvardintos 1 problemos „Lietuvos transporto infrastruktūros išvystymas ir teikiamų paslaugų kokybė nesiekia ES vidurkio“ ir ją lėmusių priežasčių sprendimo:</p> <p>3. „Žemas Lietuvos oro uostų junglumo ir teikiamų paslaugų kokybės vertinimas“:</p> <ul style="list-style-type: none">3.1 „Esama oro uostų infrastruktūra neatitinka išaugusių keleivių srautų pajėgumų, kyla iššūkių užtikrinant aplinkosaugos bei skrydžių saugos reikalavimus“.3.2 „Trūksta tiesioginių skrydžių kryptių, mažas esamų bei naujų skrydžių dažnis“ Detali problemų ir priežasčių analizė pateikta Susisiekimo plėtos programos pagrindime. <p>Šiame etape rengiama dalinė pažangos priemonė „Gerinti susisiekimą oro transportu“, kurioje nagrinėjamos veiklos (poveiklės), kurių įgyvendinimui yra numatytos valstybės biudžeto lėšos 2022 m. Numatoma, kad prie anksčiau įvardintų priežasčių sprendimo prisidės šios veiklos:</p> <ul style="list-style-type: none">(3.1 priežastis) Vilniaus oro uosto (toliau – VNO) infrastruktūros gerinimas, statant naują VNO išvykimo terminalą su būtina įranga ir rekonstruojant esamą atvykimo terminalą;(3.2 priežastis) analitinė veikla, kurią įgyvendinant numatoma išanalizuoti Lietuvos ekonomikos plėtrai svarbiausias tikslines rinkas, kurioms būtinas susisiekimas oro transportu, identifikuoti ir išanalizuoti skrydžių skatinimo modelius, kuriais galėtų būti patenkinti Lietuvos susisiekimo oro transportu su strateginėmis kryptimis poreikiai ir padidintas šalies pasiekiamumas oro transportu, parengti Lietuvos

¹ 2022–2030 metų plėtos programos valdytojos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtos programa, patvirtinta Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2022 m. kovo 16 d. nutarimu Nr. 245 „Dėl 2022–2030 metų plėtos programos valdytojos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtos programos patvirtinimo“.

susisiekimo oro transportu su strateginėmis kryptimis poreikius geriausiai tenkinančio skrydžių skatinimo modelio verslo planą.

Dalinė pažangos priemonė prisideda prie Susisiekimo plėtros programos 5.4 uždavinyje „Gerinti skaitmeninį junglumą ir didinti susisiekimo infrastruktūros panaudojimo efektyvumą bei sektoriaus kuriamą vertę“ je įvardintos 1 problemos „Neišnaudojamas susisiekimo sistemos potencialas kurti didesnę sektoriaus vertę didinant susisiekimo infrastruktūros panaudojimo efektyvumą ir teikiant paslaugas“ 1 priežasties „Nepakankamai išvystyta kelių, geležinkelių, jūrų ir vidaus vandenų kelių, oro transporto infrastruktūra“ sprendimo: pagerinus oro uostų infrastruktūrą, bus sudarytos sąlygos didesniai susisiekimo oru sektoriaus potencialo išnaudojimui, ir 6.1 uždavinio „Didinti energijos iš atsinaujinančių energijos išteklių dalį ir alternatyviųjų degalų vartojimą transporto sektoriuje, skatinti darnų įvairiarūši judumą ir mažinti transporto sukeltą aplinkos taršą“ įvardintos problemos „Transporto sektorius generuoja didžiausią šiltnamio efektą sukeliančių dujų ir transportui būdingų oro teršalų dalį Lietuvoje“ 2.1 1 priežasties „Viešasis transportas ir jo infrastruktūra ne visiškai pritaikyta individualių poreikių turintiems žmonėms“ sprendimo, gerinant oro transporto infrastruktūrą, bus atsižvelgta į individualius poreikius turinčius asmenis.

Rengiamos pažangos priemonės suderinamumas su kitomis pažangos priemonėmis

Aukščiau įvardinta problema iš dalies sprendžiama ir kitomis Susisiekimo ministerijos planuojamomis įgyvendinti pažangos priemonėmis, kurios kartu su šia rengiama daline pažangos priemone papildo viena kitą:

- 10-001-05-03-01 „Gerinti susisiekimą kelių transportu“, kuri gerins vietinio susisiekimo kelių techninius parametrus bei vystys jungtis (Via Baltica), netiesiogiai prisidės prie geresnio oro uostų junglumo, greitesnio ir patogesnio jų pasiekiamumo. Tuo tarpu dalinės pažangos priemonės investicijos orientuotos į VNO tarptautinio susisiekimo oro transportu keleivių srautų aptarnavimo gerinimą.;
- 10-001-05-03-02 „Gerinti susisiekimą geležinkelių transportu“, kuria siekiama užtikrinti greitą ir patogų susisiekimą geležinkelių infrastruktūra. Abi šios priemonės ateityje papildys viena kitą, nes gerinant geležinkelių infrastruktūrą, bus sudarytos geresnės sąlygos greičiau ir patogiau pasiekti Lietuvos oro uostus geležinkelių transportu. Į pažangos priemonės „Gerinti susisiekimą geležinkelių transportu“ veiklų rinkinį įtraukus europinės vėžės Rail Baltica tiesimą, bus įvertinti konkurencijos aspektai Lenkijos (Varšuvos) ir Latvijos (Rygos) kryptimis.

Pažangos priemone siekiamas pokytis

Pažangos priemonės veiklomis siekiamas pokytis geriausiai apibūdinamas 2021–2030 metų Nacionaliniame pažangos plane² (toliau – NPP) nustatytais poveikio rodikliais ir Susisiekimo plėtros programoje nustatytais rezultato rodikliais. Įgyvendinus Pažangos priemonę siekiama prisidėti prie NPP plano 5 strateginio tikslo 5.3 uždaviniui „Gerinti transporto junglumą šalies viduje, su ES valstybėmis narėmis ir trečiosiomis šalimis, užtikrinti eismo saugumą“ nustatyto poveikio rodiklio ir jo siektinos reikšmės 2030 m. pasiekimo:

- Skrydžių kryptių iš Lietuvos oro uostų skaičius (2019 m. – 92 vnt., 2025 m. – 110 vnt., 2030 m. – 120 vnt.).

Daline pažangos priemone bus siekiama šių rodiklių:

² Patvirtintas Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2020 m. rugsėjo 9 d. nutarimu Nr. 998 „Dėl 2021–2030 metų nacionalinio pažangos plano patvirtinimo“

Rodiklio šaltinis	Rodiklio pavadinimas	Matavimo vienetas	Pradinė reikšmė	Tarpinė reikšmė 2025 m.	Galutinė reikšmė, pasiekimo terminas	Rodiklio reikšmės rezultatas įgyvendinus <u>dalinę</u> pažangos priemonę (2030 m.)
Poveikio rodikliai						
Nacionalinis pažangos planas	5.3.4. Skrydžių krypčių iš Lietuvos oro uostų skaičius	Vnt.	92 (2019)	110	120 (2030)	-
Rezultato rodikliai						
Susisiekimo plėtros programa	Lietuvos oro uostuose aptarnautų keleivių skaičius	mln. keleivių	6,5 (2019)	7,5	11	2*
Produkto rodikliai						
Pažangos priemonės	Pastatytas naujas terminalas	Vnt.	0 (2021)	n/a	1 (2025)	1
	Parengtas verslo planas	Vnt.	0 (2021)	n/a	1 (2022)	1

*Reikšmė bus pasiekta įgyvendinus veiklą Nr. 1. Veiklos aprašymą žr. III skyriuje.

Anksčiau vykdytos intervencijos

Veiklos, kuriomis buvo gerinamas susisiekimas oro transportu Lietuvoje, buvo įgyvendinamos ir anksčiau, vykdytos intervencijos buvo skirtos orlaivių judėjimui, skrydžių ir aviacijos saugumui reikalingos infrastruktūros gerinimui, skrydžių valdymo diegimui ir pan.. Oro uostų infrastruktūra be valstybės biudžeto lėšų buvo finansuojamos 2014–2020 m. ES fondų investicijų veiksmų programos lėšomis:

- priemonė Nr. 06.1.1-TID-V-506 „Aplinkosaugos ir skrydžių saugos tobulinimas tarptautiniuose oro uostuose“, kurios tikslas – pagerinti skrydžių saugą, aviacijos saugumą, taip pat sumažinti neigiamą poveikį aplinkai. Buvo remiamos tokios veiklos: skrydžių saugą ir aviacijos saugumą didinančios infrastruktūros, įrangos ir skrydžių valdymo įrangos diegimas ir modernizavimas tarptautiniame Vilniaus oro uoste, trūkstatų riedėjimo takų įrengimas, skirtas orlaivių manevravimo trukmei sumažinti, ir esamų kilimo–tūpimo takų bei riedėjimo takų techninių parametrų pagerinimas, kuris sumažins skleidžiamą aviacijos triukšmą tarptautiniame Vilniaus oro uoste.

Išorinis suderinamumas

Dalinėje pažangos priemonėje nagrinėjamos veiklos atitinka Aštuonioliktosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos³ projekto „Ateities susisiekimo sistema“ 141.3 iniciatyvą, kuria numatoma užtikrinti tolygią susisiekimo tinklo plėtrą, ir 141.4 iniciatyvą, kuria numatoma užtikrinti Lietuvos pasiekiamumą oru strateginėmis kryptimis, bei šioms iniciatyvoms įgyvendinti Aštuonioliktosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos nuostatų įgyvendinimo plane⁴ numatytus 5.7.9. „Parengti ir patvirtinti skrydžių strateginėmis kryptimis vykdymo verslo planą,

³ Aštuonioliktosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programa, kuriai pritarta Lietuvos Respublikos Seimo 2020 m. gruodžio 11 d. nutarimu Nr. XIV-72 „Dėl Aštuonioliktosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos“.

⁴ Aštuonioliktosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos nuostatų įgyvendinimo planas, patvirtintas Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2021 m. kovo 10 d. nutarimu Nr. 155 „Dėl Aštuonioliktosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos nuostatų įgyvendinimo plano patvirtinimo“.

siekiant užtikrinti susisiekimą oru su Lietuvos ekonomikos plėtrai svarbiomis tikslinėmis rinkomis“ ir 5.7.22. „Išplėsti oro uostų infrastruktūrą (padidinti keleivių terminalų pajėgumus nuo 5 iki 9 mln. keleivių per metus) – rekonstruoti Vilniaus ir Kauno oro uostų terminalus ir didinti skrydžių saugą, rekonstruojant Palangos oro uosto kilimo ir tūpimo taką“ veiksmus.

Nagrinėjamos veiklos suderinamos su Nacionaline reformų darbotvarke⁵, kurios 303 punkte įvardijamos nepakankamos transporto jungtys, kurios mažina Lietuvos konkurencingumą ir riboja bendrosios rinkos naudą, nurodoma, kad plėtojama Lietuvos oro uostų infrastruktūra ir skrydžių kryptų skaičius.

Nagrinėjamos veiklos taip pat atitinka Lietuvos Respublikos teritorijos bendrojo plano⁶ numatytus veiklų prioritetus ir sprendinius, susijusius su susiekimo oru transportu gerinimu (206, 207 ir 266 punktai).

Dalinės pažangos priemonės veiklos taip pat atitinka Lietuvos transporto infrastruktūros plėtros iki 2030 m. plano⁷ prioritetingas kryptis, uždavinius ir priemones bei Lietuvos aviacijos gairėse iki 2030 metų⁸ nurodytas strateginių tikslų įgyvendinimo kryptis.

III SKYRIUS ALTERNATYVŲ ANALIZĖ

PIRMASIS SKIRSNIS PLĖTROS PROGRAMOS PAŽANGOS PRIEMONĖS ALTERNATYVOS

Atsižvelgiant į Lietuvos Respublikos Vyriausybės (toliau – Vyriausybė) pasitarimo 2022 m. balandžio 27 d. protokolo Nr. 17 2.8.1 punktą, kuriame nurodyta, kad gavus nacionalinių plėtros programų portfelio valdytojo (Lietuvos Respublikos Finansų ministerijos) pritarimą, alternatyvos gali būti nelyginamos ir nagrinėjama tik viena alternatyva tais atvejais, kai pažangos priemonė ar atskiros jos veiklos yra skirtos konkrečiam Vyriausybės programos nuostatų įgyvendinimo plane nustatytam veiksmui įgyvendinti ir joms įgyvendinti reikalingą finansavimą numatyta skirti 2022 metais.

Nagrinėjamos veiklos atitinka Aštuonioliktosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos nuostatų įgyvendinimo plane⁹ numatytus 5.7.9. „Parengti ir patvirtinti skrydžių strateginėmis kryptimis vykdymo verslo planą, siekiant užtikrinti susisiekimą oru su Lietuvos ekonomikos plėtrai svarbiomis tikslinėmis rinkomis“ ir 5.7.22. „Išplėsti oro uostų infrastruktūrą (padidinti keleivių terminalų pajėgumus nuo 5 iki 9 mln. keleivių per metus) – rekonstruoti Vilniaus ir Kauno oro uostų terminalus ir didinti skrydžių saugą, rekonstruojant Palangos oro uosto kilimo ir tūpimo taką“ veiksmus.

2022 metais valstybės biudžeto lėšas numatyta skirti konkrečiam Lietuvos oro uostų projektui „Naujojo Vilniaus terminalo statyba su būtinąja įranga ir esamo išvykimo terminalo rekonstrukcija“ ir analitinei veiklai – verslo planui parengti, siekiant užtikrinti susisiekimą oru strateginėmis kryptimis su Lietuvos ekonomikos plėtrai svarbiomis tikslinėmis rinkomis, todėl alternatyvos šioje dalinėje pažangos priemonėje nevertinamos ir toliau nagrinėjamas vienintelis konkrečių veiklų (poveikių) rinkinys.

⁵ 2020 metų Nacionalinė reformų darbotvarkė, patvirtinta Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2020 m. gegužės 13 d. nutarimu Nr. 498 „Dėl 2020 metų Nacionalinės reformų darbotvarkės patvirtinimo“.

⁶ Lietuvos Respublikos teritorijos bendrasis planas, patvirtintas Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2021 m. rugsėjo 29 d. nutarimu Nr. 789 Dėl Lietuvos Respublikos teritorijos bendrojo plano patvirtinimo“.

⁷ Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2022 m. vasario 9 d. įsakymas Nr. 3-86 „Dėl Lietuvos transporto infrastruktūros plėtros iki 2030 m. plano patvirtinimo“.

⁸ Lietuvos aviacijos gairės iki 2030 metų, patvirtintos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2022 m. birželio 27 d. įsakymu Nr. 3-331.

⁹ Aštuonioliktosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos nuostatų įgyvendinimo planas, patvirtintas Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2021 m. kovo 10 d. nutarimu Nr. 155 „Dėl Aštuonioliktosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos nuostatų įgyvendinimo plano patvirtinimo“.

Veikla Nr. 1 „Vilniaus filialo naujojo terminalo statyba su būtina įranga ir atvykimo terminalo rekonstrukcija“

Aprašymas. Veikla skirta padidinti VNO keleivių srauto pralaidumą, pastatant naują keleivių terminalą su būtina įranga ir rekonstruojant esamą atvykimo terminalą.

VĮ Lietuvos oro uostai (toliau – LTOU) duomenimis¹⁰ 2019 m. Lietuvos tarptautiniuose oro uostuose buvo aptarnautas rekordinis keleivių skaičius – 6,5 mln. keleivių, iš jų 5 mln. tarptautiniame Vilniaus oro uoste (toliau – VNO). Dėl Covid-19 viruso sukeltos pasaulinės pandemijos keleivių srautai labai sumažėjo: 2020 m. Lietuvos oro uostuose buvo aptarnauta 1,8 mln. keleivių, iš jų 1,3 mln. VNO. Tačiau pandemijai slūgstant, aptarnautų keleivių skaičius po truputį didėja: 2021 m. iš viso buvo aptarnauta 2,47 mln. keleivių (37 proc. daugiau lyginant su 2020 m.), iš kurių VNO – 1,9 mln. keleivių (45 proc. daugiau lyginant su 2020 m.), 2022 m. II ketvirčio duomenimis, visuose oro uostuose jau aptarnauta 1,5 mln. keleivių, iš jų 1,1 mln. VNO. Remiantis *Eurocontrol* prognozėmis¹¹ oro transporto sektorius Europos Sąjungoje priešpandeminį (2019 m.) lygį turėtų pasiekti 2024 m., t. y. prognozuojama kad VNO aptarnautų keleivių skaičius siekti 5 mln. gali jau 2024 m.

VNO yra didžiausias Lietuvos oro uostas, aptarnaujantis didžiausius keleivių srautus. Esamas keleivių terminalo pralaidumas yra 3,5 mln. keleivių per metus. Vertinant pagal Tarptautinės oro transporto asociacijos (toliau – IATA) paslaugos lygio koncepcijos¹² (*ang. k. Level of Service Concept* (toliau – LoS)) optimalų lygį, VNO neatitinka optimalaus siūlomo standarto (žr. 1 lentelė–1 lentelė).

1 lentelė. IATA LoS Optimum ir VNO 2019 m. faktinių rodiklių palyginimas

Rodikliai	2019 m. situacija	IATA kokybės standartas	Sukurta per VNO rekonstrukciją po veiklos Nr. 1 įgyvendinimo
Keleivių pralaidumas	1150/val.	-	2400/val.
Registracijos stalai (vnt.)	28	30	32 (įskaitant 10 savitarnos atidavimo bagažo punktų)
Įlaipinimo vartai (vnt.)	11	-	18
Aviacijos saugumo ir eilių zona (kv. m/kel.)	0,65	1,00	1,20
Aviacijos saugumo linijos (vnt.)	7	-	14
Pasų patikra ir eilių zona išvykimo zonoje (kv. m/kel.)	0,89	1,00	1,05
Pasų patikra ir eilių zona atvykimo zonoje (kv. m/kel.)	0,54	1,00	1,15
Bagažo tvarkymo sistemos pralaidumas išvykstant (vnt./val.)	900	1427	1500
Pasų patikra	6 atvykimo zonoje 8 išvykimo zonoje	-	12 (6+6 ABC) atvykimo zonoje 12 (6+6 ABC) išvykimo zonoje

¹⁰ LTOU internetinė prieiga: <https://www.ltou.lt/lt/aviacines-paslaugos/skrydziu-statistika/ltou>

¹¹ Internetinė prieiga: <https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-forecast-update-2021-2027>

¹² Internetinė prieiga: <https://www.iata.org/en/services/consulting/airport-pax-security/level-of-service/#tab-1>

Šiuo metu VNO yra atliekamas laiko tarpų derinimas siekiant palengvinti oro uoste skrydžius atliekančių arba ketinančių atlikti oro vežėjų darbą (2 lygis pagal IATA Pasaulinių oro uostų laiko tarpų derinimo gaires¹³ (*angl. k. Worldwide Airport Slot Guidelines* (toliau – WASG)). Laiko tarpų derinimo (*angl. planned operations*) alternatyva yra pereiti prie pilno koordinavimo (*angl. k. slot coordinated*) procedūros (3 lygis pagal IATA WASG). Taikant šį būdą, tik oro uosto tvarkaraščių derinimo koordinatoriui suteikus leidimą planuoti veiklai naudoti visą oro uosto infrastruktūrą, oro vežėjui būtų suteikiamas konkretus laikas ir diena atvykimui arba išvykimui. Tokio dydžio oro uostui kaip VNO, tai reikštų didelius pajamų praradimus, nes tiesiog būtų ribojami skrydžiai.

Planuojama veikla norima pagerinti teikiamų paslaugų kokybę keleiviams ir panaikinti „butelio kakliukus“ (*angl. k. bottleneck*), kurie susidaro aviacijos saugumo patikroje, pasienio kontrolės postuose bei laipinimo vartuose. Dauguma IATA LoS optimalaus scenarijaus lygio rodiklių priklauso nuo ploto, kurio padidinti neatliekant VNO rekonstrukcijos nėra įmanoma nepabloginant vieno iš rodiklių įvardytą 1 lentelė-1 lentelėje.

NPP horizontalieji principai:

- darnaus vystymosi horizontalus principas. Veikla prisidės prie darnaus vystymosi rodiklio „1.1. darnaus vystymosi indeksas“ reikšmių pasiekimo, t. y. prisidės prie Jungtinių Tautų Darnaus vystymosi:
 - 9 tikslo „Kurti atsparią infrastruktūrą, skatinti visa apimančią industrializaciją ir inovacijas“ 9.1 uždavinio „Kurti kokybišką, patikimą, tvarią ir atsparią infrastruktūrą, įskaitant regioninę ir tarpvalstybinę infrastruktūrą, skirtą ekonominei plėtrai ir žmonių gerovei didinti, sutelkiant dėmesį į prieinamą ir lygiateisę galimybę ja naudotis visiems“ ir jo rodiklio „9.1.2. Keleivių skaičius ir krovinių kiekis pagal transporto rūšis“ įgyvendinimo.
- Lygių galimybių visiems horizontalus principas. Veikla prisidės prie lygių galimybių rodiklio „Neįgaliųjų gyvenimo kokybės indeksas“, kurio vienas iš sudedamųjų dalių yra fizinės ir informacinės aplinkos prieinamumas, pasiekimo. Veiklos rezultatais (pastatytu nauju keleivių terminalu) galės naudotis visos visuomenės grupės, įskaitant ir asmenis, turinčius individualių poreikių.
- Inovatyvumo (kūrybingumo) horizontalus principas. Veikla šio principo tiesiogiai neįgyvendins, tačiau neigiamo poveikio nedarys.

Tikslinė grupė. Tikslinę grupę sudaro tiesioginiai ir netiesioginiai naudos gavėjai. Tiesioginiai naudos gavėjai – VNO keleiviai, kurių iki šiol daugiausia buvo 5 mln. per metus (2019 m.). Po veiklos įgyvendinimo VNO bus sudarytos sąlygos aptarnauti 7,8 mln. per metus. Netiesioginiai naudos gavėjai – visi Lietuvos Respublikos gyventojai ir verslininkai..

Projektų vykdytojas. LTOU, valdanti tris tarptautinius oro uostus – Vilniaus, Kauno bei Palangos, vystanti koordinuotą trijų oro uostų veiklą, siūlanti platų paslaugų spektrą bei užtikrinanti aukštą paslaugų kokybę keleiviams bei partneriams. Įmonės savininko teises ir pareigas įgyvendinanti institucija yra Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerija.

Siekiami rezultatai. Pastatytas naujas Vilniaus filialo terminalas su būtina įranga ir rekonstruotas išvykimo terminalas. Vilniaus oro uosto keleivių terminalo pralaidumas nuo 1150 keleivių per valandą padidintas iki 2400 keleivių per valandą.

¹³Internetinė prieiga:

<https://www.iata.org/contentassets/4ede2aabfcc14a55919e468054d714fe/wasg-edition-2-english-version.pdf>

Finansavimo apimtis. Veiklos įgyvendinimui reikalingų lėšų suma – 60 390 000 Eur. Iš valstybės biudžeto 2022 m. numatyta skirti 4 000 000 Eur. Lėšų poreikis rangos darbams nustatytas viešųjų pirkimų metu.

Veiklos (poveiklės) Nr.	Veiklos (poveiklės) pavadinimas	Finansavimo suma, tūkst. Eur	
		Valstybės biudžeto lėšos	Privačios lėšos, LTOU
1.	Vilniaus filialo naujojo terminalo statyba su būtina įranga ir atvykimo terminalo rekonstrukcija	4 000 000	56 390 000

Finansavimo forma. Valstybės biudžeto lėšų skyrimas (dotacija).

Veikla Nr. 2 „Lietuvos susisiekimo oro transportu su strateginėmis kryptimis poreikius geriausiai tenkinančio skrydžių skatinimo modelio verslo plano parengimas“

Aprašymas. Pasitelkus ekspertines kompetencijas numatoma išanalizuoti Lietuvos ekonomikos plėtrai svarbiausias tikslines rinkas, kurioms būtinas susisiekimas oro transportu, identifikuoti ir išanalizuoti skrydžių skatinimo modelius, kuriais galėtų būti patenkinti Lietuvos susisiekimo oro transportu su strateginėmis kryptimis poreikiai ir padidintas šalies pasiekiamumas oro transportu, parengti Lietuvos susisiekimo oro transportu su strateginėmis kryptimis poreikius geriausiai tenkinančio skrydžių skatinimo modelio verslo planą. Parengto verslo plano pagrindu bus planuojami pažangos veiksmai, siekiant įgyvendinti NPP uždavinį „Gerinti transporto junglumą šalies viduje, su ES valstybėmis narėmis ir trečiosiomis šalimis, užtikrinti eismo saugumą“, bei siekti nustatyto poveikio rodiklio padidinti skrydžių kryptių iš Lietuvos oro uostų skaičių.

Finansavimo apimtis. Veiklos įgyvendinimui reikalingų lėšų suma – 262 000 Eur (su PVM). Lėšų poreikis nustatytas viešųjų pirkimų metu.

Finansavimo forma. Valstybės biudžeto lėšų skyrimas (dotacija).

**ANTRASIS SKIRSNIS
PLĖTROS PROGRAMOS PAŽANGOS PRIEMONĖS GERIAUSIOS ALTERNATYVOS
PASIRINKIMAS**

Atsižvelgiant į tai, kad alternatyvos nėra nagrinėjamos, siekiant įvertinti įgyvendinamų veiklų (poveiklių) naudą, vadovaujantis viešai paskelbta skaičiuokle¹⁴, apskaičiuota planuojamų įgyvendinti veiklų ekonominės naudos ir išlaidų santykio reikšmė:

Alternatyva	Alternatyvos pavadinimas	Ekonominės naudos ir išlaidų santykis (ENIS)
Alternatyva 1	Terminalo Vilniaus oro uoste statyba, įrangos įrengimas ir esamo terminalo rekonstrukcija, ir verslo plano parengimas	1,86

¹⁴Internetinė prieiga:

https://www.ppplietuva.lt/lt/docview/?file=%2Fdocuments%2Ffiles%2FPriemoniu+skaičiuokle_v1_0_20210211.xlsm

Detalūs planuojamų įgyvendinti veiklų ekonominės naudos ir išlaidų santykio skaičiavimai pateikti pažangos priemonės skaičiuoklėje, juos atliekant remtasi šiomis prielaidomis:

1. Vadovaujantis LTOU generalinio direktoriaus 2016 m. birželio 1 d. įsakymu Nr. 1R-127 „Dėl ilgalaikio materialaus ir nematerialaus turto nusidėvėjimo (amortizacijos) normatyvų patvirtinimo“ patvirtintais normatyvais, pastatų nusidėvėjimo terminas yra 40 metų, o įrangos – 12 metų (žr. skaičiuoklės darbalaukio „Prielaidos“ E23 ir E24 celes). Pažangos priemonės ataskaitiniu laikotarpiu (iki 2052 m.) numatomos reinvesticijos įrangai kas 12 metų. Likutinė pastatų ir įrangos vertė skaičiuojama tiesiniu metodu.

2. Aptarnautų keleivių skaičiaus duomenų šaltinis – LTOU internetinės svetainės <https://www.ltou.lt/lt/aviacines-paslaugos/skrydziu-statistika/vno-2>.

Aptarnautų keleivių skaičiaus prognozės iki 2032 m. (žr. skaičiuoklės darbalaukį „Keleivių srautų info“) yra sudarytos LTOU ekspertų (2022 m. rugsėjo mėn.), vadovaujantis dviejų tipų prielaidomis:

- globalios rinkos:
 - tarptautinių aviacijos organizacijų prognozėmis. Naudotasi naujausiomis prognozėmis, siekiant įvertinti galimą srautą Europos ir pasaulio mastu bei apibrėžti galimas rizikas – karinius veiksmus prieš Ukrainą, infliacijos tempus, pandemiją. Skaičiuoklėje pateiktoje prognozėje naudotos prognozės: IATA¹⁵ (nevertinta karo įtaka), Tarptautinės oro uostų tarybos Europoje (*ang. Airports Council International Europe*)¹⁶, Tarptautinės oro uostų tarybos (*ang. Airports Council International*)¹⁷, Eurocontrol¹⁸;
 - Lietuvos banko¹⁹ ir Europos centrinio banko²⁰ makroekonominėmis prognozėmis.
- vidinės rinkos:
 - aviacine statistika bei retrospektyvia informacija. Įvertintas vyraujantis sezoniškumas, kuris artimas priešpandeminiam lygmeniui, kiekvienos oro bendrovės orlaivių informacija (orlaivio tipas, svoris, užpildymas pagal kryptį) bei žemų kaštų oro bendrovių, tradicinių vežėjų ir nereguliarus skrydžius vykdančių oro bendrovių užimama rinkos dalis. Spartesnis atsistatymas nustatytas, siekiant grįžti į priešpandeminį lygmenį ir jį palaikyti, įvertintas pasikeitęs keleivio portretas bei įpročiai. Vėlesniais laikotarpiais vyraujantis natūralus, iki pandemijos vyravęs augimo lygmuo;
 - oro bendrovių tvarkaraščiais. Remtasi oro bendrovių tvarkaraščių koordinatoriui pateiktais naujausiais tvarkaraščiais, tvarkaraščiai sulyginti su oro bendrovių pardavimo sistemose pateikta informacija, derybų bei susitikimų su oro bendrovėmis gauta informacija ir kt.

Atsižvelgiant į LTOU ekspertų atliktus skaičiavimus, 2030-2032 m. keleivių srautų augimas sudarys 3 proc. kasmet (žr. skaičiuoklės darbalaukį „Keleivių srautų info“, P9 ir Q9 celes). Nuo 2033 m. daroma prielaida, kad keleivių skaičiaus kitimas išliks toks pat – 3 proc. augimas kasmet. Laikoma, kad tai pagrįsta ir pakankamai atsargi prognozė.

3. Į pažangos priemonės 10-001-05-03-02 „Gerinti susisiekimą geležinkelių transportu“ veiklų rinkinį įtraukus europinės vėžės Rail Baltica tiesimą, bus įvertinti konkurencijos aspektai

¹⁵ Internetinė prieiga: <https://www.iata.org/en/pressroom/2022-releases/2022-03-01-01/>

¹⁶ Internetinė prieiga: <https://www.aci-europe.org/economic-forecasts.html>

¹⁷ Internetinė prieiga: <https://aci.aero/2022/06/28/the-impact-of-covid-19-on-airportsand-the-path-to-recovery/>

¹⁸ Internetinė prieiga: <https://www.eurocontrol.int/news/eurocontrol-3-year-forecast-2022-2024#:~:text=It%20is%20now%20expected%20that,result%20of%20rapidly%20evolving%20events>

¹⁹ Internetinė prieiga:

<https://www.lb.lt/uploads/documents/files/news/2022%2006%2017%20Makroekonomini%C5%B3%20prognozi%C5%B3%20vie%C5%A1as%20pristatymas.pdf>

²⁰ Internetinė prieiga: <https://www.ecb.europa.eu/mopo/strategy/ecana/html/table.lt.html>

Lenkijos (Varšuvos) ir Latvijos (Rygos) kryptimis. VNO keleivių srautai²¹ į Varšuvos ir Rygos oro uostus sudaro po 4 proc.

4. Investicinės veiklos išlaidos nustatytos atlikus vertinimą, įgyvendinus projektą ir jo neįgyvendinus pagal panašaus Kauno oro uosto plėtros projektą, kuriuo buvo vykdoma terminalo plėtra, įkainius pritaikius 2022 m. (žr. skaičiuoklės darbalaukio „Prielaidos“ 43-62 eilutes).

5. Investicinės veiklos pajamos skaičiuojamos įvertinus paskutinių 5 metų LTOU pajamas Vilniaus oro uoste ir aptarnautų keleivių skaičių per metus. Atsižvelgiant į tai kad VNO projektinis aptarnautų keleivių pralaidumas yra 3,5 mln., o 2019 m. buvo aptarnautas rekordinis keleivių skaičius – 5 mln., ir įvertinus 1 lentelėje pateiktus duomenis, daroma prielaida, kad VNO aptarnautų keleivių skaičiui per metus viršijus 5 mln., visi kiti papildomi keleiviai yra dėl įgyvendinamos investicinės veiklos. Todėl pajamos yra skaičiuojamos nuo papildomų keleivių (žr. skaičiuoklės darbalaukio „Prielaidos“ 64-96 eilutes).

6. Socialinė ekonominė nauda pradedama skaičiuoti nuo kitų metų po veiklos Nr. 1.1. įgyvendinimo pabaigos (žr. skaičiuoklės darbalaukio „Prielaidos“ 107-114 eilutes)..

7. Naudos komponentas (laiko sutaupymas) pasirinktas, vadovaujantis Konversijos koeficientų apskaičiavimo ir socialinio-ekonominio poveikio (naudos/žalos) vertinimo metodika (skaičiavimus žr. skaičiuoklės darbalaukio „Prielaidos“ 110 ir 113 eilutes).

8. Atsižvelgiant į IATA paslaugos lygio koncepciją²², įvertinus esamą ir būsimą VNO infrastruktūrą, daroma prielaida, kad įgyvendinus investicinę veiklą kiekvienas VNO aptarnautas keleivis sutaupys apie 5,75 min. laiko.

Skaičiuoklės darbalapyje „Rodikliai“ pateikiami NPP ir Susisiekimo plėtros programoje nustatytų rodiklių prognozuojamų pasiekti reikšmių rezultatai įgyvendinus dalinę pažangos priemonę (detalius skaičiavimus žr. skaičiuoklės darbalaukio „Rodikliai“ celę J8).

²¹ Internetinė prieiga: https://www.ltou.lt/uploads/documents/images/apie-oro-uostus/veikla/statistika-ir-techniniai-duomenys/LTOU_infografikas_2022_H%20ketvirtis_bendras_LT.jpg

²² Internetinė prieiga: <https://www.iata.org/en/services/consulting/airport-pax-security/level-of-service/#tab-1>