

## Analiza Swot PL ZG/B jako lotniska cargo

Silne strony	Szanse
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2,5 km pas startowy o szerokości 60 metrów - parametry techniczne pasu pozwalają przyjmować większość dużych samolotów, z wyjątkiem największych samolotów typu Boeing 747 czy Airbus 380; tej klasy samoloty, poza wyjątkowymi przypadkami, nie pojawiają się na polskich lotniskach</li> <li>• dogodne warunki klimatyczne - średnioroczne opady ok. 550 mm, dodatnia średnioroczna temperatura powietrza (ok. 7 stopni C), niewielka ilość dni mglistych; warunki klimatyczne pozwalają na utrzymanie wysokiego udziału dni lotnych</li> <li>• dostępność i funkcjonowanie portu przez 24h/dobę</li> <li>• brak ograniczeń czasowych na wykonywanie operacji startu i lądowania</li> <li>• brak ograniczeń środowiskowych – nielimitowany poziom hałasu; lotnisko jest położone w otoczeniu lasów i jezior, które stanowią atrakcję turystyczną, jednak nie wpływają na ograniczenie możliwości realizacji operacji lotniczych ze względu na występowanie obszarów szczególnie chronionych</li> <li>• status lotniska międzynarodowego</li> <li>• możliwość tankowania z cystem</li> <li>• obok terminalu pasażerskiego istnieje budynek magazynowo biurowy do wykorzystania w obsłudze przewozów towarowych,</li> <li>• VI kategoria przeciwpożarowa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• niskie obciążenie lotniska w porównaniu z portami konkurencyjnymi</li> <li>• pozyskanie małych graczy niszowych, którzy mogliby wykorzystywać zalety mniejszego lotniska w porównaniu z dużym hubem</li> <li>• wykorzystanie problemu przepustowości pobliskich lotnisk</li> <li>• wykorzystanie położenia - blisko granicy zachodniej Polski, w centralnej części Europy</li> <li>• rozwój kontaktów gospodarczych z Brandenburgią – wykorzystanie koncepcji rozwoju gospodarczego Brandenburgii w oparciu a branże nowoczesnej gospodarki, które stanowią potencjalnych klientów przewozów cargo</li> <li>• wykorzystanie skrzyżowania planowanych dróg: autostrady A2 (wschód-zachód) i drogi ekspresowej S3 (północ-południe)</li> <li>• wykorzystanie położenie lotniska w odległości 10 km od węzła kolejowego Zbąszynek na magistrali kolejowej E-20; w planach jest także modernizacja linii kolejowej na kierunku północ-południe łączącej region z Dolnym i Górnym Śląskiem (tzw. Odrzanka)</li> <li>• możliwość wykorzystania i zagospodarowania terenów lotniska i w jego otoczeniu na potrzeby cargo - bogata oferta nieruchomości dla potencjalnych odbiorców i dostawców usług lotniczego cargo w regionie</li> <li>• rozwój współpracy z firmami krajów Dalekiego Wschodu jak np. Funai Electric Co. Ltd. w Nowej Soli może spowodować zainteresowanie transportem lotniczym, o charakterze „od punktu do punktu”</li> <li>• rozwój dodatkowych usług zwiększających atrakcyjność lotniska dla przewoźników cargo - np. integracja różnych form transportu, przyciągnięcie firm spedycyjnych, przyjęcie roli menedżera logistycznego</li> <li>• aktywna rola władz lokalnych na rzecz wspierania rozwoju portu</li> <li>• trendy w branży przewozów lotniczych cargo – przenoszenie usług do mniejszych lotnisk</li> <li>• połączenie oferty PL ZG/B z ofertą lotniska w Poznaniu, Wrocławiu i Szczecinie</li> <li>• wzrost tempa rozwoju gospodarczego Polski jako członka UE</li> <li>• wzrost zamożności społeczeństwa polskiego</li> <li>• wzrost dostępności ekonomicznej transportu lotniczego</li> <li>• polityka UE wobec portów regionalnych poprzez wspieranie rozwoju portów regionalnych oraz połączeń lotniczych zwiększających dostępność regionów</li> <li>• włączenie polskich portów lotniczych w krajową i unijną sieć transportu intermodalnego, poprawa regionalnej i lokalnej dostępności portów lotniczych, ze szczególnym uwzględnieniem aglomeracji, na rzecz której funkcjonują (drogi, koleje, transport publiczny)</li> <li>• niska jakość usług transportu kolejowego</li> </ul>

## Analiza Swot PL ZG/B jako lotniska cargo

Słabe strony	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> <li>• brak połączeń w ruchu regularnym na trasach średniego i długiego zasięgu</li> <li>• brak ciągłości regularnych połączeń ze stolicą kraju</li> <li>• ograniczone zasoby środków finansowych przeprowadzenia inwestycji</li> <li>• konieczność uregulowania kwestii przyszłego funkcjonowania PL ZG/B</li> <li>• dotychczasowe inwestycje nie przełożyły się na wzrost przychodów z działalności lotniczej</li> <li>• brak firm handlingowych</li> <li>• brak zasobów do obsługi przewozów cargo - brak terminalu cargo, urządzeń do handlingu, terminalu dla ciężarówek, większej bazy paliwowej; hangary lotnicze są do zaakceptowania na tymczasowe magazyny ale zapewnią powierzchnię magazynową niskiej klasy; ograniczona pojemność obiektu magazynowo –biurowego zlokalizowanego w sąsiedztwie terminalu pasażerskiego</li> <li>• brak bezpośredniego połączenia z siecią kolejową; niski stan infrastruktury sieci kolejowej w regionie i brak połączenia z drogami szybkiego ruchu - wąski przejazd przez okoliczne miejscowości i zła jakość dróg dojazdowych (nieprzystosowanie do nacisku 10 ton na oś) ograniczają dostęp samochodów ciężarowych do lotniska. Planowane obwodnice miejscowości Kolesin i Nowe Kramsko nie zostaną zrealizowane wcześniej niż za 2-4 lata</li> <li>• brak jednolitego zaangażowania władz lokalnych w rozwój portu</li> <li>• port nie znajduje się na liście TEN-T</li> <li>• brak systemu ILS</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• brak agencji celnych</li> <li>• ekspansja nisko kosztowych przewoźników na trasach średniego zasięgu – przyczynia się do braku cargo przesyłanego lukami bagażowymi</li> <li>• brak przemysłu i usług, które byłby zainteresowane rozwojem cargo lotniczego w otoczeniu lotniska</li> <li>• brak firm spedycyjnych, firm logistycznych, dużych firm transportowych</li> <li>• brak jakichkolwiek połączeń lotniczych</li> <li>• konkurencyjna oferta pobliskich lotnisk</li> <li>• oferta cenowa – czynnik wykorzystywany przez wszystkie porty lotnicze</li> <li>• bardzo słabe i niekorzystne postrzeganie lotniska, utrwalone przez lata</li> <li>• istotne dofinansowanie innych portów ze środków z UE - PL ZG/B nie jest na liście europejskich portów regionalnych, rozwój mniejszych lotnisk nie jest priorytetem dla UE (promowanie transportu intermodalnego)</li> <li>• zaangażowanie prywatnych środków w inne konkurencyjne lotniska</li> <li>• brak kontrahentów – cargo jest uzależnione od przewozu przesyłek pocztowych</li> <li>• realizacja planów rozwojowych pobliskich lotnisk - Berlin, Szczecin, Poznań, Wrocław</li> <li>• dominująca pozycja transportu drogowego - operatorzy logistyczni wykształcili silne połączenie drogowe do dużych lotniczych portów europejskich, które jest skuteczne i może to stanowić barierę w stymulowaniu rozwoju lotniczego ruchu cargo w polskich regionalnych portach lotniczych</li> <li>• możliwa konkurencja związana z planowanym rozwojem szybkiej kolei i budową autostrad</li> <li>• uzależnienie na terenie Polski cargo od przewozów pasażerskich</li> <li>• specyfika gospodarcza regionu lubuskiego - nie wskazuje potencjału do rozwoju działalności logistycznej; teren słabo zaludniony w porównaniu z innymi regionami kraju; kierunki eksportu i importu wskazują, że głównym zagranicznym partnerem gospodarczym regionu są Niemcy i stąd nacisk na wykorzystywanie transportu drogowego w wymianie towarowej; Dominujące sektory w gospodarce regionu to: przemysł drzewny, spożywczy oraz handel i dystrybucja; KSSE nie przyciągnęła firm o profilu współdziałającym z przemysłem lotniczym</li> </ul>

źródło: opracowanie własne TRIO