

KAUNO ORO PARKAS: APLINKA, GALIMYBĖS IR PLĖTRA

Kaunas, 2016

ĮVADAS

Lietuva svarbi kaip Rytų – Vakarų tranzito šalis dėl geografiniu požiūriu palankios vietos. Ji didžiausia iš Baltijos šalių: turi tiek gyventojų, kiek Latvija ir Estija kartu sudėjus, jos teritorija ribojasi su keturiomis valstybėmis: Lenkija, Baltarusija, Kaliningrado sritimi (Rusija) ir Latvija. Lietuva yra išplėtojusi glaudžius ekonominius ir politinius ryšius su kaimyninėmis šalimis, bei su kitomis Baltijos jūros regiono ir Skandinavijos šalimis. Be to, Lietuva palaiko politinius ir prekybos ryšius su kitomis ES valstybėmis narėmis, tarp kurių yra Vokietija, Jungtinė Karalystė, Prancūzija, Italija, Ispanija.

Transportas – svarbi Lietuvos Respublikos ekonominės ir socialinės infrastruktūros dalis, kurios funkcija – tenkinti visuomenės poreikius vežant krovinius bei keleivius. Oro transportas – viena iš integruotų į Europos rinką Lietuvos ekonomikos sričių, ir yra jungiamoji grandis vystant tarptautinę prekybą bei užtikrinant laisvą įmonių ir prekių judėjimą.

Oro transporto augimo tempai yra aukštesni nei bendrojo vidaus produkto (BVP), t.y. oro transporto tendencijos yra santykinai jautresnės ekonominei situacijai. Todėl esant ekonominiam nuosmūkiui šio transporto sektoriaus pokyčiai didesni nei BVP pokyčiai. Tai reiškia, kad ekonomikos lėtėjimo neigiamas poveikis oro transporto sektoriui didesnis nei BVP mažėjimas. BVP ir užsienio prekyba yra vieni svarbiausių rodiklių, galinčių lemti oro transporto augimą. Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos ICAO atliktų tyrimų duomenimis, pasaulio eksporto padidėjimas 1 procentu iššaukia 1,5 procento paklausos augimo krovinių pervežimui [1].

Šiame straipsnyje nagrinėjamos Kauno oro parko plėtros perspektyvos ir galima ekonominė nauda. Kauno oro parkas ypatingas tuo, kad greta įsteigta Laisvoji ekonominė zona (LEZ), sukurianti geresnes komercinės veiklos sąlygas nei kitos šalies ar net regiono teritorijos.

1. ORO PARKŲ ANALIZĖ

„Pompano Beach“ oro parko plotas – 383 ha, kuriame įrengti trys asfaltbetonio dangos takai, kurių ilgiai atitinkamai lygūs – 1220 m, 1067 m ir 1347 m. Ilgiausių takų pločiai – 46 m, o trumpojo – 30,5 m. „Pompano Beach“ oro parkas įsikūręs kurorte ir tarnauja turistų poreikiams (1.1 pav.), kuriame aptarnaujami maži lėktuvai, suteikiamos saugojimo ir techninio aptarnavimo paslaugos (1.1 lentelė) [2].



1.1 pav. „Pompano Beach“ oro parko planas

1.1 lentelė „Pompano Beach“ oro parke aptarnaujami lėktuvai

		Metai			
		2012	2017	2022	2027
Lėktuvų skaičius	Vienmotorių	144	159	177	197
	Daugiamotorių	14	17	21	24
	Reaktyvinių	5	6	7	8
	Sraigasparnių	20	22	25	28
	Dirižablių	1	1	1	1
	Viso	184	25	231	258
Metinis operacijų skaičius, tūkst.		140,9	151,0	166,0	180,0

Atsižvelgiant į prognozuojamą aptarnaujamų lėktuvų skaičiaus augimą, „Pompano Beach“ oro parke planuojamos investicijos į infrastruktūrą [2]:

2013 – 2017 m. – 5,65 mln. USD;

2018 – 2018 m. – 4,51 mln. USD.

Rygos oro uostas yra neabejotinas lyderis tarp Baltijos valstybių, kurį lemia valstybės požiūris. Vienas strateginių Latvijos tikslų – stiprinti Rygos oro uostą kaip pagrindinį tranzito mazgą tarp Vakarų-Rytų ir Šiaurės-Pietų, sukurti tokią infrastruktūrą, kad Ryga konkuruotų su svarbiausiais Vakarų Europos oro uostais. Tam pastatytas ilgiausiais Baltijos valstybėse lėktuvų pakilimo-nusileidimo takas, planuojama statyti naujus oro uosto terminalus. Be to Rygos oro uostas neapsiriboja tik orlaivių ir keleivių aptarnavimu, o vystomas planingai kaip verslo-technologinis parkas. Šalia oro uosto yra suformuoti 21 ha sklypai logistikos, gamybos įmonėms, viešbučiams ir kitai veiklai, susijusiai su aviacija. Skubių siuntų bendrovė „DHL“ įsteigė pagrindinį regiono sandėlį, Latvijos paštas – distribucijos centrą, leidybos įmonė „Preses Nams“ – spaustuve, „SAS Flight Academy“ – mokymo centrą, kuriasi lėktuvų remonto įmonės ir pan. 2006 m. buvo paskelbtas konkursas, kurį laimėjo Norvegijos įmonė „EBO International“ statyti du 3 žvaigždučių (iš kurių vieno operatorius – „Ryanais Hotels“, kito – parodų centras) ir vieną 4 žvaigždučių („SAS Radisson Property“) viešbučius, biurų pastatus, konferencijų ir parodų centrą. Numatoma, kad investicijos į prie Rygos oro uosto vystomą verslo parką sieks virš 400 mln. Eur [3].

2. KAUNO ORO PARKAS

Atlikta analizė parodė, kad oro parkų vykdomos veiklos labai priklauso nuo jų tikslų. Didelėse valstybėse, tokiose kaip JAV, prie santykinai nedidelių oro uostų kuriami oro parkai vietinių orlaivių priežiūros (dažniausiai turistų) poreikių tenkinimui [2,4]. Dideli oro uostai yra patrauklesni aviakompanijoms teikti lėktuvų aptarnavimo paslaugas, tačiau greta mažesnių oro uostų įsikūrę oro parkai, tame tarpe ir Kauno, įrengę patrauklią infrastruktūrą bei užtikrinantys žmogiškųjų išteklių poreikius, turi galimybių pritraukti atskiras kompanijas panašių paslaugų teikimui.

Steigiant Kauno oro parką pagrindinis tikslas – sujungti oro uostą ir jo vairavimo takus su LEZ teritorija – oro parku, taip suteikiant galimybę lėktuvams ir juos aptarnaujančiam transportui pasiekti LEZ teritoriją ir atvirkščiai (2.1 pav.).



2.1 pav. Kauno oro uosto, oro parko ir LEZ schema

Toks infrastruktūros apjungimas sudaro sąlygas užsienio ir šalies įmonėms, susijusioms su aviacijos, oro pervežimų ir logistikos verslu, įsikurti oro parke LEZ teritorijoje, gauti naudą dėl Kauno LEZ taikomų mokesčių lengvatų ir naudotis šalia esančio oro uosto paslaugomis, o Kauno oro uostas galėtų išplėsti savo veiklas nedidindamas savo teritorijos. Kauno oro uosto pakilimo tako ilgis – 3250 m be jokių apribojimų, bendras oro parko veiklų vystymui tinkamo sklypo plotas Kauno LEZ teritorijoje sudaro apie 240 ha [5,6].

2.1. Kauno oro uosto neaviacinės veiklos

Paprastai oro uostuose neaviacinės veiklos pajamos sudaro 40-60 proc. visų oro uosto pajamų, tačiau Kauno oro uoste jos sudaro tik apie 30 proc. Neaviacinės veiklos pajamos yra labai įvairios: įmonių apmokestinimas už oro uoste vykdomą veiklą, mokesčiai už patalpų ir žemės nuomą, mokesčiai už aviakompanijų aptarnavimo veiklas (įmonės vykdančios veiklą ne oro uoste). Šios neaviacinės pajamos tiesiogiai priklauso nuo oro uosto operatorių galimybių vystyti komercinę veiklą: nuomojamų patalpų ploto, automobilių stovėjimo aikštelių ploto ir parduodamo reklamos ploto. Oro uosto keleivių srautas taip pat formuoja poreikį komercinėms paslaugoms plėtoti. Didžiausią oro uosto pajamų dalį neaviacinėse pajamose sudaro pajamos, gaunamos iš mažmeninės prekybos, t.y. prekybos visais produktais ar paslaugomis, kurios siūlomos oro uoste (bankų paslaugos, prekyba aukštos kokybės aprangos prekėmis, tabaku/gėrimais, kavinių ir restoranų veikla, automobilių nuoma ir pan.). Šių veiklų plėtra prisidėtų prie bendrų Kauno oro uosto veiklos rezultatų gerėjimo, o privačių investicijų pritraukimas tiesiogiai įtakotų neaviacinės veiklos pajamas: apyvartos, žemės nuomos ir infrastruktūros paslaugų mokesčius.

Investicijų finansavimo šaltiniai, didinantys Kauno oro uosto patrauklumą ir neaviacinių pajamų augimą:

- ES ir valstybės lėšos – oro uosto modernizavimas ir plėtra;
- Privačios lėšos – orlaivių techninio aptarnavimo centro įrengimas; bendrosios aviacijos techninio aptarnavimo angaro statyba; verslo klasės lėktuvų VIP terminalo įrengimas; prekybos centro bei viešbučio konferencijų ir mokymo centro statyba.

2.2. Kauno oro parko plėtros strategija

Kauno oro parko plėtra vykdoma vystant šių pagrindinių kryptių veiklas:

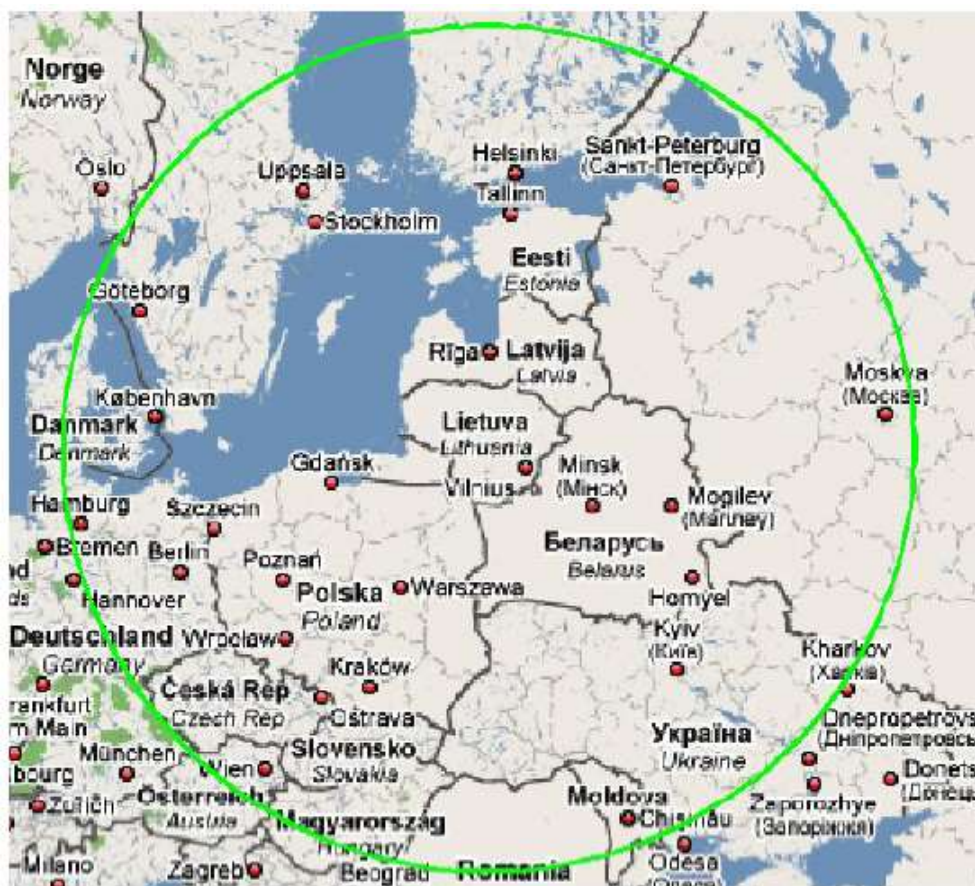
- Tarptautiniai tiesioginiai keleivių pervežimai;
- Tolimųjų skrydžių tarpinio persėdimo oro uostas;
- Logistikos centras Pabaltijo regionui, kuriame perskirstomi šiam regionui skirti kroviniai;
- Logistikos centras LEZ teritorijoje esančioms gamybos įmonėms;
- Aviacijos pramonės techninio aptarnavimo paslaugų centras.

Veiklos kryptių vystymui atitinkamo pobūdžio investicijų gali nepakakti, nes dažnai šių veiklos kryptių vystymosi sėkmingumas priklauso nuo daugelio išorinių veiksnių. Be to vienos veiklos sėkmingas vystymas gali didinti kitų veiklų patrauklumą ir plėtrą. Pavyzdžiui sparčiai

augantis tiesioginių skrydžių į didelius miestus skaičius gali sąlygoti tarptautinių didelio nuotolio skrydžių skaičių, atsirastų prielaidos Kauno oro uostui tapti tarpinio persėdimo oro uostu, aptarnaujančiu tranzitinius keleivius. Panaši situacija šiuo metu yra Helsinkio oro uoste, kuris yra Europos šiaurėje, kas nėra patogu geografiniu požiūriu ir šiaurės kryptimi nėra didelio keleivių srauto. Helsinkio miestas nėra didelis, tačiau jo oro uostas plačiai naudojamas kaip tarpinė stotelė skrendant iš Vakarų Europos į Azijos šalis.

Kauno oro parke šiuo metu aktyviausiai teikiamos aviacijos pramonei reikalingos techninio aptarnavimo paslaugos. Lėktuvų eksploatacijos ir techninės priežiūros analizė parodė, kad į techninio aptarnavimo įmonę apsimoka skristi ne toliau kaip 1000 km. Todėl geografiniu požiūriu Kauno oro parkas turi galimybes aptarnauti (5.1 pav.) [7]:

- Skandinavijos valstybes (Daniją, Švediją ir Suomiją);
- Vidurio Europos valstybes nuo Estijos šiaurėje iki Rumunijos pietuose, dalį Vokietijos (iki Bremeno ir Hanoverio) ir Austrijos;
- Rusiją (Sankt-Peteburgas, Maskva), Baltarusiją, Ukrainą (Kijevas, Charkovas), Moldovą.



2.2 pav. Potenciali Kauno oro parko aptarnavimo teritorija

Vystant tik vieną plėtros kryptį ir skiriant tikslines investicijas jos vystymui gali būti apribotos bendros plėtros galimybės dėl sunkiai įtakojamų išorinių aplinkybių: aviakompanijų pritraukimas vykdyti skrydžius per Kauną, logistikos centrų ir kompanijų plėtra ir pritraukimas, LEZ plėtra. Pasikeitus situacijai rinkoje tos pačios plėtros kryptys, kurios šiuo metu nėra labai patrauklios, galėtų tapti pelningomis.

Nors investicijos ir negali užtikrinti sėkmingos oro parko plėtros, tačiau jų nebuvimas užkirstų tai plėtrai kelią. Atsižvelgiant į tai siūloma 2 etapų plėtros strategija, kuri leidžia išnaudoti turimus privalumus, paliekant galimybes vystyti kitoms veikloms [7]:

I etapas – įrengti peroną ties oro parko riba su LEZ, sujungti jį su oro uosto pakilimo taku bei pastatyti angarą;

II etapas – praplėsti peroną ir įrengti antrą angarą.

Siūloma oro parko plėtra sukurti reikiamą infrastruktūrą logistikos paslaugų teikimui, užtikrina geresnes sąlygas įmonių, esančių LEZ teritorijoje plėtrai, sudaro sąlygas aviacijos pramonei reikalingų techninio aptarnavimo paslaugų teikimui bei nekliudo keleivių pervežimų plėtrai. Plėtros metu būtų maksimaliai išnaudojami LEZ teritorijos privalumai, kas sustiprintų oro parko konkurencines galimybes lyginant su kitais oro uostais.

2 skyriuje pateiktas Kauno oro uosto ir LEZ infrastruktūros apjungimas sudaro sąlygas užsienio ir šalies įmonėms, susijusioms su aviacijos, orlaivių techninio aptarnavimo, oro pervežimų ir logistikos verslu, įsikurti oro parke LEZ teritorijoje, turinčioje muitinės „Laisvosios teritorijos“ statusą, gauti LEZ taikomas mokesťines lengvatas ir tuo pačiu naudotis oro uosto infrastruktūra, turėti tiesioginį priėjimą prie pakilimo tako bei naudotis kitomis tarptautinio oro uosto teikiamomis paslaugomis.

2.3. Kauno oro parko plėtros teisiniai pagrindai

Kauno oro parko projektas atitinka bendrojo programavimo dokumento (BPD) darnaus vystymo principus ir akcentuojamas investavimo sritis:

- Transporto rūšių tarpusavio sąveikos gerinimas (multimodalinio transporto procesų plėtra) siekiant užtikrinti geresnę transporto paslaugų (keleivių ir krovinių vežimo) kokybę;
- Logistikos centrams reikiamos transporto infrastruktūros plėtra;
- Tarptautinių oro uostų infrastruktūros modernizavimas;
- Pramonės zonos, „plynieji laukai“;
- Mokslo ir technologijų parkai, technologijų centrai.

Kauno oro parko projektas atitinka Kauno apskrities ir Kauno rajono bendrųjų planų sprendinius šioje zonoje prie Karmėlavos kurti multimodalinio transporto terminalą bei vystyti logistikos veiklas. Oro parkas ir kai kurių aviacinių paslaugų vystymas jame leistų Kauno oro uostui efektyviau naudoti savo turimą teritoriją turimos infrastruktūros ir teikiamų paslaugų plėtrai.

2.4. Kauno oro parko plėtros ekonominė analizė

Remiantis priešprojektiniais riedėjimo tako modernizavimo ir perono įrengimo sprendiniais suskaičiuoti reikalingų darbų kiekiai. Statybos darbų skaičiuojamoji kaina nustatyta statinių analogų pagrindu pagal statybos darbų skaičiuojamųjų kainų nustatymo rekomendacijas, skaičiuojamųjų kainų nustatymo normatyvus bei statybos resursų (darbo, medžiagų ir mechanizmų eksploatacijos) skaičiuojamąsias kainas. Statybos kainose numatyti visi kaštai, kurie paprastai patiriami statinio statybos procese: medžiagų kaina, mechanizmų kaina, darbo užmokestis, statybvietės išlaidos, kitos tiesioginės ir netiesioginės išlaidos bei mokesčiai, išskyrus PVM, kuris nevertintas. Preliminari riedėjimo tako ir perono įrengimo kaina – 7,24 mln. Eur [7]. Darbų struktūra:

- Statybos ir montavimo darbai (riedėjimo takas ir peronas, signalinių šviesos žiburių sistema, perimetro aptvėrimas, esamos infrastruktūros išskėlimas, naujos infrastruktūros įrengimas) – 7,06 mln. Eur;
- Paslaugos (projektavimo darbai, projekto ekspertizė, techninė priežiūra, projekto vykdymo priežiūra) – 0,18 mln. Eur.

Projekto įgyvendinimo nauda [7]:

- Naujose veiklose ir įmonėse sukuriama naujos darbo vietos generuos mokestines lėšas valstybės biudžetui;
- Padidėjęs aptarnaujamų orlaivių skaičius, keleivių ir krovinių pervežimo apimtys padidins Kauno oro uosto pajamas.

Ekonominės analizės prielaidos sukuriamų darbo vietų, pajamų ir sąnaudų prognozavimui [7]:

1. Žemė oro parko teritorijoje pilnai išpirkta ir perduota Kauno LEZ;
2. Pilnai įrengta projekte numatyta inžinerinė infrastruktūra oro parko teritorijoje;
3. Pilnai įrengtas riedėjimo takas iki Kauno LEZ teritorijoje esančio oro parko ir lėktuvų peronas;
4. Investuotojų kūrimasis oro parko teritorijoje vystysis tolygiai.

Sudarant prognozes priimtos dvi plėtros alternatyvos, kurios sąlyginai pavadintos [7]:

- I alternatyva – „Minimali“, kurios įgyvendinimas numato investicijas į riedėjimo tako ir perono įrengimą bei veiklas oro parke, kurių atsiradimą užtikrintų ši jungtis;

- II alternatyva – „Vidutinė“, kurios įgyvendinimas numato ne tik investicijas į riedėjimo tako ir perono įrengimą, būtinas minimalių veiklų oro parke atsiradimui, bet ir tolimesnę plėtrą nutiesiant riedėjimo taką išilgai Kauno oro uosto ir LEZ besiribojančioje teritorijoje.

Investuotojų įsikūrimo planas pagal projekto alternatyvas pateiktas 7.1 lentelėje.

7.1 lentelė Investuotojų įsikūrimo planas Kauno oro parke

Veiklos metai	2016	2017	2018	2019	2020
„Minimali“ alternatyva					
Išnuomota teritorija, ha	13,7	15,7	17,6	19,6	21,5
Sukurtos darbo vietos, vnt.	183	214	245	275	306
„Vidutinė“ alternatyva					
Išnuomota teritorija, ha	22,8	26,6	30,4	34,2	38,0
Sukurtos darbo vietos, vnt.	408	476	544	612	680

Prognozuojama, kad įgyvendinus projektą pagal oro parko plėtros alternatyvą „Minimali“, logistikos ir aviacijos krypčių investuotojai įsikurs 21,5 ha ploto teritorijoje, o pagal alternatyvą „Vidutinė“, šioms veikloms reikėtų 38,0 ha ploto. Nepriklausomai nuo įgyvendintos alternatyvos, didžiausią teritorijos dalį užims logistikos įmonės. Atliekant tyrimus projekto „Parama plyno lauko investicijų plėtrai Lietuvoje“ įgyvendinimo metu nustatyta, kad vidutinis darbuotojų, dirbančių viename pramoninio parko ha skaičius svyravo nuo 45 (Čekijoje) iki 58 (Airijoje) [8]. Vidutinis darbuotojų skaičius šiuo metu tenkantis 1 ha Kauno LEZ investuotojams išnuomotoje teritorijoje artimas 10, tačiau planuojamas jo augimas.

Logistikos įmonėms taikyta 10 naujų darbo vietų, sukurtų 1 ha plote prognozė. Pagal alternatyvą „Minimali“ projekto metu logistikos kompanijos sukurs 156, pagal alternatyvą „Vidutinė“ – 215 naujų darbo vietų [7].

Daugiausiai naujų darbo vietų turėtų būti sukurta orlaivių aptarnavimo bazėse. Prognozės paremtos Lietuvoje veikiančių orlaivių techninio aptarnavimo įmonių analize. Lėktuvų techninis aptarnavimas vykdomas angaruose, vieno jų plotas – 9000 kv. m, jame planuojama sukurti 100 naujų darbo vietų, angaro įrengimui reikalingas 1,6 ha sklypo plotas [7].

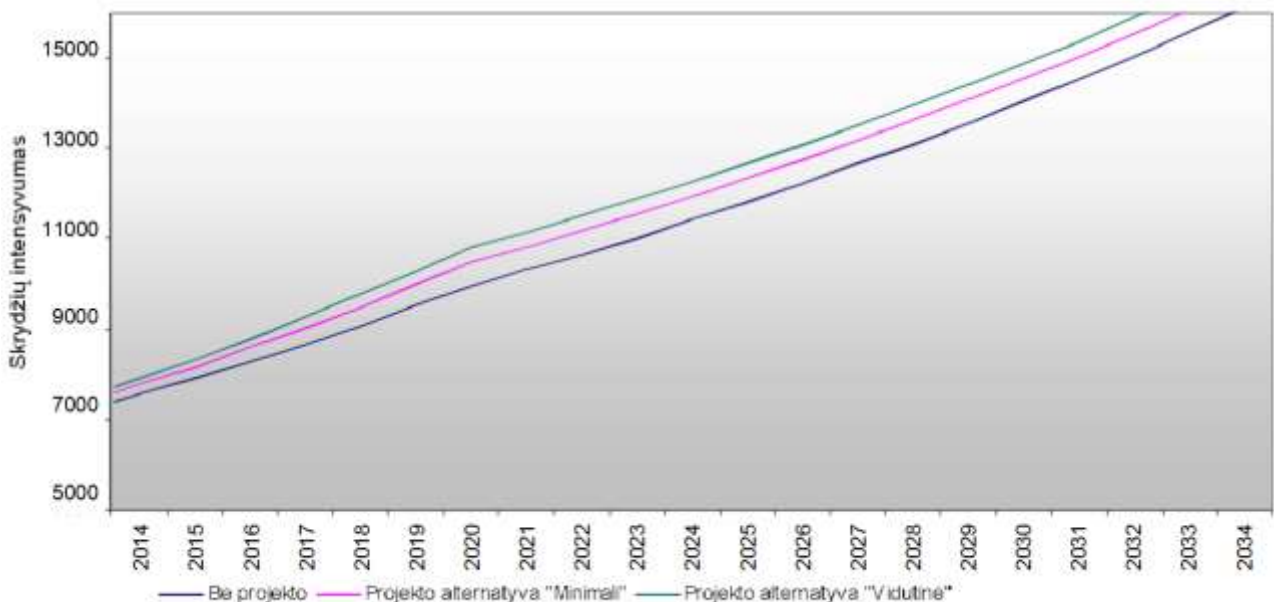
Nors LEZ teritorija vertintina kaip patraukli įvairioms su aviacijos pramone susijusioms įmonėms (dalių, mazgų ir lėktuvų gamyba), tačiau aviacijos pramonės veiklų Kauno oro parke prognozės paremtos tik mažosios aviacijos pramonės analogu. Lengvųjų lėktuvų gamybos ir surinkimo įmonė (-ės) pagal projekto alternatyvą „Minimali“ užimtų apie 2 ha plotą, jose būtų sukuriami apie 20 naujų darbo vietų, pagal alternatyvą „Vidutinė“ – 4,5 ha plotą, sukuriamos 45 naujos darbo vietos [7].

Mokymo centrų, kurių veikla būtų susijusi su aviacijos, logistikos ir aukštųjų technologijų sritimis, steigimas numatytas tik alternatyvoje „Vidutinė“. Prognozuojamas, kad mokymo centrai ir viešbučiai gali užimti apie 6 ha plotą ir sukurti apie 30 darbo vietų [7].

Darbo vietų skaičiaus augimas numatytas tolygus, kol vyks Kauno oro parko plėtra. Tikėtina, kad darbo vietų skaičius net pradžiniame projekto įgyvendinimo etape bus didesnis, tačiau mažinant projekto riziką pasirinktos „pesimistiškesnės“ prognozės.

Darbo vietų skaičiaus augimo poreikį lems skrydžių skaičiaus, krovinių ir keleivių srauto didėjimas (apie 10 naujų darbo vietų). Oro uosto infrastruktūros plėtra iššauks papildomų darbo vietų sukūrimą jo priežiūrai (2 naujos darbo vietos) [7].

Sudarytos skrydžių intensyvumo prognozės pagal tris alternatyvas: „Be projekto“; alternatyva „Minimali“; alternatyva „Vidutinė“ (2.2 pav.) [7].



2.2 pav. Kauno oro uosto skrydžių intensyvumo prognozė [7]

Ekonominė analizė parodė, kad projekto alternatyvos „Minimali“ per 20 metų sukuriama ekonominė nauda atpirks investicijas ir padidėjusias sąnaudas [7]:

- Investicijų grynoji dabartinė vertė (EGDV) yra teigiama ir sudaro 1,65 mln. Eur;
- Projekto ekonominė vidinė gražos norma (EVGN/I) – 6,8 proc. ir viršija taikytą socialinę diskonto normą.
- Projekto naudos ir kaštų santykis – 1,14.

Ekonominė analizė parodė, kad projekto alternatyvos „Vidutinė“ per 20 metų sukuriama ekonominė nauda atpirks investicijas ir padidėjusias sąnaudas [7]:

- Investicijų grynoji dabartinė vertė (EGDV) yra teigiama ir sudaro 12,08 mln. Eur;

- Projekto ekonominė vidinė gražos norma (EVGN/I) – 14,1 proc. ir viršija taikytą socialinę diskonto normą.
- Projekto naudos ir kaštų santykis – 2,17.

Šie rodikliai gauti įvertinus tik tiesioginę projekto naudą ir rodo, kad analizuojamų alternatyvų („Minimali“ ir „Vidutinė“) įgyvendinimas yra ekonomiškai naudingas, nes gauta bendra ekonominė nauda bus didesnė nei numatomos investicijos ir kitos susijusios išlaidos (pvz. pakitusios infrastruktūros priežiūros išlaidos).

IŠVADOS

1. Oro parkų vykdomos veiklos labai priklauso nuo jų tikslų. Didelėse valstybėse prie santykinai nedidelių oro uostų kuriami oro parkai vietinių orlaivių priežiūros (dažniausiai turistų) poreikių tenkinimui. Dideli oro uostai yra patrauklesni aviakompanijoms teikti lėktuvų aptarnavimo paslaugas, tačiau greta mažesnių oro uostų įsikūrę oro parkai įrengę patrauklią infrastruktūrą bei užtikrinantys žmogiškųjų išteklių poreikius, turi galimybių pritraukti atskiras kompanijas panašių paslaugų teikimui.
2. Kauno tarptautinio oro uosto ir Kauno LEZ kaimynystė yra vienintelis toks darinys Lietuvoje, kuris sudaro palankias sąlygas šių subjektų bendradarbiavimui kuriant ir vystant aviacijos pramonę ir kitas verslo šakas, susijusias su oro pervežimais.
3. Kauno oro parko projektas pradėtas įgyvendinti kaip Kauno LEZ infrastruktūros plėtros projektas, kuris įtrauktas į valstybės remiamų projektų programas. Pagal šį projektą numatoma 60 ha ploto teritorijoje, esančioje Kauno LEZ ir besiribojančioje su Kauno oro uostu, įrengti inžinerinę infrastruktūrą, nutiesti 1,9 km gatvių ir paruošti sklypus investuotojams.
4. Oro parko teritorijoje planuojamos vystyti trys pagrindinės veiklos rūšys: logistikos, aviacijos pramonės ir orlaivių aptarnavimo.
5. Pirminės transportinės jungties, kurią sudarytų lėktuvų riedėjimo takas ir peronas prie Kauno oro uosto ribos su Kauno LEZ, įrengimo preliminari kaina 7,24 mln. Eur.
6. Pirminė transporto jungtis leistų išplėtoti veiklas 21,5 ha oro parko teritorijoje (alternatyva „Minimali“), toliau vykdant plėtra pagal numatytą scenarijų (alternatyva „Vidutinė“), leistų išplėsti veiklas 38 ha teritorijoje.
7. Prognozuojama, kad per 10 metų Kauno oro parko gyvavimo laikotarpį pagal alternatyvą „Minimali“ būtų sukurtos 306 naujos darbo vietos ir į Kauno oro uostą pritraukta iki 520 papildomų skrydžių per metus, pagal alternatyvą „Vidutinė“ – 680 naujų darbo vietų ir iki 860 papildomų skrydžių per metus.
8. Ekonominė analizė parodė, kad abi vertintos Kauno oro parko projekto alternatyvos yra ekonomiškai naudingos, nes abiem atvejais gautos teigiamos investicijų grynosios dabartinės vertės (EGDV), naudos ir kaštų santykis alternatyvai „Minimali“ – 1,14, alternatyvai „Vidutinė“ – 2,17.

LITERATŪRA

1. International Civil Aviation Organization, www.icao.int.
2. Pompano Beach Air Park Master Plan Update. City of Pompano: Hanson, 2008.
3. Lietuvos oro uostų (Vilniaus, Kauno ir Palangos) plėtros galimybių studija. UAB „Ekonominės konsultacijos ir tyrimai“, 2009.
4. Chandler Airpark Area Plan. Phoenix:BRW, 2008.
5. Kauno laisvoji ekonominė zona, www.ftz.lt.
6. Kauno oro uostas, www.kaunas-airport.lt.
7. Kauno oro parko galimybių studija, 2009.
8. Inžinerinės infrastruktūros įrengimas Kauno LEZ. Investicijų projektas, 2009.