

KLAIPĖDOS MIESTO SAVIVALDYBĖ
KLAIPĖDOS MIESTO VERSLO APLINKOS GRUPĖS POSĖDŽIO
PROTOKOLAS

Nr. .

Posėdis įvyko 2024-05-06, 15.00–16.30 val. Nuotoliniu būdu.
Posėdžio pirmininkas Arvydas Vaitkus, Savivaldybės meras.
Posėdžio sekretorė Jūratė Sokolova, Ekonominės plėtros grupės vadovė.

Dalyvavo: Viktoras Krolis, Klaipėdos prekybos, pramonės ir amatų rūmų generalinis direktorius; Vaidotas Šileika, Lietuvos jūrų krovos kompanijų asociacijos prezidentas; Darius Butvydas, Klaipėdos laisvosios ekonominės zonos valdymo bendrovės Klientų projektų vadovas; Laimonas Rimkus, UAB Klaipėdos jūrų krovinių kompanijos „Bega“ generalinis direktorius; Rimantas Juška, LKAB „Klaipėdos Smeltė“ generalinis direktorius; Rūta Beliauskienė, Klaipėdos viešbučių ir restoranų asociacijos valdybos narė; Tomas Rauckis, Įmonės AD REM LEZ UAB direktorius; Arūnas Tuma, Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos narys; Ugnius Radvila, Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos narys; Sergej Mažūga, Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos narys; Algirdas Kamarauskas, Klaipėdos miesto savivaldybės vicemeras; Asta Anilionė-Lipovec, Klaipėdos miesto savivaldybės mero patarėja; Julija Veresova, Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos posėdžių sekretorė; Eglė Stonkė, Asociacijos „Klaipėdos regionas“ vykdančioji direktorė; Tomas Zitikis, Lietuvos oro uostų Skrydžių vystymo skyriaus vadovas; Rūta Sinkevičiūtė, Lietuvos oro uostų Vyresnioji maršrutų plėtros vadybininkė.

DARBOTVARKĖ. Dėl esamos situacijos ir ateities planų Palangos oro uoste.

1. SVARSTYTA. Dėl esamos situacijos ir ateities planų Palangos oro uoste.

Lietuvos oro uostų atstovė Rūta Sinkevičiūtė pristatė esamą situaciją Lietuvos oro uostuose. 2023 m. pervežta apie 6 mln. keleivių, 2024 m. planuojama pervežti 6,3 mln. Keleivių, iš kurių, didžiausias pervežimas planuojamas Vilniaus oro uoste, tai yra 4,6 mln., Kauno – 1,3 mln. ir Palangos oro uoste – apie 400 tūkstančių. Lyginant su pandeminiu laikotarpiu ir 2019 m. (iki panademiniu laikotarpiu), Palangos oro uoste 2023 m. keliautojų srauto atsistatymas buvo 91 proc., o šių metų pirmi keturių mėnesių srautai eina teigiama linkme ir balandžio mėnesio srautai atitinkamai viršija 2019 m. lygį.

Šiuo metu Palangos oro uoste yra 6 kryptys: Dublinas (nuo 2024 m. nuo kovo mėn.), Londonas, Kopenhaga, Ryga, Oslas ir Amsterdamas (nuo gegužės 29 d.). Skrydžius vykdo 4 bendrovės: Scandinavian Airlines (SAS), „Ryanair“, „Norwegian Air Shuttle“, „airBaltic“. Dėl palnuojamų krypčių ateities ir perspektyvų vokiškoms kryptims, Lenkijai (Varšuva) pranešėja, paaiškino, kad su oro bendrovėmis šiuo metu vyksta pokabiai ir derybos. Jei derybos bus sėkmingos, kalbant apie vokišką kryptį, nauja kryptis turėtų atsidaryti dar šių metų lapkričio mėnesį.

Tomas Zitikis paaiškino, kad didinant krypčių skaičių iššūkiu Palangos oro uoste tampa pasidalinimas tarp užsieniečių ir vietinių keliautojų. Kadangi esame labai ribota rinka (Lietuvoje 2 889 491 gyventojų), esame riboti augime. Tad bendras tikslas, – auginti srautą ir prisitraukti daugiau atvykstančių keleivių (šiuo metu yra tik 16 proc., kuomet iki pandemijos visuose oro uostuose buvo apie 35 proc. atvykstančių užsieniečių). Visos oro linijos veikia vienodu principu, nėra dotuojamos, negali būti valstybės pagalbos. Taigi maršrutai turi būti pelningi, o tai reiškia pakankamai keleivių už tinkamą kainą. Pavyzdys galėtų būti „airBaltic“ skrydis į Rygą, kurie būna tuštoki, tačiau jie pritraukia keleivius skristi per Rygą. Pliusas Palangos oro uostui, kadangi turime pakankamai nemažai keliaujančių verslo atstovų. Oro linijas tai domina ir tai yra stiprus argumentas. Siekiant verslo keliautojams reikalingo susisiektimo intensyvumo, reikalinga organizuoti bent 2 skrydžius per dieną į pagrindinius jungiamuosius oro uostus (hub'us), kur galima toliau tęsti keliones, persėdus į kitus skrydžius. Be to, bent dviejų dieninių skrydžių dažnis sudaro galimybes keliautojams išvykti ir sugrįžti į šalį su mažiausiomis laiko sąnaudomis. Dirbama krypčių žinomumo didinimo klausimu, esamų skrydžių kryptims ir naujų pritraukimui bei vystymui. Marketingo ir rinkodaros priemonės yra tokios pat svarbios ir lygiavertės pasiūlos skatinimui. Pasiūla skatinama per programas, kur per metus LTOU investuoja maždaug apie 1 mln. eurų į Palangos oro uostą. Tuo pačiu finansuodamos minkštąsias priemones įsitraukia ir partneriai VŠĮ Keliuk Lietuvoje, savivaldybių asociacijos, kurios investuoja, kad tos kryptys išliktų. Svarbu atkreipti dėmesį ir į tai, kad avialinijos pasirinkdamos kryptis vadovaujasi

netiesioginiais srautais, informacija apie buvusius, esamus ir nepavykusius skrydžius, teikiamais paramos paketais regionuose. Oro linijoms labai svarbu, kaip esantys vietoje verslai, turizmo partneriai prisidės prie krypties žinomumo didinimo ir srautų bei keleivių skaičiaus gerinimo atitinkamai kryptims. Taigi, naujų skrydžių atsiradimui svarbus aspektas yra pasiūlos ir paklausos santykis. Krypties sėmė priklauso nuo 3 sudedamųjų: bendros partnerių strategijos dėl maršrutų vystymo LTOU, finansinės paramos įsisavinimo priemonių (skrydžių skatinimo programos, tiesioginė parama, oro bendrovės reklamos priemonių pirkimas ir kt.) ir tiesioginio bendradarbiavimo su oro bendrovėmis (bendru komunikacijos, rinkodaros veiksmy, renginiy).

Kaip jau buvo minėta Lietuvos oro uostai negali dotuoti oro linijų, galima tik taikyti skatinimo programas, t. y., nuolaidos oro uosto rinkliavoms, kas yra leidžiama Europos Sąjungoje. Skatinamas yra naujų maršrutų atsiradimas, skrydžių dažnio didinimas bei bendradarbiaujant su Susisiekimo ministerija, taikoma *de minimis* pagalba (neženkli valstybės parama iki 300 tūkst. Eur. per 3 metus už tam tikrą įgyvendintą priemonę).

Atsakant į klausimą dėl keleivių profilio, pranešėja paaiškino, kad yra pasiskirstymas tarp poilsio turistų (20 proc.), verslo klientų (47 proc.) bei keleivių, kurie lanko gimines ir draugus (33 proc.). Skrydžių bendrovių klientai dauguma lietuviai, kas sudaro 84 proc., likusieji (16 proc.) – užsieniečiai. 80 proc. keliaujančiųjų amžius yra nuo 25 iki 54 metų.

Meras Arvydas Vaitkus pasiteiravo, kokia yra ilgalaikė Lietuvos oro uostų strategija, ar planuojama papildoma oro uostų plėtra Lietuvoje ir kaip yra žiūrima į skrydžių atsiperkamumą, kas jį vertina, t. y., ar per LTOU prizmę, ar atsiperkamumas yra skaičiuojamas valstybės mastu.

Atsakant į klausimą dėl oro uostų skaičiaus, Tomas Zitikis paaiškino, kad į šį klausimą galėtų atsakyti akcininkai. Šiuo metu yra dirbama su tuo kas yra (Vilnius, Kaunas, Palanga) ir kol kas iki 2052 m. ilgalaikės plėtros planuose yra minimi šie trys oro uostai. Investicijos į Palangos oro uosto terminalą iki 2052 metų planuojama sieks apie 20 mln. Eur. Kas liečia skrydžių atiperkamumo klausimą, jis vertinamas per avialinijos bendrovės prizmę, skaičiuojamas kainos/pelno ir srauto santykis. Jeigu yra užpildytas lėktuvas, tai dar nereiškia, kad kryptis yra atsiperkanti, nes bilietai gali būti parduoti už 10-15 Eur., o sąnaudos ir avialinijų išlaidos yra ženkliai didesnės. Pagrindiniai iššūkiai oro bendrovėms šiuo metu, tai emigrantų srautų mažėjimas, kas apsunkina skrydžių išlaikymą (pavyzdys yra Dublinas).

Arūnas Tuma pasiteiravo, kokią finansinę dalį sudaro rinkliava vykdoma oro uostuose.

Tomas Zitikis paaiškino, kad specialioji rinkliava už išvykstantį keleivį Palangoje sudaro iki 3 proc., tačiau, kadangi yra taikomos nuolaidų programos naujiems skrydžiams, tai oro linijų bendrovėms praktiškai nieko mokėti nereikia. Rinkliavos yra reglamentuojamos ir nustatomos pagal kaštų bazę padalintą iš numatomo keleivių skaičiaus. Kuo daugiau keleivių yra sugeneruojama oro uoste, tuo fiksuoti kaštai per keleivį yra mažesni.

Tomas Zitikis papildydamas atsakymą pristatė oro uostų skatinimo priemones. Viena jų, – *Naujų maršrutų skatinimo programa*. Jeigu maršrutas vykdomas visus metus, tai žiemą, pirmus metus taikoma 100 proc. nuolaida visoms rinkliavoms (tiek už išvykstantį keleivį, tiek nusileidimo mokesčiui), vasarą 50 proc. pirmais metais, antrais metais: žiemą – 90 proc., vasarą – 40 proc., trečiais: žiemą – 80 proc., vasarą – 30 proc. Viena pagrindinių skatinimo programų yra *Tinklo skatinimo programa*, tai papildoma nuolaida oro linijų bendrovėms, vykdančioms reguliarius keleivinius skrydžius bent dviejuose Lietuvos oro uostuose. Nuolaida yra taikoma išvykstančio keleivio, orlaivio tūpimo bei aviacijos saugumo rinkliavoms. Pavyzdžiui, jei skraido į Vilnių ir sutinka skraidyti į Palangą, tai gauna 20 proc. papildomą nuolaidą nuo visų rinkliavų, jei skrenda dar ir į Kauną, tai gauna 30 proc. nuolaidą. Kalbant apie kai kuriuos vežėjus, kurie perveža didelius srautus, tai šios nuolaidos siekia milijonais eurų per metus. Kita priemonė, – *Dažnių didinimo programa*, kuri taikoma vežėjams, didinantiesiems reguliarių keleivinių skrydžių dažnius konkrečiu maršrutu Vilniaus ar Palangos oro uoste. Skrydžių skaičius per vieną mėnesį yra lyginamas su tuo pačiu mėnesiu praėjusiais (ataskaitiniais) metais. Nuolaidos dydis priklauso nuo padidintų skrydžių dažnių skaičiaus. Programa gali būti taikoma tiek sezoniniams, tiek ištiesus metus vykdomiems reguliariems keleiviniams skrydžiams. Nuo 8 iki 15 skrydžių pirmais metais taikoma 40 proc., antrais – 20 proc., trečiais – 10 proc. nuolaida; nuo 16 iki 26 skrydžių pirmais metais taikoma 50 proc., antrais – 30 proc., trečiais – 15 proc. nuolaida; 27 ir daugiau skrydžių pirmais metais taikoma 60 proc., antrais – 40 proc., trečiais – 20 proc. nuolaida. Ši skatinimo programa negali būti taikoma kartu su Tinklo skatinimo priemone, taip pat ir maršrutams, kuriems taikoma Naujo maršruto skatinimo priemonė (pirmaisiais metais). Kitas būdas skrydžiui skatinti, – *de minimis parama*. Maksimali paramos suma vienam oro vežėjui per trejus metus yra 300 tūkst. Eur. Reikalavimai

naujiems maršrutams gauti *de-minimis* paramą: (1) maršrutas turi būti vykdomas ne rečiau kaip dukart per savaitę, (2) maršrutas (jam prasidėjus) turi būti vykdomas bent tris mėnesius, (3) maršrutas turi būti įvardintas atvirame šaukime paramai gauti. Galimi vežėjo patiriami kaštai atidarant naują maršrutą būtų: rinkodaros ir reklamos kaštai siekiant pristatyti ir / ar reklamuoti naująjį maršrutą ar didinamus skrydžių dažnius arba kiti artimai su naujo maršruto atidarymu ar didinamų skrydžių dažniu susiję kaštai.

Meras Arvydas Vaitkus pasiteiravo, kokios yra galimybės ir ką reikėtų padaryti, kad dėmesys skrydžių pritraukimui į regionus, būtų skirtas atsižvelgiant ne tik į atsiperkamumą, bet ir poreikį ar naudą bendrai Lietuvos valstybei, didinant jos pasiekiamumą. Klaipėdos regiono pasiekiamumas yra naudingesnis valstybei, negu pačiam regionui. Kas liečia tarptautinių kompanijų veiklą, jų aptarnavimą, pramoninėse zonose, kuriose yra generuojamos milijardinės pajamos į valstybės biudžetą, yra neginčytina nauda. Kalba eina apie galimybę turėti savo skrydžių bendrovę, arba akcijų paketą vienoje iš bendrovių. Lietuvos pasiekiamumui užtikrinti, galbūt, reikėtų kokių 10 lėktuvų, kad galėtume pasiekti visus strateginius taškus, kurių reikia Lietuvai. Valstybės politika, jos požiūris turėtų keistis, tikrai yra priemonių ir tai leistų didinti pasiekiamumą, tuo pačiu generuotų pramonės plėtrą, investicijų pritraukimą, dėl ko dabar nukenčiama.

Tomas Zitikis paaiškino, kad pagrindiniai iššūkiai Europos Sąjungoje yra, kad bet kokios subsidijos oro linijų versle yra ribojamos, teikiama tik nereikšminga *de minimis* valstybės pagalba. Todėl oro linija turi būti pelninga ir generuoti srautus. O dėl galimybių investuoti, tai galimas rizikos pasidalinimo modelis, tai yra, oro uostai ir oro linija veikia kaip du verslo subjektai, investuojama į tam tikrus maršrutus, kurie kol kas yra nepelningi, tačiau pasiekti reikiamą rodiklį trūksta visai nedaug, tuomet LTOU padengia pirminius su maršruto atidarymu susijusius finansinius nuostolius. Pagrindinis finansavimo principas yra rinkos ekonomikos operatoriaus testas, kuris užduoda klausimą, ar ši investicija atsipirks tiesiogiai. Maršruto rodikliai yra sekami ir, jei reikia, koreguojami sutarties vykdymo eigoje. Kalbant apie nepelningus maršrutus, tačiau labia reikalingus regionui, strategiškai svarbios krypties pritraukimui, tai galimas kitas puikus modelis, kuris buvo išbandytas su skrydžiu Vilnius-Londonas, – *PSO (Public Service Obligations) modelis*. 2018 m. įgyvendintas konkursas siekiant parinkti oro vežėją, kuriam buvo suteikiama išimtinė teisė teikti viešąsias reguliarias oro susisiekimo paslaugas šiuo maršrutu ketverių metų laikotarpiui ir kuriam būtų mokama pagal konkurso sąlygas nustatyto dydžio kompensacija už viešųjų paslaugų teikimą. Konkurso laimėtoji kompensuojamas nuostolis ir protinga marža (5%) vykdant nustatytą maršrutą. Kitas pavyzdys Tartu – Helsinkis, kuomet sutartis pasirašyta tarp Tartu miesto savivaldybės ir oro linijų bendrovės, kur 2024 m. vasaros sezono metu vykdys 12 savaitinių skrydžių. Sutartis pasirašyta 3,5 metams, už 3,2 mln. Eur. PSO modelio privalumai: tinkamas naudoti mažoms rinkoms ir taip galima pagerinti susisiekimą su nutolusiais regionais ar mažom rinkom, nėra pelningumo iššūkio, atranka vyksta konkurso būdu, galimybė užsitikrinti skrydžius norimam laikotarpiui.

Arūnas Tuma, pasiteiravo, ar LTOU atstovai turi idėjų, kaip šį PSO modelį galima būtų pritaikyti Palangos oro uoste, pritraukiant skrydžius.

Tomas Zitikis paaiškino, kad šiuo metu kaip tik yra rengiama galimybių studija, kaip galima būtų kartu investuoti į tam tikras skrydžių kryptis pagal PSO modelį. Bus parengtas aiškus planas, kaip pagal šį modelį galima būtų investuoti. Šis dokumentas turėtų būti parengtas artimiausiu metu ir juo bus galima pasidalinti su savivaldybės administracija. Vienas pagrindinių kriterijų yra įrodyta reikšmė ir naudingumas.

Vidmantas Juška pasiteiravo, ar tokios avialinijos kaip LOT Polish Airlines pačios nesikreipė į LTOU ir nesidomėjo pasiekiamumo kryptimi į Klaipėdos regioną, kadangi čia yra didelis kiekis darbdavių suinteresuotų lenkiškomis bendradarabiavimo kompanijomis, o susisiekimas į šį regioną yra apribotas.

Tomas Zitikis paaiškino, kad pokalbis su šia aviakompanija vyko. Jie Lietuvos savo oro maršrutuose nemato. Kažkada jie turėjo skrydį į Palangą ir buvo gan sunku jį išlaikyti, palaikyti maršrutą pelningu. Šiek tiek geriau jiems sekėsi Kaune, nes rinka buvo didesnė. Kompanija ne prieš vėl sugrįžti, tačiau vienas iš rimtesnių iššūkių yra orlaivių trūkumas. Su orlaivių trūkumu susiduria ir kitos oro linijų bendrovės, kadangi pandemijos laikotarpis turėjo savo pasėkmių ir visi galvojo, kad oro transportas kokius 5 metus nebus reikalingas, o tai lėmė tiekimo grandinių sustojimą, kas liečia orlaivių gamybą.

Vidmantas Juška akcentavo, kad reikia atkreipti dėmesį ir į tai, kad mūsų rinkos ir ne tik Lietuvos išėjimas ir partnerių pritraukimo galimybė yra susieta su Klaipėdos uosto pasiekiamumu.

Laimonas Rimkus pasiteiravo, gal galima pateikti informaciją, jei Palangos oro uostui pagalba keleivio išraiškoje yra 3 Eur vienam keleiviui, tai kokia pagalbos suma vienam asmeniui atitinkamai būtų Kaune ir Vilniuje.

Tomas Zitikis pažadėjo pasidomėti šia informacija, kadangi šiuo metu tokių duomenų pateikti negali ir perduoti savivaldybės atstovams su šiuo klausimu susijusią informaciją. Tačiau paminėjo, kad ši pagalba priklauso nuo to, kiek yra naujų maršrutų arba papildomų dažnių.

Laimonas Rimkaus pasiteiravo apie visai neseniai internetinėje spaudoje pasirodžiusią informacinę pranešimą susijusį su nauja skrydžio kryptimi iš Vinių į Hamburgą, ir pasirodžiusią straipsnių ciklą, ką galima aplankyti šiame mieste. Tačiau ar buvo straipsnių, kurie kvieštų aplankyti Lietuvą ir taip pritraukti turistus pas mus. Lietuvai didesnė nauda yra atvykstantis žmogus, tiek turizmo, tiek verslo, tiek konferencinio turizmo prasme. Ar tikrai mes esame matomi, ar viską darome, kad būtume žinomi pasaulyje.

Tomas Zitikis paaiškino, kad LTOU iš savo pusės dirba viešinimo ir marketingo klausimais, kadangi turi komunikacijos komandą ir tai nereikalauja papildomų kaštų. O jei žiniasklaida pasidalina paskelbta žinia, tai tik pliusas. Lietuvos oro uostai nėra organizacija, kuri užsiima atvykstatamuoju turizmu. Čia reikalingas VŠĮ Keliauk Lietuvoje, savivaldybės agentūrų (VŠĮ GO Vilnius, VŠĮ Kaunas IN, Asociacija „Klaipėdos regionas“, turizmo informaciniai centrai) indėlis. Kas liečia skrydį Amsterdamas-Palanga, galima neabejoti, kad konkursą laimėjęs subjektas populiarins Klaipėdos regioną Amsterdame, tai bus viena iš rinkodaros priemonių. Reikėtų atskirti funkcijas, tai yra LTOU, Susisiekimo ministerija skatina pasiūlą, o paklausa užsiima savivaldybių agentūros, pristatydamos regioną įvairiais būdais: krypties pristatymo turai žiniasklaidos bei kelionių organizatorių atstovams, naujų maršrutų atidarymo renginiai keleiviams bei kiti renginiai oro uoste, skaitmeninės kampanijos didinančios prekės ženklo žinomumą ir t.t.

Tomas Rauckis pasiteiravo kaip Palangos oro uostas atrodo per krovinių prizmę ir ar neplanuojamos investicijos šio oro uosto infrastruktūros vystymui.

Tomas Zitikis paaiškino, kad orlaiviais kroviniai praktiškai nevežami, kadangi jie į Palangą vyksta krovininiais kariuomenės lėktuvais, kuriuos vežasi per pratybas. Kroviniai vežami tikrai retai.

Buvo priminta, kad Lietuvos oro uostai pristatė ilgalaikį viso tinklo plėtros planą iki 2052 metų, kur, pavyzdžiui, visuose trijuose oro uostuose yra numatytos teritorijos saulės jėgainių parkams vystyti. Palangos oro uoste komercinių ir bendrosios aviacijos zonų plėtra numatyta lygiagrečiai kilimo–tūpimo tako, dabartinio terminalo pusėje. Infrastruktūros plėtrai reikalingas potencialas ir srautas. Didelį potencialą turi Kaunas, kadangi jis yra arti kelio „Via Baltica“, yra jungtis tarp Vinių ir Klaipėdos. Vilnius, kadangi yra sostinė, tai jau privalumas ir didžiausios investicinės pajėgos sutelktos ten.

Meras Arvydas Vaitkus apibendrinant susitikimą paaiškino, kad Klaipėdos regione būtų visai kitokios galimybės, jei aukščiausioji valstybės valdžia, Vyriausybė matytų lankstesnę sistemą. Klaipėdos regionui pasiekiamumas yra ypatingai aktualus, dėl veikiančių didelių pramoninių zonų, vis labiau plaukiančių investicijų iš užsienio ir krypties poreikio verslo ir turizmo atstovams. Skrydžių geografija ateityje keisis ir įtakos čia turės prasidėsianti jūros vėjų parko statyba, kuri dar labiau atskleis pasiekiamumo problematiką.

NUTARTA. Informacija išklaudyta. Bus siekiama tolimesnio bendradarbiavimo stiprinimo tarp LTOU ir dalinamasi aktualia informacija, siekiant pritraukti naujas skrydžių kryptis ir didinti Klaipėdos regiono pasiekiamumą ir žinomumą.

Posėdžio pirmininkas

Arvydas Vaitkus

Posėdžio sekretorė

Jūratė Sokolova

DETALŪS METADUOMENYS

Dokumento sudarytojas (-ai)	Klaipėdos miesto savivaldybė 188710823, Liepų g. 11, LT-91502, Klaipėda
Dokumento pavadinimas (antraštė)	KLAIPĖDOS MIESTO VERSLO APLINKOS GRUPĖS POSĖDŽIO PROTOKOLAS
Dokumento registracijos data ir numeris	2024-05-16 Nr. VS-4181
Dokumento gavimo data ir dokumento gavimo registracijos numeris	–
Dokumento specifikacijos identifikavimo žymuo	ADOC-V1.0
Parašo paskirtis	Pasirašymas
Parašą sukūrusio asmens vardas, pavardė ir pareigos	Jūratė Sokolova, Grupės vadovė, Ekonominės plėtros grupė
Sertifikatas išduotas	JŪRATĖ SOKOLOVA LT
Parašo sukūrimo data ir laikas	2024-05-16 08:28:52 (GMT+03:00)
Parašo formatas	XAdES-T
Laiko žymoje nurodytas laikas	2024-05-16 08:29:15 (GMT+03:00)
Informacija apie sertifikavimo paslaugų teikėją	EID-SK 2016, AS Sertifitseerimiskeskus EE
Sertifikato galiojimo laikas	2022-08-03 17:44:18 – 2027-08-02 23:59:59
Parašo paskirtis	Pasirašymas
Parašą sukūrusio asmens vardas, pavardė ir pareigos	Arvydas Vaitkus, Meras, MERAS
Sertifikatas išduotas	ARVYDAS VAITKUS LT
Parašo sukūrimo data ir laikas	2024-05-16 15:53:16 (GMT+03:00)
Parašo formatas	XAdES-T
Laiko žymoje nurodytas laikas	2024-05-16 15:53:19 (GMT+03:00)
Informacija apie sertifikavimo paslaugų teikėją	RCSC IssuingCA, VI Registru centras - i.k. 124110246 LT
Sertifikato galiojimo laikas	2023-04-25 08:20:04 – 2025-04-24 08:20:04
Informacija apie būdus, naudotus metaduomenų vientisumui užtikrinti	"Registravimas" paskirties metaduomenų vientisumas užtikrintas naudojant "RCSC IssuingCA, VI Registru centras - i.k. 124110246 LT" išduotą sertifikatą "Dokumentų valdymo sistema Avily, Klaipėdos miesto savivaldybės administracija, i.k. 188710823 LT", sertifikatas galioja nuo 2021-12-20 12:35:17 iki 2024-12-19 12:35:17
Pagrindinio dokumento priedų skaičius	–
Pagrindinio dokumento pridedamų dokumentų skaičius	–
Priedamo dokumento sudarytojas (-ai)	–
Priedamo dokumento pavadinimas (antraštė)	–
Priedamo dokumento registracijos data ir numeris	–
Programinės įrangos, kuria naudojantis sudarytas elektroninis dokumentas, pavadinimas	Dokumentų valdymo sistema Avily, versija 3.5.59
Informacija apie elektroninio dokumento ir elektroninio (-ių) parašo (-ų) tikrinimą (tikrinimo data)	Atitinka specifikacijos keliamus reikalavimus. Visi dokumente esantys elektroniniai parašai galioja (2024-05-16 16:02:02)
Paieškos nuoroda	–
Papildomi metaduomenys	Nuorašą suformavo 2024-05-16 16:02:03 Dokumentų valdymo sistema Avily