

ORO TRANSPORTO RINKLIAVŲ SISTEMOS TOBULINIMAS

A. Griškevičius

Vilniaus Gedimino technikos universitetas

1. Įvadas

Rinkliavos už oro transporto teikiamas paslaugas turi būti konkurencingos ir nediskriminacinės. To reikalauja ir Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija (ICAO) [1]. Vietinėms aviakompanijoms negali būti sudaromos išskirtinės sąlygos ar teikiamos lengvatos. Rinkliavų dydžiai turi būti efektyvūs, skatinantys aviakompanijas naudotis Lietuvos oro erdve ir oro uostų infrastruktūra. Lietuvos skrydžių valdymas ir oro uostai už tas paslaugas turėtų gauti pakankamai įplaukų plėtrai ir funkcionavimui bei paslaugų kokybės gerinimui, žalingo poveikio aplinkai ir žmogui mažinimo priemonių įgyvendinimui [2].

Oro uostų ir skrydžių valdymo pajamos turi padengti jų eksploatacines išlaidas.

Lietuvoje galioja skrydžių valdymo ir oro uostų teikiamų paslaugų rinkliavų struktūra, nustatyta pagal ICAO reikalavimus. Rinkliavų įkainių dydžiai nesikeitė nuo 1994 m., tačiau mažėjo Lietuvos aviakompanijoms teikiamos kai kurios lengvatos.

Pastaruoju metu pasikeitė esminės oro uostų ir skrydžių valdymo valstybinės infrastruktūros plėtos finansavimo sąlygos. Artimiausiais metais infrastruktūros plėtra galės būti finansuojama tik iš nuosavų įmonių lėšų. Todėl skrydžių valdymo ir oro uostų administracijoms būtina ieškoti būdų, kaip užtikrinti ir padidinti įplaukas iš pagrindinės ir kitos veiklos.

Šiuo tikslu yra atliktas oro uostų, skrydžių valdymo struktūros pajamų ir būtinausių išlaidų funkcionavimui ir plėtrai poreikio ir subalansavimo tyrimas bei naujų rinkliavų dydžių 2001–2003 m. pagrindimas [3].

2. Esama rinkliavų sistema

Rinkliavos už navigacines ir oro uostų paslaugas renkamos iš orlaivių naudotojų (savininkų), kurių orlaiviai skrenda Lietuvos oro erdvės kontrolės zonoje, tupia ir kyla bei stovi Lietuvos oro uostuose, nuo išskrendančių iš Lietuvos oro uostų keleivių už jiems teikiamas paslaugas (1 lentelė).

1 lentelė. Paslaugų ir rinkliavų rūšys bei rinkliavų teikėjai ir gavėjai

Table 1. Kinds of service and dues, suppliers and recipients

Civilinės aviacijos direkcija	Lietuvos oro uostai
Oro navigacinė	Orlaivio tūpimo
Oro uosto navigacinė	Orlaivio stovėjimo
Orlaivio palyda	Išvykstančio keleivio
	Aviacijos saugumo

3. Navigacinių paslaugų rinkliavos

Oro navigacinė rinkliava imama už skrydžių valdymo paslaugą, orlaiviui skrendant šalies skrydžių valdymo atsakomybės rajone, t. y. oro erdvėje, kurioje skrydžių valdymo paslaugas teikia atitinkamos valstybės tarnybos. Lietuvoje navigacines paslaugas teikia skrydžių valdymo tarnyba prie Civilinės aviacijos direkcijos.

1999 m. pajamos už oro navigacines paslaugas buvo 34,7 mln. Lt, tuo tarpu Lietuvos oro erdve praskrendančių orlaivių skaičius, palyginti su 1996 m., sumažėjo 13%. Sumažėjus skrydžiams beveik 6 tūkst. orlaivių, pajamos už šią paslaugą sumažėjo 9%. Tai paaiškinama tuo, kad Lietuvoje ši rinkliava yra daug didesnė už kaimyninių šalių rinkliavas. Tuo sumažinamas oro uosto patrauklumas. Palyginkime: Lietuva – 55, Latvija – 35,25, Rusija – 39, Baltarusija – 39 JAV dol. Tačiau, pavyzdžiui, Vokietijoje ši rinkliava yra daug didesnė (73,5 JAV dol.) vien todėl, kad sumažėtų tranzitinių orlaivių skrydžių per persotintą skrydžių Vokietijos oro erdvę. Lietuvoje šią rinkliavą siūloma mažinti.

Oro uosto navigacinė rinkliava imama už teikiamas orlaiviams paslaugas oro uosto prieigų rajone, padedant jiems nutūpti oro uoste ir pakilti iš jo. Rinkliavos dydis priklauso nuo orlaivio svorio, paros meto, skrydžio tipo (tarptautinis ar vietinis).

1996–1999 m. aptarnautų orlaivių skaičius išaugo 53,3%. Pajamos už šią paslaugą padidėjo 58,8%. Sparčiau didėjo pajamos, gautos iš Lietuvos aviakompanijų. Vidutinės pajamos už vieną paslaugą 1999 m. buvo 154,31 Lt.

Orlaivio palydos rinkliava, imama už palydos automobilio, kuris lydi orlaivį, paslaugas nuo orlaivio stovėjimo aikštelės iki kilimo ir tūpimo tako arba nuo kilimo ir tūpimo tako iki orlaivio stovėjimo aikštelės. Šios rinkliavos dydis nepriklauso nuo orlaivio svorio bei stovėjimo vietos ir visiems orlaiviams yra vienodas – 60 Lt (15 JAV dol.). 1999 m. ši paslauga teikiama tik nedelei visų atskridusių orlaivių daliai (5%). Siūloma šios rinkliavos atsisakyti, nes, esant reikalui, šią paslaugą galėtų teikti oro uostai.

4. Oro uostų paslaugų rinkliavos

Oro uostų pagrindinės veiklos didžiąją pajamų dalį sudaro įplaukos iš orlaivio tūpimo, stovėjimo, išvykstančio keleivio ir aviacijos saugumo rinkliavų.

1999 m. iš oro uostų pagrindinės veiklos (rinkliavų) buvo gauta 32,5 mln. Lt pajamų ir tai sudarė 73,9% visų oro uostų pajamų. Iš jų 83,8% teko Vilniaus oro uostui, 9,6% Kauno ir 6,6% Palangos oro uostams.

Orlaivio tūpimo rinkliava – mokestis už orlaivio, tupiančio oro uoste, naudojimąsi aerodromo tūpimo ir kilimo bei riedėjimo takais. Šios rinkliavos įkainio dydis priklauso nuo maksimalaus orlaivio kilimo svorio (MTOM), nurodyto orlaivio techninėje charakteristikoje ir išreikšto tonomis, orlaivio skrydžio rūšies (tarptautinio ar vietinio) ir oro uosto.

Iš visų oro uostų 1999 m. gautų įplaukų orlaivio tūpimo rinkliavų pajamos sudaro jų didžiąją dalį – 35% (15,4 mln. Lt). 1999 m. visuose Lietuvos oro uostuose tūpė 12,5 tūkst. komercinių skrydžių orlaivių. Tarp jų Vilniaus oro uoste nusileido 7,63 tūkst. orlaivių, Kauno – 2,4 ir Palangos – 2,5 tūkst. komercinių skrydžių orlaivių. 1999 m. vidutinės vieno orlaivio tūpimo rinkliavos įplaukos sudarė 1225 Lt, iš jų iš užsienio orlaivių – 1871,9 Lt ir iš Lietuvos aviakompanijų orlaivių – 871,3 Lt. Taigi vieno užsienio orlaivio tūpimo rinkliavos vidutinės įplaukos yra daugiau kaip du kartus didesnės už įplaukas iš Lietuvos orlaivio. Įvertinus ICAO reikalavimus ir Susisiekimo ministerijos įsipareigojimus nuo 2000 m. panaikinti rinkliavų nuolaidas Lietuvos aviakompanijų orlaiviams, labai keisis padėtis renkant rinkliavas ir už orlaivių tūpimą.

Siūloma padidinti orlaivio tūpimo rinkliavos įkainį nuo 13 iki 14 JAV dol už 1 orlaivio toną (MTOM). Šio įkainio padidinimas 7,7% padidintų už šią rinkliavą gautas oro uostų įplaukas.

Orlaivio stovėjimo rinkliava imama už paslaugas, kurias jam teikia oro uostas, orlaiviui stovint oro uoste

daugiau kaip 3 valandas. Orlaivio stovėjimo rinkliava sudaro 10% tūpimo rinkliavos (skaičiuojant už kiekvieną parą, suma apvalinama iki sveikąjį skaičiaus įprastine tvarka). LR Vyriausybės 1999 m. spalio 21d. nutarimu Nr. 1167 orlaiviams, vežantiems krovinius užsakomaisiais reisais, orlaivio stovėjimo rinkliava neimama, kai orlaivis stovi trumpiau kaip 6 valandas (orlaivio MTOM 101–170 t) ir 9 valandas (orlaivio MTOM 171 ir daugiau tonų).

Oro uostų stovėjimo rinkliavos sudaro nedidelę visų pajamų dalį – vos 2,3%. 1999 m. visi oro uostai iš orlaivio stovėjimo rinkliavų gavo 872,2 tūkst. Lt įplaukų, iš jų Vilniaus oro uostas – 587,5 tūkst. Lt, Kauno – 244,7 tūkst. Lt ir Palangos – 40 tūkst. Lt. 2003 m., palyginti su 1999 m., šios įplaukos padidės 36,9% ir bus 1194 tūkst. Lt. Tarp bendrųjų pagrindinės oro uostų veiklos pajamų orlaivio stovėjimo rinkliavos įplaukos sudarys 3,3%.

Išvykstančio keleivio rinkliava imama už jam teikiamas paslaugas. Šiuo metu išvykstančio keleivio rinkliavos dydis priklauso nuo orlaivio maršruto (tarptautinis ar vietinis) ir oro uosto (2 lentelė):

Oro uostų įplaukos iš išvykstančio keleivio rinkliavos sudaro didelę visų oro uostų pajamų dalį – 1999 m. buvo 26,7%. 1999 m. iš Lietuvos oro uostų išskrido 273,6 tūkst. keleivių – 3% daugiau nei 1998 m. Tarp jų buvo 270,86 tūkst. komercinių keleivių, nuo kurių imama rinkliava, ir gauta 10,2 mln. Lt įplaukų (9% mažiau nei 1998 m.). Vidutiniškai iš vieno išvykstančio komercinio keleivio gauta 37,55 Lt. Vilniaus oro uostas gavo 39,02 Lt, Kauno – 25,22 ir Palangos – 27,13 Lt.

2003 m., palyginti su 1999 m., numatoma, kad išvykstančių komercinių skrydžių keleivių skaičius padidės 11,4%. Iš jų Vilniaus oro uoste – 8,3%, Kauno – 16,7% ir Palangos – 48,7%. Numatoma, kad 2003 m. oro uostuose bus aptarnauta 301,8 tūkst. išvykstančių keleivių.

2 lentelė. Išvykstančio keleivio rinkliava

Table 2. Duty of a departing passenger

Oro uostas	Rinkliavos dydis nuo vieno išvykstančio keleivio, Lt	
	Tarptautinio maršruto	Vietinio maršruto
Vilniaus	40	20
Kauno	28	14
Palangos	28	14
Šiaulių (Zoknių)	20	10

Siūloma padidinti išvykstančio keleivio rinkliavą: Vilniaus oro uoste – 20%, Kauno ir Palangos oro uostuose – 14,3% bei Šiaulių (Zoknių) – 240%. Kadangi didžioji dalis keleivių išvyksta iš Vilniaus oro uosto, laikoma, kad bendras vidutinis padidėjimas yra 20%. Tuomet išvykstančio keleivio rinkliavos įplaukos 2003 m., palyginti su 2000 m., didėja 29,3%.

Aviacijos saugumo rinkliava imama už keleivių ir orlaivių saugumo užtikrinimą oro uostuose, jų kontroliuojamose zonose ir aikštelėse, esančiose prie keleivių terminalo. Lietuvoje aviacijos saugumo rinkliavos dydis sudaro 10% nuo orlaivių tūpimo mokesčio.

1999 m. aviacijos saugumo rinkliava oro uostams davė 1558,4 tūkst. Lt įplaukų, kas sudarė 4,1% jų pagrindinės veiklos pajamų. Siūloma šios rinkliavos įkainių padidinti iki 12% orlaivių tūpimo mokesčio. Tai duos 20% rinkliavos įplaukų padidėjimą.

Oro uostų bendrosios pajamos. Padidinus oro uostų rinkliavas 2001–2003 m. didėja pagrindinės veiklos pajamos. Oro uostai 1999 m. iš Lietuvos aviakompanijų už keleivių ir orlaivių aptarnavimo paslaugų rinkliavas gavo 13,7 mln. Lt. Įvertinus tai, kad nuolaidos Lietuvos aviakompanijoms 1999 m. dar sudarė 20%, tai 2000 m., atsisakius nuolaidų, oro uostai iš jų turėtų gauti papildomai apie 2,7 mln. Lt pajamų.

Oro uostų pajamų ir išlaidų balansas, jį patikslinus, rodo, kad siūlomas rinkliavų įkainių padidinimas ne visai išsprendžia oro uostų problemas, nes pajamų dar neužtenka visoms jų būtinoms išlaidoms padengti.

Pagal patikslintas oro uostų išlaidas 2003 m., palyginti su 1999 m., išlaidos didėja 26,2% ir sudarys 53,59 mln. Lt. Oro uostų pajamų (iš visų veiklos rūšių) 2003 m. numatoma gauti 46,14 mln. Lt. Neigiamas balansas – 7,46 mln. Lt. Patikslintos 2003 m. pajamos, įvertinus suteiktų paslaugų augimą bei kai kurių rinkliavų įkainių padidinimą, palyginti su 1999 m., numatomos 50,5 mln. Lt, t. y. padidės 14,8%.

Patikslintų oro uostų pajamų ir išlaidų balansas rodo, kad, pradėdant 2000 m., neigiamas saldo tarp pajamų ir išlaidų didėja nuo 1 mln. Lt 2001 m. iki 3 mln. Lt 2003 m. Tai verčia daryti prielaidą, kad, negalint daugiau didinti rinkliavų, reikėtų visiems oro uostams numatyti papildomas priemones, kaip padidinti pajamas iš kitos veiklos arba mažinti išlaidas.

5. Lietuvos aviakompanijų išlaidos skrydžių valdymo ir oro uostų teikiamoms paslaugoms

Aviakompanijų ūkinės-finansinės veiklos rezultatai

daug priklauso ne tik nuo keleivių ir krovinių gabenimo apimčių didėjimo, bet ir nuo orlaivių panaudojimo efektyvumo, taip pat nuo racionalaus gautų pajamų panaudojimo.

1998 m. pagrindinių Lietuvos aviakompanijų pajamos sudarė 210 mln. Lt, o išlaidos – 221,3 mln. Lt. Didžioji išlaidų dalis teko paslaugoms apmokėti – 126,36 mln. Lt (57,1%), o 40,33 mln. Lt (18,2%) – darbo užmokesčiui ir mokesčiams Sodrai.

Lietuvos aviakompanijų išlaidos skrydžių valdymo ir oro uostų paslaugoms apmokėti 1997 m. padidėjo 9,1%, 1998 m. – 8,6%, iš jų išlaidos užsienio skrydžių valdymo ir oro uostų paslaugoms buvo 4,5%, 1998 m. jos sumažėjo. Sparčiau didėjo Lietuvos skrydžių valdymo ir oro uostų išlaidos: 1997 m. – 30,9% ir 1998 m. – 44,2%. Tai paaiškinama tuo, kad didėjo mūsų aviakompanijų orlaivių skrydžių bei išvykstančių jais keleivių skaičius, be to, sumažintos rinkliavų mokėjimų nuolaidos. Visų šių išlaidų dalis, skirta Lietuvos skrydžių valdymo ir oro uostų paslaugoms apmokėti, 1996 m. sudarė 17,3%, 1997 m. – 20,8% ir 1998 m. – 27,6%.

Iš Lietuvos aviakompanijų visų išlaidų skrydžių valdymo ir oro uostų teikiamoms paslaugoms apmokėti skrydžių valdymui teko: 1996 m. – 46,3%, 1997 m. – 48,3% ir 1998 m. – 47,7%. Iš visų Lietuvos aviakompanijų išlaidų skrydžių valdymo paslaugoms Lietuvos civilinės aviacijos direkcijai už skrydžių valdymo paslaugas tenka, palyginti nedidelė dalis: 1996 m. – 8,3% (1348,1 tūkst. Lt), 1997 m. – 11,1% (2050,5 tūkst. Lt) ir 1998 m. – 16,3% (3218,7 tūkst. Lt). Kadangi siūloma sumažinti oro navigacinės rinkliavos įkainį, už orlaiviams teikiamas Lietuvos oro erdvėje navigacines paslaugas maršrutuose nuo 2001 m. aviakompanijoms reikės mokėti mažiau.

Oro uostams už aviakompanijų keleiviams ir orlaiviams teikiamas paslaugas yra sumokama šiek tiek daugiau negu už skrydžių valdymo paslaugas.

Lietuvos aviakompanijų išlaidos oro uostams už jų keleivių ir orlaivių aptarnavimą pastaraisiais metais gana greitai didėja: 1997 m. padidėjo 5,1%, 1998 m. – 9,7% ir 1999 m. (uostų duomenimis) – net 67%. Aviakompanijų išlaidos oro uostams tarp visų skrydžių valdymo ir oro uostų išlaidų sudarė: 1996 m. – 53,7%, 1997 m. – 51,7% ir 1998 m. – 52,3%.

Lietuvos oro uostai iš Lietuvos aviakompanijų visų išlaidų oro uostams gavo: 1996 m. – 4703,6 tūkst. Lt (25%), 1997 m. – 5871,9 tūkst. Lt (29,8%) ir 1998 m. – 8205,2 tūkst. Lt (37,9%). Kaip matome, Lietuvos oro uostams sumokamų rinkliavų už paslaugas lyginamoji

dalį nuo 25% 1996 m. didėjo iki 37,9% 1998 m. 1999 m. oro uostų gautos pajamos iš Lietuvos aviakompanijų (uostų duomenimis), palyginti su aviakompanijų 1998 m. duomenimis, padidėjo net 5,5 mln. Lt. Įvertinus tai, kad vietinėms aviakompanijoms mažėjo rinkliavų nuolaidos, oro uostų pajamos turėjo didėti, tačiau 67,1% augimas yra nerealus.

Lietuvos pagrindinių aviakompanijų veikla glaudžiai susijusi su skrydžių valdymo – navigacinėmis tarnybomis, su oro uostų gamybinės infrastruktūros teikiama paslaugomis, aptarnaujant keleivius ir orlaivius. Savo ruožtu skrydžių valdymo sistema ir oro uostai priklauso nuo aviakompanijų veiklos, nuo to, kiek didės keleivių srautai, orlaivių skrydžiai. Lietuvos aviakompanijos gauna gana dideles pajamas, kurių turėtų užtekti normaliai jų veiklai bei plėtrai. 1998 m. aviakompanijų pajamos sudarė per 200 mln. Lt, iš jų net 126,36 mln. Lt buvo panaudota apmokėti už paslaugas. Skrydžių valdymui ir oro uostams iš tos sumos teko 32,7% – 41,4 mln. Lt ir iš jų tik 9% (11,4 mln. Lt) atiteko Civilinės aviacijos direkcijai už navigacines paslaugas.

Todėl siūlomi palyginti nedideli rinkliavų įkainių pakeitimai per metus Lietuvos aviakompanijoms nežymiai padidins išlaidas.

6. Išvados ir pasiūlymai

1. Atlikta skrydžių valdymo ir oro uostų gaunamų pajamų už aviakompanijoms teikiamas paslaugas bei jų funkcionavimui ir plėtrai reikalingų išlaidų analizė akivaizdžiai patvirtina tai, kad pagal dabar galiojančius paslaugų rinkliavų įkainius artimiausiais metais gaunamos įplaukos bus nepakankamos padengti būtiniausias jų funkcionavimo ir plėtrai reikalingas išlaidas.

2. Reikia konstatuoti, kad, įvertinus dabartinę šalies ekonominę situaciją, artimiausiais 2001–2003 m. nei skrydžių valdymui, nei oro uostams valstybė negalės suteikti paramos – skirti skrydžių valdymo ir oro uostų infrastruktūrų plėtrai biudžeto lėšų, sunku tikėtis ir užsienio paskolos padedant valstybei.

3. Vykiant ICAO reikalavimus nuo 2000 m. sausio 1 d. panaikintos išimtinės rinkliavų mokėjimo lengvatos Lietuvos aviakompanijoms.

4. Kadangi orlaivių palydos paslauga naudojasi nedidelė aptarnaujamų oro uostuose orlaivių dalis ir įplaukos iš šios rinkliavos sudaro mažą pajamų dalį, šios rinkliavos atsisakymas ir šios paslaugos teikimas be rinkliavos mokesčio turėtų tik pagerinti Lietuvos oro uostų įvaizdį.

5. Oro uostams reikėtų parengti nepagrindinės (kitos) veiklos plėtimo ir iš jos gaunamų papildomų pajamų didinimo priemones.

6. Vykiant ICAO reikalavimus, skrydžių valdymo tarnyba (Civilinės aviacijos direkcija) ir oro uostai artimiausiu metu privalo įdiegti išlaidų apskaitą pagal kiekvieną paslaugų rūšį, už kurią imama rinkliava.

Literatūra

1. ICAO Tarybos nurodymai ir rekomendacijos dėl oro navigacinių ir rinkliavų tarptautiniuose oro uostuose. ICAO tarybos pareiškimai 149-osios sesijos posėdyje 1996 m. lapkričio 22 d. (Doc. 9082/5).
2. ES Tarybos 1996 10 15 direktyva Nr. 96/97 dėl patekimo į Bendrijos oro uostų antžeminių paslaugų rinką.
3. Manual of airport and air navigation facility tariffs. ICAO Doc. 7100 (1992, 1996, 1998, 1999).

Įteikta 2000 10 10

THE IMPROVEMENT OF DUTY SYSTEM OF AIR TRANSPORT RENDERED SERVICES

A. Griškevičius

S u m m a r y

The results of the analysis of rendered service duties in Lithuania's air space and airports are presented in the article and the means of the improvement of the duty system are planned. According to ICAO requirements airports and flight control income has to cover the expenses connected with the assurance of their functioning. Therefore comparatively low changing of duty valuation is being suggested and Flight Control Administration (The Civil Aviation Directorate) and Airports are offered to spread the accounting of the expenses according to the kind of service which is being taken duty for in the nearest future.

ALGIRDAS GRIŠKEVIČIUS

Doctor, Associate Professor, Department of Transport Management, Vilnius Gediminas Technical University (VGTU), Plytinės g. 27, LT–2040 Vilnius, Lithuania. E-mail: vidvas@ti.vtu.lt

Doctor of Science. First degree in economics, Moscow Lomonosov University, 1977. Author of more than 45 publications. Research interests: transport economy, transport investment strategy, economics and social evaluation of investment projects.