

УДК 656.7:658(474.5;656.7:658(4))

Й. Станкунас, д-р техн. наук

**СТРАТЕГИЧЕСКИЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ АВИАЦИИ ЛИТВЫ  
В СВЕТЕ ЕВРОИНТЕГРАЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ**

Авиационный институт им. Антанаса Густайтиса  
Вильнюсского технического университета им. Гедиминаса, Литва,  
e-mail: jnst@ai.vtu.lt

*Рассмотрены факторы, действующие в системе воздушного транспорта Литовской Республики после вступления в Европейский Союз. Приведена структура системы воздушного транспорта страны и выполнен стратегический анализ развития транспортной системы на долгосрочную перспективу.*

**Введение**

Транспорт – одна из ведущих отраслей экономики Литовской Республики. Географическое положение Литвы создает благоприятные условия для развития всех видов транспорта: автомобильного, железнодорожного, морского и авиационного.

Литва является частью трансъевропейской транспортной сети TEN-Tg, где пересекаются два из десяти важнейших транспортных коридоров Европы, выделенных на Третьей конференции транспорта Европы, состоявшейся в Хельсинки в 1997 г. Это мультимодальные коридоры север-юг (коридор I Таллин – Варшава) и восток-запад (коридор IX, состоящий из ветвей IX B – Клайпеда – Минск – Москва – Киев и IX D Калининград – Минск – Москва – Киев) [1–3].

В программе развития инфраструктуры транспорта (TINA), созданной в 1999 г. по инициативе стран Европейского Союза (ЕС), намечено создание интегрированной мультимодальной транспортной сети в странах центральной Европы – кандидатах в ЕС с целью повышения транспортной системы до уровня стандартов TEN-Tg. Эта сеть охватывает развитие железных, автомобильных дорог, морских и воздушных портов, в том числе развитие трех международных аэропортов Литвы (Вильнюс, Каунас, Паланга).

По виду своей деятельности транспорт имеет интернациональный характер. Намечая стратегию развития своих транспортных систем страны, вступающие в ЕС, обязаны учитывать ряд важнейших факторов, действующих в мировой транспортной системе.

Основным фактором, заслуживающим особого внимания, является общая транспортная политика ЕС. Программа расширения ЕС тесно связана с актуальными вопросами развития и интеграции транспортной системы ЕС, освещенными в “Белой книге транспорта ЕС” [4].

Ко второму фактору относятся процессы глобализации [5]. А.К. Гупта и В. Говиндараян приводят пять обоснований необходимости глобализации предприятия: расширение, эффективность, известность, глобализация клиентов и глобализация конкурентов [6]. Наглядный пример глобализации – создание международных альянсов, повышающих конкурентоспособность и приносящих ощутимую выгоду [7; 8; 9].

Третий фактор – мировая тенденция приватизации и реструктуризации государственных предприятий [10; 11] – это единственный шанс выживания для многих предприятий [12]. Однако либерализация транспортной системы, перестройка правового базиса под директивы ЕС, приватизация национальных авиакомпаний сопровождаются некоторыми противоречиями и несогласованностями. В работе [13] А. Антониоу отмечает, что в процессе приватизации наблюдается нежелание стран предпринимать какие-либо действия по либерализации, способных снизить доходы от приватизации. Наоборот, чаще всего общественные интересы защищают путем сохранения контроля над национальным оператором воздушных перевозок. Безусловно, это приводит к обширным дискуссиям, однако общая мировая практика указывает на неэффективность государственного управления предприятиями и регулирования рынка [14].

К четвертому фактору относится единая система внутреннего транспорта, неотъемлемой частью которого является воздушный транспорт. В связи с этим стратегия воздушного транспорта разрабатывалась в тесной взаимосвязи с долгосрочным планированием транспортной системы Литвы и созданием стратегии развития экономики страны [1–3; 15–18].

Перед странами, вступающими в ЕС, стоят задачи интеграции национальных авиационных систем в международные структуры, достижения соответствующего уровня, вступления в

Объединенную авиационную администрацию (JAA) и Европейскую организацию по обеспечению безопасности аэронавигации (EUROCONTROL), либерализации и создания обобщенного воздушного пространства, подготовки авиационных специалистов, обеспечения безопасности полетов и защиты окружающей среды. Решение этих задач подчинены решению одной важнейшей проблеме – качественному обслуживанию пассажиров и перевозчиков грузов.

Проведенный анализ современной ситуации и структуры развития авиационной системы Литвы, основные результаты SWOT-анализа (сильные и слабые стороны, возможности и угрозы), анализа показателей международных аэропортов, авиакомпаний, аэронавигационного сервиса, системы подготовки специалистов и повышения их квалификации, определение стратегических направлений ее развития на долгосрочную перспективу (25-летний период) позволяют рассматривать стратегические проблемы, решаемые авиацией Литвы, с учетом требований и условий евроинтеграционных процессов.

#### **Назначение, структура и задачи системы воздушного транспорта**

Литва обладает развитой системой воздушного транспорта, созданной по опыту стран Международной организации гражданской авиации (ICAO) и подготовленной к работе в зоне действия стандартов Объединенной авиационной администрации (JAA).

Назначение системы воздушного транспорта Литвы – осуществление пассажирских, грузовых, туристических перевозок, экономия времени клиентов, обеспечение комфортных условий полета и отдыха путем применения передовых технологий воздушного транспорта.

Политика воздушного транспорта страны формируется Министерством путей сообщения.

Администрация гражданской авиации выносит Министерству путей сообщения предложения по созданию программ развития гражданской авиации, способствует осуществлению стратегии развития авиации, определяет требования к гражданской авиации и обеспечивает выполнение требований авиационной безопасности, выдачу лицензий, удостоверений.

Составными частями системы гражданской авиации Литовской Республики являются три международных аэропорта (Вильнюс, Каунас и Паланга), Государственное предприятие аэронавигационного сервиса «Ogo navigacija», 10 авиакомпаний, 14 авиаремонтных предприятий, один авиационный завод, малая авиация, одно учебное заведение университетского уровня для подго-

товки авиационных специалистов, повышения их квалификации, проведения научных исследований и неуниверситетские учебные заведения.

Перед системой воздушного транспорта Литвы стоят следующие задачи:

- максимальное использование на воздушном, автомобильном, железнодорожном и морском транспорте возможностей, связанных с географическим положением, расширением сети TINA, развитием сети TEN-Tr, пересекающими территорию Литвы транспортными коридорами Европейского значения: восток – запад и север – юг;

- функционирование системы воздушного транспорта в соответствии с развитием центров логистики транспорта Вильнюса, Каунаса и Клайпеды и изменениями инфраструктуры транспорта, обусловленными организацией диполя Вильнюс – Каунас;

- обеспечение безопасности полетов и авиационной деятельности, создание правовой системы гражданской авиации, основанной на праве Международной организации гражданской авиации (ICAO), Европейской конференции гражданской авиации (ECAC), Объединенной авиационной администрации (JAA), Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA), Международного совета аэропортов (ACI) и Европейской организации по обеспечению безопасности аэронавигации (EUROCONTROL);

- вступление в EUROCONTROL;

- внедрение концепции «Единое небо Европы» (Single European Sky – SES);

- создание гармоничной системы подготовки и переподготовки авиационных специалистов.

#### **Анализ ситуации в системе**

Потоки пассажирских и грузовых перевозок международных аэропортов Вильнюс, Каунас и Паланга показаны на рис. 1.

Международный аэропорт Вильнюс обеспечивает наибольший в Литве и постоянно растущий поток пассажирских перевозок, который составляет 91,3 % потока пассажирских перевозок Литвы и второй по величине и практически неизменный поток грузовых перевозок, составляющий 38–44 % потока грузовых перевозок через все аэропорты Литвы. Согласно оптимистическому прогнозу годовой поток пассажирских перевозок международного столичного аэропорта Вильнюс к 2010 г. должен достичь 1 млн.

Через международный аэропорт Каунас, предназначенный в основном для перевозки грузов, проходит наибольший в Литве (56–62 %) поток грузовых перевозок и лишь 3 % пассажирских (рис. 1, 2), однако в связи с развитием диполя Вильнюс – Каунас возможны изменения его статуса.

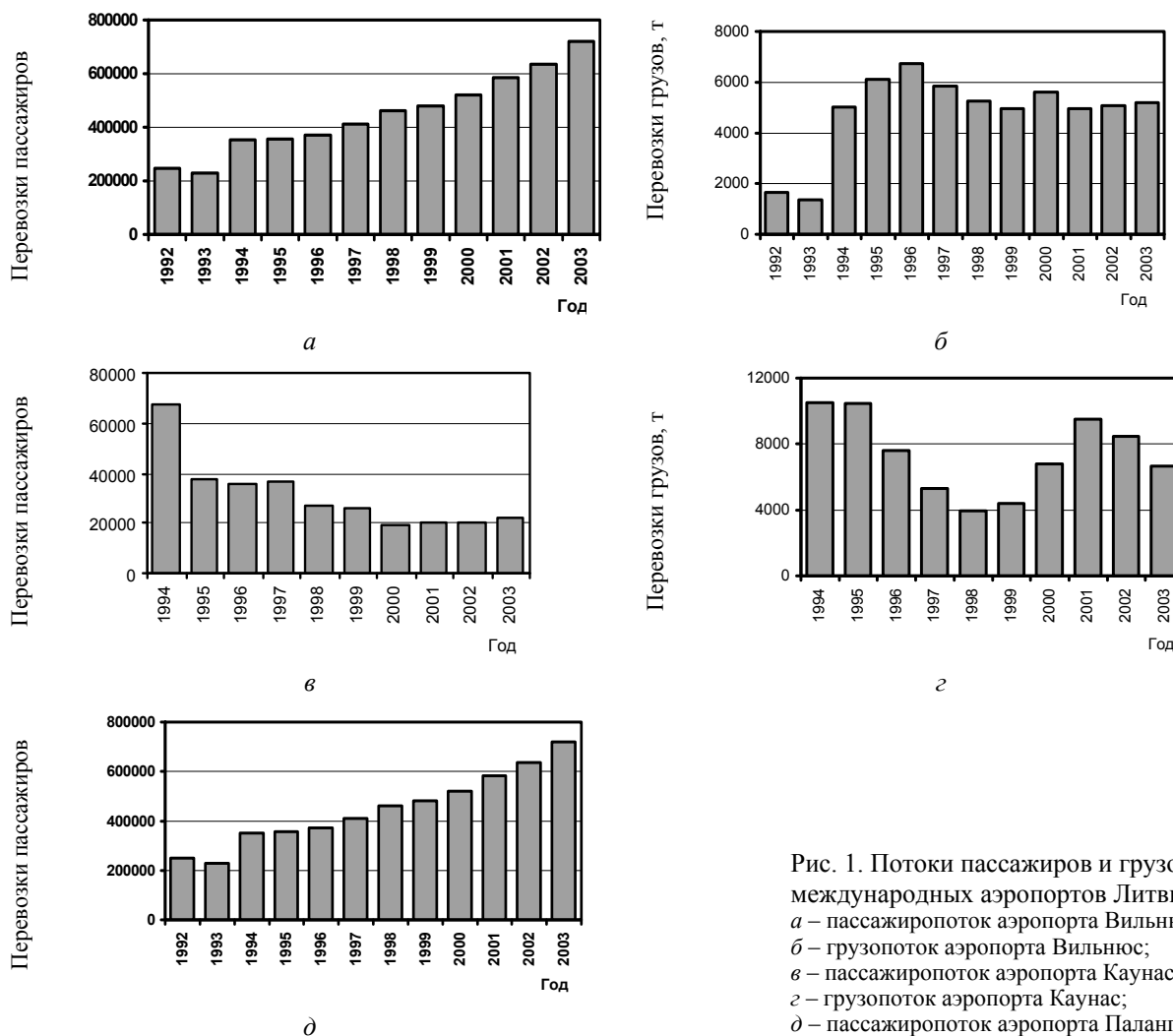


Рис. 1. Потоки пассажиров и грузов международных аэропортов Литвы: а – пассажиропоток аэропорта Вильнюс; б – грузопоток аэропорта Вильнюс; в – пассажиропоток аэропорта Каунас; г – грузопоток аэропорта Каунас; д – пассажиропоток аэропорта Паланга

На международный аэропорт Паланга приходится около 6 % потока пассажирских перевозок через аэропорты Литвы (рис. 1, д). Благодаря притягательной силе морского порта Клайпеда и зоны отдыха Балтийского моря поток пассажирских перевозок постоянно возрастает. Согласно статистическому прогнозу до 2020 г. поток перевозок должен составить 300 000 пассажиров в год. Перевозки грузов через аэропорт Паланга незначительны.

Во всех трех аэропортах существует потребность в развитии инфраструктуры. В аэропортах Вильнюс и Паланга до 2006 г. необходимо расширить пассажирские терминалы в соответствии с требованиями Шенгенских соглашений, а в аэропорту Каунас – построить новый пассажирский терминал, поскольку имеющийся не позволяет увеличить количество пассажирских перевозок.

Аэропорты Вильнюс и Каунас обладают хорошими возможностями для обслуживания диполя Вильнюс – Каунас.

Эти аэропорты размещены на противоположных концах диполя за пределами зоны интересов расширения городов, имеют достаточные резервы земельных участков для расширения инфраструктуры. По этим причинам необходимые для расширения инфраструктуры аэропортов санитарные зоны не мешают развитию инфраструктуры городов, ориентированной на участок между гг. Вильнюсом и Каунасом. Оба аэропорта размещены близко к центрам логистики гг. Вильнюса и Каунаса, что позволяет улучшить условия обслуживания пассажиров и грузовых перевозок. В проекте диполя намечаемое развитие инфраструктуры междугородного транспорта одновременно должно обеспечить и оперативное сообщение с аэропортами и между ними.

Размещение аэропортов на концах диполя городов способствует равномерному развитию диполя и не препятствует равномерному развитию регионов страны, одновременно оперативно перераспределяя нагрузки на аэропорты с изменением потребностей частей диполя.

### Управление воздушным движением

Управление воздушным движением в Литве осуществляет государственное предприятие «Oro navigacija». Сложность процесса решения международных проблем обеспечения безопасности полетов не позволяет частным организациям управлять воздушным движением.

Статистические данные динамики полетов через Вильнюсский регион летной информации (Vilnius FIR) показаны на рис. 2.

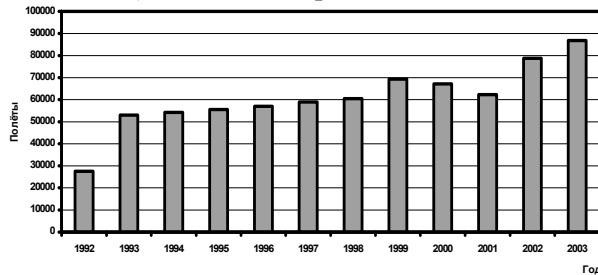


Рис. 2. Полеты через Вильнюсский регион летной информации (Vilnius FIR)

Согласно прогнозу Европейской организации по обеспечению безопасности аэронавигации (EUROCONTROL) в 2006 г. количество полетов через Вильнюсский регион летной информации (Vilnius FIR) должно достичь 100 000.

Ближайшая задача в области политики безопасной аэронавигации Литвы – вступление в Европейскую организацию по обеспечению безопасности аэронавигации (EUROCONTROL), перспективные задачи – внедрение стратегии новых концепций и технических систем CNS/ATM, принятие участия в осуществлении программы GALILEO, предназначенной для создания спутниковой системы глобальной навигации GNSS, и интегрирование беспилотных летательных аппаратов для полетов в едином воздушном пространстве.

#### Авиакомпании Литвы

В Литве зарегистрированы 10 сертифицированных авиакомпаний, эксплуатирующих 31 самолет. К ним относятся закрытое акционерное общество (ЗАО) «Apatas» (семь самолетов), акционерное общество (АО) авиакомпания «Lietuva» (два самолета), ЗАО «Aviapašlauga» (один самолет), ЗАО «Aviavilsa» (два самолета), ЗАО «Aurela» (два самолета), ЗАО авиакомпания «Klaipėdos avialinijos» (семь самолетов), АО «Lietuvos avialinijos» (семь самолетов), ЗАО «Transaviabaltika» (один самолет), ЗАО «Gintarinės avialinijos» (один самолет), ЗАО «Danų oro transportas» (один самолет).

Занятые регулярными перевозками пассажиров авиакомпании для достижения более качествен-

ного обслуживания пассажиров работают над программами вступления в международные альянсы. Эта задача актуальна, прежде всего, для национальной авиакомпании «Lietuvos avialinijos».

В процессе осуществления программ «Единое небо Европы» и либерализации транспортного рынка, предоставления качественно новых услуг, таких как система дешевых авиабилетов, система единого билета, достижения необходимого уровня конкурентоспособности очевидна потребность объединения в ассоциации внутри страны как непосредственно авиакомпаний, так и авиакомпаний с предприятиями наземного и морского транспорта.

#### Организации технического обслуживания и производства летательных аппаратов

В Литве зарегистрированы 17 сертифицированных предприятий технического обслуживания летательных аппаратов, один сертифицированный авиационный завод и одна сертифицированная проектная организация.

Часть организаций (ЗАО «Helisota», ЗАО «Kauno aviacijos gamykla», ЗАО «Termikas», ЗАО авиационный завод «Sportinė aviacija», Авиационный институт им. Антанаса Густайтиса Вильнюсского технического университета им. Гедиминаса и Каунасский технологический университет) объединены в Ассоциацию авиационных предприятий Литвы (LAPIA).

Организации технического обслуживания поддерживают на уровне требований обеспечения безопасности полетов техническое состояние летательных аппаратов литовских, зарубежных авиакомпаний и малой авиации.

Авиационный завод «Sportinė aviacija» и Каунасский авиационный завод производят планеры и легкие самолеты для спорта и отдыха.

Основная задача организаций технического обслуживания – завершение внедрения стандарта JAR-145, обеспечение соответствия работы предприятий системе стандартов JAA и интеграция в европейские программы аэронавтики и космических исследований.

#### Система подготовки и повышения квалификации авиационных специалистов

Важнейшим фактором обеспечения безопасности полетов и высокого уровня обслуживания пассажиров и перевозчиков грузов являются высококвалифицированные авиационные специалисты.

В гражданской авиации Литвы работают 2097 авиационных специалистов, которым выдано 2640 лицензий. В стране зарегистрированы 23 авиационные учебные организации.

Система подготовки авиационных специалистов и повышения их квалификации включает научные исследования, обучение, повышение квалификации и специализацию для работы на определенном типе летательного аппарата на конкретном рабочем месте.

Опыт ведущих стран Европы показывает, что высокие показатели подготовки и повышения квалификации авиационных специалистов могут быть достигнуты лишь в системе, где ведущая роль отведена контролируемым и финансируемым государством высшим учебным заведениям, являющимся эталонами подготовки специалистов, на которые равняются все высшие учебные заведения, в т. ч. и частные, авиационные школы.

Система подготовки авиационных специалистов Литвы построена по этому принципу. В качестве эталонного учебного заведения в Вильнюсском техническом университете им. Гедиминаса действует сертифицированный по требованиям ICAO и JAR Авиационный институт им. Антанаса Густайтиса. Для повышения квалификации специалистов при институте создан Центр повышения квалификации авиационных специалистов.

В институте, выпускающем летчиков, авиационных диспетчеров, авиационных инженеров и авиационных менеджеров подготовлены 360 бакалавров, 227 дипломированных инженеров, 97 магистров, четыре доктора наук и два габилитированных доктора наук. На курсах повышения квалификации прошли переподготовку свыше 500 специалистов.

Специализацию авиационных специалистов на конкретном рабочем месте проводят учебные центры авиационных предприятий. Начальное авиационное обучение молодежи и подготовку спортсменов проводят школы молодых авиаторов и аэроклубы.

### **Стратегический анализ**

До 2013–2015 гг. в Литве должна быть создана эффективная система мультимодального транспорта, включающая авиацию, наземный и водный транспорт, согласованная с соседними странами, по своим техническим параметрам и качеству услуг соответствующая уровню транспортной системы ЕС и позволяющая с минимальными затратами средств и времени удовлетворять потребности пассажиров, туристических фирм и заказчиков перевозок грузов.

Вместе с другими видами транспорта авиация Литвы должна обеспечить непрерывность мобильности общества, перевозки грузов для поддержания динамики развития экономики страны и ЕС.

Проведенный SWOT-анализ гражданской авиации Литвы позволил получить следующие результаты:

#### 1) сильные стороны (S—strengths):

- удобное для транзита географическое положение страны: территорию Литвы пересекают два признанных транзитных коридора континента;
- развитая система воздушного транспорта;
- развитая система подготовки авиационных специалистов;
- развитая сеть аэропортов с большими резервами расширения;
- хорошие возможности соединения аэропортов с центрами логистики транспорта;
- популярность авиационного бизнеса и положительный баланс развития;
- привлекательные условия бизнеса и туризма в стране;

#### 2) слабые стороны (W—weaknesses):

- неполное удовлетворение терминалов аэропортов требованиям Шенгенских соглашений;
- неполное соответствие парка самолетов современным требованиям;
- устаревшие системы инструментальной посадки и светотехнические системы в международных аэропортах;
- неподготовленная интегрированная программа согласованного развития инфраструктуры воздушного, наземного и морского транспорта;
- неинтегрированная в международный альянс авиакомпания с государственным капиталом;
- недостаточно развитые инфраструктуры международных аэропортов, в первую очередь, аэропорта Вильнюс для предоставления транзитных услуг;
- незавершенные процессы реструктуризации и приватизации авиационных предприятий и аэропортов;

#### 3) возможности (O – opportunities):

- применение правовых норм ЕС для модернизации и развития сектора воздушного транспорта страны;
- создание инфраструктуры международных аэропортов для расширения транзита пассажиров и грузов;
- использование малой авиации для продления рейсов, воздушного такси и туризма;
- определение стратегического партнера для интегрирования авиакомпании с государственным капиталом в международный альянс и на основе накопленного опыта альянса обеспечения условий самостоятельности и конкурентоспособности;
- выбор стратегических партнеров ведущих авиакомпаний Литвы с целью доставки пассажи-

ров и грузов из регионов в центральные аэропорты Европы;

- внедрение системы единого билета;

4) угрозы ((Т – threats):

- недостаточное координирование действий с соседними странами;

- ограниченные возможности авиакомпаний свободно конкурировать на либерализованном рынке воздушного транспорта и в системе дешевых авиабилетов;

- негативное влияние на авиационную систему неравномерного развития экономики соседних стран мира;

- возможные потери пассажиро- и грузопотоков в случае недостаточной активности включения в процесс либерализации рынка воздушных перевозок.

### **Стратегические направления развития воздушного транспорта**

Основными целями долгосрочной программы развития воздушного транспорта являются:

- создание качественной, интегрированной с другими видами транспорта, мультимодальной системы, обеспечивающей обслуживание транзита системы воздушного транспорта;

- развитие правовой системы, регламентирующей авиационную деятельность, обеспечивающей ее безопасность, согласованной с системами стандартов и рекомендациями Международной организации гражданской авиации (ICAO), Европейской конференции гражданской авиации (ECAC), Объединенной авиационной администрации (JAA), Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA), Международного совета аэропортов (ACI) и Европейской организации по обеспечению безопасности аэронавигации (EUROCONTROL);

- вступление в Европейскую организацию по обеспечению безопасности аэронавигации (EUROCONTROL);

- систематизированная подготовка и повышение квалификации авиационных специалистов.

Для удобства пассажиров и перевозчиков грузов до 2006 г. должна быть осуществлена тесная связь системы воздушного транспорта Литвы с системами автомобильного, железнодорожного, водного транспорта и технологической системой единого билета и мультимодальных перевозок грузов с целью максимального использования возможностей удобного географического положения, создания диполя Вильнюс – Каунас, притягательной силы промышленно-транспортного региона г. Клайпеды и зоны отдыха Балтийского моря, развития сети TINA, создания сети TEN-Tr, пересекающих территорию Литвы транспортных коридоров восток–запад и север–юг.

Для этого необходимо создание программ развития инфраструктуры системы воздушного транспорта, малой авиации, взаимодействия разных систем транспорта, внедрения концепции «Единое небо Европы», либерализация рынка воздушного транспорта, уменьшение воздействия авиации на природу и окружающую среду, совершенствование системы подготовки и повышения квалификации авиационных специалистов, решение технических проблем модернизации инфраструктуры международных аэропортов с целью удовлетворения требований Шенгенских соглашений, обеспечение новых технических средств для авиационных перевозок грузов.

Программа интегрированного развития инфраструктуры транспортной системы Литвы включает в себя:

- развитие аэропортов в инфраструктуре диполя Вильнюс–Каунас и их связей с центрами логистики диполя;

- развитие инфраструктуры аэропорта Паланга;

- улучшение инфраструктуры обслуживания пассажиров и технического обслуживания самолетов в международных аэропортах Литвы.

Для выполнения программы развития малой авиации и ее интеграции в систему транспорта страны необходимо:

- создание базы, удобной для развития услуг воздушного такси;

- развитие услуг авиационного туризма;

- использование малой авиации для продления маршрутов авиакомпаний.

До 2006 г. в Литве должны быть осуществлены:

- разработка программы правового обоснования партнерства частного и общественного (государственного) капитала в процессе развития инфраструктуры системы воздушного транспорта;

- создание предпосылок к использованию беспилотных летательных аппаратов;

- либерализация транспортного рынка и программы «Единое небо Европы».

Программа взаимодействия различных видов транспорта включает в себя:

- перевозку пассажиров по системе единого билета;

- концепцию мультимодальной перевозки грузов с использованием взаимодействия разных видов транспорта.

К стратегическим направлениям развития воздушного транспорта Литвы относятся:

- внедрение стандартов JAR системы JAA в национальную правовую систему;

- внедрение требований JAR на авиационных предприятиях;

- перестройка авиаремонтных и производственных организаций для работы в системе стан-

дартов JAA и интеграция в исследовательские и производственные авиационные программы Европы.

Для внедрения концепции «Единое небо Европы» необходимо:

- получение государственным предприятием «Oro navigacija» признанного в ЕС сертификата для предоставления услуг воздушной навигации в программе «Единое небо Европы»;
- обеспечение жизнедеятельности концепции гибкого использования воздушного пространства;
- внедрение концепции функциональных блоков воздушного пространства.

Кроме того, в программу развития воздушного транспорта Литвы до 2006 г. входят:

- выбор стратегического партнера и интегрирование предприятия государственного капитала АО авиакомпания „Lietuvos avialinijos“ в один из мировых альянсов;
- завершение подготовительных мероприятий к созданию в Литве авиакомпаний малых расходов;
- формирование системы подготовки авиационных специалистов и повышения их квалификации;
- замена системы огней взлетно-посадочной полосы аэропорта Каунас на новую систему интенсивного свечения;
- обеспечение транзитных услуг в международных аэропортах;
- переоборудование терминалов международных аэропортов для выполнения требований Шенгенских соглашений;
- расширение пассажирских терминалов в аэропортах Вильнюс и Паланга;
- замена устаревших систем инструментальной посадки ILS в аэропортах Вильнюс и Паланга;
- модернизация взлетно-посадочных полос аэропортов Вильнюс и Каунас.

Для выполнения требований к уменьшению влияния авиации на окружающую среду и влияния шума летательных аппаратов на здоровье людей необходимо:

- завершение первого этапа внедрения системы контроля уровня шума в международных аэропортах;
- уточнение пределов санитарных зон аэропортов Вильнюс, Каунас и Паланга.

При дальнейшем интегрировании систем транспорта страны до 2013 г. необходимо:

- развивать инфраструктуру воздушного транспорта, опираясь на новые технологии перевозок пассажиров и грузов, перспективы развития парка летательных аппаратов и навигационных систем, требования к уменьшению воздействия на природу и окружающую среду;
- обеспечить воздушным транспортом центров логистики гг. Вильнюса, Каунаса и Клайпеды;

– принимать участие в процессе равномерного развития регионов страны;

– обеспечить систему воздушного транспорта подготовленными к внедрению новых технологий авиационными специалистами.

На этом этапе необходимо:

- выполнение программ, разработанных в предыдущем периоде;
  - подготовка стратегий внедрения новых концепций и технических средств: концепции управления воздушным движением CNS/ATM и концепции внедрения спутниковой системы GHSS;
  - уменьшение влияния шума на окружающую среду в соответствии с данными, полученными из системы мониторинга шума;
  - строительство нового пассажирского терминала в аэропорту Каунас;
  - модернизация инфраструктуры аэропортов с целью использования технологий интермодальных перевозок;
  - поддержание и модернизация системы подготовки и повышения квалификации авиационных специалистов;
  - развитие малой авиации с целью расширения ее использования для внутренних перевозок и в сфере воздушного туризма, а также времяпровождения;
  - подготовка к использованию беспилотных летательных аппаратов для перевозки грузов, мониторинга сельскохозяйственных угодий, технических сооружений и государственных границ.
- В период до 2028 г. намечается появление и внедрение новых средств воздушного и космического транспорта, дальнейшая интеграция использования различных видов транспорта для удобного, оперативного и безопасного обслуживания пассажиров и перевозчиков грузов.
- Для осуществления программы развития воздушного транспорта в этот период необходимо:
- внедрение программы концепции управления воздушным движением CNS/ATM;
  - внедрение программы спутниковой системы навигации GNSS;
  - использование беспилотных транспортных средств;
  - дальнейшее выполнение программы уменьшения влияния шума летательных аппаратов на окружающую среду и здоровье людей;
  - строительство дополнительных взлетно-посадочных полос в аэропортах Вильнюс и Каунас;
  - интеграция взаимодействия систем наземного, воздушного и космического транспорта;
  - продолжение программы подготовки и повышения квалификации авиационных специалистов.

### Выводы

1. Система воздушного транспорта Литовской Республики обязана проводить планирование своего развития, опираясь на максимальное использование географического положения страны, транспортных коридоров ЕС, транспортных систем соседних стран, центров логистики страны и зон производства, отдыха и туризма.

2. Согласно программе долгосрочного стратегического управления система воздушного транспорта страны должна стать составной частью интегрированной транспортной системы страны в международных перевозках и в области внутреннего сообщения.

3. Долгосрочное стратегическое управление системой воздушного транспорта предусматривает плавное внедрение новых технологий и технических средств.

### Список литературы

1. *Ilgalaikė Lietuvos ūkio (ekonomikos) plėtotės iki 2015 metų strategija*. Sudarytojas A. Liekis. – Vilnius: Lietuvos mokslas, 2002.
2. *Lietuvos ateitis pasaulio kontekste (Specialistų žvilgsnis) – Future Lithuania in the World Context (Experts' view) (in Lithuanian)* Kolektyvinė monografija. Projekto vadovas Vincentas Jasiulevičius. – Vilnius, Spindulys, 2003. – 404 p.
3. *Lietuvos ūkio (ekonomikos) plėtros iki 2015 m. ilgalaikė strategija – Long-Term Economic Development Strategy of Lithuania until 2015*. – Vilnius, AB VILSPA, 2003. – 192 p.
4. *European Transport Policy for 2010: Time to Decide* // European Commission. – 2001. – 119 p.
5. *Саболин В.А., Макаров Е.В. Воздушный транспорт мира перед лицом глобальных проблем* // Бюл. трансп. инф. – 1999. – № 7–8. – С. 24–25.
6. *Gupta A.K., Govindarajan V. Managing Global Expansion: A Conceptual Framework* // Business Horizons. – 2000 Mar. – Apr. – P. 45.
7. *Flint P. Alliance Paradox* // Air Transport World. – 1999. – Apr. – Vol. 36, Issue 4. – P. 33.
8. *Henderson D.K., Ray L.H. Airline Alchemy* // Air Transport World. – 1997. – Jul. – Vol. 34, Issue 7. – P. 7.
9. *Taverna M. E-Commerce, Alliances Spark Lufthansa Upturn* // Aviation Week & Space Technology. – 2000. – Mar. 27. – P. 40.
10. *Gerber P. Success Factors for the Privatisation of Airports – an Airline Perspective* // Journal of Air Transport management. – 2002. – № 8. – P. 28.
11. *Newberry P. Presidential Address: Privatisation and Liberalisation of Network Utilities* // European Economic Review. – 1997. – Vol. 41. – P. 357.
12. *Benett P. Privatisation – the Second Time Around?* // Airline Bus. – 1999. – Vol. 15, № 7. – P. 38–44, 46–58, 60–65.
13. *Antonίου A. The Air Transportation Policy of Small States: Meeting the Challenges of Globalisation* // Journal of Air Transportation World Wide. – 2001. – Vol. 6, Issue 2. – P. 65.
14. *Knibb D. Foreign Ownership Debate Heats up* // Airline Bus. – 1999. – Vol. 15, № 3. – P. 13. – 1016 p.
15. *Stankūnas J., Vaitonytė K. Lietuvos oro transporto plėtra ir strateginių krypčių analizė* // Aviation. – Vilnius: Technika. – 2002. – № 6. – P. 9–16.
16. *Ott J. Airlines Using Web For More Than E-Ticketing* // Aviation Week & Space Technology. – 2000. – Mar. 27. – P. 40
17. *Vasiliauskas A. Lietuvos ekonomikos plėtros strategijos kūrimo ir įgyvendinimo metodologiniai principai* // Pinigų studijos. – Vilnius: Lietuvos bankas, 2000. – № 4. – P. 86.
18. *Vasiliauskas A. Strateginis valdymas*. – Vilnius: Enciklopedija, 2002. – 384 p.

Стаття надійшла до редакції 13.09.04.

Й. Станкунас

Стратегічний напрям розвитку авіації Литви у світлі євроінтеграційних процесів

Розглянуто чинники, що діють у системі повітряного транспорту Литовської Республіки після вступу в Європейський Союз. Подано структуру систем повітряного транспорту країни та виконано стратегічний аналіз розвитку транспортної системи на довгострокову перспективу.

J. Stankunas

Strategic trends of development of the Lithuanian aviation in the light of Euro-integration processes

The factors having an effect on the system of air transport in the Republic of Lithuania in connection with Lithuania's membership in the European Union are discussed. The structure of the system of air transport of the country is presented, an analysis of the current situation and a strategic analysis of the development of the system is made, and the measures addressed at the long-range perspective are proposed.