MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETAS

VIEŠOJO VALDYMO IR VERSLO FAKULTETAS

VADYBOS IR POLITIKOS MOKSLŲ INSTITUTAS

AISTĖ TARUTYTĖ

COVID-19 PANDEMIJOS POVEIKIS LIETUVOS AVIACIJOS SEKTORIUI

Magistro baigiamasis darbas

Vadovas

Prof. dr. *Brigita Žuromskaitė*

VILNIUS

2022

MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETAS

VIEŠOJO VALDYMO IR VERSLO FAKULTETAS

VADYBOS IR POLITIKOS MOKSLŲ INSTITUTAS

COVID-19 PANDEMIJOS POVEIKIS LIETUVOS AVIACIJOS SEKTORIUI

Turizmo sektoriaus valdymo magistro baigiamasis darbas

Studijų programa 6211LX074

Vadovas

Prof. dr. *Brigita Žuromskaitė*

2022

Recenzentas

2022

Atliko

stud. *A. Tarutytė*

2022

VILNIUS

2022

TURINYS

SANTRUMPŲ SĄRAŠAS 5

PAVEIKSLŲ SĄRAŠAS 7

LENTELIŲ SĄRAŠAS 8

PRIEDŲ SĄRAŠAS 9

ĮVADAS 10

1. Aviacijos sektorius teoriniu aspektu 13

1.1. Aviacijos sektoriaus raida ir jo svarba turizmo sektoriui 13

1.1.1. Aviacijos raida pasaulyje 13

1.1.2. Aviacijos raida pokario Lietuvoje 16

1.1.3. Aviacijos raida po Lietuvos Nepriklausomybės atgavimo 18

1.2. Aviacijos sektoriui poveikį darantys veiksniai 21

1.2.1. Saugumas ir teroristiniai išpuoliai 21

1.2.2. Gedimai, techninės bei žmogiškųjų išteklių klaidos 23

1.3. Gamtos kataklizmos ir jų padariniai 26

1.4. Aviacijos sektoriaus situacija COVID-19 pandemijos metu 28

2. Covid-19 pandemija Lietuvos aviacijoje 33

2.1. Keleivių skaičiaus kaita Covid-19 pandemijos metu Lietuvoje 33

2.2. Lėktuvų skrydžių kaita Covid-19 pandemijos metu Lietuvoje 34

2.3. Pasiūlytų krypčių kaita Covid-19 pandemijos metu Lietuvoje 35

2.4. Krovinių kiekio kaita Covid-19 pandemijos metu Lietuvoje 37

2.5. Aviacijos darbuotojų kaita Covid-19 pandemijos metu Lietuvoje 38

2.6. Komercinių skrydžių kaita Covid-19 pandemijos metu Baltijos šalyse 39

2.7. Teorinės dalies apibendrinimas 41

3. Tyrimo metodologija 42

4. Tyrimo rezultatai ir jų aptarimas 46

4.1. Kokybinio interviu rezultatai 46
4.2. Tiriamosios dalies apibendrinimas 56
IŠVADOS 59
REKOMENDACIJOS 61
BIBLIOGRAFIJOS ŠALTINIŲ SĄRAŠAS 62
SANTRAUKA 70
SUMMARY 71
PRIEDAI 72

SANTRUMPŲ SĄRAŠAS

AGP – tarptautinis Malagos oro uostas

BCN – tarptautinis Barselonos oro uostas

BOJ – tarptautinis Burgaso oro uostas

CFU – tarptautinis Korfu oro uostas

COVID-19 – virusinė infekcija

CTA – tarptautinis Katanijos oro uostas

DJE – tarptautinis Džerbos - Zarzio oro uostas

DLM – tarptautinis Dalamano oro uostas

EBOLA – virusinė infekcija

EFL – tarptautinis Kefalonijos oro uostas

ES – Europos Sąjunga

FNC – tarptautinis Funšalio Cristiano Ronaldo oro uostas

GZP – Gazipasa Alanya oro uostas

H5N1 – paukščių gripo virusas

HER – tarptautinis Herakliono oro uostas

HRG – tarptautinis Hurgados oro uostas

IATA – tarptautinė oro transporto asociacija

ICAO – tarptautinė civilinės aviacijos organizacija

KLM – KLM Royal Dutch oro linijų bendrovė

KUN – tarptautinis Kauno oro uostas

LTOU – Valstybės įmonė Lietuvos oro uostai

MERS – Artimųjų Rytų respiracinio sindromo koronavirusinė infekcija

NATO – Šiaurės Atlanto Sutarties Organizacija

NVSC - Nacionalinis visuomenės sveikatos centras prie Sveikatos apsaugos ministerijos

PANAM – Pan American World oro bendrovė

PLQ – tarptautinis Palangos oro uostas

PSO – Pasaulio sveikatos organizacija

PUY – tarptautinis Pulos oro uostas

RHO – tarptautinis Rodo oro uostas

SARS-CoV-2 – koronavirusas

SUF – tarptautinis Lamezia Terme oro uostas

SUMIN – Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija

TIV – tarptautinis Tivato oro uostas

TSRS – Tarybų Socialistinių Respublikų Sąjunga

UNWTO – Jungtinių Tautų Pasaulio turizmo organizacija

VAR – tarptautinis Varnos oro uostas

VNO – tarptautinis Vilniaus oro uostas

ZIKA – virusinė infekcija

PAVEIKSLŲ SĄRAŠAS

1 Pav. Turistų skaičiaus didėjimo tendencija 13
2 Pav. Žuvusiųjų skaičius 2020 m. lyginant oro ir kelių transportą 15
3 Pav. Teroro išpuolių aukų skaičius civilinėje aviacijoje 22
4 Pav. Oro transporto teroro išpuolių tipai 23
5 Pav. Orlaivių avarijų mastas dėl žmogaus klaidos 24
6 Pav. KLM ir PanAm avarijos schema 27
7 Pav. Keleivių eismo raida pasauliniu mastu 29
8 Pav. Aviakompanijos, kurios 2020 m. kovo - spalio mėn. dėl Covid-19 restruktūrizavosi, bankrutavo arba užsidarė 30
9 Pav. Komercinių skrydžių skaičius visame pasaulyje nuo sausio iki gruodžio mėn. (2018-2020 m). 31
10 Pav. Aptarnauti keleiviai Lietuvos oro uostuose 34
11 Pav. Lėktuvų skrydžiai Lietuvos oro uostuose 35
12 Pav. Krypčių skaičius iš Lietuvos oro uostų 36
13 Pav. Kroviniai Lietuvos oro uostuose 37
14 Pav. Dirbančiųjų skaičius oro keleiviniame transporte 38
15 Pav. Baltijos šalių komercinių skrydžių pokytis lyginant 2020-2021 m. su 2019 m 40
16 Pav. Tyrimo strategijos schema 42
17 Pav. Kategorijos ir subkategorijos 46
18 Pav. Lietuvos oro erdvės 2019 - 2020 m. palyginimas 49
19 Pav. O1 ir O2 organizuojamos skrydžių kryptys 2019 metais 49
20 Pav. O1 ir O2 organizuojamos skrydžių kryptys 2020 m. liepos – gruodžio laikotarpiu 50

LENTELIŲ SĄRAŠAS

1 lentelė Atvykstamasis turizmas pagal transporto rūšį 15
2 lentelė Tiesioginės kryptys vykdomos iš Lietuvos keleivinių oro uostų 20
3 lentelė Katastrofos bei incidentai įvykę dėl kalbos barjerų ar komunikacijos stokos 25
4 lentelė Kokybinio interviu metu apklausti ekspertai 44
5 lentelė Covid-19 pandemijos poveikis Lietuvos aviacijos sektoriui pagal prevencines priemones ir atliktus veiksmus 47
6 lentelė Covid-19 pandemijos poveikis Lietuvos aviacijos sektoriui pagal skrydžius ir žmogiškuosius išteklius 48
7 lentelė Skrydžių kaita Covid-19 pandemijos metu 51
8 lentelė Aviacijos segmento kaita Covid-19 pandemijos metu 52
9 lentelė Saugos užtikrinimas Covid-19 pandemijos metu 54
10 lentelė Aviacijos sektoriaus atsigavimas 55

PRIEDŲ SĄRAŠAS

1 PRIEDAS Kokybinio interviu klausimai kelionių organizatorių atstovams 72
2 PRIEDAS Kokybinio interviu klausimai aviakompanijų atstovams 73
3 PRIEDAS Kokybinio interviu klausimai Lietuvos oro uostų atstovui 74
4 PRIEDAS Kokybinio interviu klausimai Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos atstovui 75
5 PRIEDAS Kokybinio interviu klausimai transporto kompetencijų agentūros atstovui 76
6 PRIEDAS Kokybinio interviu klausimai oro uostų ir oro linijų ekspertui 77
7 PRIEDAS Patvirtinimas apie atlikto darbo savarankiškumą 78

ĮVADAS

Darbo aktualumas. Šiuolaikiniame pasaulyje sunku turizmo industriją įsivaizduoti be aviacijos sektoriaus. Šis sektorius yra vienas iš pagrindinių turistinės kelionės komponentų – būtent nuo oro uostų prasideda daugelio turistų kelionės, nauji atradimai. Aviacijos sektorius buvo laikomas vienas iš sparčiausiai augančių sektorių (Pašukevičiūtė ir Drejeris 2021, 211). Jo pajamos, orlaivių ir keleivių skaičius nuolatos augo tiek pasauliniame, tiek vidaus kontekste, tačiau nuo 2020 m. sausio mėnesio viskas pasikeitė (IATA, 2021).

2020 m. sausio 30 d. Pasaulio Sveikatos Organizacija paskelbė, kad Covid-19 protrūkis yra tarptautinio masto pavojus visuomenės sveikatai, o situacijai prastėjant 2020 m. kovo 11 d. Covid-19 buvo įvardinta kaip pasaulinė pandemija (PSO, 2021). Covid-19 ligos pagrindas – užsikrėtimai tarp artimų kontaktų visuomenėje, todėl prie šios pandemijos išplitimo visame pasaulyje sparčiai prisidėjo žmonių keliavimas, jis sudarė palankias sąlygas virusui plisti skirtingose šalyse. Valstybės savo ruožtu greitai reagavo į besikeičiančią rizikingą situaciją ir įvedė judėjimo ribojimus tarp šalių, papildomas saugos priemones atvykstantiems ir išvykstantiems keliautojams. Gyventojus sukaustė baimė keliauti dėl nežinomo viruso plėtros, didelio mąsto kontaktų ir įvairios nepatvirtintos infromacijos sklaidos. Būtina kelionių sauga buvo sustiprinta, įvedami privalomi sveikatos testai, pažymėjimai, pildomos anketos dėl buvimo vietos nustatymo ir kontaktinių duomenų. Tai stipriai paveikė aviacijos sektorių: buvo stebimas neregėtas keliautojų, skrydžių ir galimų krypčių mažėjimas.

Darbo naujumas. Aviacijos industrijoje jau yra buvę krizių tokių kaip: 1973 m. naftos krizė, 1991 m. Persijos įlankos krizė, 2008m. pasaulinė finansų krizė ir kt. (ICAO, 2021), tačiau tokio masto ir nežinomybės situacija buvo pirmoji, vyravusi visame pasaulyje. Šis sektorius yra ypač jautrus įvykiams, kurie susiję su žmonių sveikata bei saugumu. Stebint spartų viruso plitimą bei siekiant užkirsti kelią nevaldomai situacijai šalys sustabdė oro susisiekimą, tad šis valstybių priimtas sprendimas tapo aviacijos sektoriaus naujos, precedento neturinčios krizės pradžia. Keleivių srautų ir skrydžių skaičius tiek pasaulyje, tiek Lietuvoje sparčiai pradėjo mažėti, o 2020 m. kovo mėnesį Lietuvoje įvykdžius repatriacinius skrydžius, užsakomųjų skrydžių nebeliko (Eurostat, 2021).

Covid-19 pandemija iš esmės sukrėtė oro transporto industriją: panaikinti maršrutai, atšaukti skrydžiai, nutupdyti lėktuvai, papildomos išlaidos angarų nuomai, išnaudoti finansiniai rezervai, atleisti darbuotojai. Aviacijos sektorius Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos ICAO duomenimis pasauliniu mastu per 2020 m. neteko 372 mlrd. JAV dolerių lyginant su 2019 m., o sektoriui grįžti į sėkmingiausių metų lygį prireiks net kelerių metų. Covid-19 pandemijai besitęsiant, visuomenė su tam tikrų priemonių

pagalba sugeba palaipsniui prisitaikyti prie pasikeitusių gyvenimo sąlygų. Tad aviacijos sektorius jau pradeda kurti atsinaujinimo planus ir sudaryti naujų prevencinių priemonių sąrašus, kad užkirsti kelią naujoms viruso bangoms ir tapti atsparia industrija Covid-19 pandemijos rodiklių kaitoms.

Temos ištirtumas. Tyrimų apie aviacijos sektoriaus krizes galima rasti užsienio autorių darbuose. S. Hollmeier ir H. Holger (2003, 52), J. C. Henderson (2008, 130) nagrinėjo teroro išpuolių poveikį aviacijos industrijai, J. C. Henderson (2003, 281) taip pat tyrė krizes susijusias su orlaivių avarijomis bei gamtos stichijomis, E. Ryabinina (2016, 282) nagrinėjo ekonominės krizės poveikį aviacijos industrijai, tačiau apie Covid-19 pandemiją informacijos bei tyrimų šiai dienai tiek Lietuvos, tiek užsienio šalių mastu nėra gausu dėl vis dar besitęsiančios pandemijos šiuo metu. Tad tikslinga išanalizuoti, kaip ši pandemija paveikė Lietuvos aviacijos sektorių iki šių dienų ir kokių priemonių jau yra imtąsi tam, kad sparčiai ir efektyviai atstatyti šį sektorių į priešpandeminį lygį.

Tyrimo objektas. Covid-19 pandemijos poveikis skrydžių kaitai Lietuvoje.

Darbo problema. Covid-19 pandemija tapo nauja realybė visuose sektoriuose. Ši pandemija paliko stiprią žymę ne tik Lietuvos, bet ir pasaulio aviacijoje. Bėgant laikui kiekvienas sektorius prisitaiko prie naujų pokyčių visuomenėje, aviacija taip pat sparčiai taikė naujas priemones įprastuose procesuose, kad galėtų užtikrinti nenutrūkstamą savo veiklą. Kitos pasaulio šalys atlieka pandemijos sukeltų įvykių analizę aviacijoje bei prognozuoja galimas priemones kuo greičiau ir saugiau pakelti aviaciją į prieš pandemiją buvusį lygį (Budd, Ison ir Andrienne 2020, 6). Lietuvoje šis procesas bus ilgas ir turėtų būti nenutrūkstamas, tačiau mokslinėje literatūros šiuo metu nėra ištirtas detalus pandemijos poveikis ir atsinaujinimo proceso priemonės. Taigi kaip Covid-19 pandemija paveikė Lietuvos aviacijos sektorių ir kokiomis priemonėmis galima optimizuoti šio sektoriaus atsigavimą?

Darbo tikslas. Pagerinti Lietuvos aviacijos sektoriaus atsinaujinimo procesą po Covid-19 pandemijos, išanalizuojant pandemijos poveikį skrydžių kaitai Lietuvoje.

Darbo uždaviniai:

1. Atlikti literatūros analizę ir išanalizuoti aviacijos sektoriaus raidą, veiksnius, darančius įtaką jam, ir Covid-19 pandemijos poveikį Lietuvos aviacijos sektoriui.
2. Atlikti tyrimą, išsiaiškinti pagrindinius veiksmus, kurie buvo atlikti valdant Covid-19 pandemijos iškeltas rizikas ir problemas, atliekant skirtingų sektorių apklausas.
3. Apibendrinti atliktus Covid-19 pandemijos valdymo veiksmus aviacijos sektoriuje bei pasiūlyti galimas priemones Lietuvos aviacijos sektoriaus atsinaujinimo procese. Įvertinti šių priemonių įgyvendinamumą.

Darbo metodai: Lietuvos ir užsienio autorių susijusios su nagrinėjama tema mokslinės literatūros analizė ir sisteminimas - naudojami bibliotekinio tyrimo ir lyginamosios analizės metodai. Kokybinis tyrimo metodas – interviu, turinio analizė.

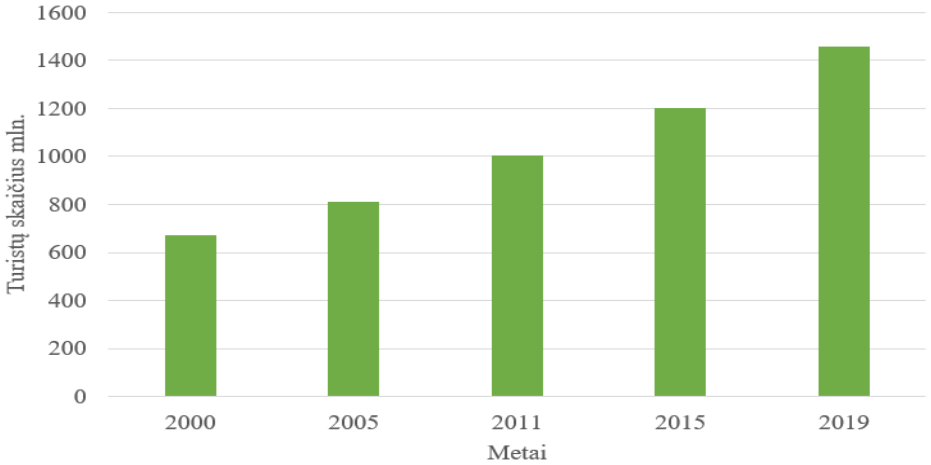
1. Aviacijos sektorius teoriniu aspektu

1.1.Aviacijos sektoriaus raida ir jo svarba turizmo sektoriui

1.1.1. Aviacijos raida pasaulyje

Šiais laikas keliavimas jau yra tapęs savaime suprantamu ir įprastu reiškiniu mūsų šiuolaikiniame pasaulyje. Jau nuo pirmųjų civilizacijų susikūrimo žmonės buvo linkę keliauti, tačiau jų keliavimo tikslai skyrėsi nuo šiandieninio pasaulio. Dažniausiai buvo keliaujama dėl prekybos tiltų nutiesimo, siekiant užkariauti naujas teritorijas ar vykdant masinius tautų persikėlimus. Žmonių keliavimo tikslai į šiandieninius pradėjo panašėti viduramžiais. Visuomenė pradėjo pažinti pasaulį: atrasti kitokią gamtą, susipažinti ir suprasti kitų šalių kultūrą, papročius, pamatyti skirtingą socialinę ir ekonominę aplinką (Žuromskaitė ir kt. 2016, 53).

Nesibaigiantis žmonių noras keliauti yra priežastis, kodėl turizmas pastaruosius dešimtmečius užėmė labai svarbią vietą daugelio šalių ekonomikoje, o Ispanijoje, Prancūzijoje tapo jos varikliu (Montvydaitė, Labanauskaitė 2021,77). Pastaruosius 50 metų turizmas vystėsi stulbinančiu tempu, augo turistų skaičius (žr. 1 paveikslą), o tai lėmė, kad turizmas tapo pasauline pramonės šaka (Švagždienė, Perkumienė ir Dagytė 2021, 382), kuri 2018 metais sugeneravo 10,4% pasaulio BVP (Mulevičienė ir Rusinas 2019, 199).



1 Pav. Turistų skaičiaus didėjimo tendencija

Sudaryta darbo autoriaus pagal UNWTO (2020, 17).

Žmonių keliavimui ir jų poreikių patenkinimui reikalinga transporto sistema, kuri yra neatsiejama turizmo dalis. A. Baublys ir A. V. Vasiliauskas (2011, 12) išskyrė, kad transporto sistema pagal funkcinius komponentus sudaryta iš tokių transporto šakų: biotransporto, geležinkelio, automobilių, jūrų, vidaus vandenų, oro, miesto elektrinio ir vamzdynų transporto. Remiantis A. Jaržemskis ir V. Jaržemskis (2017,

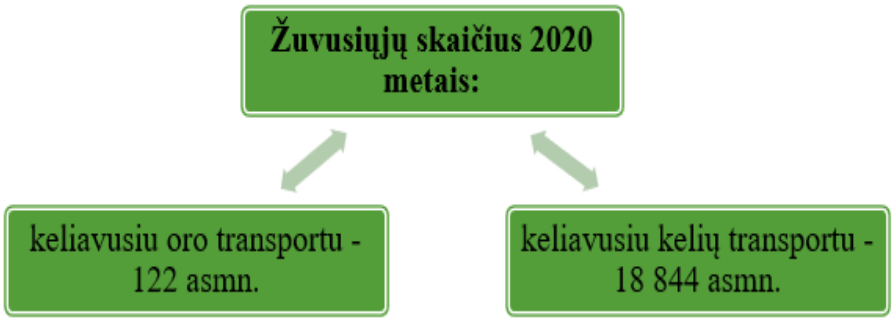
68) šias transporto šakas orientuojant į turistų keliavimą yra išskiriama keleivinė transporto infrastruktūra, kurios sudedamosios rūšys:

- Kelių transportas – naudojamas miestuose ir priemiesčiuose, tarptautiniame susisiekime taip pat tarpmiestiniam susisiekimui mažesnio gyventojų tankio šalyse.
- Geležinkelių transportas – keleivių aptarnavimas tiek tarpmiestiniame ir tarptautiniame susisiekime, tiek miesto ir priemiesčio susisiekime.
- Vandens transportas – aptarnauja keltus kursuojančius vidinėse jūrose, kruizinių laivų transportą.
- Oro transportas – aptarnauja reguliarius vežimus, kur paslaugas siūlo konkuruojančios oro linijų bendrovės, taip pat aptarnauja ir užsakomuosius skrydžius.

Pasaulinėje praktikoje keleivinė transporto infrastruktūra išskiriama ne tik į rūšis, tačiau taip pat yra ir klasifikuojama. A. Jaržemskis ir V. Jaržemskis (2017, 64) išskiria, kad viena iš klasifikacijos grupių yra glaudžiai susijusi su aviacijos sektoriumi, tai keleivių vežimas pagal reguliarumą. Reguliarūs vežėjai suprantami kaip vežimai fiksuotu maršrutu, pastoviu tvarkaraščiu už paskelbtą kainą. Nereguliarūs vežimai – pagal individualizuotą vieno ar grupės žmonių poreikį užsakyti vežimai su taksi, užsakomaisiais autobusais ar lėktuvais.

Oro transportas dažniausiai aptarnauja reguliarius vežimus, kur paslaugas siūlo konkuruojančios oro linijos. Šios aviakompanijos turi savo maršrutų tinklą, o skrydžių tvarkaraščiai dažniausiai paskelbiami iš anksto – mažiausiai penki mėnesiai iki planuojamų skrydžių. Mažesnė dalis oro transporto aptarnavimo tenka užsakomiesiems skrydžiams. Šie skrydžiai dažniausiai būna užsakomi kelionių organizatorių poilsinėms kelionėms, tačiau ir jie turi savito reguliarumo, pavyzdžiui, kai kelionių organizatorius visam žiemos sezonui užsako skrydžius į Egiptą tą pačią savaitės dieną, tuo pačiu metu (A. Jaržemskis ir V. Jaržemskis 2017, 64).

Naudojantis transporto infrastruktūra vieni iš pagrindinių žmonių keliavimo poreikių – kelionės saugumo bei atvykimo į norimą tašką laiku poreikis (Jaržemskis ir Jaržemskis 2017, 12). V. Novakov ir D. Žilienė (2014, 25), Ž. Tunčikienė ir V. Grigas (2017, 162) išskiria, kad aviacija yra svarbiausia ir saugiausia (žr. 2 paveikslą) visas pasaulio dalis jungianti transporto priemonė, o E. Narkun ir K. Paleckis (2020, 2) papildo autorius, kad orlaiviai yra ne tik saugiausia, bet ir greičiausia transporto priemonė.



2 Pav. Žuvusiųjų skaičius 2020 m. lyginant oro ir kelių transportą

Sudaryta darbo autoriaus pagal Eurostat (2021).

Oro transporto šakos pradžia siejama su brolių Oriville'o ir Wilburno Wrightų 1903 m. gruodžio 17 d. sukurtu ir pirmą kartą nuo žemės pakeltu varikliu varomu skraidymo aparatu, kuris per 59 sekundes sugebėjo nuskristi 260 metrų. Atradėjų pirmieji skrydžiai su „Flyer" sukėlė pasaulinę revoliuciją transporte, pakeitė karų strategiją bei atvėrė visuomenei naujas galimybes pažinti pasaulį. Brolių idėja netruko pasinaudoti ir kiti kūrėjai. Europoje pirmasis sunkesnis už orą aparatas buvo sukonstruotas ir į orą pakeltas 1906 m. netoli Paryžiaus, jo kūrėjas – aviatorius Alberto Santoso Dumonto (Christauskas, Skrerys 2008, 6-7).

Brolių Oriville'o ir Wilburno Wrightų idėja ir sėkmė plačiai išplito po pasaulį, kiti kūrėjai ir inžinieriai metus iš metų tobulino ją ir dėl to šiai dienai turime patrauklius, greitus, patogius ir saugius orlaivius. Keliavimas lėktuvais šiandieniniame pasaulyje atostogų, verslo ir kt. tikslais yra populiariausia priemonė, tenkinanti žmonių naudojimosi transporto infrastruktūra pagrindinius poreikius – greitai ir saugiai pasiekti savo kelionės tikslą (žr. 1 lentelę).

1 lentelė Atvykstamasis turizmas pagal transporto rūšį

Metai	**Keliautojų % pasinaudojusiais oro transportu**	**Keliautojų % pasinaudojusiais kelių transportu**	**Keliautojų % pasinaudojusiais geležinkelių transportu**	**Keliautojų % pasinaudojusiais vandens transportu**
2019	59	35	1	5
2018	58	37	2	4
2017	57	37	2	4
2016	55	39	2	4
2015	54	39	2	5

Sudaryta darbo autoriaus pagal UNWTO (2015-2020).

Apibendrinant galima teigti, kad nors skirtingų epochų gyventojų poreikiai buvo skirtingi, tačiau tikslas keliauti išliko. Norint patenkinti šį poreikį, skirtingais laikais buvo naudojamos skirtingos transporto infrastruktūros ir jos rūšys. Šiuolaikiniame pasaulyje poreikis keliauti – kasdieninis, tiek siekiant naujų įspūdžių pažinti pasaulį, tiek vystant komercinius tikslus kitose pasaulio šalyse. Kadangi poreikis keliauti yra neatsiejama gyvenimo dalis, labai svarbu užtikrinti, kad keliavimas būtų greitas ir saugus. Tad tapo įprasta, jog šiandieniniame pasaulyje turizmo, verslo ir kt. tikslais asmenys dažniausiai renkasi oro transportą, kuris yra išskiriamas kaip saugiausias ir greičiausias keliavimo būdas, leidžiantis kelionės tikslą pasiekti laiku ir saugiai.

1.1.2. Aviacijos raida pokario Lietuvoje

Aviacijos raida Lietuvoje prasidėjo kartu su pirmojo lėktuvo projekto kūrėju, aviacijos pradininku – Aleksandru Griškevičiumi. 1843 – 1850 m. bajoras Aleksandras Griškevičius suprojektavo kelis skraidymo aparatus ir knygoje „Žemaičio garlėkys“ nagrinėjo sparnuoto žmogaus ir valdomo aerostato skrydžio idėjas (Christauskas, Skrerys 2008, 7).

Po Pirmojo pasaulinio karo susikūrusios Nepriklausomos Lietuvos respublikos prioritetas buvo rūpintis krašto apsauga ir šalies ekonomika, tai lėmė, kad Lietuvoje tuo metu buvo kuriama ir plėtojama tik karinė aviacija (Stasiukaitienė 2015, 157). 1919 m. Lietuvoje buvo įkurta pirmoji karo aviacijos mokykla, kuri išleido vienintelę lakūnų laidą ir buvo uždaryta iki 1932 m. (Christauskas, Skrerys 2008, 8). 1919 m. kovo 1 d. į oro erdvę pakilo pirmieji karo aviacijos lėktuvai su Lietuvos skiriamaisiais ženklais. Tai buvo Vokietijos pirkti aštuoni lėktuvai, kurie nuo 1921 m. (Lietuvos aviacijos transporto pradžia) prireikus gabeno lauko paštą Lietuvos teritorijoje bei pavienius keleivius (Christauskas, Skrerys 2008, 7).

Civilinės aviacijos pradžia Lietuvoje siejama su 1927 m. Zigmo Žemaičio įkurtu Lietuvos aeroklubu. Klubo visuomenė ne kartą kreipėsi į Lietuvos vyriausybę siekdami įgyvendinti savo idėją – įsteigti tarptautines oro linijas ir vykdyti oro susisiekimą tarp Lietuvos ir Baltarusijos, tačiau pastangos buvo bergždžios. Nepavykus įsteigti tarptautinės oro linijos, Lietuvos aeroklubas už visuomenės paramą iš užsienio įsigijo keletą sportinių ir turistinių lėktuvų, kuriais keleivius bei paštą mėgino neoficialiai skraidinti vidaus oro linijomis. Klubas taip pat rengė civilinių lakūnų mokymus, o tai sudarė sąlygas oficialiai organizuoti vidaus oro susisiekimą, vykdė aviamodelių konstravimą, darymą ir skraidinimą, organizavo skraidymo varžybas (Stasiukaitienė 2015, 157). Aeroklubas sėkmingai savo veiklą vykdė iki 1940 m., o 1929 m. buvo priimtas į Tarptautinę aviacijos federaciją (Christauskas, Skrerys 2008, 7).

Gerėjant Lietuvos ekonomikai 1936 m. sausio 1d. vyriausybė prie Susisiekimo ministerijos įsteigė Orinto susisiekimo inspekciją, kuri koordinavo tarptautinius skrydžius virš Lietuvos teritorijos (Christauskas, Skrerys 2008, 9). 1938 m. Lietuvos vyriausybės išskirtomis lėšomis buvo įsigyti du pirmieji transportiniai „Pervical“ kompanijos lėktuvai, įkurta „Lietuvos oro linijų“ bendrovė ir įvykdyti bandomieji skrydžiai į pajūrį. Šie skrydžiai buvo sėkmingti, todėl rugsėjo mėnesį buvo atidaryta oficiali oro susisiekimo linija tarp Kauno, Klaipėdos ir Palangos, tačiau 1939 m. kovo 22d. Hitleriui valdant Vokietijai užgrobus Klaipėdos kraštą oro susisiekimo linija liko tik tarp Kauno ir Palangos (Stasiukaitienė 2015, 158). Šios oro susisiekimo linijos pagrindas buvo nacionalinio Lietuvos oro susisiekimo plėtra.

Ilgai netrukus nacionalinės aviacijos plėtra buvo nutraukta. 1940 m. Sovietų Sąjungos „Aeroflotas“ perėmė Lietuvos susisiekimo aviacijos koordinavimą. Civilinės aviacijos bendrovei „Aeroflot“ priklausė Vilniaus, Kauno, Palangos, Šiaulių ir kt. oro uostai, skrydžių valdymo tarnybos, visa keleivių, krovinių, pašto sistema bei Lietuvos žemės ūkio aviacija (Christauskas, Skrerys 2008, 9). 1940 m. spalio 29d. Tarybų Sąjunga (toliau – TSRS) įsteigė Pabaltijo civilinės aviacijos vadybą, visi Lietuvos oro linijas aptarnavę lėktuvai buvo perkelti į Rygą, lietuvių tautybės lakūnams nebeleidžiama dirbti, o 1941 m. prasidėjus Antrajam pasauliniam karui buvo sunaikinta Lietuvos civilinės aviacijos materialinė techninė bazė (Stasiukaitienė 2015, 159).

Stasiukaitienė (2015, 159) aprašo, kad laikui bėgant okupuotoje Lietuvoje be tikslo apsaugoti šalies vakarų sienas Maskvos vadovybė pradėjo siekti savų ekonominių naudų, o tai lėmė, kad okupacinė valdžia stiprino ne tik karo aviacijos materialinę techninę bazę, bet tuo pačiu buvo atsižvelgta ir į civilinę aviaciją. Nepaisant sovietmečio laikų sunkumų, buvo įgyvendintos ir plėtros: atstatomas ir plečiamas Lietuvos aerodromų tinklas, įrengta kilimo ir tūpimo takų bei aikštelių, atidarytos naujos oro linijos, išplėstas vietinis oro linijų tinklas, didėjo skraidinamų keleivių, krovinių, pašto skaičius. Devintajame dešimtmetyje iš Vilniaus, Kauno, Šiaulių ir Palangos oro uostų pakilę lėktuvai pasiekdavo daugiau nei 40 miestų, priklausančių TSRS.

Tad Pirmojo pasaulinio karo Nepriklausomos Lietuvos respublikos pagrindinis prioritetas buvo krašto apsauga ir ekonomika, todėl buvo plėtojama ir kuriama tik karinė aviacija. Dėl besivystančių Lietuvos aeroklubo ir visuomenės, civilinės aviacijos pradžia Lietuvoje siejama su 1927 m. įsigytais lėktuvais, kuriais keleiviai buvo skraidinami vidaus oro linijomis. Deja, šalyje prasidėjus neramumams, palaipsniui nacionalinės aviacijos plėtra buvo nutraukta. Nors Antrojo pasaulinio karo metu buvo sunaikinta visa šalies aviacijos materialinė bazė, tačiau TSRS laipsniškai ją atkūrinėjo dėl ekonominės naudos.

1.1.3. Aviacijos raida po Lietuvos Nepriklausomybės atgavimo

1990 m. atkūrus Lietuvos Nepriklausomybę buvo išsaugota civilinės ir sportinės aviacijos technika, oro uostai bei gamybinė bazė, tačiau Lietuvai iš pagrindų reikėjo atnaujinti aviacijos sistemą, kuri būtų pritaikoma Lietuvos poreikiams, orientuota į vakarus bei atitiktų tarptautinius aviacijos reikalavimus. Pirmasis tarptautinis skrydis iš Vilniaus oro uosto į Kopenhagą buvo įvykdytas 1991 m. gruodžio 21d. Po Lietuvos Nepriklausomybės atgavimo Lietuva įstojo į Tarptautinę oro vežėjų asociaciją, kuri suteikė tarptautinį pripažinimą bei teisę parduoti bilietus į bet kurios aviakompanijos reisus bet kuria pasaulio kryptimi („Civilinė aviacija“, 2019).

Pastebima, kad oro transporte net ir kapitalistinėse vakarų šalyse ilgą laiką buvo taikomi griežti valstybinio reguliavimo principai. Kiekvienoje šalyje buvo po nacionalinį vežėją, pavyzdžiui „Lufhansa“ – Vokietijoje, „Air France“ – Prancūzijoje, „British Airways“ – Didžiojoje Britanijoje, „Lot“ Lenkijoje (Jaržemskis ir Jaržemskis 2017, 76). Po Nepriklausomybės atgavimo Lietuvos nacionalinis vežėjas tapo „Lietuvos avialinijos“. Nacionalinio oro vežėjo turėjimas užtikrino susisiekimą savo šalies piliečiams bei svečiams, tad tai tapo valstybės vizitine kortele, pasididžiavimas bei prestižas (Jaržemskis ir Jaržemskis 2017, 226).

Nepaisant teigiamo nacionalinių vežėjų vaidmenio valstybėms iki Europos vidinės integracijos šalių oro vežėjai buvo pasidalinę rinką. Kiekvienos šalies avialinijos į kitas šalis galėjo skristi tiek kartų, kiek kitos šalies aviakompanijos į priimančiąją šalį. Toks šalių susitarimas lėmė, kad keliavimas oro transportu buvo ne visiems įperkamas dėl aukštų kainų. Įvykus Europos vidinei integracijai, kuri siekė pagreitinti žmonių judėjimą tarp šalių, rinkoje pasirodė nauji vežėjai, pigius skrydžius vykdančios aviakompanijos. Šis žingsnis sugriovė nacionalinių oro vežėjų monopoliją ir atsirado didelė konkurencija, kuri lėmė nacionalinių vežėjų bankrutavimą arba privatizavimą. „Lietuvos avialinijos“ taip pat neatlaikė konkurencijos, buvo privatizuotos privataus investuotojo ir pervadintos į „Flylal“, tačiau vėliau toks pats likimas ištiko ir šias avialinijas. „Flylal“ bankroto byla buvo iškelta 2009 m. (Jaržemskis ir Jaržemskis 2017, 226).

Šiai dienai Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija yra pateikusi siūlymą Vyriausybei steigti nacionalinį oro vežėją – virtualią oro bendrovę. Virtuali oro bendrovė – tai įmonė, perkanti skrydžių valandas ir, priklausomai nuo sprendimų, galinti pirkti kitas su oro vežėjo susijusias veiklas, pvz., bilietų platinimo paslaugas, tačiau rinkoje teikti paslaugas su savo prekės ženklu. (Sumin, 2020). Tokią praktiką jau yra įgyvendinusi viena iš Baltijos šalių – Estija. Kaip teigia Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija, įsteigtas nacionalinis vežėjas padėtų lanksčiau reaguoti į Lietuvos oro susisiekimo poreikius, atkurti oro susisiekimo rinką po Covid-19 pandemijos.

Lietuvai neturint nacionalinio oro vežėjo ir siekiant pritraukti kitų valstybių aviakompanijas, kurios plėstų susisiekimo galimybes, didelis dėmesys yra skiriamas oro uostų infrastruktūrai, kurių Lietuvoje yra keturi:

Vilniaus oro uostas (VNO) – įsikūręs pietinėje Vilniaus dalyje, pagal veiklą yra didžiausias Lietuvoje, antras pagal dydį Baltijos šalyse. Palaipsniui didėjant oro transporto keleivių skaičiui ir iš užsienio rinkos ateinančių naujų aviakompanijų, šis oro uostas 2017 m. buvo dviem vasaros mėnesiams uždarytas dėl pakilimo takų infrastruktūros atnaujinimo. Vilniaus oro uostas aptarnauja apie 85% visų Lietuvos oro transporto keleivių (Christauskas, Skrerys 2008, 11).

Kauno oro uostas (KUN) – įsikūręs Karmėlavoje, šalia Kauno. 2008 m. ES paramos lėšomis baigtas statyti naujas keleivių terminalas, atitinkantis Šengeno sutarties reikalavimus. Pagrindinę Kauno oro uosto veiklą sudaro žemų kainų aviakompanijos, orlaivio remonto ir priežiūros įmonės, oro linijos gabenančius krovinius. Oro uosto geografinė vieta yra palanki tapti oro krovinių transporto centru. Kauno civilinis oro uostas yra ketvirtas pagal dydį Baltijos šalyse (Jaržemskis ir Jaržemskis 2017, 130).

Palangos oro uostas (PLQ) – Palangos oro uostas yra regioninis oro uostas, įsikūręs vakarinėje Lietuvos dalyje ties Baltijos jūra (LTOU, 2021). 2006 m. oro uostas pilnai susitvarkė aptarnavimo infrastruktūrą ir atidarė keleivių terminalą, kuris atitiko visus Šengeno sutarties reikalavimus (Jaržemskis ir Jaržemskis 2017, 131). Oro uosto darbo veikla suaktyvėja vasaros bei pavasario sezono metu, nes juo naudojasi turistai, tačiau be turistų oro uostu taip pat sėkmingai naudojasi verslo keleiviai. Palangos oro uostas yra pritaikytas aptarnauti mažus ir vidutinio dydžio orlaivius (LTOU, 2021).

Šiaulių (Zoknių) oro uostas – yra įsikūręs miesto pietuose ir užima 471 ha plotą. 1916 m. vokiečių kariškiai pastatė angarą ir taip oro uostas tapo karinės paskirties. Nuo 2006 m. buvo atnaujinti civilinės aviacijos skrydžiai, aptarnaujami nereguliarių linijų orlaiviai bei įsigyta įranga, kuri gali aptarnauti įvairių dydžių lėktuvus. Šis oro uostas priima NATO šalių oro policijos pajėgas, kurios rotacijos principu atvyksta saugoti Lietuvos oro erdvės (Jaržemskis ir Jaržemskis 2017, 132). Oro uostas aptarnauja krovinius, keleivius, orlaivius bei yra karinių pajėgų aviacijos bazė.

Siekiant optimizuoti Lietuvos oro uostų veiklą, vykdyti bendrą politiką bei pritraukti kitų valstybių oro transporto bendroves, 2014 m. buvo įkurta valsybės įmonė „Lietuvos oro uostai“, kuriems priklauso Vilniaus, Kauno bei Palangos oro uostai (Jaržemskis ir Jaržemskis 2017, 132). Sukurtas oro uostų tinklas suteikia galimybę diversifikuoti veiklą, kiekvienam oro uostui teikiant prioritetą svarbiausioms veiklos dalims, bei visam tinklui koordinuotai papildyti Lietuvos susisiekimo sistemą (LTOU, 2021).

Šiai dienai Lietuvos keleiviniais oro uostais per metus pasinaudoja milijonai keleivių, 2020 m. Lietuvos oro uostai aptarnavo 15 reguliariųjų aviakompanijų, daugiau nei 3 užsakomuosius skrydžius

vykdančias aviakompanijas (LTOU, 2021), o šiais metais oro uostai keleiviams siūlo ir planuoja daugiau nei 20 tiesioginių krypčių (žr. 2 lentelę).

2 lentelė Tiesioginės kryptys vykdomos iš Lietuvos keleivinių oro uostų

Kryptis iš/ į Vilniaus oro uostą	Airija, Armėnija, Austrija, Belgija, Danija, Egiptas, Estija, Graikija, Sakartvelas, Islandija, Ispanija, Italija, Izraelis, Jungtinė Karalystė, Kipras, Latvija, Lenkija, Malta, Norvegija, Nyderlandai, Portugalija, Prancūzija, Suomija, Švedija, Šveicarija, Turkija, Ukraina, Vokietija.
Kryptis iš/ į Kauno oro uostą	Airija, Belgija, Danija, Ispanija, Italija, Jungtinė Karalystė, Kipras, Norvegija, Nyderlandai, Suomija, Švedija, Ukraina, Vengrija, Vokietija.
Kryptis iš/ į Palangos oro uostą	Danija, Jungtinė Karalystė, Latvija, Norvegija, Ukraina.
Kryptys planuojamos vykdyti su užsakomaisiais skrydžiais	Austrija, Albanija, Bulgarija, Egiptas, Graikija, Jungtiniai Arabų Emyratai, Kroatija, Sakartvelas, Ispanija, Italija, Portugalija, Prancūzija, Turkija, Tunisas.

Sudaryta darbo autoriaus pagal LTOU (2021).

Atlikus aviacijos raidos po Nepriklausomybės atgavimo literatūros analizę, pastebimas pagrndinis raidos faktorius: atgavus nepriklausomybę Lietuvai reikėjo iš naujo kurti aviacijos sistemą, kuri būtų orientuota į vakarus bei atitiktų tarptautinius aviacijos reikalavimus. Palaipsniui Lietuvos aviacijos sektorius sulaukė tarptautinio pripažinimo ir įgijo teisę parduoti bilietus bet kuria pasaulio kryptimi. Lietuvai siekiant į šalį pritraukti kitų valstybių aviakompanijas bei plėsti tiesioginių krypčių skaičių buvo įkurta valsybinė įmonės „Lietuvos oro uostai“.

Apibendrinant aviacijos sektoriaus raidą ir jo svarbą turizmo sektoriui galima teigti, kad šiai dienai aviacijos sektorius yra vienas iš pagrindinių turizmo komponentų. Oro transportą šiandieniniame pasaulyje renkasi vis daugiau žmonių dėl poreikio greitai ir saugiai pasiekti norimą šalį. Pastebima, jog šių laikų populiariausios transporto infrastruktūros raidos kelias Lietuvoje nebuvo lengvas. Lietuvos valstybės pinigų stygius ir aukšti prioritetai krašto saugai, civilinės aviacijos pradžią nukėlė į 1927 m. Po sėkmingai vystytos savos nacionalinės civilinės aviacijos, teko patirti skaudų TSRS smūgį, kuris sugriovė visą sukurtą oro transporto sistemą. Metams bėgant, Lietuvai atkūrus nepriklausomą valstybę, visa aviacijos infrastruktūra pagal tarptautinius standartus buvo steigiama iš naujo. Nors nuosmukių Lietuvos aviacijoje pasitaiko ir iki šių dienų (LTOU, 2021), tačiau valstybė sugeba pritraukti tarptautinių oro vežėjų, kurie siūlo keliautojams naujas tiesiogines kryptis iš trijų tarptautinių Lietuvos oro uostų, taip pat auga ir užsakomųjų skrydžių pasiūla. Galima teigti, kad siūlomų krypčių apimtis prisideda tiek prie atvykstamojo, tiek prie išvykstamojo turizmo augimo.

1.2. Aviacijos sektoriui poveikį darantys veiksniai

Kiekvienas pasaulio sektorius neišvengiamai vienaip ar kitaip yra veikiamas įvairių išorinių veiksnių. Aviacijos industrija nėra išimtis. Pagal toliau nagrinėtus šaltinius, šis sektorius ypatingai jautrus – politiniams nesutarimams, teroristiniams išpuoliams, techninėms klaidoms ir gedimams, žmogiškųjų išteklių klaidoms, gamtos kataklizmams bei lokaliems gamtos padariniams.

1.2.1. Saugumas ir teroristiniai išpuoliai

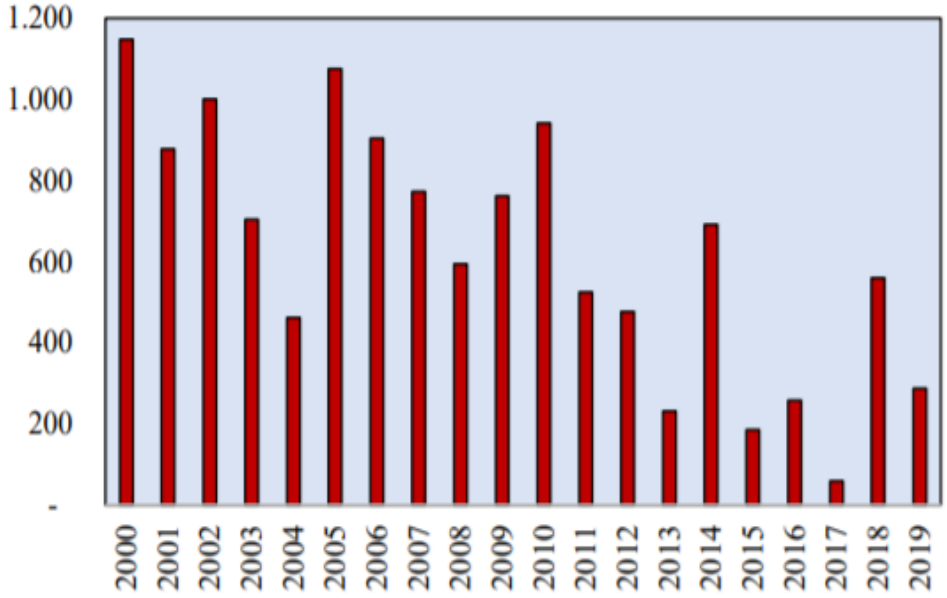
Nors sektoriaus pagrindiniai prioritetai yra sauga ir saugumas, kuriems yra skiriamas ypatingas dėmesys, tačiau kasmet neišvengiama skaudžių nelaimių ir katastrofų (Rahmawati, Maulida, ir Ratnasari 2020, 1). A. Jaržemskis ir V. Jaržemskis (2017, 38) aprašo, kad sauga suvokiama kaip saugus vežimo procesas, kurio metu užtikrinama, kad keleivis eismo metu nepatirs sužalojimų, nežus dėl eismo įvykio, avarijos, nuvažiavimo nuo kelio, transporto priemonės gedimo ar kito poveikio, o keleivių vežimo saugumo samprata apibūdinama kaip kitų žmonių pikta valia padarytas nusikaltinimas, kurio pagrindinis įrankis tampa transporto priemonė. Saugumo samprata apima ir kriminalinių nusikaltėlių išpuolius, tačiau didžiausias dėmesys yra skiriamas teroristinių išpuolių grėsmei.

R. A Hudsonas (1999, 14) terorizmo sąvoką apibrėžia kaip smurtinę veiklą, kuri jos aukoms yra netikėta ir šia smurtine veikla siekiama padaryti psichologinį poveikį adresatui, atkreipiant visuomenės dėmesį į tam tikras problemas, reikalavimus ir grupuotės tikslų pasiekimui. Teroristiniais išpuoliais siekiama sukelti ne tik paniką, bet ir sumažinti ar sugriauti pasitikėjimą valdžia ar vyraujančia politika šalyje. D. Beinoravičius ir M. Vainiutė (2017, 17) išskiria, kad terorizmas – tai tyčinis smurto naudojimas civilių arba civilinių taikinių atžvilgiu, norint pasiekti politinius tikslus: pakeisti valdymo formą, socialinę ar ekonominę politiką, pakeisti valdžią ir kt. Kai kurie mokslininkai prie teroro išpuolių tikslų yra linkę pridėti ideologinius ir religinius siekius, tačiau, manoma, kad politinio tikslo idėja yra gan plati, tad apima ir šiuos minėtus aspektus (Beinoravičius 2005, 53).

Dažnu atveju politiniai konfliktai, kurie išprovokuoja teroro išpuolius, kyla tarp šalių ginčų. Šalys nenori viena kitai nusileisti, neieško kompromisų konflikto sprendimui. Jei kuri iš šalių stipresnė, jai kompromisas nereikalingas, nes ji ir taip savo pajėgumu gali laimėti ir jėga garantuoti savo interesų įgyvendinimą (Beinoravičius 2005, 52). Šiai dienai politinių konfliktų teroro išpuoliai centralizuojasi ties Artimaisiais Rytais, Šiaurės Afrika (Mena), Pietų Azija ir Sacharos regionuose. Šių regionu bendras teroro išpuolių skaičius siekia 84 procentus ir sudaro 95 procentus mirčių (Survila, Mikėnas, Žuromskaitė 2017, 103).

Pagrindinis terorizmo objektas – civiliai. Teroro išpuoliu metu aukomis tampa neginkluoti asmenys, o tai kelia visuomenės susirūpinimą bei atkreipia žiniasklaidos dėmesį (Beinoravičius 2005, 54). Dėl žiniasklaidos plačios sklaidos teroro aktai ir jų nešama žinutė plinta po visą pasaulį ir sulaukia didelio ažiotažo. Teroristinėms grupuotėms ilgai netruko pastebėti, kad didelio žiniasklaidos ir visuomenės dėmesio sulaukia teroro išpuoliai įvykdyti prieš užsienio turistus, tad keliaujantys asmenys tapo ne tik iš anksto suplanuotų, bet ir atskirų teroristinių išpuolių aukomis (Survila, Mikėnas, Žuromskaitė 2017, 102).

Terorizmo siekiui įbauginti ir sulaukti visuomenės reakcijos reikalingas didelis žmonių skaičius, tam teroristų grupuotės plačiai naudojasi transporto sistema, kuri jiems padeda sutelkti platų žmonių kiekį vienoje riboto ploto erdvėje. Dažniausiai teroro išpuoliai transporto infrastruktūroje buvo orientuoti į lėktuvu skrendančius keliautojus (Jaržemskis ir Jaržemskis 2017, 40). Šių teroro išpuolių metu kasmet žūsta tūkstančiai nekaltų asmenų (žr. 3 paveikslą), tai pagrindžia ir aviacijos skaudžios katastrofos tokios kaip: Rugsėjo 11-osios įvykiai Niujorke, Rusijos keleivinio orlaivio susprogdinimas virš Sinajaus pusiasalio ir kt. (Ivančik ir Nečas 2020, 40).

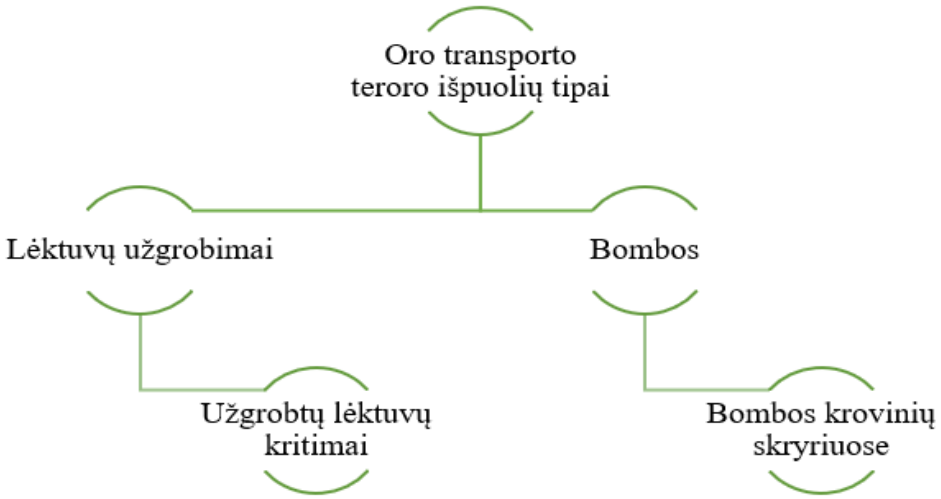


3 Pav. Teroro išpuolių aukų skaičius civilinėje aviacijoje

Cituota iš Ivančik ir Nečas (2020, 235).

M. Devashish, C. S. Pham ir S. Bandyopadhyay (2018, 2852) teigia, kad oro transportas visada yra patrauklus ir tampa vienu iš pagrindinių teroristų taikinių. Lėktuvuose dažniausiai būna didelės žmonių grupės, jie neturi lengvo pabėgimo būdo, todėl tai tampa lengvinančiomis aplinkybėmis sukelti teroro ataką prieš nekaltus civilius. Orlaiviuose teroristų grupuotės stengiasi įvykdyti įvairaus tipo teroro išpuolius (žr. 4 paveikslą), kurių vienas pagrindinių ilgą laiką buvo – lėktuvo užgrobimai, tačiau aviacijos sektoriui didelį dėmesį sutelkus į saugumo priemones, bendras išpuolių skaičius sumažėjo (Jaržemskis ir Jaržemskis 2017,

39). Buvo imtasi tokių priemonių kaip: sustiprintos saugumo patikros, skysčių ir aerozolių kiekio ribojimas lėktuvo viduje, viso kūno skaitytuvų įdiegimas, nešiojamų kompiuterių ir kompiuterinių planšečių išėmimas iš bagažo ir atskiras patikrinimas, pilotų kabinų užrakinimas, patikra dėl sprogstamųjų medžiagų ir kt. (Neagu, Stoenescu ir Gal 2018, 557).



4 Pav. Oro transporto teroro išpuolių tipai

Sudaryta darbo autoriaus pagal Jaržemskis ir Jaržemskis (2017, 38).

Šiai dienai sumažėjus galimybei rengti atakas orlaiviuose, teroristai yra nusitaikę į oro uostus bei oro uostų erdves iki patikrinimų. 2016 m. Briuselio Zaventemo oro uosto sprogdinimas manoma, kad tapo priežastimi, dėl kurios kai kuriose Europos Sąjungoje šalyse patikros punktai buvo įrengti prieš patenkant į oro uostą (Jaržemskis ir Jaržemskis 2017, 39).

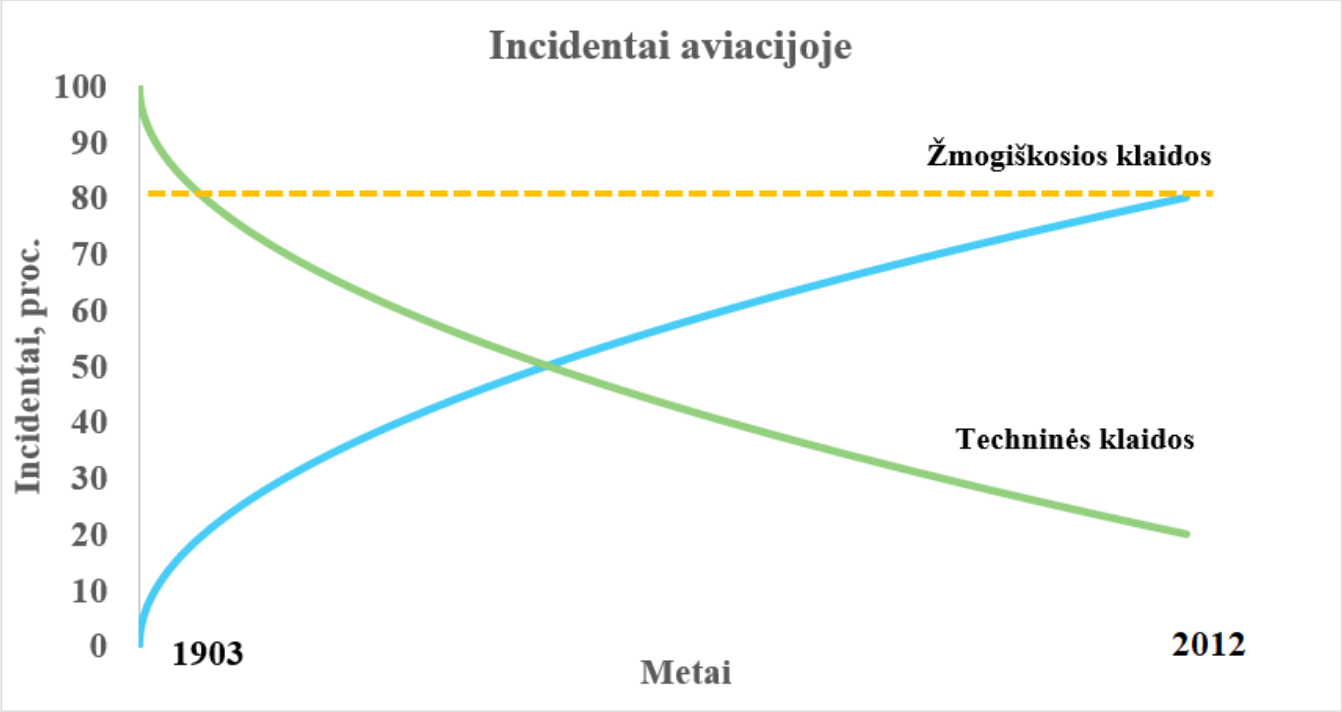
1.2.2. Gedimai, techninės bei žmogiškųjų išteklių klaidos

Be teroristinių išpuolių aviacijos industrija taip pat yra jautri avarijoms bei incidentams, kurios susijusios su techninėmis klaidomis. Techninių klaidų ir gedimų dažniausiai atsiranda dėl susidėvėjusių medžiagų, detalių, kurios nėra laiku pakeičiamos (Jaržemskis ir Jaržemskis 2017, 42). Techninė orlaivių priežiūra – tai sudėtingas procesas, kuriam keliami aukšti saugumo reikalavimai bei kuris yra griežtai reguliuojamas Europos aviacijos saugumo agentūros. Vykdant lėktuvų techninę priežiūrą privaloma vykdyti formalius įsipareigojimus, pildyti techninius dokumentus ir kt. (Tunčikienė ir Grigas 2017, 162). Nuosekliai vykdant reikalavimus, kad ir kiek lėktuvas savo eksploatacijos metu savininkų beturėtų, visą informaciją apie keistas detales, atliktus remontus ir kt. būsimi orlaivio savininkai laisvai galės pasiekti (Jaržemskis ir Jaržemskis 2017, 42). Nors aviacijos industrijoje taikomos reglamentuojamos naudojamos technikos techninės apžiūros, patikros, sertifikuojami produktai, atestuojamas personalas ir kt., katastrofų visiškai

išvengti nepavyksta (Jaržemskis ir Jaržemskis 2017, 42). Civilinėje aviacijoje nuo 1994 m. apie 12% įvykusių incidentų priežastis – nepakankamai kokybiškai atlikti lėktuvų techninės priežiūros darbai. Dėl šios priežasties aviacijos sektoriui kyla poreikis vystyti ir pritaikyti inovatyvius valdymo sprendimus techninės lėktuvų priežiūros metu, kurie leistų garantuoti didesnį darbo efektyvumą, padidinant saugumo lygį aviacijos industrijoje (Tunčikienė ir Grigas 2017, 162).

Laikui bėgant oro transporto sektoriuje buvo skirtas ypatingas dėmesys žmonių klaidoms. Lyginant su techniniais gedimais žmonių klaidos yra viena iš pagrindinių avarijų bei incidentų priežasčių aviacijos industrijoje (Lobanova ir Apanavičius 2020, 6). Aviacijos sektoriuje yra būtinas nepertraukiamas darbų koordinavimas, komunikavimas ir bendradarbiavimas tarp skirtingų darbuotojų: techninės priežiūros inžinierių, įgulos vadybininkų, kontrolierių, angaro vadovų, planavimo, kokybės, komercijos, gamyklos darbuotojų. Taip pat reikėtų nepamiršti ir išorės subjektų – gamintojo, kliento, oro vežėjo, tikrintojų ir kt. (Tunčikienė ir Grigas 2017, 162).

V. Šnirpūnas (2012, 8) aprašo, kad 1940 m. buvo ištirta, jog 80% visų orlaivių avarijų įvyko dėl žmogaus kaltės. Tarptautinei oro transporto asociacijai peržiūrėjus šiuos duomenis po kurio laiko buvo nustatyta, kad šiandieniniame pasaulyje situacija nepasikeitė (žr. 5 paveikslą).



5 Pav. Orlaivių avarijų mastas dėl žmogaus klaidos

Sudaryta darbo autoriaus pagal Šnirpūnas (2012, 8).

Aviacijos sauga priklauso nuo visų sektoriuje dirbančių darbuotojų ir jų pastangų, tačiau klaidų išvengti nepavyksta (Chang ir Wang 2010, 54). Pagrindinėmis klaidų priežastimis tampa tokie veiksniai kaip: ribotas laikas, aplinka, stresas, per didelis darbo krūvis, grįžtamojo ryšio nebuvimas, pilotavimo technikos trūkumas, suvokimo, sprendimo priėmimo, orientacijos, fiziologiniai, psichologiniai, ir kt. veiksniai (Raudys 2014, 41).

Anksčiau paminėti bendradarbiavimo ir komunikavimo principai yra vieni svarbiausių siekiant išvengti nelaimių, kurių priežastis – žmogiškoji klaida. Nuo 2008 m. sausio 1d. Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija įgalino standartą, kuris nurodo, kad visi skrydžių vadovai bei pilotai dirbantys su tarptautiniais skrydžiais privalo mokėti ne tik aviacinę frazeologinę anglų kalbą, bet taip pat privalo mokėti susikalbėti kasdienine anglų kalba. Toks sprendimas buvo priimtas siekiant saugumo ir stengiantis užtikrinti radijo ryšio vientisumą visame pasaulyje (Raudys 2014, 41). Iki šio standarto priėmimo aviacijos industriją sudrebino ne viena skaudi katastrofa bei incidentas, kuriuos lėmė – kalbos barjerai bei komunikacijos stoka (žr. 3 lentelę).

3 lentelė Katastrofos bei incidentai įvykę dėl kalbos barjerų ar komunikacijos stokos

Metai	**Avarija/ incidentas**	**Lokacija kur įvyko avarija/ incidentas**	**Žuvusių keleivių skaičius**
1976 m.	„Inex-Adria DC-9“ ir „British Airways HS-121 Trident 3B“ susidūrimas ore.	Zagrebas	177
1977 m.	PanAm lėktuvo „Boeing 747“ ir KLM lėktuvo „Boeing 747“ susidūrimas ant kilimo – tūpimo tako.	Tenerifė	583
1990 m.	„Avianca 052“ skrydis.	Niujorkas	73
1996 m.	Saudo Arabijos oro linijų „Boeing 747“ ir Kazachstano oro linijų „Ilyushin 76“ susidūrimas ore.	Naujasis Delis	351

Sudaryta darbo autoriaus pagal Raudys (2014, 41-43) ir Tajima (2004, 455).

1976 m. Zagrebe įvyko katastrofa, kai dėl orlaivių „Inex-Adria DC-9“ ir „British Airways HS-121 Trident 3B“ susidūrimo ore žuvo net 177 keleivių. Panaši, tačiau daug daugiau aukų pareikalavusi katastrofa – metais vėliau, 1977 m., įvyko Tenerifėje. Tuo metu PanAm lėktuvas „Boeing 747“ ir KLM lėktuvas „Boeing 747“ susidūrė ant kilimo – tūpimo tako ir pareikalavo rekordiškai net 583 žuvusių keleivių.

Niujorke 1990 metais įvyko „Avianca 052"skrydis, kurio aukų skaičius buvo 73 žuvusieji. 1996 metais Naujajame Delyje Saudo Arabijos oro linijų „Boeing 747" ir Kazachstano oro linijų „Ilyushin 76" orlaivių susidūrimas ore kainavo 351 gyvybę. Visi šie incidentai įvyko dėl komunikacijos trūkumo arba kalbos barjerų. Tai tik parodo, kad kiekvienas aspektas aviacijos sektoriuje privalo būti suderintas iki smulkmenų: komunikacija turi būti sklandi ir nenutrūkstama, o kiekviena tokia klaida gali sukelti žmonių gyvybių praradimus ir didžiausias katastrofas pasaulyje.

1.3. Gamtos kataklizmos ir jų padariniai

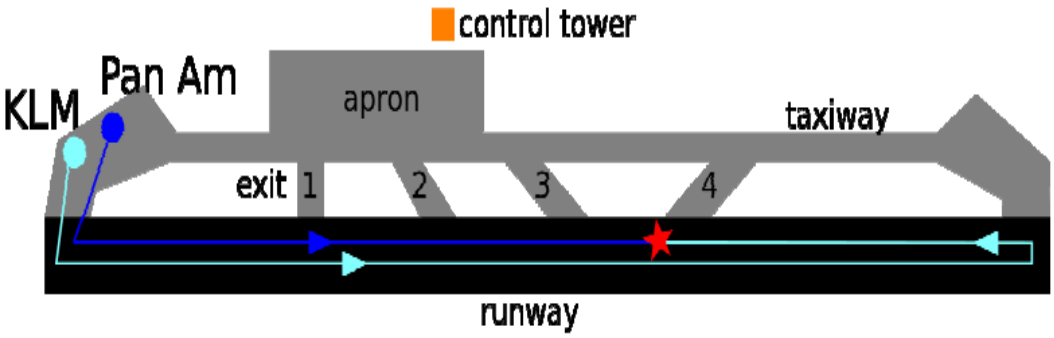
Be jau minėtų veiksnių, kurie veikia aviacijos sektorių, taip pat svarbu išskirti gamtos kataklizmus bei lokalius gamtos padarinius (Jaržemskis ir Jaržemskis 2017, 42). Gamtos kataklizmai – reiškiniai, atsirandantys dėl natūralių žemėje vykstančių procesų, pavyzdžiui.: potvyniai, cunamiai, ugnikalnių išsiveržimai, žemės drebėjimai ir kiti geologiniai procesai (Fouad ir kt. 2016, 273). Dėl šių veiksnių aviacijos industrija susiduria su skrydžių vėlavimais, atidėjimais ar katastrofomis.

Skrydžių vėlavimai ir atidėjimai šiais laikais yra besikartojantys reiškiniai, kurie oro transporto sektoriui kainuoja ne tik milijardus, bet ir pabrėžia prastėjančią keleivių aptarnavimo kokybę. Numatyto skrydžio pakilimas ne paskirtu laiku, gali turėti įtakos likusiems suplanuotiems lėktuvo skrydžiams, lemti kitų oro uosto veiklų sutrikdymą ar sukelti įvairių šalutinių poveikių (Lykou ir kt. 2020, 223234).

Vienas didžiausių gamtos kataklizmų paveikęs aviacijos industriją – 2010 m. balandžio mėnesį išsiveržęs ugnikalnis Islandijoje. Vulkaninių pelenų debesis žaibišku greičiu pasklido po visą Vakarų Europos dangų. Susiformavę pelenai tarp 6 ir 11 kilometrų aukščio, kur skraido komerciniai lėktuvai, sukėlė radarų neveiksnumą. Dėl to to 2010 m. balandžio mėn. 15d. Europos oro erdvė buvo uždaryta, liko veikti tik pietinės Italijos, Ispanijos ir Graikijos oro uostai. Skrydžiai buvo atšaukti net iš pagrindinių Europos oro uostų, tokių kaip: Londono, Paryžiaus, Briuselio, Amsterdamo, Frankfurto. Šis gamtos kataklizmas lėmė, kad Europoje tuo metu kasdien buvo atšaukta 1,2 milijonų kelionių oro transportu, 100 tūkstančių skrydžių, o nuostoliai siekė 1,7 milijardo dolerių (Jaržemskis ir Jaržemskis 2017, 42).

Nors skrydžių vėlavimai bei atidėjimai yra pagrindiniai gamtos kataklizmų bei lokalių gamtos padarinių rezultatai aviacijos industrijoje, tačiau pasitaiko ir skausmingesnių įvykių, prie kurių atsiradimo taip pat prisideda šie reiškiniai. Jau prie minėtos PanAm lėktuvo „Boeing 747" ir KLM orlaivio „Boeing 747" katastrofos, kuri pareikalavo 583 aukų taip pat prisidėjo blogos oro sąlygos. Los Rodeos oro uoste incidento metu buvo fiksuotas labai tankus rūkas, dėl kurio matomumas buvo apie 500 metrų, vietomis blogėdamas iki 100 metrų. Nepaisant to, PanAm ir KLM lėktuvams „Boeing 747" buvo leista riedėti kilimo – tūpimo taku. KLM orlaivis turėjo riedėti iki kilimo – tūpimo tako pabaigos, apsisukti ir kilti, o PanAm

lėktuvas riedėti iš paskos ir nusukti nuo kilimo – tūpimo tako trečiame išvažiavime, kad duotų kelią KLM lėktuvo pakilimui, tačiau dėl prastų matomumo sąlygų bei netinkamo išvažiavimo pažymėjimo PanAm lėktuvas to nepadarė ir riedėjo link ketvirtojo išvažiavimo (žr. 6 paveikslą). Tuo tarpu KLM lėktuvas nekantraudamas išvykti į savo paskirties oro uostą, pradėjo įsibėgėjimą kilimui nepaisant to, kad nebuvo gavęs leidimo kilti, tačiau ir neįvertinęs, kad dėl blogų oro sąlygų negalėjo matyti, ar kilimo – tūpimo takas jau laisvas (Raudys 2014, 41).



6 Pav. KLM ir PanAm avarijos schema

Cituota iš Raudys (2014, 41).

Apibendrinant galima teigti, kad saugai ir keleivių vežimo saugumui aviacijos sektorius skiria ypatingą dėmesį, šiuos du aspektus išskiria kaip prioritetinius, tačiau nepaisant pastangų skaudžių nelaimių, avarijų, incidentų bei katastrofų išvengti nepavyksta. Aviacijos sektoriui poveikį sukeliantys veiksniai gali atsirasti dėl politinių nesutarimų, kurie iššaukia teroro išpuolius ir kurių pagrindiniu objektu tampa nekalti civiliai, o taikiniu – oro transporto infrastruktūra, kuri padeda teroristų grupuotėms atkreipti didelį žiniasklaidos dėmesį bei iššaukti visuomenės susirūpinimą. Taip pat prie veiksnių, kurie veikia aviacijos industriją priskiriamos ir techninės klaidos bei gedimai, kurie dažniausiai atsiranda dėl susidėvėjusių medžiagų bei detalių. Tačiau labiausiai išskirti reikėtų žmogiškąsias klaidas, kurias lemia stresas, per didelis darbo krūvis, prastas komunikavimas, bendradarbiavimas tarp skirtingų padalinių, kalbos barjerai ir kt. Žmogiškosios klaidos tapo pagrindinėmis katastrofų ir nelaimių priežastimis. Didelę dalį užima ir gamtos kataklizmai su lokaliais gamtos padariniais, kurie sukelia skrydžių vėlavimus ar atidėjimus. Visi paminėti veiksniai skaudžiai veikia aviacijos industriją: žūsta nekalti asmenys, krenta aptarnavimo kokybė, sektorius praranda dideles pajamas, o aviakompanijos netenka žmonių pasitikėjimo.

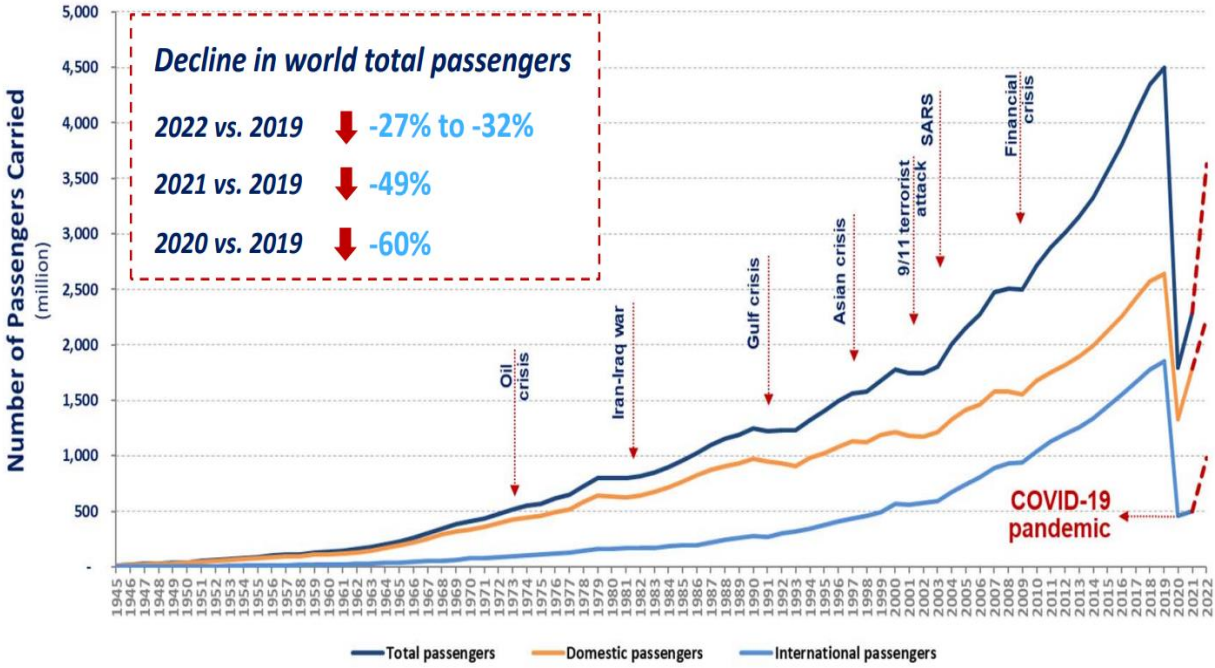
1.4.Aviacijos sektoriaus situacija COVID-19 pandemijos metu

L. A. Reperant ir A. D.M.E Osterhaus (2017, 4471) aprašo, kad naujos infekcijos ir pandemijos visuomenėje fiksuojamos nuo neatmenamų laikų, o jų atsiradimą skatina: kelionės, žemės ūkis, urbanizacija ir daugelis kitų veiksnių. Nors visuomenė jau ir yra susidūrusi su pandemijomis tokiomis kaip: Ebola, Zika, sunkaus ūminio kvėpavimo sindromas SARS, Artimųjų Rytų kvėpavimo sindromas MERS ir kt., tačiau S. Gautam (2020, 724) pabrėžia, kad Covid-19 pandemija yra sunkiausias pasaulio iššūkis ir didžiausia tragedija nuo Antrojo pasaulinio karo.

Covid-19 yra sunkaus ūminio respiracinio sindromo koronaviruso-2 (SARS-CoV-2) sukeliama liga (Singhal 2020, 281). SARS-CoV-2 yra naujos padermės koronavirusas, kuris žmogaus organizme pirmą kartą buvo nustatytas 2019 m. gruodžio mėn. (Karsokienė ir Dromantienė 2021, 55). S. Čaplinksas (2021, 121) aprašo, kad kai 2019 m. gruodžio mėn. Wuhane pirmą kartą buvo aptiktas Covid-19 ligą sukeliantis sunkaus ūminio kvėpavimo sindromo koronavirusas-2, net labiausiai patyrę tarptautiniai sveikatos ekspertai nesitikėjo, kad jis taip greit išplis ir sukels didžiausią per pastaruosius šimtą metų pasaulinę visuomenės sveikatos krizę. Jau 2020 metų sausio mėn. keli sveikatos pareigūnai pradėjo siųsti pavojaus signalus, tačiau tik 2020 m. kovo 11d. PSO paskelbė pasaulinę pandemiją (Čaplinskas 2021, 121).

M. Kaushik ir N. Guleria (2020, 9) aprašo, kad PSO paskelbta Covid-19 pandemija sustabdė ne tik žmonių gyvenimą, socialinę veiklą, tačiau skirtingai paveikė ir įvairius sektorius. Ekonomikos lėtėjimas dėl nevaldomai plintančio viruso buvo fiksuojamas visame pasaulyje (Roy 2020, 1). N. Shrestha ir kt. (2020, 3) išskiria, kad Covid-19 pandemija labiausiai paveikė: jūrų, turizmo, apgyvendinimo, maitinimo, mažmeninės prekybos bei aviacijos sektorius, o D. Haydon, N. Kuman ir J. Bloom (2021, 1) pritardami pabrėžia, kad aviacijos industrija išskiriama kaip labiausiai nukentėjusia per šią pandemiją.

Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos teigimu, industrijoje jau yra buvę krizių tokių kaip: 1973 m. naftos krizė, 1981 m. Irano ir Irako karas, 1991 m. Persijos įlankos krizė, 1996 m. Azijos krizė, 2001 m. rugsėjo 11d. atakos, 2003 m. SARS pandemijos protrūkis, 2008m. pasaulinė finansų krizė, tačiau tokio precedento neturinčio nuosmukio aviacijos sektorius nėra patyręs nuo 1945 m. Per pirmuosius Covid-19 pandemijos metus, civiline aviacija pasauliniu mastu nepasinaudojo 60% keleivių (bendras keleivių sumažėjimas – 2,703 mln.) lyginant su 2019 m. (žr. 7 paveikslą), o bendras aviakompanijų siūlomų vietų skaičius sumažėjo 50%.



7 Pav. Keleivių eismo raida pasauliniu mastu

Cituota iš ICAO (2022, 4).

Visuomenė jau iš anksčiau buvo atkreipusi dėmesį į tai, jog oro transportas palengvina pandemijų plitimą visame pasaulyje, o mokslininkai patvirtino, kad kelionės lėktuvais turėjo įtakos tokių virusų plitimui kaip: SARS (išplito į 37 šalis), MERS (išplito į 27 šalis), H5N1 (išplito į 27 šalis) (Tatem, Rogers ir Hay 2006, 312), tad pradėjus plisti Covid-19 virusui tarptautinėse ir nacionalinėse erdvėse, siekiant sumažinti viruso įvežimą ir eksportą, valstybės neturėjo kito pasirinkimo tik mažinti keleivių bei oro transporto mobilumą, todėl buvo apribotos kelionės bei uždarytos šalių sienos (Liu, Kim ir O'Connell 2021, 3). UNWTO (2020, 1) teigimu, tai buvo pirmas kartas, kai tarptautinės kelionės buvo taip griežtai apribotos. Balandžio 6 d. net 96% šalių jau buvo įsivedusios kelionių apribojimus, iš kurių 90 valstybių visiškai arba iš dalies uždarė savo šalies sienas turistams, o 44 šalys įvedė atvykimo į šalį ribojimus, atsižvelgiant į kryptį iš kur atvykstama.

Minėtų priemonių aviacijos sektoriaus įmonėms neužteko norint išlikti rinkoje. Tad teko imtis drastiško darbuotojų skaičiaus mažinimo. Skaičiuojama, kad aviacijos sektoriaus grandinėje (aviakompanijos, oro uostai, oro navigacijos paslaugų tiekėjai, aptarnavimo agentai ir kt.) tiesiogiai bei netiesiogiai dirba milijonai kvalifikuotų ir nekvalifikuotų darbuotojų, tad siekiant sumažinti išlaidas, ar tiesiog nebeišgalint išlaikyti darbuotojų jie buvo masiškai atleidžiami (Dube, Nhamo ir Čikodzis 2021, 1). „Virgin Atlantic" sumažino trečdalį savo darbuotojų (Webber 2020, 1), „Cathay Pacific" atleido 5300 darbuotojų iš kurių 2000 buvo įgulos narių ir 500 pilotų (Lee ir Magramo 2020, 1), „British Airways"

atsisveikino su daugiau nei 6000 darbuotojų (Sweney 2020, 1), „SAS“ atleido 5000 darbuotojų (Nikel 2020, 1), „Lufthansa“ atsisveikino net su 22000 darbuotojų (Saunders 2020, 1) ir t.t. S. M. Iacus ir kt. (2020, 1) teigimu, bendrai dėl Covid-19 pandemijos darbo aviacijos sektoriuje neteko 4,2 - 5 mln. darbuotojų visame pasaulyje.

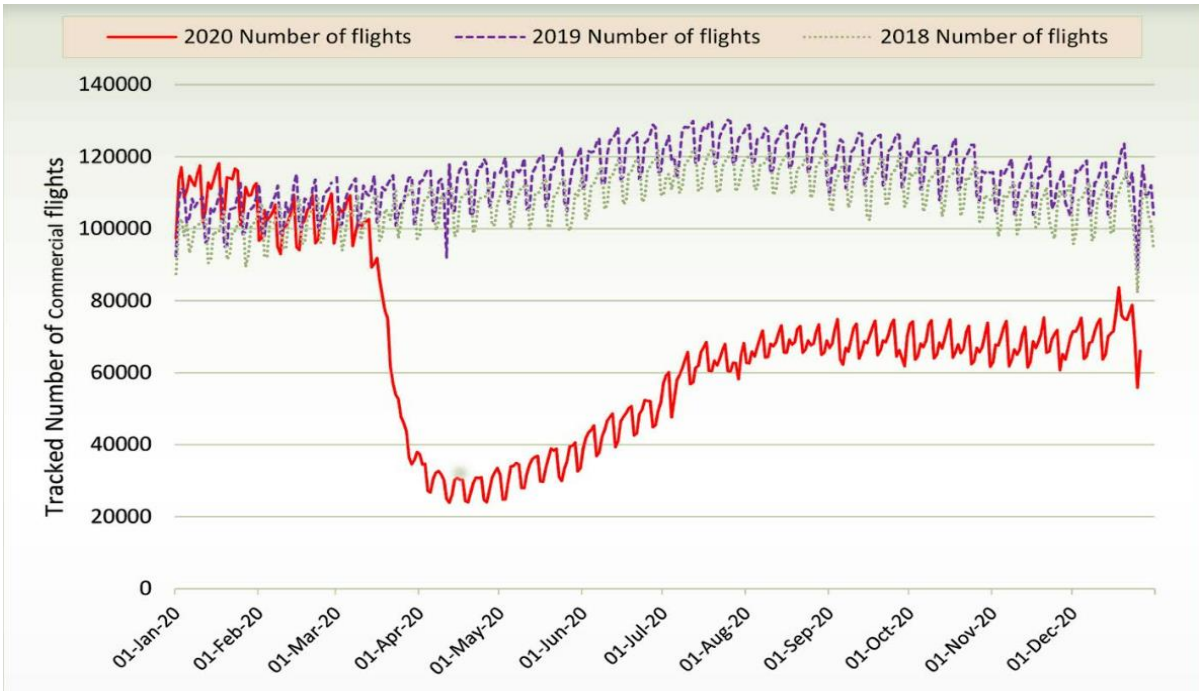
Nors aviakompanijos ir dėjo dideles pastangas, siekiant išsilaikyti rinkoje, tačiau ne visoms tai pavyko. Nuo aviacijos istorijoje precedento neturinčios krizės pradžios buvo prognozuojama, jog sektorius praras 314 mlrd. USD (Melas ir Melasova 2020, 41), tačiau remiantis Tarptautinės oro transporto asociacijos duomenis, sektorius per pirmuosius Covid-19 pandemijos metus prarado net 372 mlrd. USD. Fiksuojama, jog didžiausias finansinis nuosmukis buvo patirtas Europos regione (Ocheni ir kt. 2020, 120). N. Adrienne, L. Budd ir S. Ison (2020, 1) teigimu, iki 2020 m. kovo mėn. pabaigos oro linijos iš viso pasaulio jau buvo paprašiusios 300 mlrd. USD finansinės paramos, neįskaičiuojant 200 mlrd. USD prašytos paramos iš Tarptautinės oro transporto asociacijos. Minėti aviacijos sektoriaus milžiniški finansiniai sunkumai turėjo įtakos ir aviakompanijų išlikimui. K. Dube, G. Nhamo ir D. Chikodzi (2021, 8) aprašo, kad nuo 2020 m. kovo 1d. daugiau nei 16 aviakompanijų buvo iškeltos bankroto bylos, uždaryta jų veikla ar įvykdyta restruktūrizacija (žr. 8 paveikslą).

ŠIAURĖS AMERIKA	AFRIKA	EUROPA	AUSTRALIJA	AZIJA	LOTYNŲ AMERIKA
• Compass Airlines	• Comair	• Alitalia	• Virgin Australia	• Thai Airways	• Tame
• Miami Air International	• South African Airways	• Flybe		• AirAsia	• Avianca
• RavnAir Group	• Air Mauritius	• German Airways			• Latam
• Express Jet	• SA Express	• Germanwings			• Aeromexico
• Trans States Airlines					

8 Pav. Aviakompanijos, kurios 2020 m. kovo - spalio mėn. dėl Covid-19 restruktūrizavosi, bankrutavo arba užsidarė

Sudaryta darbo autoriaus pagal Dube, Nhamo ir Chikodzi (2021, 8).

Dėl įvestų kelionių ribojimų ir uždarytų šalių sienų komercinė aviacija susidūrė su didžiuliais iššūkiais, todėl buvo priverstos sumažinti savo skrydžių skaičių (Adrienne, Budd ir Ison 2020, 1). K. Dube, G. Nhamo ir D. Chikodzi (2021, 2) išskiria, kad drastiškas komercinių skrydžių mažėjimas prasidėjo nuo 2020 m. kovo 11 d. (fiksuota 102 116 komercinių skrydžių), kovo pabaigoje buvo stebima šiek tiek mažiau nei 40 000 skrydžių, o balandį fiksuota tik 24 049 skrydžiai (žr. 9 paveikslą).



9 Pav. Komercinių skrydžių skaičius visame pasaulyje nuo sausio iki gruodžio mėn. (2018-2020 m)
Cituota iš Dube, Nhamo ir Chikodzi (2021, 2).

Drastiškai sumažėjus civilinių skrydžių skaičiui, aviakompanijos bandydamos maksimaliai sumažinti kaštus bei finansinį nuosmukį, savo orlaivius panaudojo išaugusiam oro krovinių gabenimui. Iš komercinių lėktuvų buvo išimami krėslai ir taip orlaiviai buvo panaudojami skubiam humanitariniam bei medicinos priemonių krovinių gabenimui (Deveci ir kt. 2022, 100). Taip pat aviakompanijos siekdamos sumažinti savo išlaidas kai kuriuos savo orlaivius laikydavo pigesnėse bazėse nei įprastai, su numatytais pagal sutartį oro uostais tardavosi dėl pigesnės lėktuvų bazavimo kainos (Adrienne, Budd ir Ison 2020, 2).

Apibendrinant galima teigti, kad 2019 m. gruodžio mėnesį Kinijoje fiksuotas Covid-19 virusas tapo sunkiausiu pasaulio iššūkiu nuo Antrojo pasaulinio karo. SARS-CoV-2 virusas įvairius sektorius palietė skirtingai, daugiausia nukentėjo: jūrų, turizmo, maitinimo mažmeninės prekybos sektoriai, o labiausiai paveiktu sektoriumi išskiriama – aviacijos industrija. Nors šis sektorius jau yra patyręs įvarias krizes: naftos krizė, įvairių mažesnių pandemijų protrūkius ir kt., tačiau su tokia precedento neturinčia situacija nebuvo susidūręs. 2020 m. kovo 11d. PSO paskelbus pasaulinę pandemiją, aviacijos pasaulis palaipsniui visiškai sustojo. Šalims siekiant sumažinti viruso plėtrą buvo įvesti keliavimo apribojimai. Taip pat atsiradusi žmonių baimė susirgti šiuo virusu bei visuomenės suvokimas, kad orlaiviais virusai plinta greičiau, lėmė, kad aviakompanijos buvo drastiškai priverstos atšaukti savo suplanuotus civilinius skrydžius. Dėl to per pirmuosius Covid-19 pandemijos metus civiline aviacija pasauliniu mastu nepasinaudojo 60% keleivių, o bendras aviakompanijų siūlomų vietų skaičius sumažėjo 50% lyginant su 2019 m. Skaičiuojama, jog dėl

Covid-19 viruso aviacijos industrija per pirmuosius pandemijos metus neteko 372 mlrd. USD. Netikėtai užklupusi krizė turėjo įtakos ir aviakompanijų likimui, ne visos įmonės sugebėjo ją įveikti, prasidėjo aviakompanijų bankrotai, uždarymai, restruktūrizacijos bei masiniai darbuotojų atleidimai.

2. Covid-19 pandemija Lietuvos aviacijoje

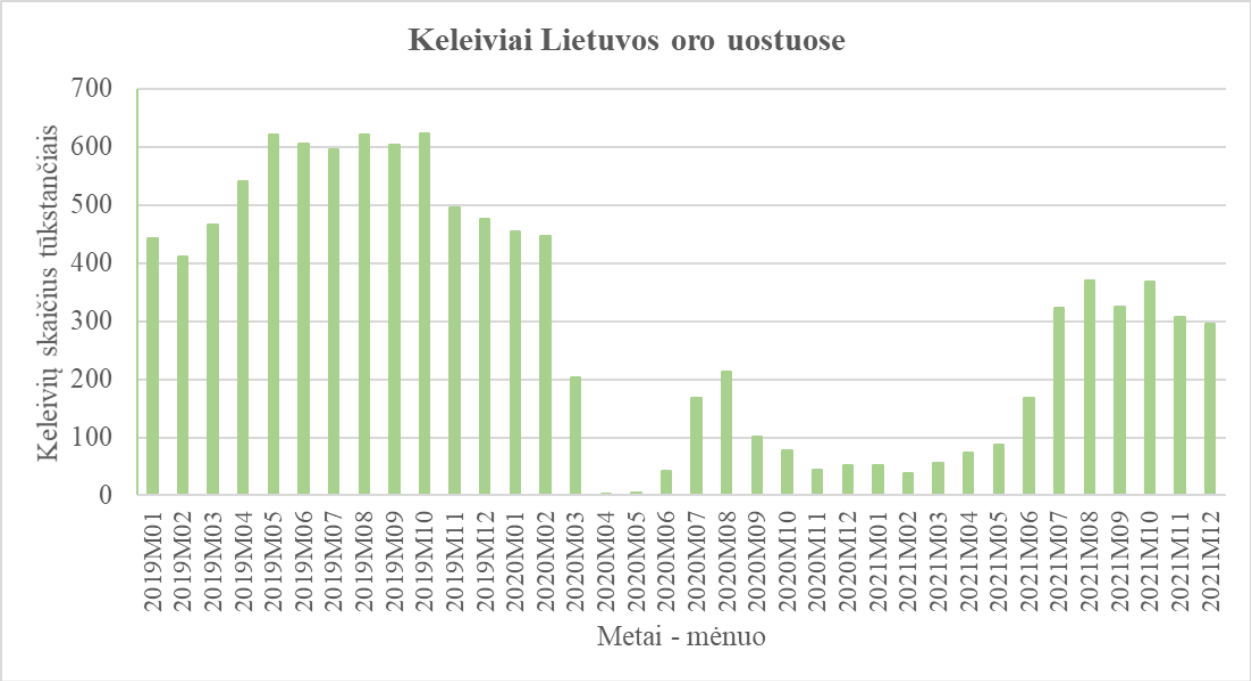
Aviacijos industrijoje visame pasaulyje bei Lietuvoje paskutinius keletą metų buvo stebimas tendencingas sektoriaus augimas. Pagal valstybinės įmonės „Lietuvos oro uostai“ metines aviacijos statistikos apžvalgas 2017 m. bendras Vilniaus, Kauno ir Palangos oro uostų keleivių skaičius siekė 5,245 mln., t.y. 10% daugiau keleivių nei 2016 m., 2018 m. aptarnautų keleivių skaičius augo iki 6,251 mln. (+ 19% lyginant su 2017 m.), o 2019 m. buvo aptarnauta rekordinis skaičius – 6,502 mln. (+4% daugiau lyginant su 2018 m.). Tęsiantis tendencingam sektoriaus augimui oro bendrovės siekė patenkinti augančią paklausą, tad siūlė keleiviams daugiau skrydžių, naujino savo orlaivius, įtraukdavo vis daugiau maršrutų ir tobulino rinkai siūlomus produktus bei paslaugas (Lobanova ir Apanavičius 2020, 1).

2019 m. gruodžio mėn. pirmą kartą Wuhane fiksuotas SARS-CoV-2 naujos padermės koronavirusas neatrodė pavojingas mūsų šalies aviacijos sektoriui. Kaip ir daugelyje Europos šalių buvo manoma, kad virusas už Kinijos ribų neplis, tačiau jau 2020 m. sausio mėn. 24d. SARS-CoV-2 buvo pirmą kartą fiksuotas Prancūzijoje (Spiteri ir kt. 2020, 2). Tęsiantis sparčiam viruso plitimui visuose žemynuose, 2020 m. kovo 11d. PSO paskelbė pasaulinę pandemiją, šalys įvedė keliavimo ribojimus, o tai sustabdė pasaulio bei Lietuvos aviacijos sektoriaus tendencingą augimą.

2.1. Keleivių skaičiaus kaita Covid-19 pandemijos metu Lietuvoje

10 paveiksle pavaizduota, kaip bendrai kito aptarnautų keleivių skaičius Valstybinės įmonės „Lietuvos oro uostai“ Vilniaus, Kauno ir Palangos oro uostuose. Nedidelis keleivių skaičiaus mažėjimas pastebimas nuo 2019 m. lapkričio mėn., tačiau šis pakitimas yra susijęs su aviacijos vasaros sezono pabaiga. Kaip jau minėta anksčiau, buvo manoma, kad 2019 m. gruodžio mėnesį atsiradęs SARS-CoV-2 naujos padermės koronavirusas mūsų šalies nepasieks, tai rodo ir tai, kad virusui atsiradus gruodžio – vasario mėn. aptarnautų keleivių skaičius nors ir mažėjo, tačiau bendrai lyginant 2019 m. gruodžio mėn. su 2018 m. gruodžio mėn. ir 2020 m. sausio – vasario mėn. su 2019 m. tuo pačiu laikotarpiu, keleivių skaičius augo 9,85%. 10 paveiksle matoma, kad beprecedentis keleivių skaičiaus kritimas prasidėjo kovo mėn., skaičiuojama, kad šį mėnesį buvo aptarnauta 202,9 tūkst. keleivių (-56,45% lyginant su 2019 m. kovo mėn.), balandį – 1600 keleivių (-99,70% lyginant su 2019 m. balandžio mėn.), o gegužę – 4200 keleivių (-99,32% lyginant su 2019 m. gegužės mėn.). Nuo birželio pastebimas nedidelis keleivių srautų pokytis, kuris iki 2020 m. pabaigos išlaiko tendenciją didėti – mažėti. Šis svyravimas susijęs su šalių besikeičiančiais keliavimo apribojimais, saviizoliacijos taisyklėmis ir kt. Didžiausias keleivių augimas per pirmuosius Covid-19 pandemijos metus buvo fiksuotas 2020 m. rugpjūčio mėnesį (-65,85% lyginant su 2019 m. rugpjūčio

mėnesiu), kai srautai išaugo iki 212,4 tūkst., tačiau iki pat 2021 m. gruodžio mėnesio keleivių srautų skaičius nepriartėjo prie 2019 m. aptarnautų keleivių skaičiaus Vilniaus, Kauno bei Palangos oro uostuose.



10 Pav. Aptarnauti keleiviai Lietuvos oro uostuose

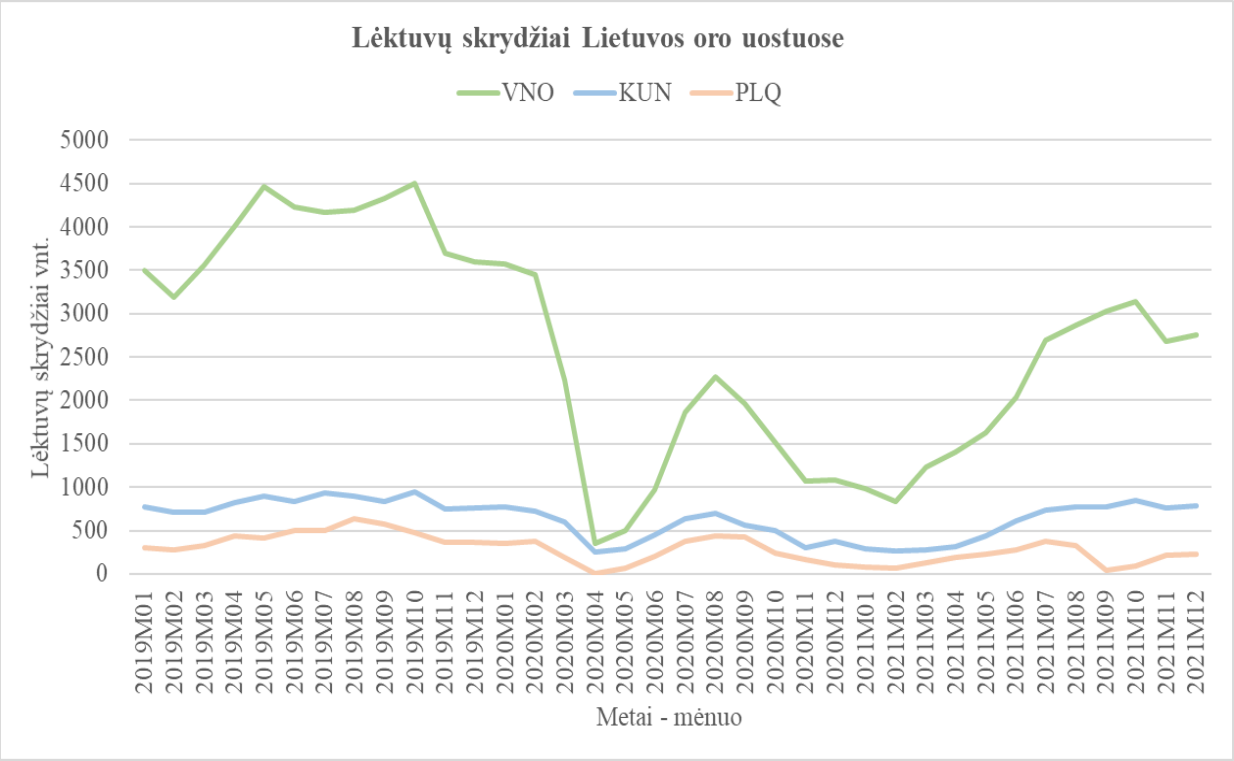
Sudaryta darbo autoriaus pagal Lietuvos statistikos departamentą (2022).

Taigi stebėtina, kad SARS-CoV-2 naujos padermės koronavirusas drastiškai paveikė keleivių kiekį Lietuvos oro uostuose, kuriuose iki 2020 metų buvo stebimas jų augimas. 2020 metų balandžio – gegužės mėnesiais bendrai aptarnautų keleivių Vilniaus, Kauno ir Palangos oro uostuose praktiškai nebuvo, šį nuosmukį lėmė Covid-19 pandemijos pradžia ir šalių įvesti ribojimai, kurie prevenciškai veikė prieš pandemijos plitimą. Tokios priemonės kaip keliavimo ribojimai ir žmonių baimė keliauti dėl galimybės užsikrėsti nauju, mažai žinomu virusu apsunkino keliavimo kasdienybę.

2.2.Lėktuvų skrydžių kaita Covid-19 pandemijos metu Lietuvoje

Mažėjant keleivių srautams Lietuvos oro uostuose, paraleliai mažėjo ir bendras aptarnautų skrydžių skaičius juose. 11 paveiksle galima matyti skrydžių (reguliariųjų, komercinių, vietinių ir kt.) kaitą skirtinguose Lietuvos oro uostuose. Didžiausiais nuosmukis per pirmuosius Covid-19 pandemijos metus buvo fiksuotas VNO (bendras 2020 m. nuosmukis -56,03% lyginant su 2019 m.), po to sekė PLQ bei KUN, kurie aptarnavo -42,93% ir -37,74% mažiau skrydžių 2020 m. lyginant su 2019 m. Mažiausiai skrydžių Lietuvos oro uostuose fiksuota – 2020 m. balandį. Šį mėnesį VNO buvo aptarnauti tik 353 skrydžiai (-91,19% mažėjimas lyginant su 2019 m.), KUN – 248 skrydžiai (-69,90%), o PLQ – 6 skrydžiai (-98,64%).

Nuo balandžio mėnesio stebimas laipsniškas skrydžių augimas, kurio sustojimą rugsėjo mėnesį lemia besibaigiantis vasaros sezonas, keliaujančių žmonių mažėjimas, SARS-CoV-2 koronaviruso teigiamų atvejų didėjimas, vėl griežtėjantys keliavimo apribojimai ir kt. Skrydžių atsigavimas stebimas nuo 2021 m. kovo mėnesio, šis skaičius tendencingai auga iki 2021 m. galo.



11 Pav. Lėktuvų skrydžiai Lietuvos oro uostuose

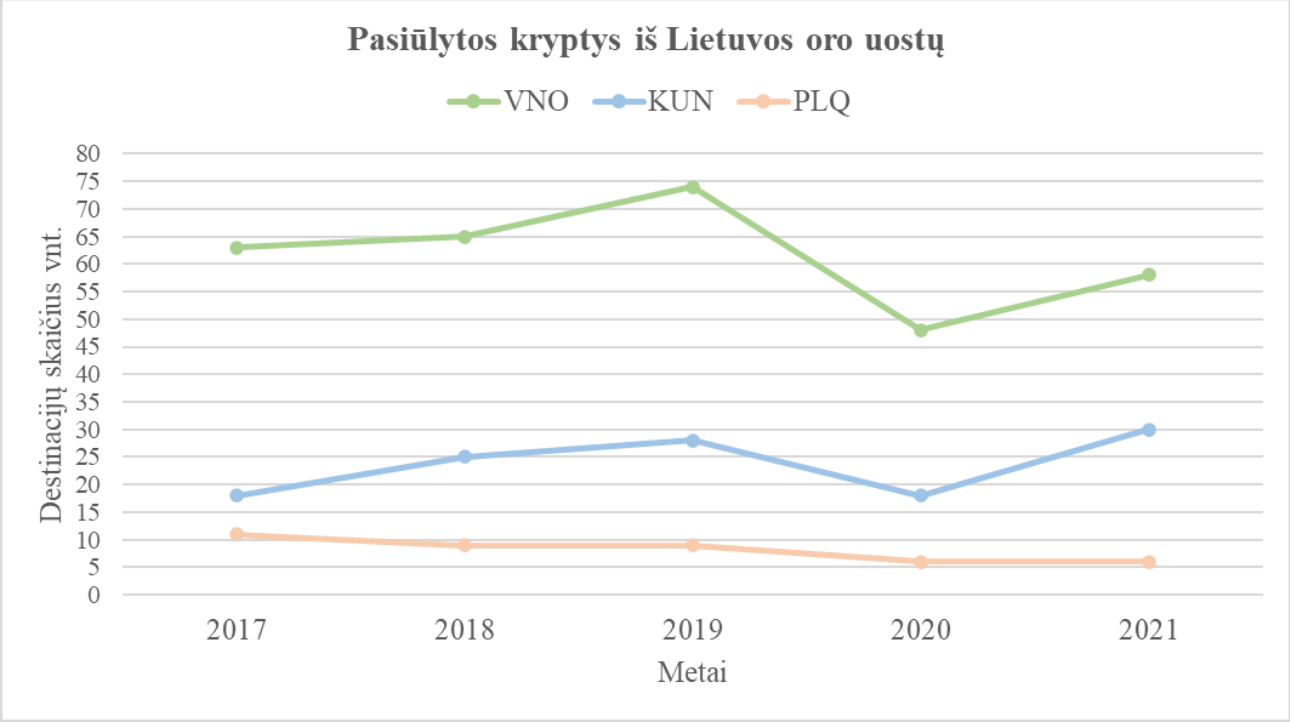
Sudaryta darbo autoriaus pagal Lietuvos oro uostų statistikos apžvalgas (2022).

Apibendrinant galima teigti, kad Lietuvos oro uostuose Covid-19 pandemijos metu skrydžių mažiausiai buvo 2020 metų balandžio – gegužės mėnesiais. Palyginus Vilniaus, Kauno ir Palangos oro uostų skrydžių skaičių pastebėta, kad daugiausia skrydžių nuo 2019 metų iki 2020 metų buvo vykdyta Vilniaus oro uoste. Tad prasidėjus Covid-19 pandemijai, sumažėjus keleivių srautams ir aviakompanijoms pradėjus atšaukinėti skrydžius būtent Vilniaus oro uostas patyrė didžiausią nuosmukį.

2.3.Pasiūlytų krypčių kaita Covid-19 pandemijos metu Lietuvoje

Dėl Covid-19 pandemijos sumažėjus skrydžių bei keleivių srautams, keitėsi ir oro bendrovių siūlomų krypčių skaičius iš Lietuvos oro uostų (žr. 12 paveikslą). Aviakompanijoms stebint tendencingą aviacijos sektoriaus augimą, jos Lietuvoje kiekvienais metais keleiviams pasiūlydavo vis daugiau tiesioginių krypčių. 2017 metais bendras tiesioginių maršrutų skaičius iš Lietuvos oro uostų siekė 92 kryptis. Iš VNO naujomis kryptimis skrydžiai buvo pradėti vykdyti į Geteborgą, Grenoblį, Miuncheną, Paryžių, Niurnbergą, Kelną,

Agadirą, Gdanską, iš KUN į Neapolį, o iš PLQ į Glazgą bei Sankt Peterburgą. 2018 metais tiesioginių krypčių skaičius išsiplėtė iki 99. Daugiausiai naujų maršrutų pasiūlytą iš KUN – Bolonija, Burgasas, Milanas, Riminis, Tel Avivas, Turku, Varšuva bei Žirona. VNO tais pačiais metais pradėjo vykdyti skrydžius į Amaną, Astaną, Atėnus, Korfu, Lvovą, Milaną MXP, Trevizą. 2019 metais tiesioginiais skrydžiais keleiviai iš PLQ galėjo pasiekti 9 kryptis (naujai pasiūlytos – Berganas ir Dortmundas), iš KUN vykdyti skrydžiai į 28 kryptis (naujos pasiūlytos – Eilatas bei Kelnas), o iš Vilniaus keleiviai tiesiogiai galėjo keliauti net 74 kryptis (naujos pasiūlytos – Charkovas, Eilatas, Londonas LCY, Londonas SEN). Prasidėjus Covid-19 pandemijai 2020 metais tiesioginių krypčių skaičius iš Lietuvos oro uostų sumažėjo iki 72. Lyginant 2020 m. su 2019 m. Palangos oro uosto krypčių pokytis -33,33%, Kauno oro uosto -35,71%, o Vilniaus oro uosto -35,14%. 2021 metais skrydžių srautams po truputi grįžtant į 2019 metų lygį, laisvėjant keliavimo bei saviizoliacijos taisyklėms, visuomenei įgyjant vis didesnį imunitetą nuo SARS-CoV-2 koronaviruso iš Lietuvos oro uostų buvo pasiūlytos 94 tiesioginės kryptys.



12 Pav. Krypčių skaičius iš Lietuvos oro uostų

Sudaryta darbo autoriaus pagal Lietuvos oro uostų statistikos apžvalgas (2022).

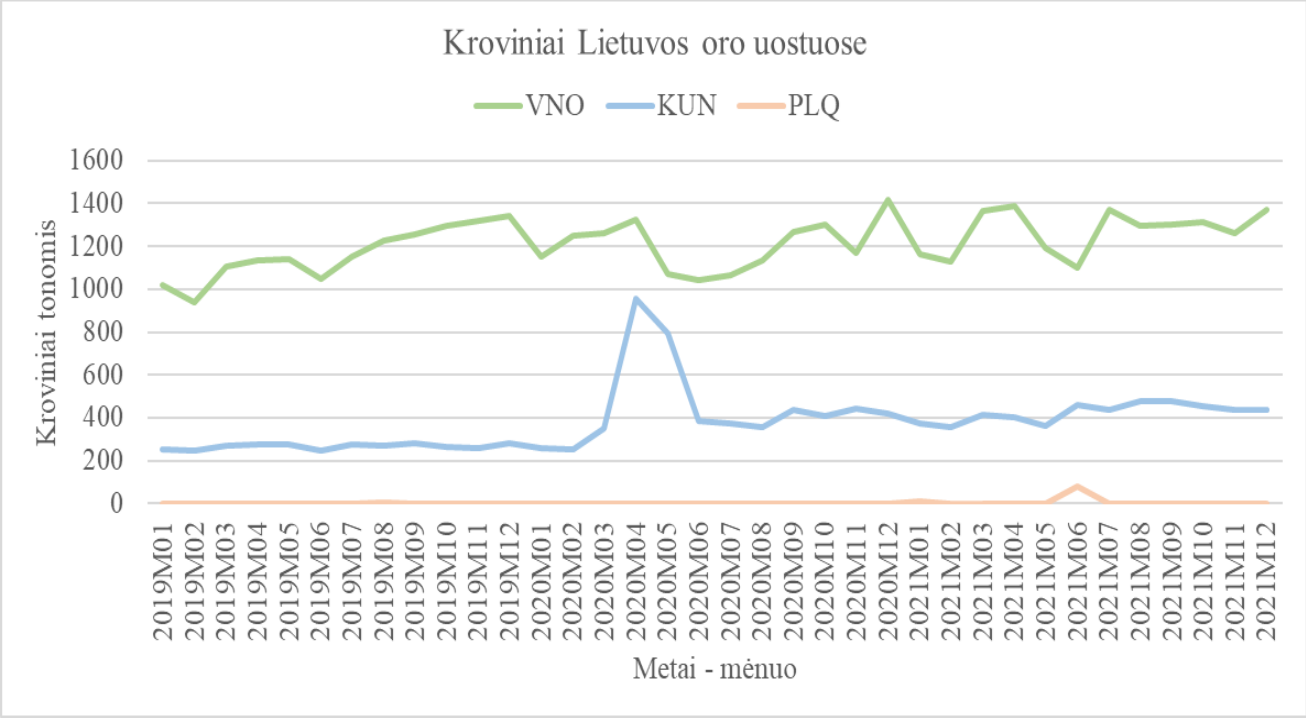
Taigi apibendrinant galima teigti, kad tendencingai auganti tiesioginių krypčių pasiūla iš Lietuvos oro uostų sustojo 2020 metais prasidėjus Covid-19 pandemijai. 2021 metais palaipsniui atsigaunant skrydžių bei keleivių srautų skaičiui, aviakompanijos pradėjo grąžinti tiesioginius skrydžius iš vis daugiau krypčių, todėl 2021 metais pastebimas pasiūlytų krypčių iš Lietuvos oro uostų didėjimas. Visuomenei prisitaikant

prie naujų įpročių gyvenant kartu su Covid-19 pandemija, galima prognozuoti, kad krypčių skaičius ir toliau tendencingai augs ir pasieks priešpandeminį lygį.

2.4.Krovinių kiekio kaita Covid-19 pandemijos metu Lietuvoje

Anksčiau analizuoti aptarnautų keleivių skaičiai, įvykdytų skrydžių kiekiai bei siūlomos tiesioginės kryptys Covid-19 pandemijos metu leido daryti prielaidą, kad visame Lietuvos aviacijos sektoriuje skaičiai tik drastiškai mažėjo, tačiau apžvelgiant aptarnautus oro transporto krovinius Lietuvos oro uostuose, situacija keičiasi. 13 paveiksle pavaizduoti kroviniai Vilniaus, Kauno ir Palangos oro uostuose, kurių skaičius Vilniaus bei Kauno oro uostuose pradėjo augti nuo 2020 m. kovo mėnesio. Kovo mėnesį VNO aptarnavo 1261,86 t. (13,96% daugiau lyginant su 2019 m.), o KUN 349,02 t. (28,34% daugiau lyginant su 2019 m.). Rekordiškai daug krovinių KUN oro uostas aptarnavo balandį – 956,46 t. (247,22% daugiau lyginant su 2019 m.) bei gegužę kai buvo aptarnauta 797,25 t. (187,76% daugiau lyginant su 2019 m.). VNO oro uoste balandį krovinių skaičius taip pat augo, aptarnauta 1326,97 t. (17,20% daugiau lyginant su 2019 m.). Abu šiuos mėnesius oro transporto krovinių skaičius augo dėl teikiamos būtinos humanitarinės pagalbos siekiant apsisaugoti nuo SARS-CoV-2 koronaviruso.

Nors Lietuvos aviacijos industrijoje Covid-19 pandemijos metu ir buvo fiksuotas oro transporto krovinių didėjimas, tačiau jo neužteko, jog darbuotojai neprarastų darbo vietų aviacijos sektoriuje.



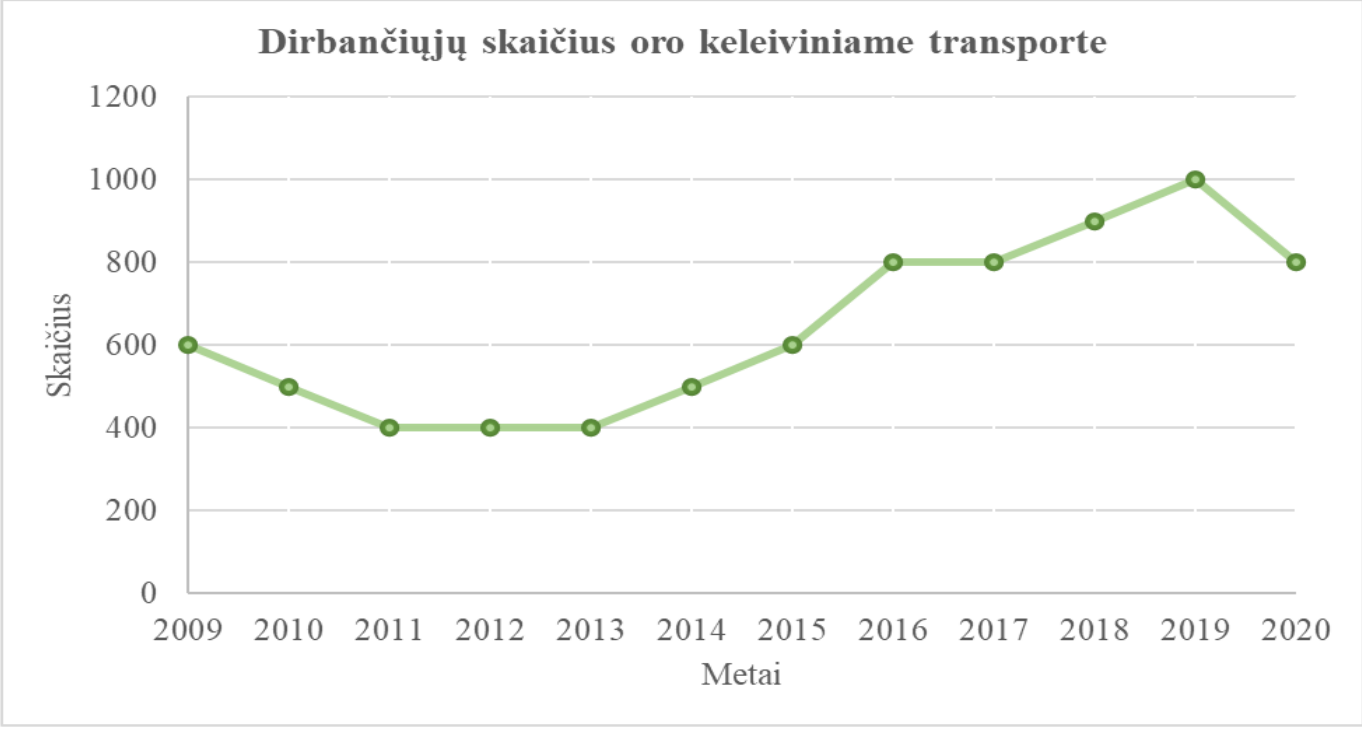
13 Pav. Kroviniai Lietuvos oro uostuose

Sudaryta darbo autoriaus pagal Lietuvos oro uostų statistikos apžvalgas (2022).

Apibendrinant galima teigti, kad Covid-19 pandemijos metu Lietuvos aviacijos sektoriuje mažėjant aptarnautų keleivių, skrydžių bei tiesioginių krypčių pasiūlai buvo stebimas aptarnautų krovinių kiekio didėjimas Vilniaus bei Kauno oro uostuose. Didžiausias teigiamas pokytis fiksuotas 2020 metų kovo – balandžio mėnesiais. Iš dalies tai lėmė aviakompanijų vykdančių užsakomuosius skrydžius verslo strategijų keitimas, taip pat šiais mėnesiais Lietuvai buvo reikalinga skubi humanitarinė pagalba kovojant su virusu, todėl buvo pasitelkta greičiausia transporto infrastruktūra.

2.5. Aviacijos darbuotojų kaita Covid-19 pandemijos metu Lietuvoje

Kaip matyti 14 paveiksle, dirbančiųjų skaičius nuo 2017 metų iki 2019 metų laipsniškai didėjo. 2017 metais Lietuvos statistikos departamento duomenimis, darbuotojų skaičius oro keleiviniame transporte siekė 800, 2018 metais pakilo iki 900, o 2019 metais didėjo iki 1000 darbuotojų (25% daugiau nei 2017 metais). Per pirmuosius Covid-19 pandemijos metus dirbančiųjų skaičius oro keleiviniame transporte nukrito į 2017 metų lygį. Nors duomenys bus dar tikslinami, tačiau galima daryti prielaidą, kad dirbančiųjų skaičius keleiviniame oro transporte 2020 metais dar labiau sumažėjo. Vien kovo mėnesio pabaigoje viena iš aviakompanijų Užimtumo tarnybai buvo pranešusi atleidžianti daugiau nei 200 darbuotojų



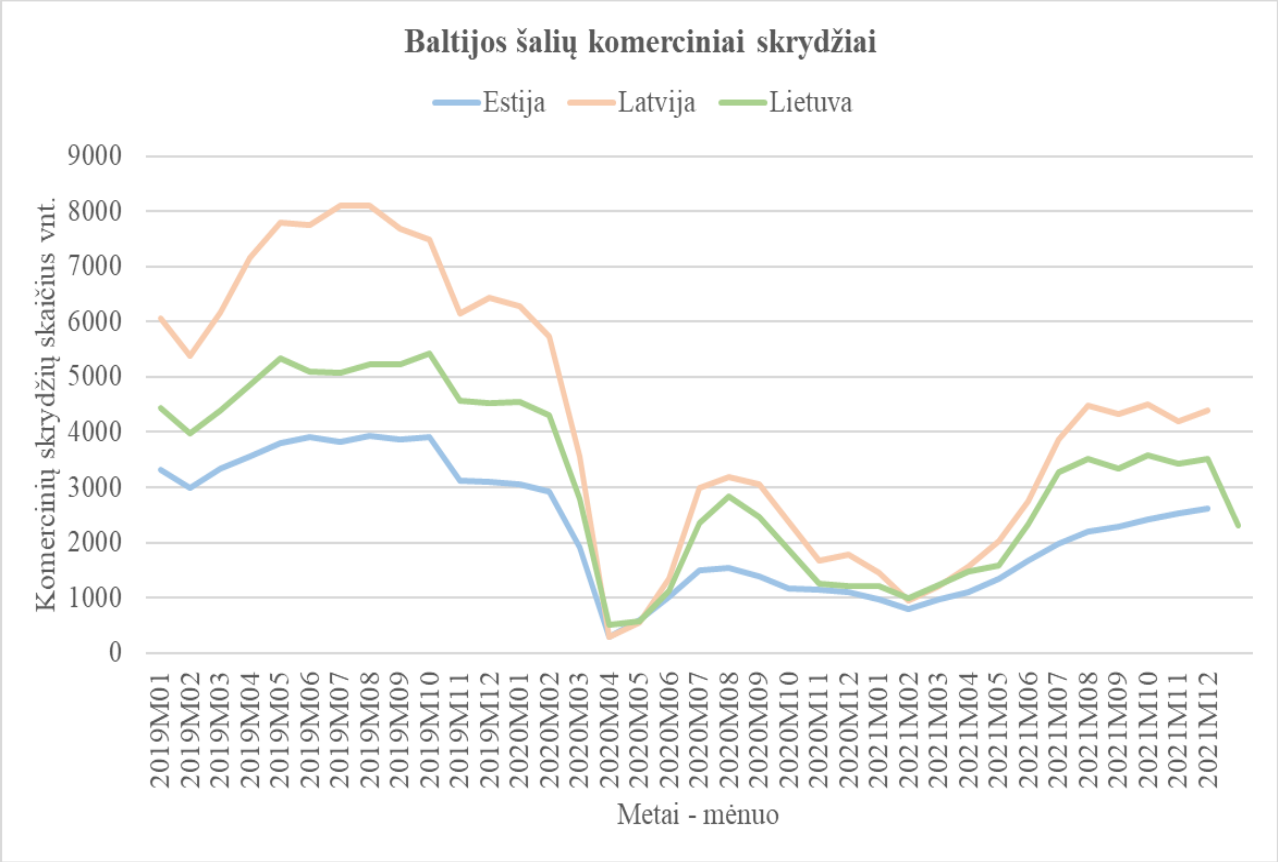
14 Pav. Dirbančiųjų skaičius oro keleiviniame transporte

Sudaryta darbo autoriaus pagal Lietuvos statistikos departamentą (2022).

Taigi išanalizavus dirbančiųjų skaičių oro keleiviniame transporte galime teigti, kad darbas aviacijos sektoriuje paskutinius metus vis populiarėjo ir augo. Visuomenėje buvo manoma, kad aviacijos įmonėse galimos karjeros galimybės dėl šio sektoriaus tendencingo augimo, stabilumo ir dinamiškos aplinkos. Covid-19 pandemija parodė sektoriaus pažeidžiamumą, tad galima daryti prielaidą, kad 2020 metais kritęs darbuotojų skaičius oro keleiviniame transporte greitai neatsistatys: žmonės bijos galimų rizikų, kurios susijusios su Covid-19 užsikrėtimo bangomis. Nors aviacijos sektorius yra populiarus dėl gerai apmokamo darbo, tačiau įvertinus patirtą krizę galima prognozuoti, jog artimoje ateityje ši studijų kryptis gali sulaukti mažai populiarumo, o kartu ir mažėjančios kvalifikuotų darbuotojų darbo jėgos. Taip pat dalis žmogiškųjų išteklių, kurie susidūrė su darboviečių netektimi, jau yra persikvalifikavę į kitas sritis, tad jų grįžimas į oro transporto sritį yra mažai tikėtinas.

2.6. Komercinių skrydžių kaita Covid-19 pandemijos metu Baltijos šalyse

Apžvelgiant 15 paveikslą, kuriame matomas Covid-19 pandemijos poveikis Lietuvos, Latvijos ir Estijos komerciniams skrydžiams galima teigti, kad situacija visose šalyse buvo gana panaši. Komercinių skrydžių mažėjimas Baltijos šalyse prasidėjo 2020 m. kovo mėnesį (Estijos skrydžių pokytis -43%, Latvijos -42,4%, Lietuvos -36,5% lyginant su 2019 m.), o didžiausias skrydžių kritimas fiksuotas 2020 m. balandžio mėnesį. Šį mėnesį Estijos oro uostai aptarnavo tik 296 komercinius skrydžius (-91,7% lyginant su 2019 m.), Latvijos oro uostuose buvo fiksuoti tik 291 komerciniai skrydžiai (-95,9% lyginant su 2019 m.), o Lietuvoje aptarnauti tik 507 komerciniai skrydžiai (-89,6% lyginant su 2019 m.). Nors 2020 m. balandžio mėnesis buvo sunkiausias visoms trims šalims, tačiau Lietuvos komercinių skrydžių situacija buvo geriausia. Komercinių skrydžių srautų atsigavimas tiek Estijoje, tiek Latvijoje bei Lietuvoje pastebimas nuo 2020 m. birželio mėnesio, o pikas fiksuotas 2020 m. rugpjūčio mėnesį. Šį mėnesį Estijoje aptarnauti 1549 skrydžiai (-60,6% lyginant su 2019 m.), Latvijoje 3191 skrydis (-60,6% lyginant su 2019 m.), o Lietuvoje 2834 komerciniai skrydžiai (-45,8% lyginant su 2019 m.). Lyginant bendrą Baltijos šalių situaciją Covid-19 pandemijos metu (nuo 2020 m. sausio mėn. iki 2021 m. gruodžio mėn.) reikėtų pabrėžti, kad Lietuvos padėtis išliko geriausia. Estijos bendras komercinių skrydžių skaičius šiuo laikotarpiu siekė 20,877 tūkst. (-54,15% lyginant su 2019 m), Latvijos 35,745 tūkst. (-58,35% lyginant su 2019 m.), 29,454 tūkst. (-51,94% lyginant su 2019 m).



15 Pav. Baltijos šalių komercinių skrydžių pokytis lyginant 2020-2021 m. su 2019 m

Sudaryta darbo autoriaus pagal

Išanalizavus Baltijos šalių komercinių skrydžių pokytį Covid-19 pandemijos metu galima teigti, kad panašiai augę Estijos, Latvijos ir Lietuvos aviacijos sektoriai didžiausią komercinių skrydžių mažėjimą patyrė 2020 metų balandžio mėnesį. Lietuvai nors šis mėnesis ir buvo kritinis, tačiau lyginant su Estija ir Latvija komercinių skrydžių mažėjimas buvo ne toks žymus.

Iš atliktos analizės matoma, kad SARS-CoV-2 naujos padermės koronavirusas sustabdė Lietuvos aviacijos sektoriaus tendencingą augimą. Per pirmuosius Covid-19 pandemijos metus dėl valstybių įvestų keliavimo ribojimų, privalomų saviizoliacijų ir kitų ribojančių veiksnių Lietuvos oro uostuose drastiškai sumažėjo aptarnautų keleivių skaičius, skrydžių kiekis bei tiesioginių krypčių pasiūla. Nors 2020 metų balandžio – gegužės mėnesiais buvo stebimas didėjantis aptarnautų krovinių skaičius, tačiau vertinant bendrus rodiklius, sektoriui Covid-19 laikotarpis buvo kritiškas. Ribojimų stabdomas aviacijos sektorius taip pat paveikė ir žmogiškuosius išteklius, kurie dėl susidariusios situacijos neteko darbo vietų.

2.7. Teorinės dalies apibendrinimas

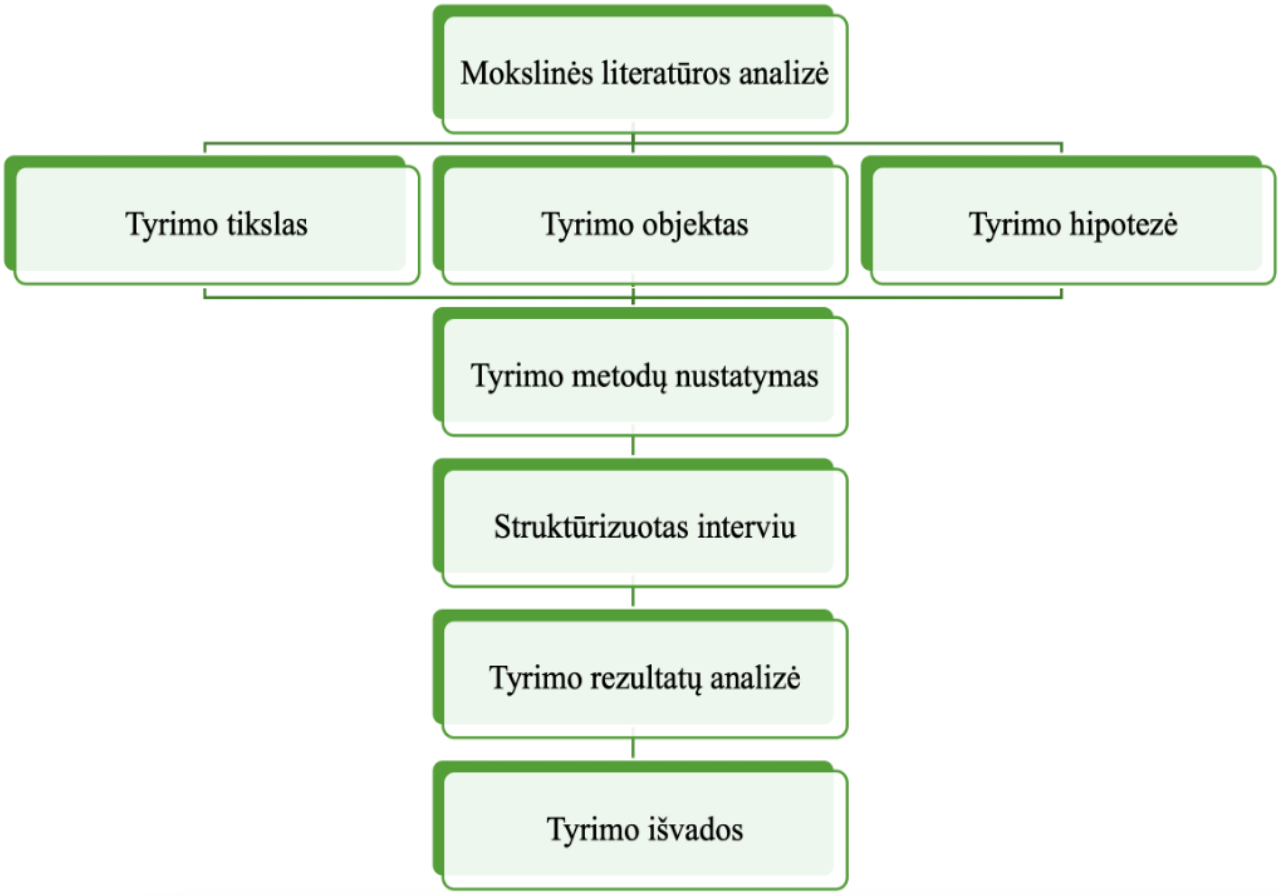
Lietuvos aviacijos sektoriaus raidos kelias nebuvo lengvas. Valstybės skiriami prioritetai krašto saugai civilinės aviacijos plėtrą nukėlė į 1927 metus. Tačiau jau 1940 metais civilinės aviacijos plėtra Lietuvoje buvo sustabdyta dėl TSRS okupuoto Lietuvos susikiemo aviacijos koordinavimo. Nepaisant visų istorinių sunkumų, atkūrus nepriklausomą valstybę, Lietuva sugebėjo aviacijos infrastruktūrą sukurti pagal tarptautinius standartus, įkurti nacionalinį oro vežėją, į šalį pritraukti užsienio oro linijų bendroves ir tendencingai augti pasauliniame kontekste. Šiuo metu Lietuva yra konkurencinga kryptis aviacijos sektoriuje, kuri skatina išvykstamojo ir atvykstamojo turizmo augimą. Aviacijos sektorius pasauliniame kontekste iki Covid-19 pandemijos pradžios vystėsi stulbinančiu greičiu ir tapo vienu iš pagrindiniu turizmo industrijos komponentų. Oro transporto visuomenėje svarbą lėmė tai, kad orlaiviais galima saugiai ir greitai pasiekti norimą šalį, o tai yra vienas iš pagrindinių žmonių keliavimo poreikių ir privalumų lyginant su kitomis transporto infrastruktūromis.

Atlikus susijusios literatūros analizę, pastebima, kad aviacijos industrija yra ypatingai jautri – teroristiniams ir antipolitiniams išpuoliams, techninėms klaidoms ir gedimams, žmogiškųjų išteklių klaidoms, gamtos kataklizmams bei lokaliems gamtos padariniams. Šie reiškiniai stabdo skrydžių krypčių pasiekiamumą, žmonių keliavimo įpročius, sukelia papildomas rizikas bei grėsmes skrydžių aptarnavimo procese. Buvo imtąsi įvairių priemonių mažinti technines klaidas bei suvaldyti žmogiškųjų išteklių klaidų rizikas, tačiau to visiškai išvengti yra neįmanoma. Visi šie veiksniai neigiamai veikia aviacijos sektorių dėl žuvusių žmonių kiekio padidėjimo, prarasto žmonių pasitikėjimo, kritusios aptarnavimo kokybės bei prarastų svarių pajamų.

Pasaulyje prasidėjusi Covid-19 pandemija išskiriama kaip precedento neturini krizė aviacijos industrijoje. Kadangi ši pandemija pagrįsta užsikrėtimais nuo kito žmogaus kontakto, buvo sparčiai mažinami galimi sąlyčiai tarp žmonių, sudaromi socialiniai burbulai, mažinamos nebūtinos kelionės. Valstybėse ėmesi įvairių priemonių sumažinti visuomenės tarpusavio kontaktus. Viena iš pagrindinių priemonių stabdyti gyventojų tarpusavio gyvą bendravimą – judėjimo ribojimai ne tik šalies viduje, bet ir tarp kitų valstybių. Šalių įvesti keliavimo ribojimai lėmė, kad tiek pasaulyje, tiek Lietuvoje staigiai ir drastiškai krito keleivių bei skrydžių skaičius. Lietuvoje dėl šios pandemijos pastebimai sumažėjo siūlomų tiesioginių krypčių pasiūla. Aviakompanijoms dėl įvestų griežtų ribojimų sumažėjo generuojamas pajamos, tai lėmė aviacijos įmonių darbuotojų skaičiaus mažinimą ir bankrotus.

3. Tyrimo metodologija

Tyrimo etapai ir struktūra. Magistro baigiamojo darbo rengimas buvo vykdytas 2021 m. vasario – 2022 m. balandžio mėnesiais. Atlikus Lietuvos ir užsienio autorių mokslinės susijusios literatūros analizę buvo apibrėžtas tiriamojo objekto tikslas, suformuluoti tyrimo uždaviniai bei tyrimo hipotezė. Įgyvendinus išsikeltus tikslus bei uždavinius buvo pasirinktas tyrimo metodas ir pradėtas reikalingų duomenų rinkimas. Gavus juos, buvo atlikta tyrimo rezultatų analizė bei pateiktos išvados (žr. 16 paveikslą).



16 Pav. Tyrimo strategijos schema

Sudaryta darbo autoriaus pagal Tidikis (2003, 318).

Mokslinės literatūros analizė. Lietuvos bei užsienio autorių mokslinės literatūros, dokumentų ir duomenų analize bei sisteminimu buvo suformuota darbo problema ir darbo aktualumas, tikslas bei objektas. Susijusių darbų atrinkimo kriterijai buvo formuluojami pagal raktinius žodžius įvairiose mokslinių ir statistinių darbų duomenų bazėse.

Tyrimo objektas. Covid-19 pandemijos poveikis Lietuvos aviacijos sektoriui.

Tyrimo tikslas. Išanalizuoti Covid-19 pandemijos poveikį Lietuvos aviacijos sektoriui ir pagrindines taikytas priemones.

Tyrimo uždaviniai:

1. Ištirti Covid-19 pandemijos poveikį skirtingiems Lietuvos aviacijoms segmentams;
2. Ištirti veiksmus ir priemones, kurių buvo imtąsi stabdant pandemijos plitimą aviacijos sektoriuje;
3. Gautų tyrimo rezultatų pagrindu suformuoti išvadas ir pateikti rekomendacijas.

Tyrimo hipotezė. Covid-19 pandemija neigiamai paveikė skrydžių ir šalių pasiekiamumą, žmogiškuosius išteklius, oro vėžėjų įmonių plėtrą Lietuvos aviacijos sektoriuje.

Tyrimo metodai. Magistro baigiamajame darbe buvo naudotas kokybinis tyrimas bei turinio analizė.

Kokybinio tyrimo tikslas – gauti detalų supratimą apie tam tikrą reiškinį, identifikuoti socialiai konstruojamas prasmes apie šį reiškinį ir kontekstą, kuriame jis egzistuoja (Gaižauskaitė ir Valavičienė 2016, 37). Kokybinis tyrimo metodas šiame darbe buvo pasirinktas dėl mažai ištyrinėtos tyrimo temos, o kokybinio turinio analizė leido susisteminti gautus rezultatus ir juos tinkamai išanalizuoti. Židžiūnaitė ir Sabaliauskas (2017, 57) aprašo, kad atliekant kokybinę turinio analizę tyrėjas sistemingai nagrinėja tekstinių dokumentų turinius, nustatyto tekstų bendrinius temų ryšius ir juos analizuoja pasirinktame tyrimo lauke. Vienas iš pagrindinių kokybinio turinio analizės privalumų – galimybė tyrėjui sutraukti didelės apimties informaciją, duomenis išskirstyti į subkategorijas ir kategorijas.

Tyrimo instrumentas. *Kokybinis interviu.* Siekiant išanalizuoti Covid-19 pandemijos poveikį skrydžių kaitai Lietuvoje bei pagrindines taikytas priemones, buvo pasirinkta kokybinio tyrimo strategija ir taikytas metodas – struktūrizuotas interviu, kuriuo siekta užimti neutralią poziciją ir gauti racionalius, o ne emocionalius respondentų atsakymus Tidikis (2003, 466). Kokybinio interviu klausimai buvo sudaryti atsižvelgiant į nagrinėtos mokslinės literatūros analizę bei remiantis autorių Ingos Gaižauskaitės ir Natalijos Valavičienės „Socialinių tyrimo metodai: kokybinis interviu“ vadovėliu, kuriame nurodytą kaip reikėtų sudaryti interviu klausimyną bei formuluoti atvirus klausimus. Sudarant klausimus buvo atsižvelgiama į tai, ar jie padės pasiekti tyrimo tikslą (Gaižauskaitė ir Valavičienė 2016, 119).

Ekspertų atranka. Prieš atliekant magistrinio baigiamojo darbo kokybinį tyrimą, renkantis ekspertus jiems buvo iškelti reikalavimai:

1. Ekspertų patirtis aviacijos sektoriuje turi būti ne mažesnė nei 10 metai;
2. Pasirinktų ekspertų praktinė patirtis turi būti skirtinguose aviacijos segmentuose;
3. Ekspertai turi būti dirbę aviacijos sektoriuje prieš pandemiją ir pandemijos metu.

Kokybinis interviu tyrimas buvo atliktas 2022 m. kovo – balandžio mėnesiais, kurio metu buvo apklausti 8 ekspertai (žr. 4 lentelę). Ekspertų bendras patirties vidurkis aviacijos sektoriuje – 18,13 metų, tad galima teigti, kad informantai yra savo srities profesionalai, turintys didelę kompetenciją nagrinėtuose klausimuose.

4 lentelė Kokybinio interviu metu apklausti ekspertai

Ekspertas	**Koduotė**
Kelionių organizatorius	O1
Kelionių organizatorius	O2
Aviakompanija vykdanti užsakomuosius skrydžius	A1
Aviakompanija vykdanti užsakomuosius skrydžius	A2
Lietuvos oro uostų atstovas	L1
Susisiekimo ministerijos atstovas	S1
Transporto kompetencijų agentūros atstovas	T1
Oro uostų ir oro linijų ekspertas	B1

I. Gaižauskaitė ir N. Valavičienė (2016, 238) teigia, kad praktikoje kokybiniai interviu dažniausiai atliekami pasitelkiant tiesioginį bendravimą. Šis būdas ilgai dominavo kaip vienintelė pripažinta kokybinio interviu forma, tačiau tobulėjant komunikacijos priemonėms, socialiniams tyrimams buvo pradėti taikyti ir nuotoliniai interviu t.y. kai bendravimas tarp tyrėjo ir tyrimo dalyvių vyksta pasitelkus tam tikras ryšio priemones. Interviu su suinteresuotųjų grupių atstovais vyko nuotoliniu būdu. Su informantais buvo susisiekta telefonu arba el. paštu, pristatytas magistro baigiamojo darbo probleminis klausimas bei tyrimo tikslas, garantuota, kad įmonės ar organizacijos pavadinimas ir užimamos pareigos nebus viešinami. Ekspertams sutikus dalyvauti tyrime, el. paštu buvo išsiųsti kokybinio tyrimo klausimai (žr. 1 - 6 priedus), kurių grįžtamumas – 100%. Kai kurie klausimai buvo koreguojami, atsižvelgiant į ekspertų kompetencijas bei užimamas pareigas.

Tyrimo etika. Remiantis I. Gaižauskaitė ir N. Valavičienė (2016, 49) kokybinio tyrimo metu buvo laikytasi svarbiausių interviu tyrimo etikos principų:

1. Pripažinti ir gerbti asmens nepriklausomybę, jo laisvę dalyvauti arba atsisakyti dalyvauti tyrime;
2. Suteikti tyrimo dalyviui pakankamai informacijos apie tyrimą;
3. Saugoti tyrimo dalyvio anonimiškumą, konfidencialumą ir privatumą;

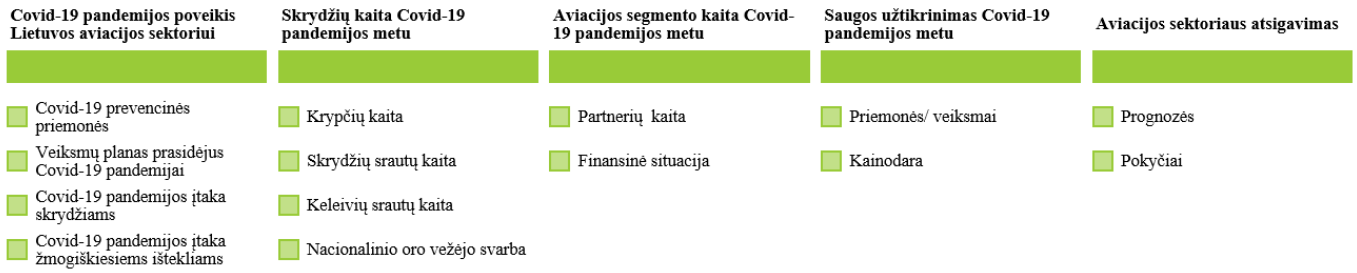
4. Rūpintis tyrimo dalyvių saugumu, apsaugoti nuo moralinės žalos arba kiek įmanoma jos vengti.

Duomenų analizė. Struktūrizuoto interviu duomenų analizei buvo taikoma indukcinė kokybinė turinio analizė. Kaip teigia V. Židžiūnaitė ir S. Sabaliauskas (2017, 71) ši turinio analizės versija tinkamiausia tyrimui, kuriuo siekiama apibūdinti naują, visiškai nenagrinėtą arba mažai nagrinėtą reiškinį, apie kurį nepakanka turimų žinių ir informacijos arba tos žinios pernelyg fragmentiškos. Taip pat remiantis I. Gaižauskaitė ir N. Valavičienė (2016, 318) išlaikytas duomenų analizės pamatinis principas - kreipti dėmesį į tai, ką tyrimo dalyvis nori pasakyti, o ne ką tyrėjas nori išgirsti. Struktūrizuoto interviu rezultatai pateikiami lentelėse, kuriuose atsispindi kategorija, subkategorija ir tema.

4. Tyrimo rezultatai ir jų aptarimas

4.1.Kokybinio interviu rezultatai

Tiriant ekspertų pateiktus atsakymus į užduotus klausimus, kurie buvo formuluojami atsižvelgiant į iš anksto pasiruoštas kategorijas ir subkategorijas (žr. 17 paveikslą), atlikta turinio analizė ir atsakymai pateikiami sukurtose lentelėse. Duomenys interpretuojami.



17 Pav. Kategorijos ir subkategorijos

Analizuojant procesus, susijusius su Covid-19 pandemija (žr. 5 lentelę), pagal išskirtas subkategorijas galima teigti, kad kai tik atsirado SARS-CoV-2 naujos padermės koronavirusas, O1, O2, A1 ir L1 stebėjo bei analizavo situaciją. Pastebėta, kad įmonės įvertino kylančią grėsmę keleivių saugai, tad nedelsiant pradėjo ruoštis visiems galimiems atvejams: „*buvo pasiruošusi nedelsiant atlikti pokyčius skrydžių programoje, kad apsaugoti savo turistus*“ (O1), „*analizė kaip turėtų būti atliekami valymo dezinfekciniai veiksmai*“ (A1), „*suorganizuotos pratybos labai užkrečiamai ligai valdyti*“ (L1).

Virusui sparčiai pradėjus plisti po visą pasaulį ir patvirtinus pirmuosius ligos atvejus Europoje, teko imtis konkrečių veiksmų. Atsižvelgiant į Covid-19 sklaidą Europoje, O2 nedelsiant priėmė sprendimą iš rizikingų regionų grąžinti savo turistus („*atšaukta visa likusi slidinėjimo programa*“). Netrukus reaguojant į grėsmingą situaciją bei vadovaujantis užsienio reikalų ministerijos rekomendacijomis (URM, 2021), O1 ir O2 sustabdė savo planuojamų skrydžių programas („*sustabdyta esama visa skrydžių programa*“ (O1), „*atšaukti visi planuoti skrydžiai*“ (O2)). Užsienyje tuo metu atostogavę turistai buvo nedelsiant grąžinti namo, o įvertinus Lietuvos piliečių poreikį grįžti namo, buvo organizuojami repatriaciniai skrydžiai („*pradėta vežti turistus tik namo, neskraidinant naujų*“ (O2), „*atliekami tik repatriaciniai skrydžiai*“ (O1)).

Siekiant dėl SARS-CoV-2 koronaviruso užtikrinti keliautojų saugą skrydžiuose bei oro uostuose buvo imtasi visų saugumo priemonių: „*lėktuvų dezinfekcija, įgulų testavimas, įgulų nariai įpareigoti dėvėti respiratorius bei pirštines, tik būtinos įgulos narių rotacijos, lėktuvų vaistinės papildytos spec. priemonėmis (A1), „nuolat bendrauta su NVSC specialistais, tikrinami ir konsultuojami atvykstantys keleiviai (L1)“.*

Nepaisant aviacijos sektorių užklupusių sunkumų dėl Covid-19, įmonės stengėsi išlikti rinkoje, tad koregavo verslo strategijas („*aviakompanijos sugebėjo išnaudoti pandemiją pakoreguodamos verslo strategiją*“ (B1)), buvo lankstesnes verslo partneriams („*Verslo partneriams karantino laikotarpiu netaikomi mokesčiai, sudarytos sąlygos atidėti mokėjimus 90 d.*“ (L1)).

5 lentelė Covid-19 pandemijos poveikis Lietuvos aviacijos sektoriui pagal prevencines priemones ir atliktus veiksmus

Kategorija	**Subkategorija**	**Patvirtinantys teiginiai**
Covid-19 pandemijos poveikis Lietuvos aviacijos sektoriui	Covid-19 pandemijos prevencinės priemonės	*„<...> atidžiai stebėjo situaciją <...> buvo pasiruošusi nedelsiant atlikti pokyčius skrydžių programoje, kad apsaugoti savo turistus <...> peržiūrėtas ir įvertintas įmonės ekstremalių situacijų planas.“ (O1)* *„<...> situacijos stebėjimas <...>“ (O2)* *„<...> pradėjo analizuoti šio viruso plitimo geografiją <...> analizė kaip turėtų būti atliekami valymo dezinfekciniai veiksmai, ar šios medžiagos tiktų lėktuvo medžiagom.“ (A1)* *„Buvo suorganizuotos pratybos labai užkrečiamai ligai valdyti <...> nuolatos stebima situacija dėl Covid-19 plitimo.“ (L1)*
	Veiksmų planas prasidėjus Covid-19 pandemijai	*„<...> sustabdyta esama visa skrydžių programa ir atliekami tik repatriaciniai skrydžiai <...>“ (O1)* *„Pradėtas mažinti planuojamų skrydžių skaičius <...> vasario 28d. buvo atšaukta visa likusi slidinėjimo programa <...> turistai iš slidinėjimo kurortų grąžinti vasario 29d. <...> atšaukti visi planuoti skrydžiai <...> pradėta vežti turistus tik namo, neskraidinant naujų <...> vykdyti skubūs neplaniniai evakuaciniai skrydžiai <...>“ O2* *„<...> lėktuvų dezinfekcija <...>, įgulų testavimas, <...> tik būtinos įgulos narių rotacijos, įgulos nariai įpareigoti dėvėti tik respiratorius ir pirštines, lėktuvų vaistinės papildytos spec. priemonėmis <...> privalomas dezinfekcinis skystis lėktuve, „Emergency response“ planas peržiūrėtas ir įtrauktos naujos procedūros <...>“ A1* *„<...> organizuotos civilinės saugos funkcinės pratybos <...> nuolat bendrauta su NVSC specialistais <...> tikrinami ir konsultuojami atvykstantys keleiviai <...> skirtas B sektorius atvykimo terminale <...> taikomos papildomos rizikos valdymo priemonės <...>. Verslo partneriams <...> karantino laikotarpiu netaikomi <...> mokesčiai <...> sąlygos atidėti mokėjimą 90 d. <...>“ L1* *„<...> aviakompanijos sugebėjo išnaudoti pandemiją ir pakoreguodamos verslo strategiją <...>“ B1*

Vertinant Covid-19 pandemijos sukurtus padarinius aviacijos sektoriui (žr. 6 lentelę) pagal išskirtas subkategorijas galima teigti, kad „*pandemija neigiamai paveikė Lietuvoje veikiančias aviacijos verslo įmones*“ (S1). Dėl SARS-CoV-2 koronaviruso įvesti šalių keliavimo ribojimai, privalomi Covid-19 testai, lokalizavimo formos, taikomos taisyklės dėl būtinos saviizoliacijos grįžus/ nuvykus į šalį, tikimybė užsikrėsti virusu žmonėms sukeldavo nežinomybės bei nesaugumo jausmą, todėl „*keleiviai bijojo keliauti*“ (S1). Mažėjant keliautojų skaičiui, mažėjo ir skrydžių srautai, tai lėmė, kad aviakompanijos nesugeneruodavo planuojamų pajamų, todėl buvo įpareigotos minimalizuoti savo kaštus. Mažinant juos, oro bendrovės buvo priverstos siaurinti savo turimų orlaivių skaičių („*atsisakydamos lėktuvų*“ (B1) bei priimti sprendimus susijusius su darbo jėga („*aviakompanijos ėmėsi mažinti darbuotojų skaičių*“ (B1)).

Priimti sprendimus susijusius su žmogiškaisiais ištekliai Covid-19 pandemijos metu teko tiek kelionių organizatoriams, tiek oro uostams, tiek jau minėtoms aviakompanijoms. Įmonių darbuotojai buvo siunčiami į dalines ar pilnas prastovas („*darbuotojai išsiųsti į prastovas arba dalines prastovas*“ (O1), „*Prastovos paliekant skirtingą darbo laiką*“ (O2), „*darbuotojų prastovos*“ (A1), „*prastovos*“ (A2), „*darbuotojai buvo prastovose*“ (L1)) arba buvo atleidžiami („*80% įgulos darbuotojų buvo atleisti, 40% ofiso darbuotojų atleisti*“ (A1), „*Darbuotojų atleidimai*“ (A2), „*sumažintas operacijų valdymo darbuotojų skaičius*“ (L1)). Pastebima, kad žmogiškųjų išteklių atleidimai vyko tik aviakompanijose bei oro uostose. Kitų segmentų atstovai apie darbuotojų atleidimą neužsiminė, todėl galima daryti prielaidą, kad tai lėmė kelionių organizatorių įsipareigojimai pasirūpinti klientų jau suplanuotomis vasaros sezono atostogomis (kelionių perkėlimai, pinigų grąžinimo forminimai ir kt.), tad tam reikėjo žmogiškųjų išteklių resursų.

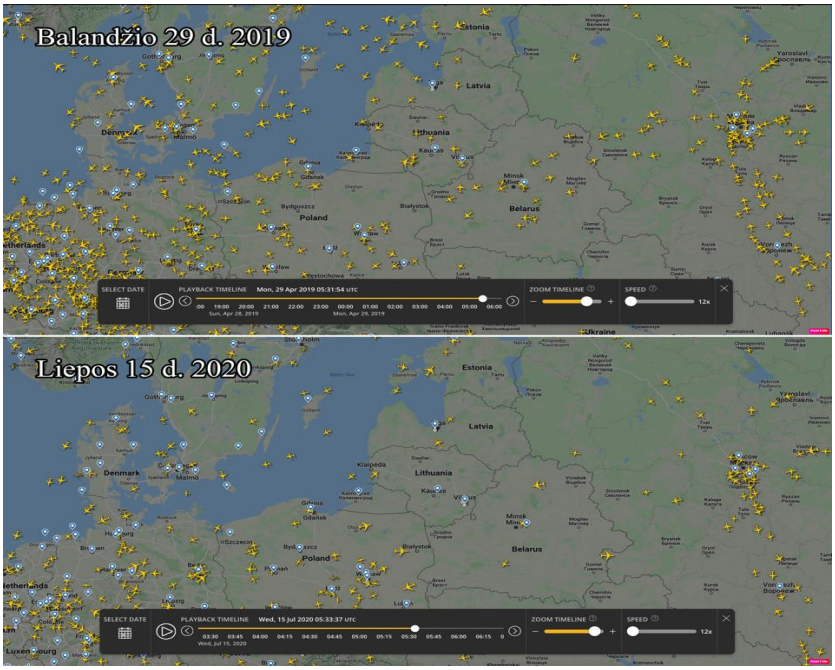
Įmonių paskelbtos prastovos darbuotojams turėjo įtakos atlyginimų mažėjimui, tad „*dalis darbuotojų prasidėjus prastovoms išėjo iš darbo patys (O2)*“. Covid-19 pandemijos metu mažėjantis darbuotojų skaičius ir mažėjančios pajamos lėmė, kad likę darbuotojai įmonėse turėjo vykdyti net kelias skirtingas darbo funkcijas „*didelė jų dalis atliko kelias funkcijas*“ (L1).

6 lentelė Covid-19 pandemijos poveikis Lietuvos aviacijos sektoriui pagal skrydžius ir žmogiškuosius išteklius

Kategorija	**Subkategorija**	**Patvirtinantys teiginiai**
Covid-19 pandemijos poveikis Lietuvos aviacijos sektoriui	Covid-19 pandemijos įtaka skrydžiams	*„<...>“ sumažėjo skrydžių kiekis, <...> keleiviai bijojo keliauti, <...> sumažėjo jų skaičius <...>. Pandemija neigiamai paveikė Lietuvoje veikiančias aviacijos verslo įmones <...>“ S1* *„<...> skrydžių ir keleivių skaičius krito panašiai visoje Europoje. <...> aptarnaujantis sektorius <...> sugebėjo gerai prisitaikyti prie pasikeitusios realybės ir agresyviai dirbo mažindamos kaštus <...> atsisakydamos lėktuvų <...>“ B1*
	Covid-19 pandemijos įtaka žmogiškiesiems ištekliams	*„<...> darbuotojai išsiųsti į prastovas arba dalines prastovas <...>“ O1* *„Prastovos paliekant skirtingą darbo laiką <...> dalis darbuotojų prasidėjus prastovoms išėjo iš darbo patys.“ O2* *„80% įgulos darbuotojų buvo atleisti, 40% ofiso darbuotojų atleisti, 10% darbuotojų prastovos, atlygimų mažinimas.“ A1* *„Darbuotojų atleidimai, prastovos.“ A2* *„<...> darbuotojai buvo prastovose, didelė jų dalis atliko kelias funkcijas <...> sumažintas operacijų valdymo darbuotojų skaičius.“ L1* *„<...>darbuotojai yra didelė fiksuotų kaštų dalis, natūralu, jog <...> aviakompanijos ėmėsi mažinti darbuotojų skaičių <...>“ B1*

Tiriant skrydžių kaitą Covid-19 pandemijos metu (žr. 7 lentelę) pagal informantų atsakymus galima teigti, kad Covid-19 pandemija turėjo įtakos: krypčių, skrydžių bei keleivių srautų kaitai. Pasaulyje netikėtai atsiradęs SARS-CoV-2 naujos padermės koronavirusas kardinaliai pakeitė aviacijos industriją. 2019 metais pasiekti rekordiniai rodikliai staigiai krito žemyn. L1 teigimu 2020 metais „*buvo „aptarnauta 30 tūkst.*

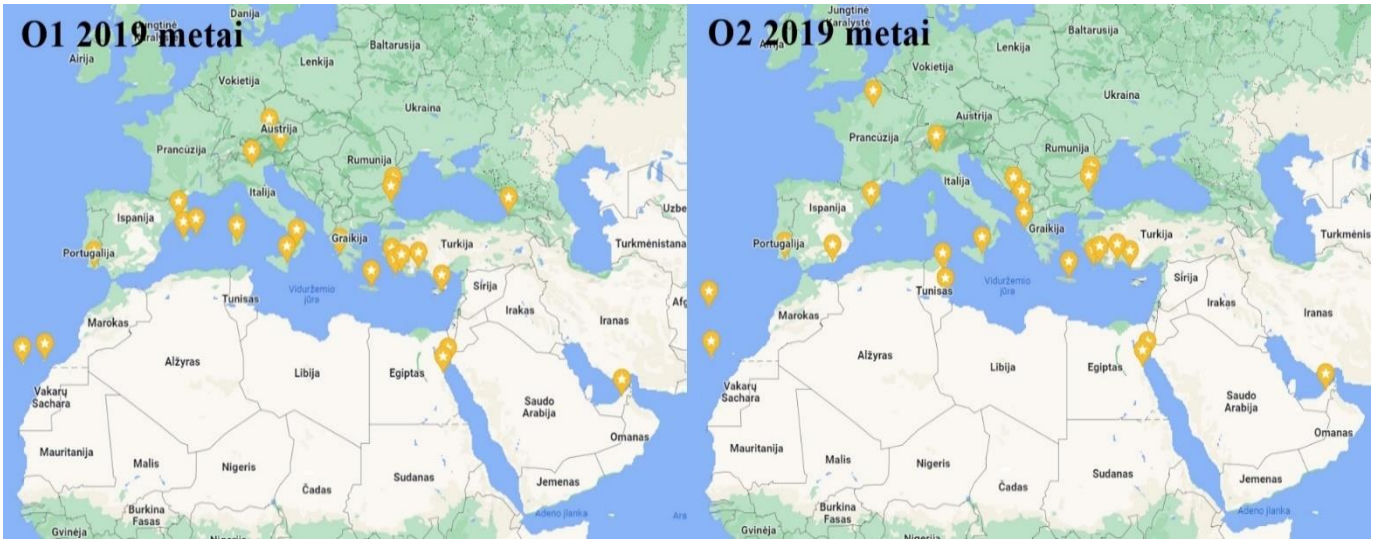
skrydžių mažiau palyginus su 2019 m.“. Palyginimui pateikiamas Lietuvos oro erdvės žemėlapis 2019-2020 metais (žr. 18 paveikslą).



18 Pav. Lietuvos oro erdvės 2019 - 2020 m. palyginimas

Cituota iš Flightradar24.com (2022).

Skaičiuojama, kad 2019 metais O1 ir O2 bendrai organizavo skrydžius į 37 kryptis (žr. 19 paveikslą). Turistai galėjo rinktis praleisti savo atostogas tokiose šalyse kaip: Albanija, Austrija, Bulgarija, Egiptas, Graikija, Gruzija, Ispanija, Italija, Jungtiniai Arabų Emyratai, Juodkalnija, Kipras, Portugalija, Tunisas ir Turkija, tačiau prasidėjus Covid-19 pandemijai visos kryptys buvo atšauktos.

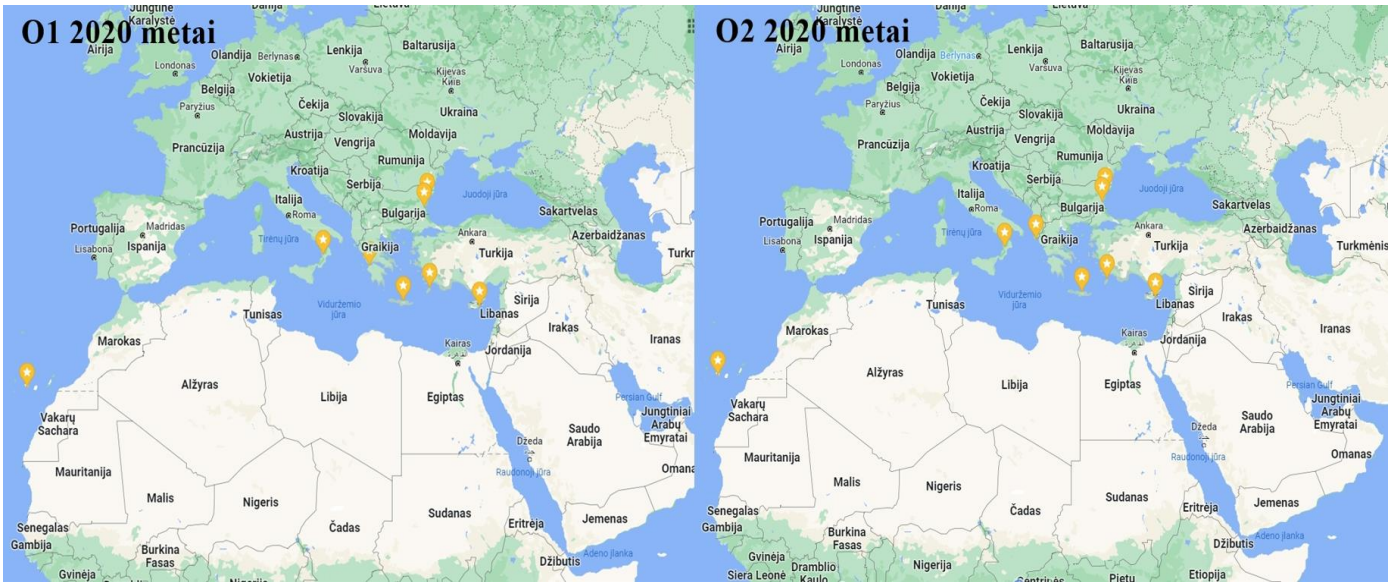


19 Pav. O1 ir O2 organizuojamos skrydžių kryptys 2019 metais

Sudaryta darbo autoriaus pagal O1 ir O2 kokybinio interviu atsakymus

2020 metais kovo mėn. įvykdžius paskutinius repatriacinius skrydžius, O1 ir O2 savo veiklą atnaujino tik 2020 metų liepą („*nuo liepos pradėti vykdyti skydžiai*“(O1)). Po truputį atnaujinant skrydžius jų „*pasiūla priklausė nuo Covid-19 sergamumo situacijos šalyse*“ (O1). Tiek O1, tiek O2 atnaujindami skrydžius vertino krypčių sergamumo rodiklius, o didėjant susirgimo lygiui šalyse – skrydžius nutraukdavo („*reaguojam į atsirandančias trumpas galimybes atvykti poilsiui ir atšaukiant skrydžius padidėjus sergamumui*“ (O2), „*didėjant sergamumo lygiui, skrydžiai buvo nutraukiami*“ (O1)). Tokie O1 ir O2 veiksmai buvo susiję su keleivių sauga. Tikėtina, kad didėjant šalyse nustatytų teigiamų Covid-19 atvejų, mažėjo susidomėjimas tomis kryptimis, tad tęsiant skrydžius į Covid-19 paveiktas šalis O1 ir O2 galimai būtų vykdę nuostolingus skrydžius.

Nuo Covid-19 pandemijos pradžios iki 2020 metų galo O1 ir O2 bendrai keleiviams pasiūlė keliones tik į 9 kryptis (žr. 20 paveikslą). O1 užsakomaisiais skrydžiai keleivius skraidino į „*Bulgariją (Burgas, Varna), Graikiją (Heraklionas, Rodas, Peloponesas), Italiją (Lameziją), Kiprą (Larnaką), Ispaniją (Tenerifės salą)*“(O1), O2 papildomai organizavo skrydžius į *„CFU“* (O2).



20 Pav. O1 ir O2 organizuojamos skrydžių kryptys 2020 m. liepos – gruodžio laikotarpiu

Sudaryta darbo autoriaus pagal O1 ir O2 kokybinio interviu atsakymus

Nuo Covid-19 pandemijos pradžios iki 2020 metų pabaigos planuoti skrydžiai nebuvo pradėti vykdyti į „*AGP, AYT, BCN, CTA, DJE, DLM, EFL, FNC, GZP, HRG, PUY, TIV*“ (O2). Bendras skrydžių srautų sumažėjimas vertinant 2019 metus su 2020 metais – „*82%*“ (O2) bei „*84%*“ (O1).

Pastebima, kad tiek O1, tiek O2 2020 metais neorganizavo užsakomųjų skrydžių į trečiąsias šalis („*nutraukti skrydžiai į trečiasis šalis*“) (A1). Galima teigti, kad toks sprendimas buvo priimtas dėl keleivių

saugos. Stebint visame pasaulyje vis daugiau patvirtintų Covid-19 užsikrėtimų, trečiųjų šalių skelbiami duomenys buvo neįtikėtinai žemi (Worldometer, 2021), todėl ES buvo dvejojama jų patikimumu.

Kaip jau minėtą anksčiau dėl SARS-CoV-2 koronaviruso įvesti šalių keliavimo ribojimai, privalomi Covid-19 testai, lokalizavimo formos, taikomos taisyklės dėl būtinos saviizoliacijos grįžus/ nuvykus į šalį, tikimybė užsikrėsti virusu žmonėms, galimai, sukeldavo nežinomybės bei nesaugumo jausmą. Taip pat kai kurių valstybių lygmens ribojimai apskritai uždraudė bet kokį patenkimą į šalį (Narayan, Phan ir Liu, 2021, 2). Žmonės atsisakė keliauti, o tai lėmė drastišką keleivių srautų sumažėjimą („*keleivių skaičius lyginant 2019 m. su 2020 m. sumažėjo 88%*.“ (O1), „*bendras metinis sumažėjimas 88%*.“ (O2)).

Vertinant ar Lietuvos aviacijos sektoriuje skrydžių kaita Covid-19 pandemijos metu būtų buvusi kitokia, jei turėtumėme nacionalinį oro vežėją, galima teigti, kad ne („*poveikis, tikėtina būtų labai panašus*“(S1), „*reikšmingo poveikio neturėtų*“ (T1)). Įvesti šalių ribojimai buvo taikomi visam pasauliui, išimtys atskiriems oro vežėjams neegzistavo. Galimai nacionalinis oro vežėjas būtų sukūręs tik papildomas finansines problemas („*valstybė būtų turėjusi poreikį skirti didžiules dotacijas*“ (S1)).

7 lentelė Skrydžių kaita Covid-19 pandemijos metu

Kategorija	**Subkategorija**	**Patvirtinantys teiginiai**
Skrydžių kaita Covid-19 pandemijos metu	Krypčių kaita	*„Skrydžių pasiūla priklausė nuo Covid-19 sergamumo situacijos šalyse <...> nuo liepos pradėti vykdyti skydžiai į Bulgariją (Burgas, Varna), Graikijos (Heraklionas, Rodas, Peloponesas) <...> rugpjūtį į Italiją (Lameziją). Nuo rugsėjo <...> į Kiprą (Larnaką) <...> nuo gruodžio Ispaniją (Tenerifės salą). <...> didėjant sergamumo lygiui, skrydžiai buvo nutraukiami <...>“ O1* *„<...> reaguojam į atsirandančias trumpas galimybes atvykti poilsiui ir atšaukiant skrydžius padidėjus sergamumui <...> keletas skrydžių į Bulgariją (VAR, BOJ) <...> paskraidyta į Graikiją HER, RHO, CFU <...> Italija (SUF) <...>. Kipras nebuvo planuojamas <...> įvesta tik atsiradus galimybei ten nuvykti <...> žiemą pilnai atšaukti skrydžiai į 12 krypčių (AGP, AYT, BCN, CTA, DJE, DLM, EFL, FNC, GZP, HRG, PUY, TIV).“ O2* *„Nutraukti skrydžiai į trečiasis šalis.“ A1* *„<...> atidarytas skrydis Vilnius – Palanga <...> kelionių organizatorių užsakomos kryptys.“ A2*
	Skrydžių srautų kaita	*„<...> lyginant 2019 m. su 2020 m. kalendoriniais metais skrydžių sumažėjo 84% <...>” O1* *“O2 skrydžiai sumažėjo 82%.” O2* *„<...> vykdoma tik 25% visų skrydžių lyginant su 2019 m. Skrydžiai buvo nereguliarūs „Ad-Hoc“ <...>“ A1* *„<...> aptarnauta 30 tūkst. skrydžių (-52% palyginus su 2019 m. <...>“ L1*
	Keleivių srautų kaita	*„Keleivių skaičius lyginant 2019 m. su 2020 m. sumažėjo 88%.” O1* *„<...> bendras metinis sumažėjimas 88%.“ O2* *„<...> 2020 m. keliavo 1,8 mln. žmonių (-72% palyginus su 2019 m. <...> Vilniaus oro uoste <...> (-74%), Kauno oro uoste <...> (-68%), o Palangos oro uoste <...> (-63%).“ L1*
	Nacionalinio oro vežėjo svarba	*„<...>valstybės, kuriose veikia valstybės valdomas <...> oro vežėjas(-ai), susidūrė su <...> finansinėmis problemomis <...>. Ar Lietuva būtų turėjusi <...> ar ne, <...> poveikis, tikėtina būtų <...> labai panašus.*

		<...> valstybė būtų turėjusi poreikį skirti didžiules dotacijas <...>. Galbūt svarbiausiomis kryptimis <...> skrydžiai būtų atnaujinęs sparčiau <...>“ S1 *„<...> reikšmingo poveikio neturėtų, <...> galbūt dalinai atvykstamajam turizmui. <...> turime rinkoje „Y1“, „Y2“, tai jie padengia <...> vežėjo neturėjimą.“ T1*

Vertinant aviacijos sektoriaus permainas Covid-19 pandemijos laikotarpiu (žr. 8 lentelę) pagal išskirtas subkategorijas galima teigti, kad pasikeitimai vyko partnerių kaitoje bei finansinėje aplinkoje. Sumažėjusios skrydžių apimtys Covid-19 pandemijos metu lėmė, kad O1 ir O2 skrydžių programų vykdymui nebereikėjo visų iki pandemijos turimų partnerių, todėl sutartys su kai kuriomis aviakompanijomis buvo nutrauktos („*sumažėjus apimtims arba visai nevykdant skrydžių buvo atsisakyta turkiškų aviakompanijų*“ (O1), „ *X2 sutartis baigėsi nepradėjus skrydžių, o X3 sutartis nutraukta* „ (O2)).

Covid-19 pandemijos laikotarpiu partnerių kaita vyko ir A1 bei A2. Abi įmonės dėl pasikeitusios situacijos pasaulyje turėjo pakoreguoti savo verslo strategijas. A2 pradėjo „*teikti paslaugas kelionių organizatoriams*“ bei „*fokusavo savo veiklą į mažiau nukentėjusį regioną ir pradėjo teikti orlaivių nuomos paslaugas Šiaurės Amerikos žemyne*“ (A2). A1, kuri buvo labiau orientuota į keleivinį užsakomųjų skrydžių vykdymą, didesnį dėmesį pradėjo skirti krovinių gabenimui („*per porą pandemijos metų užsakovų skaičius norinčių gabenti Cargo padidėjo iki 75%.”*(A1)).

Covid-19 pandemijos metu įmonėse be partnerių kaitos vyko pasikeitimai susiję su finansine aplinka. Per pirmuosius Covid-19 pandemijos mėnesius O1 ir O2 teko visiškai sustabdysi savo veiklą. Negeneruojamos pajamos privertė ieškoti sprendimų, kurie padėtų verslams išlikti rinkoje: „*tariamasi su paslaugų tiekėjais apie įsipareigojimų sustabdymus“* (O1), „*susitarimai su turistais dėl kelionių perkėlimo negrąžinant sumokėto avanso*“ (O2). Valstybei reaguojant į beviltišką įmonių situaciją buvo sukurti verslų gelbėjimo paketai „*šios priemonės buvo kritiškai svarbios įmonių išlikimui*“ (B1), kuriais buvo sėkmingai pasinaudota „*paskolos iš banko, pagalbos verslo fondo obligacijos*“ (O2). Covid-19 pandemijos metu įmonės siekė įvairiais būdais mažinti savo kaštus: „*verslo modulio keitimas, papildomos veiklos (krovinių pervežimas), lėktuvų perkėlimas į palankesnius oro uostus, kur lėktuvo eksploatavimo kaštai mažesni*“ (A1), „*veikė aerokinas, organizuojami jogos užsiėmimai oro uosto teritorijoje.“* (L1), pradėti organizuoti „*poilsio paketai Lietuvoje, Latvijoje, Estijoje*“ (O1).

8 lentelė Aviacijos segmento kaita Covid-19 pandemijos metu

Kategorija	**Subkategorija**	**Patvirtinantys teiginiai**
Aviacijos segmento kaita Covid-19 pandemijos metu	Partnerių kaita	*„2019 m. trūkstant vietinių vežėjų pajėgumų <...> buvo pasitelkti turkiški vežėjai. 2020 m. sumažėjus apimtims arba visai nevykdant skrydžių buvo atsisakyta turkiškų aviakompanijų (X1, X2) ir likta tik prie vietinės aviakompanijos.“ O1* *„Prasidėjus pandemijai sutartis dėl skrydžių buvo tik su X2 ir X3 aviakompanijomis <...> X2 sutartis baigėsi nepradėjus skrydžių, o X3 sutartis nutraukta 2020 m. pabaigoje. 2021 m. susitarta <...> dėl skrydžių su nauju vežėju X4, pasiūliusiu pačias lanksčiausias sąlygas <...> pandemijos metu.“ O2*

		„Užsakovai kurie dirbo tik su keleivių pervežimu užsakymais lygis nukrito <...> per porą pandemijos metų užsakovų skaičius norinčių gabenti Cargo padidėjo iki 75%.” A1 *“<...> įmonė fokusavo savo veiklą į mažiau nukentėjusį regioną ir pradėjo teikti orlaivių nuomos paslaugas Šiaurės Amerikos žemyne <...> pradėtos teikti paslaugos kelionių organizatoriams.“ A2*
	Finansinė situacija	*„<...> tariamasi su paslaugų tiekėjais <...> apie įsipareigojimų sustabdymus/pokyčius <...> bendradarbiavimo sustabdymas su tam tikrais atstovais <...>, atsirado galimybės įsigyti poilsio paketus Lietuvoje, Latvijoje, Estijoje.“ O1* *„Susitarimai su turistais dėl kelionių perkėlimo <...> negrąžinant sumokėto avanso. Pasinaudota įstatymų pataisomis leidžiančiomis negrąžinti pinigų <...> anuliuojant keliones, <...> paskolos iš banko, pagalbos verslo fondo obligacijos, darbuotojų prastovos.“ O2* *„<...> darbuotojų optimizavimas <...> verslo modulio keitimas, papildomos veiklos (krovinių pervežimas), lėktuvų perkėlimas į palankesnius oro uostus kur lėktuvo eksploatavimo kaštai mažesni.“A1* *„<...> kaštai buvo mažinami ten kur nedarė įtakos skrydžių saugai, orlaivių tinkamumo skraidyti, bei darbuotojų motyvacijos.“ A2* *„<...> veikė aerokinas, organizuojami jogos užsiėmimai oro uosto teritorijoje.“ L1* *„<...> aktyviai naudojosi bendrai verslui taikomomis antikrizinėmis priemonėmis: <...> atlyginimo kompensavimu, mokesčių atidėjimu <...> šios priemonės buvo kritiškai svarbios įmonių išlikimui. <...> atidėjimas mokesčių stipriai pagelbėjo subalansuoti grynųjų pinigų srautus <...>““ B1*

Vertinant keleiviams teikiamą saugą Covid-19 pandemijos metu (žr. 9 lentelę) išskirtos dvi subkategorijos: priemonės/ veiksmai bei kainodara. Keleivių sauga aviacijos veikloje – vienas iš pagrindinių prioritetų, tad po visą pasaulį pradėjus plisti SARS-CoV-2 naujos padermės koronavirusui, oro bendrovės iškart ėmėsi veiksmų: „*Lėktuvų dezinfekcija, apsauginių priemonių dėvėjimas tiek įguloms, tiek keleiviams*“ (A1), „*įgulos naudoja pirštines ir kaukes*“ (A2). Vertinant tai, kad Covid-19 pandemijos pradžioje visame pasaulyje trūko apsaugos priemonių, suprantama, kad ne visi keleiviai galėjo jomis pasirūpinti, tad jas parūpindavo oro vežėjai („*kiekvienam suteikta dezinfekcinė servetėlė*“, „*keleiviams suteikiamos kaukės*“ (A2)). Siekiant maksimaliai sumažinti užsikrėtimo galimybes, aviakompanijos, turinčios orlaivių resursus, skrydžius vykdydavo pilnai neišnaudodamos sėdimų vietų („*skrydžiai buvo vykdomi su didesniais orlaiviais*“ (A2)). Tai reiškia, kad skrydžiui naudojant lėktuvą turintį 220 sėdimų vietų, buvo panaudojamos tik 180 vietų (A2).

Analizuojant, ar aviakompanijų skirtos priemonės keleivių saugai turėjo įtakos skrydžių kainodarai, atsakymai išsiskyrė („*dezinfekciniai kaštai pakėlė vienos vietos kainą* “(A1), „*pokyčio kainodarai tai neturėjo.*“ (A2)). Galima daryti prielaidą, jog kiekvienos aviakompanijos kainodara pandemijos metu priklausė nuo įmonės vidinės politikos.

Didelis dėmesys keleivių saugai taip pat skiriamas ir oro uostuose. Be jau minėtų apsaugos priemonių, kurios naudojamos orlaiviuose, keleiviams buvo atliekamas „*temperatūros matavimas*“, taikomos priemonės „*susijusios su socialinės distancijos išlaikymo būtinybe*“, siektą „*fizinio kontakto galimybės mažinimo*“, „*žmonių srautų ribojimo*“ (L1). Dėl taikomų šalių reikalavimų Covid-19 pandemijos metu

atvykstant/ išvykstant vykdoma „*keleivių dokumentų patikra*“ (L1). Pastarajai procedūrai atlikti Covid-19 pandemijos pradžioje buvo pasitelkti NVSC darbuotojai, savanoriai, kariai.

9 lentelė Saugos užtikrinimas Covid-19 pandemijos metu

Kategorija	**Subkategorija**	**Patvirtinantys teiginiai**
Saugos užtikrinimas Covid-19 pandemijos metu	Priemonės/ veiksmai	*„Lėktuvų dezinfekcija <...> apsauginių priemonių dėvėjimas tiek įguloms, tiek keleiviams <...>“ A1* *„<...> kiekvienam suteikta dezinfekcinė servetėlė <...> skrydžiai buvo vykdomi su didesniais orlaiviais <...> keleiviams suteikiamos kaukės, <...> orlaiviai valomi naudojant dezinfekcines priemones, <...> įgulos naudoja pirštines ir kaukes <...>“ A2* *„<...> saugumo priemonės <...> susijusios su socialinės distancijos išlaikymo būtinybe, žmonių srautų ribojimas ir fizinio kontakto galimybės mažinimas. <...> temperatūros matavimas <...> galiojančio skrydžio bilieto parodymas, kaukių dėvėjimas <...> įrengtos rankų dezinfekavimo stotelės, paviršiai nuolatos valomi ir dezinfekuojami. <...> Informacija apie saugaus elgesio priemones. <...> Ribotas skaičius registracijos stalų, įrengti organinio stiklo atitvarai. <...> galima sėdėti tik kas antrą vietą. <...> dezinfekuojami autobusai, <...> rankiniame bagaže leidžiama vežtis dezinfekcinį skystį. <...> galimybė atlikti testus, <...> keleivių dokumentų patikra.“ L1*
	Kainodara	*„<...> dezinfekciniai kaštai pakėlė vienos vietos kainą <...> A1* *„Pokyčio kainodarai tai neturėjo.“ A2*

Analizuojant aviacijos sektoriaus atsigavimą po Covid-19 pandemijos, išskirtos dvi subkategorijos – prognozės ir pokyčiai. Pastebėtina, kad daugelis ekspertų mano, kad 2022 metais Lietuvos aviacijos sektoriuje bus pastebimas atsigavimas, priartėjimas prie 2019 metų aviacijos rodiklių (*„programa galėtų būti 10% mažesnė nuo 2019 m.*“ (O1), *„poilsinės kelionės galėtų grįžti į iki pandeminį lygį*“ (O2), *„atnaujinti iki pandemijos buvusias skrydžių kryptis*“ (S1), *„šiemet tikėtina, jog bus priešpandeminio lygio*“ (B1)).

Keliavimo ribojimams švelnėjant visame pasaulyje, daugėja žmonių vėl norinčių keliauti. Tai lemia, kad po truputį atsistatinėja tiesioginių skrydžių skaičius bei pasiūla iš Lietuvos. Krypčių skaičiaus atsigavimas, aktyvėjanti rinka taip pat lemia ir didėjančią konkurenciją (*„didės konkurencija*“) (O2), kuriai atsiradus, skrydžių kainos mažėja. Pastebima, kad rinkoje pigių skrydžių oro bendrovės padidino skrydžių ir krypčių pasiūlą į kurortines kryptis, o tai turi tiesioginės įtakos kelionių organizatorių turistinių paketų kainodarai (*„mažės kelionių kainos*“ (O2)). Pagrindinis dėmesys 2022 metais prognozuojama bus orientuotas į tiesioginių krypčių didinimą (*„ieškoma naujų krypčių*“ (O1), *„plėsti skrydžius į pagrindinius Europos ir aplinkinių šalių oro uostus*“ (S1)).

Covid-19 pandemijos metu aviacijos sektoriui susidūrus su neregėto masto krize kai kurios įmonės buvo priverstos pakoreguoti savo veiklos strategijas (krovinių vežimas), taip pat pradėtas vykdyti *„rezervo pinigų kaupimas*“ (A1). Galima daryti prielaidą, kad įmonėms stipriai nukentėjus nuo Covid-19 pandemijos, buvo įvertintas įmonės netinkamas pasiruošimas krizėms. Susidūrus su įvykusia rizika, įgavus daugiau patirties, atitinkamai pradėtą ruoštis įvairaus masto krizėms ateityje.

Atsigaunant Lietuvos aviacijos sektoriui tikslingai telkiamasi į šalies „*pasiekiamumo gerinimą*“ (L1), „*vykdomos skrydžių skatinimo priemonės*“ (T1). Tikėtina, kad ateityje daugės tiesioginių skrydžių, kurios Lietuvą jungtų su ne ES valstybėmis („*plėsti skrydžius į trečiąsias šalis*“ (T1)). Gerinant Lietuvos pasiekiamumą, reikėtų nepamiršti „*dėti pastangas kuo labiau didinti aviakompanijų įvairovę netampant priklausomai nuo vienos ar kitos aviakompanijos sprendimų*“ (B1), tačiau tai įgyvendinti yra pakankamai sunku, nes būtent „*vežėjas renkasi kur apsimoka skraidyti*“ (T1). Siūlomos skrydžių skatinimo priemonės siekiant į rinką pritraukti naujus oro vežėjus ne visada pasiteisina. Dažniausiai aviakompanijos įvertina šalies populiarumą, keleivių srautų skaičius („*kad būtų keleivių srautai*“ (T1)) ir tik tuomet sprendžia, ar kryptis yra rentabili.

Formuojant skrydžių/ krypčių tinklelį, siekiant į šalį prisitraukti naujus vežėjus būtina gera oro uostų infrastruktūra. Lietuvai siekiant gerinti šalies pasiekiamumą vykdomas „*keleivių terminalo išplėtimas Kaune bei naujo išvykimo terminalo T4 projektas*“ (S1). Pastebima, kad jau šiai dienai Vilniaus oro uosto terminalų pralaidumas yra per žemas faktiniams keleivių srautams (juntamos keleivių grūstys piko metu, skrydžių vėlavimai ir kt.). Tai reiškia, kad oro uostas šiuo metu nėra įgalus aptarnauti tiek keleivių, kiek jų faktiškai yra. Tikėtina, kad įgyvendinta *„„Rail Baltic“ vežė*“ (T1) dar labiau padidins keleivių skaičių Vilniaus oro uoste, tad naujo išvykimo terminalo įgyvendinimas yra būtinas. Galima teigti, kad Vilniaus oro uosto išvykimo terminalo T4 projektas yra svarbus žingsnis siekiant prisitraukti naujus vežėjus bei didinti skrydžių skaičius.

10 lentelė Aviacijos sektoriaus atsigavimas

Kategorija	**Subkategorija**	**Patvirtinantys teiginiai**
Aviacijos sektoriaus atsigavimas	Prognozės	*„2022 m. matytume atsigavimo ženklus ir tikimės, kad programa, bent jau pagrindinių krypčių <...> galėtų būti artima 2019 m. <...> programa galėtų būti 10% mažesnė nuo 2019 m. Suplanuota atsisakyti nepelningų krypčių ir ieškoma naujų krypčių <...>“ O1* *„<...> didės konkurencija, mažės kelionių kainos <...> poilsinės kelionės galėtų grįžti į iki pandeminį lygį <...>“ O2* *„<...> tikslas – atstatyti ir plėsti skrydžius į pagrindinius Europos ir aplinkinių šalių oro uostus <...> tikslas atnaujinti iki pandemijos buvusias skrydžių kryptis. <...> orientuojasi į prioritetines rinkas ir oro uostus, nei į konkrečius vežėjus <...>“ S1* *„<...> dabartinis dėmesys yra susijęs su Ukrainos įvykiais, sankcijomis Rusijai. Didelę žalą patiria ir patirs oro navigacija <...>“ T1* *„<...> didžiausią iššūkį matau atvykstamajam turizmui <...>. Prasidėjus karui ir susvyravus Lietuvos kaip saugios šalies įvaizdžiui Vakarų Europoje. Išvykstamajam turizmui <...> šiemet tikėtina, jog bus priešpandeminio lygio.“ B1*
	Pokyčiai	*„Rezervo pinigų kaupimas, žmonių darbo optimizavimas.“ A1* *„Pandemija neturėjo ilgalaikių pokyčių įmonės politikoje <...>“ A2*

		„Pagrindinės dėmesio kryptys <...> Lietuvos pasiekiamumo gerinimas, <...> plėtros poveikio aplinkai mažinimas <...> naujo išvykimo terminalo T4 projektas <...> prieigų rekonstrukcija <...>, keleivių terminalo išplėtimas Kaune.“ S1 *„Vykdomos skrydžių skatinimo priemonės <...> plėsti skrydžius į trečiąsias šalis <...> „Rail Baltic“ vežė <...>, naudoti tylesnius ir mažos taršos orlaivius <...>“ T1* *„<...> vežėjo neprisitrauksi į rinką, vežėjas renkasi kur apsimoka skraidyti <...>, kad būtų keleivių srautai <...>“ T1* *„<...> svarbu dėti pastangas kuo labiau didinti aviakompanijų įvairovę netampant priklausomai nuo vienos ar kitos aviakompanijos sprendimų.“ B1*

4.2.Tiriamosios dalies apibendrinimas

Magistrinio baigiamojo darbo tyrimui atlikti buvo naudojamas kokybinis tyrimas ir turinio analizė. Interviu klausimai buvo formuluojami pagal iš anksto paruoštas kategorijas ir subkategorijos bei skirtingus ekspertų atstovaujamus aviacijos segmentus. Tyrime dalyvavo 8 ekspertai, kuriems buvo iškelti kvalifikaciniai reikalavimai: darbo patirtis aviacijos sektoriuje, skirtingų aviacijos segmentų atstovai, priešpandeminė ir pandeminė darbo patirtis. Atrinkti ekspertai atitiko visus iškeltus kriterijus – ekspertai yra iš skirtingų aviacijos segmentų, jų bendras patirties vidurkis aviacijos sektoriuje – 18,13 metų bei visi jie dirbo tiek prieš, tiek ir pačios Covid-19 pandemijos metu. Šių reikalavimų atitiktis leidžia daryti išvadą, kad informantai yra savo srities profesionalai, turintys didelę kompetenciją nagrinėtuose klausimuose. Nors atsakymų grįžtamumas 100%, tačiau kai kurie ekspertai neatsakė į tam tikrus klausimus, nurodydami, kur galėčiau gauti tiksliausią informaciją (nukreipimas į jau apklaustus ekspertus). Kokybinio tyrimo duomenys darbe buvo interpretuojami.

Išanalizavus gautus rezultatus išryškėjo Covid-19 pandemijos pagrindinės taikytos priemonės Lietuvos aviacijos sektoriuje:

1. Esamos situacijos stebėjimas ir analizė;
2. Grįžtamųjų skrydžių organizavimas:
    a. Užsienyje tuo metu atostogavusių turistų grįžimas;
    b. Repatriaciniai skrydžiai.
3. Keleivių saugos užtikrinimas:
    a. Skrydžių metu: dezinfekciniai skysčiai, periodinis orlaivių dezinfekavimas, apsauginių priemonių suteikimas, vaistinėlių papildymas spec. priemonėmis, nepilnas orlaivių užpildymas.

b. Oro uostuose: dezinfekciniai skysčiai, privalomų atstumų laikymasis, temperatūros matavimas, fizinio kontakto galimybių mažinimas, žmonių srautų ribojimas, su pandemija susijusių dokumentų patikra ir konsultacija.

4. Darbuotojų saugos užtikrinimas:
    a. Skrydžio metu: tik būtinos įgulos narių rotacijos, apsauginės priemonės, periodinis įgulų testavimas.
    b. Oro uostuose: stiklinės pertvaros tarp darbuotojų, apsauginės priemonės, žmonių srautų ribojimas.
5. Verslo strategijų koregavimas – verslo partnerių tarpusavio bendradarbiavimo lankstumas;
6. Darbo sąnaudų kaštų mažinimas:
    a. Laikinas darbuotojų kiekio mažinimas;
    b. Pastovus darbuotojų kiekio mažinimas;
    c. Darbo optimizavimas;
    d. Sutarčių nutraukimas su partneriais;
    e. Orlaivių parko mažinimas.
7. Papildomų priemonių panaudojimo plėtra:
    a. Paslaugų tiekėjų įsipareigojimų stabdymas;
    b. Negrąžinami avansai už sutarties sąlygų nevykdymą;
    c. Valstybės suteikiami verslo gelbėjimo paketai.

Galima teigti, kad aviacijos sektorius sistemingai taikė įvairaus spektro prevencines priemones, siekiant apsaugoti keleivius ir darbuotojus bei stabdyti Covid-19 pandemijos plitimą Lietuvoje ir pasaulyje.

Covid-19 pandemija paliko stiprią žymę aviacijos sektoriuje. Pagrindiniai išryškėję padariniai Lietuvoje:

1. Sumažėjęs keliautojų skaičius;
2. Skrydžių srautų sumažėjimas;
3. Skrydžių krypčių sumažėjimas;
4. Nacionalinio oro vežėjo nebūtinumas.

Ši krizė lėmė aviacijos industrijos stagnaciją, įvairių rodiklių drastišką mažėjimą bei nacionalinio oro vežėjo būtinumo klausimą.

Skirtingų aviacijos segmentų ekspertai pateikė prognozes ir galimus pokyčius ateities Lietuvos aviacijos sektoriaus atsigavimo procese:

1. 2022 metų aviacijos sektorius priartės prie 2019 metų lygio;

2. Skrydžių srautų ir tiesioginių krypčių iš Lietuvos kiekio didėjimas;
3. Konkurencijos didėjimas aviacijos sektoriuje sumažins skrydžių kainas;
4. Geresnis rizikų valdymas pandemijos kontekste;
5. Papildomas skrydžių skatinimo priemonės;
6. Aviakompanijų rinkos plėtra;
7. Oro transporto infrastruktūros gerinimas.

Dėl įvairių papildomų Covid-19 pandemiją stabdančių veiksnių, pandeminis lygis visose šalyse mažėja, dėl to proporcingai auga aviaciniai rodikliai. Ekspertų prognozės vertinant netolimą ateitį yra optimistinės, tad tikėtina, kad pritaikius tinkamas ir reikalingas priemones Lietuvos aviacijos procesuose, sektorius grįš į priešpandeminį lygį.

IŠVADOS

1. Atlikus susijusios literatūros analizę, nustatyta, kad aviacijos pradžia siejama su 1903 metais broliais O. Ir W. Wrightais. Aviacijos sektoriaus plėtra buvo nenutraukiama nepaisant jį drebinančių krizių. Nors ir aviacijos plėtra Lietuvoje prasidėjo vėliau, 1927 m., tačiau jos vystymasis iki Covid-19 pandemijos pradžios prilygo pasauliniam lygiui, tad aviacija tapo pagrindiniu turizmo industrijos komponentu. Oro transporto svarba visuomenėje iškilo dėl greito ir saugaus transportavimo. Iš susijusių mokslinių darbų analizės, pastebimi kritiniai reiškiniai, kurie daro didelę įtaką aviacijos segmentui: teroristiniai ir antipolitiniai išpuoliai, techninės klaidos ir gedimai, žmogiškųjų išteklių klaidos, gamtos kataklizmai bei lokalūs gamtos padariniai. Vienas iš pagrindinių veiksnių, sukrėtusių visą aviacijos sektorių – Covid-19 pandemija, kuri lėmė drastišką keleivių ir skrydžių srautų kritimą, žmogiškųjų išteklių mažinimą, aviakompanijų finansinės padėties blogėjimą bei jų bankrotus.
2. Covid-19 pandemija Lietuvos aviacijos sektoriui paliko reikšmingą žymę, kuri sukūrė pagrindą įvairių naujų prevencinių priemonių atsiradimui: esamos situacijos analizė, grįžtamųjų reisų organizavimas, keleivių ir darbuotojų saugos užtikrinimas, verslo strategijų optimizavimas, darbo sąnaudų mažinimas, papildomų priemonių panaudojimo plėtra. Šio sektoriaus poveikis įvairiems aviacijos segmentams yra ryškiai matomas visu pandeminiu laikotarpiu – sumažėjęs keliautojų ir skrydžių srautų bei krypčių mažėjimas. Covid-19 pandemijos kontekste išryškėjo nacionalinio oro vežėjo poreikio galimas nebūtinumas. Iš atlikto kokybinio tyrimo ir surinktų duomenų susistemintos analizės pastebimi optimistiniai pokyčiai netolimoje ateityje dėl gerėjančios pandeminės situacijos ir prisitaikiusios šiuolaikinės visuomenės.
3. Lietuvos aviacijos sektoriuje Covid-19 pandemijos metu buvo taikytina daugybę prevencinių priemonių, kurių tikslas buvo užtikrinti žmonių saugumą bei viruso užkrečiamumo lygio mažinimą. Visas šias priemones galima išskirti į dvi dalis: visuomenės saugos užtikrinimui ir komercinio pobūdžio finansiniam stabilumui palaikyti skirtos priemonės. Tačiau yra matomi aspektai, kuriuose trūko papildomų susistemintų priemonių, tokių kaip: darbuotojų finansinio ir psichologinio stabilumo palaikymas bei keliavimo apribojimų aiškios ir suprantamos informacijos pateikimas. Aviacijos industrijos įmonės turėtų iš anksto valdyti riziką dėl žmogiškųjų išteklių finansinės ir emocinės būklės kaupdamos piniginį rezervą, kuris gali būti panaudojamas darbuotojų mažinimo atveju. Užsienio reikalų ministerija turi gyvai sekti besikeičiančius keliavimo reikalavimus ir skelbti juos glaustai bei aiškiai realiu laiku. Taip pat repatriaciniai skrydžiai buvo vykdomi ir organizuojami

privataus sektoriaus, todėl jų kaina buvo ne visiems prieinama. Tad nacionalinio oro vežėjo plėtra valstybėje būtų padėjusi išspręsti šį klausimą Lietuvos piliečiams.

REKOMENDACIJOS

1. Užtikrinti darbuotojų finansinį ir psichologinį stabilumą, aviacijos industrijos įmonės turi kaupti pinginį rezervą, kuris gali būti panaudojamas darbuotojų mažinimo atveju. Kadangi aviacijos sektoriuje yra skirtingo kapitalo įmonės: valstybės ir privačios. Valstybės įmonės, tokios kaip „Lietuvos oro uostai“, „Transporto kompetencijų agentūra“ ir kitos su aviacija susijusios valstybei priklausančios įmonės turėti skirti metinio biudžeto dalį nenumatytiems *force majeure* įvykiams. Šį rezervą būtų galima panaudoti darbuotojų darbo užmokesčio kompensavimui darbuotojų atleidimo arba darbo krūvio mažinimo atveju bei emocinei pagalbai suteikti. Privatus sektorius taip pat turėtų skirti metinių pajamų dalį proporcingą uždirbtam pelnui. Formuojant tokio rezervo politiką turėtų būti atsižvelgiama į darbuotojų skaičių.
2. Užsienio reikalų ministerija turi gyvai sekti besikeičiančius keliavimo reikalavimus ir skelbti juos glaustai bei aiškiai realiu laiku. Tam turi būti skiriama papildoma darbo vieta, kuri orientuotųsi būtent į informacijos naujinimą ir komunikacijos sklaidą tarp gyventojų ir kitų aviacijos rinkoje dalyvaujančių įmonių. Taip pat reikalingas papildomas įrankis, kuris leistų gyventojui suvedus savo specifinius duomenis, gauti tik jam aktualią informaciją. Įrankio prieinamumas turėtų būti lengvas ir paprastas, atsižvelgiant į skirtingo amžiaus, tautybės ir specialiųjų poreikių aspektus. Svarbi informacija keliautoją turėtų pasiekti atitinkama priemone 3 dienas iki skrydžio.
3. Nacionalinio oro vežėjo rolė turėtų būti sukurta valstybiniu lygmeniu ir priskirta privataus sektorio aviakompanijai, kuri atitinka visus keliamus reikalavimus. Tokia aviakompanija turėtų įsteigti atskirą finansinį biudžetą, skirtą valstybės poreikiams. Covid-19 pandemijos atveju būtų paprasčiau organizuojami ir vykdomi būtini reptariaciniai skrydžiai, kurie suteiktų nemokamą galimybę Lietuvos piliečiai saugiai grįžti į savo šalį krizės laikotarpiu.

BIBLIOGRAFIJOS ŠALTINIŲ SĄRAŠAS

1. „2021 global air passenger totals show improvement from 2020, but still only half pre-pandemic levels“. 2022. UNITING AVIATION A UNITED NATIONS SPECIALIZED AGENCY. Žiūrėta 2022m. sausio 14 d. https://www.icao.int/Newsroom/Pages/2021-global-air-passenger-totals-show-improvement.aspx.
2. „Air Transport Statistics“. 2022. Eurostat Statistics Explained. Žiūrėta balandžio 25 d. https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Air_transport_statistics.
3. „Apie Lietuvos oro uostus“. 2022. Žiūrėta balandžio 2d. https://www.ltou.lt/lt/apie-lietuvos-oro-uostus/apie-lietuvos-oro-uostus-1.
4. „Archive: Transport accident statistics“. 2022. Eurostat Statistics Explained. Žiūrėta 2022 m. kovo 31d. https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Archive:Transport_accident_statistics&oldid=259271.
5. „Basic Tourism Statistics“. 2022. WORLD TOURISM ORGANIZATION A UNITED NATIONS SPECIALIZED AGENCY. Žiūrėta balandžio 27 d. https://www.unwto.org/statistic/basic-tourism-statistics.
6. „Civilinė aviacija“. 2022. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija. Žiūrėta balandžio 27 d. https://sumin.lrv.lt/lt/veiklos-sritys/transporto-istorija/civiline-aviacija.
7. „COVID-19 Response: 96% Of Global Destinations Impose Travel Restrictions, UNWTO Reports | UNWTO“. 2022. WORLD TOURISM ORGANIZATION A UNITED NATIONS SPECIALIZED AGENCY. Žiūrėta kovo 11 d. https://www.unwto.org/news/covid-19-response-travel-restrictions.
8. „COVID Live - Coronavirus Statistics - Worldometer“. 2022. Worldometer. Žiūrėta balandžio 15d. https://www.worldometers.info/coronavirus/.
9. „Dirbančiųjų skaičius turizme“. 2022. Lietuvos statistika. Žiūrėta 2022 m. balandžio 5d. https://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize?indicator=S8R584#/.
10. „Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis“ 2022. UNITING AVIATION A UNITED NATIONS SPECIALIZED AGENCY. Žiūrėta 2022m. balandžio 27 d. https://www.icao.int/sustainability/Documents/Covid-19/ICAO_coronavirus_Econ_Impact.pdf.
11. „Industries Most and Least Impacted by COVID-19 (Probability of Default Perspective) Recovery Insights: March 2021 Update“. 2022. S&P Global Market Intelligence. Žiūrėta balandžio 21d.

https://www.spglobal.com/marketintelligence/en/news-insights/blog/industries-most-and-least-impacted-by-covid19-from-a-probability-of-default-perspective.

12. „J. Narkevič: Lietuva sieks turėti virtualų oro vežėją“. 2022. Žiūrėta balandžio 27d. https://sumin.lrv.lt/lt/naujienos/j-narkevic-lietuva-sieks-tureti-virtualu-oro-vezeja.
13. „Keleiviai oro uostuose“. 2022. Lietuvos statistika. Žiūrėta 2022 m. balandžio 5d. https://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize?indicator=S5R019#/.
14. „Konsulinė informacija“. URM konsulinė informacija. 2022. Žiūrėta balandžio 5 d. https://keliauk.urm.lt/.
15. „KUN“. 2022. Lietuvos oro uostai. Žiūrėta balandžio 5 d. https://www.ltou.lt/lt/aviacines-paslaugos/skrydziu-statistika/kun-2.
16. „LTOU“. 2022. Lietuvos oro uostai. Žiūrėta 2022 m. balandžio 5d. https://www.ltou.lt/lt/aviacines-paslaugos/skrydziu-statistika/ltou.
17. „PASIŪLYMAS DĖL REZOLIUCIJOS dėl Konferencijos dėl Europos ateities atidėjimo iki to laiko, kai Pasaulio sveikatos organizacija paskelbs COVID-19 pandemijos pabaigą“. 2022. Žiūrėta 2022 m. balandžio 25 d. https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/B-9-2021-0203_LT.html.
18. „PLQ“. 2022. Lietuvos oro uostai. Žiūrėta balandžio 5d. https://www.ltou.lt/lt/aviacines-paslaugos/skrydziu-statistika/plq-2.
19. „Road deaths in the European Union – latest data | ETSC“. 2022. Žiūrėta kovo 11 d. https://etsc.eu/euroadsafetydata/.
20. „Statistics | Eurostat“. 2022. Eurostat Statistics Explained. Žiūrėta 2022m. kovo 18 d. https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/AVIA_TF_CM__custom_2526033/default/table?lang=en.
21. „VNO“. 2022. Lietuvos oro uostai. Žiūrėta balandžio 5d. https://www.ltou.lt/lt/aviacines-paslaugos/skrydziu-statistika/vno-2.
22. „WHO Director-General's opening remarks at the media briefing on COVID-19 - 11 March 2020“. 2020. World Health Organization. Žiūrėta 2021 m. rugsėjo 18 d. https://www.who.int/director-general/speeches/detail/who-director-general-s-opening-remarks-at-the-media-briefing-on-covid-19---11-march-2020.
23. Adrienne, Nena, Lucy Budd, ir Stephen Ison. 2020. „Grounded Aircraft: An Airfield Operations Perspective of the Challenges of Resuming Flights Post COVID“. *Journal of Air Transport Management* 89 (101921): 1-6. doi:10.1016/j.jairtraman.2020.101921.

24. Baublys, Adolfas, ir Aidas Vasilis Vasiliauskas. 2011. *Transporto infrastruktūra*. Vilnius, Lithuania: Vilnius Gediminas Technical University. doi:10.3846/1203-S.
25. Beinoravičius, Darijus, ir Milda Vainiute. 2017. „THE MANAGEMENT OF TERRORISM ROOTS AS A PREREQUISITE FOR SUCCESSFUL FIGHT AGAINST TERRORISM". *Journal of Security & Sustainability Issues* 7 (2): 13-22. http://jssidoi.org/jssi/uploads/papers/26/Beinoravicius_The_management_of_terrorism_roots_as_a_prerequisite_for_successful_fight_against_terrorism.pdf.
26. Beinoravičius, Darijus. 2005. „Terorizmas: jo priežastys ir raidos tendencijos". *Jurisprudencija* 68 (60): 52–57. https://ojs.mruni.eu/ojs/jurisprudence/article/view/3061.
27. Budd, Lucy, Stephen Ison, ir Nena Adrienne. 2020. „European Airline Response to the COVID-19 Pandemic – Contraction, Consolidation and Future Considerations for Airline Business and Management". *Research in Transportation Business & Management* 37 (100578) doi:10.1016/j.rtbm.2020.100578.
28. Čaplinskas, Saulius. 2021. „COVID-19 pandemijos ateitis ir pandeminio gripo pamokos". *Lithuanian General Practitioner* 25 (2): 121–26. doi:10.37499/LBPG.627.
29. Chang, Yu-Hern, ir Ying-Chun Wang. 2010. „Significant Human Risk Factors in Aircraft Maintenance Technicians". *Safety Science* 48 (1): 54–62. doi:10.1016/j.ssci.2009.05.004.
30. Christauskas, J., ir K. Skerys. 2008. *Oro uostų projektavimas, saugumas ir ekologija*. Vilnius, Lithuania: Vilnius Gediminas Technical University. doi:10.3846/1037-S.
31. Deveci, Muhammet, Muharrem Enis Çiftçi, İbrahim Zeki Akyurt, ir Ernesto D. R. Santibanez Gonzalez. 2022. „Impact of COVID-19 Pandemic on the Turkish Civil Aviation Industry". *Sustainable Operations and Computers* 3 (2): 93–102. doi:10.1016/j.susoc.2021.11.002.
32. Dube, Kaitano, Godwell Nhamo, ir David Chikodzi. 2021. „COVID-19 Pandemic and Prospects for Recovery of the Global Aviation Industry". *Journal of Air Transport Management* 92 (102022): 1-12. doi:10.1016/j.jairtraman.2021.102022.
33. Fouad, Mona M. K. R. M., Aida M. Allam, Khalid Hanafy, ir Galal D. Roshdy. 2016. „EVALUATE THE ENVIRONMENTAL CRISES AND DISASTERS AND ITS EFFECTS ON AVIATION SAFETY". *Journal of Environmental Studies and Researches* 6 (2): 272–279. doi:10.21608/jesr.2017.57344.
34. Gaižauskaitė, Inga, ir Natalija Valavičienė. 2016. *Socialinių tyrimų metodai: kokybinis interviu*. https://repository.mruni.eu/handle/007/16724.

35. Gautam, Sneha. 2020. „The Influence of COVID-19 on Air Quality in India: A Boon or Inutile“. *Bulletin of Environmental Contamination and Toxicology* 104 (6): 724–26. doi:10.1007/s00128-020-02877-y.
36. Hätty, Holger, ir Sebastian Hollmeier. 2003. „Airline Strategy in the 2001/2002 Crisis—the Lufthansa Example“. *Journal of Air Transport Management*, Proceedings of the Hamburg Aviation Conference 2002, 9 (1): 51–55. doi:10.1016/S0969-6997(02)00064-9.
37. Henderson, Joan C. 2003. „Communicating in a Crisis: Flight SQ 006“. *Tourism Management* 24 (3): 279–87. doi:10.1016/S0261-5177(02)00070-5.
38. Henderson, Joan C. 2008. „Managing Crises: UK Civil Aviation, BAA Airports and the August 2006 Terrorist Threat“. *Tourism and Hospitality Research* 8 (2): 125–36. doi:10.1057/thr.2008.12.
39. Hudson, A. Rex. 1999. *THE SOCIOLOGY AND PSYCHOLOGY OF TERRORISM WHO BECOMES TERRORIST AND WHY?*
40. Hudson, Rex A. 1999. *The Sociology and Psychology of Terrorism: Who Becomes a Terrorist and Why*?. LIBRARY OF CONGRESS WASHINGTON DC FEDERAL RESEARCH https://www.aclu.org/sites/default/files/field_document/ACLURM054164.pdf.
41. Iacus, Stefano Maria, Fabrizio Natale, Carlos Santamaria, Spyridon Spyratos, ir Michele Vespe. 2020. „Estimating and Projecting Air Passenger Traffic during the COVID-19 Coronavirus Outbreak and Its Socio-Economic Impact“. *Safety Science* 129 (104791): 1-11. doi:10.1016/j.ssci.2020.104791.
42. IATA. 2021. Industry Statistics Fact Sheet. 2021. Žiūrėta 2021 m. gruodžio 17d. https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/airline-industry-economic-performance---october-2021---data-tables/.
43. Ivančík, Radoslav, ir Pavel Nečas. 2020. „Air Transport Terrorism: One of the Most Feared Types of Asymmetric Security Threat“. *INCAS BULLETIN* 12 (4): 227–39. doi:10.13111/2066-8201.2020.12.4.21.
44. Jaržemskis, Andrius, ir Vytautas Jaržemskis. 2017. *Keleivinis transportas*. Vilnius, Lietuva: Vilnius Gediminas Technical University. doi:10.20334/2017-022-S.
45. Karsokienė, Rima, ir Leta Dromantienė. 2021. „Lietuvos kelionių organizatorių restruktūrizacijos prielaidos ir principai Covid-19 sukeltos krizės kontekste“. *Regional formation and development studies : journal of social sciences* 2 (1): 54–67. doi:10.15181/rfds.v34i2.2244.

46. Kaushik, Meenakshi, ir Neha Guleria. 2020. „The Impact of Pandemic COVID -19 in Workplace“. *European Journal of Business and Management* 12 (15): 1-10 https://www.researchgate.net/publication/353659460.
47. Lee, Danny, ir Magramo Kathleen. „Cathay axes record 5,300 Hong Kong jobs and closes regional airline in HK$2.2 billion survival plan“. 2020. The Coronavirus pandemic. Žiūrėta 2021 m. gruodžio 8d. https://www.scmp.com/news/hong-kong/politics/article/3106365/cathay-pacific-eliminate-8500-job-posts-hk22-billion.
48. Liu, Anyu, Yoo Ri Kim, ir John Frankie O'Connell. 2021. „COVID-19 and the Aviation Industry: The Interrelationship between the Spread of the COVID-19 Pandemic and the Frequency of Flights on the EU Market“. *Annals of Tourism Research* 91 (103298): 1-12. doi:10.1016/j.annals.2021.103298.
49. Lobanova, Liudmila, ir Rytis Apanavičius. 2020. „AVIACIJOS SEKTORIAUS IŠŠŪKIAI ATEITIES SPECIALISTŲ RENGIMUI“. *23rd Conference for Young Researchers „Economics and Management“*. http://jmk.vvf.vgtu.lt/index.php/Verslas/2020/paper/view/606.
50. Lykou, Georgia, Panagiotis Dedousis, George Stergiopoulos, ir Dimitris Gritzalis. 2020. „Assessing Interdependencies and Congestion Delays in the Aviation Network“. *IEEE Access* 8: 223234–2232254. doi:10.1109/ACCESS.2020.3045340.
51. Melas, Dávid, ir Katarína Melasová. 2020. „The Early Impact of Covid-19 Pandemic on the Aviation Industry“. *Acta Avionica Journal* 8 (2): 38-44. doi:10.35116/aa.2020.0005.
52. Mitra, Devashish, Cong S. Pham, ir Subhayu Bandyopadhyay. 2018. „Terrorism and International Air Travel: A Gravity Approach“. *The World Economy* 41 (11): 2852–82. doi:10.1111/twec.12680.
53. Montvydaitė, Deimena, ir Daiva Labanauskaitė. "Turizmo poveikio vertinimas ekonominiu, sociokultūriniu, aplinkosauginiu aspektais dabartinės turizmo apimties tendencijų kontekste." *Regional Formation and Development Studies* 31 no. 2 (2021):69-80. https://doi.org/10.15181/rfds.v31i2.2099.
54. Mulevičienė, Salvija, ir Edmundas Rusinas. 2019. „KELIONIŲ DIREKTYVOS PERKĖLIMO Į NACIONALINĘ TEISĘ IR ĮGYVENDINIMO PROBLEMOS“. *Jurisprudencija* 26 (1): 198–215. doi:10.13165/JUR-19-26-1-09.
55. Narayan, Paresh Kumar, Dinh Hoang Bach Phan, ir Guangqiang Liu. 2021. „COVID-19 Lockdowns, Stimulus Packages, Travel Bans, and Stock Returns“. *Finance Research Letters* 38 (101732): 1-7. doi:10.1016/j.frl.2020.101732.

56. Narkėvič, J. 2022. „J. Narkevič: Lietuva sieks turėti virtualų oro vežėją“. Žiūrėta kovo 11. https://sumin.lrv.lt/lt/naujienos/j-narkevic-lietuva-sieks-tureti-virtualu-oro-vezeja.
57. Narkun, Egle Sikorskaite, ir Kęstutis Peleckis. 2020. „BALTIJOS ŠALIŲ ORO UOSTŲ EKONOMIKOS SEKTORIAUS PLĖTROS VERTINIMAS EKONOMIKOS GLOBALIZACIJOS SĄLYGOMIS“. *23rd Conference for Young Researchers „Economics and Management“*. http://jmk.vvf.vgtu.lt/index.php/Verslas/2020/paper/view/648.
58. Neagu, Florentina-Ștefania, Cristina Stoenescu, ir Tünde Gàl. 2018. "TOURISM AND AIR TRANSPORT POST TERRORISM? ANALYSIS OF ROMANIAN OUTBOUND TRAVELLERS AFTER EUROPE'S TERROR ATTACKS." *BASIQ INTERNATIONAL CONFERENCE New Trends in Sustainable Business and Consumption* 3 (2): 555-563. https://www.academia.edu/download/58620186/Tourism_and_air_transport_post_terrorism_analisys_of_romanian_outbound_travellers_after_europe_attacks.pdf.
59. Nikel, David. „Airline SAS Slashes 5,000 Permanent Jobs Across Scandinavia“. 2020. Forbes. Žiūrėta 2021 m. gruodžio 8d. https://www.forbes.com/sites/davidnikel/2020/04/28/airline-sas-slashes-5000-permanent-jobs-across-scandinavia/?sh=5f6f5b452191.
60. Ocheni, Stephen I., A. M. Ogaboh Agba, Michael Sunday Agba, ir F. O. Eteng. 2020. „Covid-19 and the Tourism Industry: Critical Overview, Lessons and Policy Options“. *Academic Journal of Interdisciplinary Studies* 9 (6): 114. doi:10.36941/ajis-2020-0116.
61. Pašukevičiūtė, Žaneta ir Rolandas Drejeris. 2021. „AVIACIJOS SISTEMOS DARBUOTOJŲ POREIKIO TOBULĖTI IŠŠŪKIAI“. *24th Conference for Lithuanian Junior Researchers „Science – Future of Lithuania“*. http://jmk.vvf.vgtu.lt/index.php/Verslas/2021/paper/view/868.
62. Rahmawati, S. D., S. J. R. Maulida, S. Rafi, ir Devi Ratnasari. 2020. „Effect of maintenance system and simulator pilots on aviation safety in airlines“. *Journal of Physics: Conference Series* 1573 (1). doi:10.1088/1742-6596/1573/1/012027.
63. Raudys, Juozas. 2014. „Aviakatastrofų ir incidentų įvykusių dėl komunikacijos trūkumo apžvalga“. *Aviacijos technologijos*, 2 (2): 41-44. http://www.at.vgtu.lt/index.php/at/article/download/at.2014.25/76-280-1-PB.pdf.
64. Reperant, Leslie A., ir Albert D. M. E. Osterhaus. 2017. „AIDS, Avian Flu, SARS, MERS, Ebola, Zika… What Next?“ *Vaccine, 10th Vaccine Congress*, 35 (3): 4470–4474. doi:10.1016/j.vaccine.2017.04.082.
65. Roy, Shohini. 2020. „*ECONOMIC IMPACT OF COVID-19 PANDEMIC”*. Purdue University 1 (2): 1-19. https://www.researchgate.net/publication/343222400.

66. Saunders, Emanuel. „German airline Lufthansa plans to cut 22,000 jobs“. 2020. BBC. Žiūrėta 2021 m. gruodžio 8d. https://www.bbc.com/news/business-53007048.
67. Shrestha, Nistha, Muhammad Yousaf Shad, Osman Ulvi, Modasser Hossain Khan, Ajlina Karamehic-Muratovic, Uyen-Sa D. T. Nguyen, Mahdi Baghbanzadeh, ir kt. 2020. „The Impact of COVID-19 on Globalization“. *One Health* 11 (100180): 1-9. doi:10.1016/j.onehlt.2020.100180.
68. Singhal, Tanu. 2020. „A Review of Coronavirus Disease-2019 (COVID-19)“. *The Indian Journal of Pediatrics* 87 (4): 281–86. doi:10.1007/s12098-020-03263-6.
69. Šnirpūnas, Vincas. 2012. *Žmogiškasis faktorius aviacinėje technikoje*. VGTU leidykla „Technika“. http://dspace.vgtu.lt/handle/1/1464.
70. Spiteri, Gianfranco, James Fielding, Michaela Diercke, Christine Campese, Vincent Enouf, Alexandre Gaymard, Antonino Bella, ir kt. 2020. „First cases of coronavirus disease 2019 (COVID-19) in the WHO European Region, 24 January to 21 February 2020“. *Eurosurveillance* 25 (9): 2000178. doi:10.2807/1560-7917.ES.2020.25.9.2000178.
71. Stasiukaitiene, Ona. 2015. *Civilines aviacijos raida Lietuvoje 1919-1991 metais*. Vilnius: Savastis. https://www.paveldas.lt/uploads/Products/product_84/avia-maketas-2015-04-24_1503637493.pdf.
72. Survila, Arvydas, Edvinas Mikėnas, ir Brigita Žuromskaitė. 2019. „The Impact of Terrorism on the Tourism Sector of Lithuania“. Podgorica: Economic Laboratory Transition Research, 2017. https://repository.mruni.eu/handle/007/15512.
73. Švagždienė, Biruta, Dalia Perkumienė, ir Rūta Dagytė. 2021. „Prieinamo Turizmo Neįgaliesiems Su Judėjimo Negalia Vertinimas: Patirtis Ir Galimos Kliūtys“. *Public Policy and Administration* 20 (3): 382–96. doi:10.5755/j01.ppaa.20.3.27510.
74. Sweney, Mark. „Thousands of BA staff to find out if they will lose jobs due to Covid“. 2020. The Gueadian For 200 years. Žiūrėta 2021 m. gruodžio 8d. https://www.theguardian.com/business/2020/aug/07/thousands-of-ba-staff-to-find-out-if-they-will-lose-jobs-due-to-covid.
75. Tajima, Atsushi. 2004. „Fatal Miscommunication: English in Aviation Safety“. *World Englishes* 23 (3): 451–70. doi:10.1111/j.0883-2919.2004.00368.x.
76. Tatem, A. J., D. J. Rogers, ir S. I. Hay. 2006. „Global Transport Networks and Infectious Disease Spread“. *Advances in Parasitology* (62) :293–343. doi:10.1016/S0065-308X(05)62009-X.
77. Tidikis, Rimantas. 2003. *Socialinių mokslų tyrimų metodologija*. https://repository.mruni.eu/handle/007/15459.

78. Tunčikienė, Živilė, ir Vilius Grigas. 2017. „Vadybos funkcijų svarba orlaivių techninės priežiūros kokybei“. *Mokslas - Lietuvos ateitis : Verslas XXI amžiuje* 9 (2): 162–70. doi:10.3846/mla.2017.1022.
79. Vladimir, Novakov, ir Dalia Žilienė. 2014. „AIRBUS A320“. *Aviacijos technologijos* 2 (1): 25-27. http://www.at.vgtu.lt/index.php/.
80. Webber, Ashleigh. „Virgin Atlantic pilot’s unfair dismissal claim reinstated“. 2020. Personnel today. Žiūrėta 2021 m. gruodžio 8d. https://www.personneltoday.com/hr/lawson-v-virgin-atlantic-employment-tribunal/.
81. Žuromskaitė, Brigita, Vladimiras Gražulis, Jonas Jagminas, Alina Katunian, Rolandas Kripaitis, Malvina Arimavičiūtė, Juozas Vijeikis, Irena Elena Svetikienė, ir Arvydas Survila. 2016. *Turizmas: plėtra, iššūkiai, perspektyvos : vadovėlis / Mykolo Romerio universitetas*. Vilnius: Registrų centras. https://repository.mruni.eu/handle/007/16236.
82. Žydžiūnaitė, Vilma, ir Stanislav Sabaliauskas. Kokybiniai tyrimai: principai ir metodai: vadovėlis socialinių mokslų studijų programų studentams. Vilnius: Vaga, 2017.
83. Колчина, А. 2016. „Роль Денег В Современном Обществе. Эстония И Россия“, 88–91. https://www.elibrary.ru/item.asp?id=26531603.

SANTRAUKA

Darbo aktualumas. 2020 m. sausio 30 d. Pasaulio Sveikatos Organizacija paskelbė, kad Covid-19 protrūkis yra tarptautinio masto pavojus visuomenės sveikatai, o situacijai prastėjant 2020 m. kovo 11 d. Covid-19 buvo įvardinta kaip pasaulinė pandemija. Covid-19 ligos pagrindas – užsikrėtimai tarp artimų kontaktų visuomenėje, todėl prie šios pandemijos išplitimo visame pasaulyje sparčiai prisidėjo žmonių keliavimas, jis sudarė palankias sąlygas virusui plisti skirtingose šalyse. Valstybės savo ruožtu greitai reagavo į besikeičiančią rizikingą situaciją ir įvedė judėjimo ribojimus tarp šalių, papildomas saugos priemones atvykstantiems ir išvykstantiems keliautojams. Gyventojus sukaustė baimė keliauti dėl nežinomo viruso plėtros, didelio mąsto kontaktų ir įvairios nepatvirtintos informacijos sklaidos. Tai stipriai paveikė aviacijos sektorių: buvo stebimas neregėtas keliautojų, skrydžių ir galimų krypčių mažėjimas. Šiai dienai dėl gerėjančios pandeminės situacijos ir prisitaikiusios visuomenės stebimas sektoriaus atsigavimas, tačiau atsinaujinimo procesus reikėtų adaptuoti ateities krizėms.

Darbo tema. Covid-19 pandemijos poveikis Lietuvos aviacijos sektoriui.

Darbo tikslas. Pagerinti Lietuvos aviacijos sektoriaus atsinaujinimo procesą po Covid-19 pandemijos, išanalizuojant pandemijos poveikį skrydžių kaitai Lietuvoje.

Darbo uždaviniai:

1. Atlikti literatūros analizę ir išanalizuoti aviacijos sektoriaus raidą, veiksnius, darančius įtaką jam, ir Covid-19 pandemijos poveikį Lietuvos aviacijos sektoriui.
2. Atlikti tyrimą, išsiaiškinti pagrindinius veiksmus, kurie buvo atlikti valdant Covid-19 pandemijos iškeltas rizikas ir problemas, atliekant skirtingų sektorių apklausas.
3. Apibendrinti atliktus Covid-19 pandemijos valdymo veiksmus aviacijos sektoriuje bei pasiūlyti galimas priemones Lietuvos aviacijos sektoriaus atsinaujinimo procese. Įvertinti šių priemonių įgyvendinamumą.

Tyrimo metodai: Mokslinės literatūros ir dokumentų analizė, struktūrizuotas interviu, turinio analizė.

Pagrindiniai tyrimo rezultatai ir išvados. Aviacijos sektoriaus raida tiek pasaulyje, tiek Lietuvoje buvo nelengva, tačiau šiuo metu aviacija jau yra viena iš pagrindinių visuomenės socialinių dalių. Aviacijos industrija yra ypatingai jautri – teroristiniams ir antipolitiniams išpuoliams, techninėms klaidoms ir gedimams, žmogiškųjų išteklių klaidoms, gamtos kataklizmams bei lokaliems gamtos padariniams. Covid-19 pandemija Lietuvos aviacijos sektoriui paliko reikšmingą žymę, kuri sukūrė pagrindą įvairių naujų prevencinių priemonių atsiradimui: esamos situacijos analizė, grįžtamųjų reisų organizavimas, keleivių ir darbuotojų saugos užtikrinimas, verslo strategijų optimizavimas, darbo sąnaudų mažinimas, papildomų priemonių panaudojimo plėtra. Šio sektoriaus poveikis įvairiems aviacijos segmentams yra ryškiai matomas visu pandeminiu laikotarpiu – sumažėjęs keliautojų ir skrydžių srautų bei krypčių mažėjimas. Lietuvos aviacijos sektoriuje Covid-19 pandemijos metu buvo taikytina daugybę prevencinių priemonių, kurių tikslas buvo užtikrinti žmonių saugumą bei viruso užkrečiamumo lygio mažinimą. Tačiau yra matomi aspektai, kuriuose trūko papildomų susistemintų priemonių, tokių kaip: darbuotojų finansinio ir psichologinio stabilumo palaikymas bei keliavimo apribojimų aiškios ir suprantamos informacijos pateikimas. Aviacijos industrijos įmonės turėtų iš anksto valdyti riziką dėl žmogiškųjų išteklių finansinės ir emocinės būklės kaupdamos piniginį rezervą, kuris gali būti panaudojamas darbuotojų mažinimo atveju. Užsienio reikalų ministerija turėtų gyvai sekti besikeičiančius keliavimo reikalavimus ir skelbti juos glaustai bei aiškiai realiu laiku. Taip pat repatriaciniai skrydžiai buvo vykdomi ir organizuojami privataus sektoriaus, todėl jų kaina buvo ne visiems prieinama. Tad nacionalinio oro vežėjo plėtra valstybėje būtų padėjusi išspręsti šį klausimą Lietuvos piliečiams.

Raktiniai žodžiai: Covid-19, pandemija, aviacija, skrydžiai, keleiviai, kryptys.

SUMMARY

Relevance of the work. 2020 January 30 The World Health Organization has declared the outbreak of Covid-19 to be an international threat to public health, and with the situation deteriorating in 2020. March 11 Covid-19 has been described as a global pandemic. Travel has contributed rapidly to the spread of this pandemic around the world, facilitating the spread of the virus in different countries, as the main cause of Covid-19 spread is being in close contacts with other people. Many different countries responded quickly to the changing risk situation and introduced traveling restrictions and various safety protocols for both arriving and departing tourists. Residents were overwhelmed by the fear of traveling due to the development of an unknown virus, large-scale contacts and various unconfirmed dissemination of information. This has had a major impact on the aviation sector: an unprecedented decline in passengers, flights and possible destinations has been observed. To this day, the sector is recovering due to the improving pandemic situation and the adapted society, however changes have to be made to prevent future crises.

Theme of the work. Impact of the Covid-19 pandemic on the Lithuanian aviation sector.

Purpose of the work. To improve the process of recovery of the Lithuanian aviation sector after the Covid-19 pandemic by analyzing the impact of the pandemic on the change of flights in Lithuania.

Tasks of the work:

1. To analyze the literature and analyze the development of the aviation sector, the factors affecting it and the impact of the Covid-19 pandemic on the Lithuanian aviation sector.
2. Carry out a study to find out the main steps taken to manage the risks and challenges posed by the Covid-19 pandemic through cross-sectoral surveys.
3. To summarize the performed Covid-19 pandemic management actions in the aviation sector and to propose possible measures in the process of renewal of the Lithuanian aviation sector. Evaluate the feasibility of these measures.

Methods of the research: Analysis of scientific literature and documents, structured interview, content analysis.

The main results and conclusions of the study. The development of the aviation sector both in the world and in Lithuania has been complicated, however these days aviation is already one of the main social parts of society. The aviation industry is particularly vulnerable since its affected by terrorism and anti-political attacks, technical failures, human resource failures, natural disasters and the local consequences of nature. The Covid-19 pandemic left a significant mark on the Lithuanian aviation sector, which laid the foundation for various new preventive measures: analysis of the current situation, organization of return flights, ensuring passenger and employee safety, optimization of business strategies, reduction of labor costs, development of additional measures. The impact on this sector and the various aviation segments is clearly visible throughout the pandemic period - a decrease not only in amount of travelers, but in both the directions for passengers and the amount of available flights. A number of preventive measures were applied to ensure human safety and reduce the level of viral contagion during the Covid-19 pandemic in the Lithuanian aviation sector. However, there are visible gaps in the need for additional structured measures, such as maintaining the financial and psychological stability of workers and providing clear and comprehensible information on travel restrictions. Aviation companies should manage in advance the risks to the financial and emotional state of their human resources by accumulating a monetary reserve that can be used in the event of redundancies. The Ministry of Foreign Affairs should keep abreast of changing travel requirements and publish them concisely and clearly in real time. Repatriation flights were also operated and organized by the private sector making their cost not affordable for everyone. Therefore, the development of a national air carrier in the state would have helped to solve this issue for Lithuanian citizens

Keywords used in the work: Covid-19, pandemic, aviation, flights, passengers, direction.

PRIEDAI

1 PRIEDAS

KOKYBINIO INTERVIU KLAUSIMAI KELIONIŲ ORGANIZATORIŲ ATSTOVAMS

1. Kaip įmonė ruošėsi Covid-19 pandemijai, kai SARS-CoV-2 virusas buvo pirmą kartą fiksuotas Kinijoje? Prašau argumentuokite savo atsakymą.
2. Kokių veiksmų buvo imtasi Covid-19 pandemijai pradėjus plisti po visą pasaulį?
3. Kokius įmonė priėmė sprendimus po 2020 m. kovo 11d., kai PSO paskelbė pasaulinę pandemiją?
4. Kokia įmonės politika buvo dėl žmogiškųjų išteklių po 2020 m. kovo 11d., kai PSO paskelbė Covid-19 pandemiją?
5. Skrydžių pasiūlos pasikeitimai lyginant 2019 m. su 2020 m.? Kiek krypčių buvo atsisakytą/ įvesta naujų?
6. Kaip keitėsi skrydžių situacija Lietuvoje 2019 - 2020 m.?
7. Kaip kito keleivių skaičius lyginant 2019 - 2020m.?
8. Kaip dėl Covid-19 pandemijos keitėsi partnerių skaičius? Prašau argumentuokite savo atsakymą.
9. Kaip įmonė bandė mažinti finansinius nuostolius atsiradusius dėl Covid-19 pandemijos?
10. Atsižvelgiant į dviejų metų patirtį, kokias įžvalgas turėtumėte dėl aviacijos ateinantiems 2022 metams?

KOKYBINIO INTERVIU KLAUSIMAI AVIAKOMPANIJŲ ATSTOVAMS

1. Kaip įmonė ruošėsi Covid-19 pandemijai, kai SARS-CoV-2 virusas buvo pirmą kartą fiksuotas Kinijoje? Prašau argumentuokite savo atsakymą.
2. Kokių veiksmų buvo imtasi Covid-19 pandemijai pradėjus plisti po visą pasaulį?
3. Kokius įmonė priėmė sprendimus po 2020 m. kovo 11d., kai PSO paskelbė pasaulinę pandemiją?
4. Kokia įmonės politika buvo dėl žmogiškųjų išteklių po 2020 m. kovo 11d., kai PSO paskelbė Covid-19 pandemiją?
5. Užsakomų skrydžių pasikeitimai lyginant 2019 m. su 2020 m.? Kokiomis kryptimis skrydžiai buvo nutraukti/ pradėti.
6. Kaip keitėsi skrydžių situacija Lietuvoje 2019 - 2020 m.?
7. Kaip dėl Covid-19 pandemijos pasikeitė užsakovų skaičius. Prašau argumentuokite savo atsakymą.
8. Kaip įmonė bandė mažinti finansinius nuostolius atsiradusius dėl Covid-19 pandemijos?
9. Kokių papildomų apsaugos priemonių susijusių su keleivių sauga buvo imtasi vykdomuose skrydžiuose? Kiek šios papildomos priemonės turėjo įtakos kainų politikai?
10. Atsižvelgiant į Covid-19 pandemiją, kokie pokyčiai buvo atlikti įmonės politikoje?

3 PRIEDAS

KOKYBINIO INTERVIU KLAUSIMAI LIETUVOS ORO UOSTŲ ATSTOVUI

1. Kaip LTOU ruošėsi Covid-19 pandemijai, kai SARS-CoV-2 virusas buvo pirmą kartą fiksuotas Kinijoje? Prašau argumentuokite savo atsakymą.
2. Kokių veiksmų buvo imtasi Covid-19 pandemijai pradėjus plisti po visą pasaulį?
3. Kokie veiksmai buvo priimti po 2020m. kovo 11d. PSO paskelbus pasaulinę pandemiją?
4. Kokia buvo LTOU politika dėl žmogiškųjų išteklių?
5. Skrydžių vykdymo LTOU valdomuose oro uostuose pasikeitimai lyginant 2019 m. su 2020 m.? Kokiomis kryptimis skrydžiai buvo nutraukti/ pridėti.
6. Kaip keitėsi įvykdytų skrydžių skaičius LTOU valdomuose oro uostuose lyginant 2019 m. su 2020m.?
7. Kokios aviakompanijos dėl Covid-19 pandemijos nutraukė skrydžius iš Lietuvos? Ar jos grįžo?
8. Kaip LTOU bandė mažinti finansinius nuostolius atsiradusius dėl Covid-19 pandemijos?
9. Kokių papildomų apsaugos priemonių susijusių su keleivių sauga buvo imtasi LTOU?

KOKYBINIO INTERVIU KLAUSIMAI LIETUVOS RESPUBLIKOS SUSISIEKIMO MINISTERIJOS ATSTOVUI

1. Kaip manote, kokį poveikį Covid-19 pandemija turėjo Lietuvos aviacijos sektoriui? Prašau argumentuoti atsakymą.
2. Kokią žalą Covid-19 pandemija sukūrė Lietuvos aviacijos sektoriui?
3. Jei turėtumėme Nacionalinį oro vežėją, ar tai turėtų įtakos turizmo sektoriaus veiklai Covid-19 pandemijos laikotarpiui? Prašau argumentuokite savo atsakymą.
4. Atsižvelgiant į dviejų metų patirtį, kokias įžvalgas turėtumėte dėl Lietuvos aviacijos ateinantiems 2022 metams? (Skrydžių skaičius, kryptys).
5. Kokios permainos susijusios su oro transportu numatomos Lietuvoje?
6. Kokius naujus vežėjus planuojama prisitraukti į Lietuvos rinką?

KOKYBINIO INTERVIU KLAUSIMAI TRANSPORTO KOMPETENCIJŲ AGENTŪROS ATSTOVUI

1. Kaip manote, kokį poveikį Covid-19 pandemija turėjo Lietuvos aviacijos sektoriui? Prašau argumentuoti atsakymą.
2. Kokią žalą Covid-19 pandemija sukūrė Lietuvos aviacijos sektoriui?
3. Jei turėtumėme Nacionalinį oro vežėją, ar tai turėtų įtakos turizmo sektoriaus veiklai Covid-19 pandemijos laikotarpiui? Prašau argumentuokite savo atsakymą.
4. Atsižvelgiant į dviejų metų patirtį, kokias įžvalgas turėtumėte dėl Lietuvos aviacijos ateinantiems 2022 metams? (Skrydžių skaičių, kryptys).
5. Kokios permainos susijusios su oro transportu numatomos Lietuvoje?
6. Kokius oro vežėjus būtų naudinga prisitraukti į Lietuvos rinką?

6 PRIEDAS

KOKYBINIO INTERVIU KLAUSIMAI ORO UOSTŲ IR ORO LINIJŲ EKSPERTUI

1. Kaip manote, ar aviakompanijos panaudojo antikrizines priemones Covid-19 pandemijos pasekmėms įveikti? Prašau argumentuokite savo atsakymą.
2. Kaip vertinate Covid-19 pandemijos poveikį Lietuvos aviacijos sektoriui? Prašau argumentuokite savo atsakymą.
3. Kaip vertinate užsakomuosius skrydžius vykdančios aviakompanijos galėjo geriau „susidoroti“ su Covid-19 pandemijos poveikiu?
4. Kaip vertinate valstybės paramą ir pagalbą užsakomuosius skrydžius vykdančioms aviakompanijoms? Jei taip/ ne, kokie būtų pastebėjimai?
5. Atsižvelgiant į dviejų metų patirtį, kokias įžvalgas turėtumėte dėl Lietuvos aviacijos ateinantiems 2022 metams? (Skrydžių skaičių, kryptys).
6. Kaip vertinate aviakompanijų politiką žmogiškųjų išteklių atžvilgiu? Ar sprendimai mažinti žmogiškųjų išteklių skaičių buvo geriausias sprendimas?
7. Kokius oro vežėjus būtų naudinga prisitraukti į Lietuvos rinką?