



INSTYTUT ZARZĄDZANIA

KIERUNEK STUDIÓW: Logistyka

**Jakub Ryglewicz**  
NR ALBUMU: 213005

**Porty lotnicze w przestrzeni transgranicznej.  
Studium przypadku portów północnej części polsko-  
niemieckiego pogranicza**

Praca magisterska  
napisana pod kierunkiem  
dr Marty Mańkowskiej

Hasła identyfikacyjne:

1. Transport
2. Porty lotnicze
3. Przestrzeń transgraniczna

.....  
(data i podpis promotora)

*Szczecin 2020*

## OŚWIADCZENIE STUDENTA

**Jakub Ryglewicz**

imię i nazwisko studenta

**213005**

nr albumu

Wydział Ekonomii, Finansów i Zarządzania

Kierunek **Logistyka**

Poziom	Profil	Forma
studia pierwszego stopnia * studia drugiego stopnia jednolite studia magisterskie	* ogólnoakademicki praktyczny	* stacjonarne niestacjonarne

Oświadczam, że moja praca pt.: „**Porty lotnicze w przestrzeni transgranicznej. Studium przypadku portów północnej części polsko-niemieckiego pogranicza**”:

- a. została napisana przeze mnie samodzielnie,
- b. nie narusza praw autorskich w rozumieniu ustawy z dnia 4 lutego 1994 roku o prawie autorskim i prawach pokrewnych (Dz. U. Nr 24, poz. 83 z późn. zm.) oraz dóbr osobistych chronionych prawem,
- c. nie zawiera danych i informacji, które uzyskałem w sposób niedozwolony,
- d. nie była podstawą nadania tytułu zawodowego ani mnie ani innej osobie

Ponadto oświadczam, że treść pracy przedstawionej przeze mnie do egzaminu dyplomowego, zawarta na przekazywanym nośniku elektronicznym, jest identyczna z jej wersją drukowaną.

Szczecin dnia .....

.....  
podpis studenta

Załącznik nr 4  
do uchwały Rady Dydaktycznej WEFiZ nr 2/10/2019  
z dnia 14 października 2019 r. zmieniony uchwałą Rady  
Dydaktycznej WEFiZ nr 16/11/2019 z dnia 28 listopada  
2019 r.

**OŚWIADCZENIE STUDENTA O ZGODNOŚCI WYDRUKU  
KOMPUTEROWEGO PRACY DYPLOMOWEJ Z WERSJĄ  
CYFROWĄ PRZEKAZANĄ DO SYSTEMU  
ANTYPLAGIATOWEGO ORAZ REPOZYTORIUM PRAC  
DYPLOMOWYCH**

Oświadczam, że wersja cyfrowa pracy dyplomowej napisanej przez Pana Jakuba Ryglewicza sprawdzona w systemie antyplagiatowym oraz przekazana na elektronicznym nośniku danych jest zgodna z wersją papierową pracy przekazywaną do archiwizacji.

.....

czytelny podpis studenta

## OŚWIADCZENIE

**Wyrażam/ ~~nie wyrażam~~** zgody na udostępnienie mojej pracy pt.:

**„Porty lotnicze w przestrzeni transgranicznej. Studium przypadku portów  
północnej części polsko-niemieckiego pogranicza”**

.....  
miejsowość

dnia .....

.....  
podpis

# SPIS TREŚCI

<b>WSTĘP</b> .....	<b>6</b>
<b>ROZDZIAŁ I PROBLEMATYKA PORTÓW LOTNICZYCH W PRZESTRZENII TRANSGRANICZNEJ</b> .....	<b>8</b>
1.1 Pojęcie i specyfika regionów transgranicznych .....	8
1.2 Transport jako czynnik integracji transgranicznej .....	13
1.3 Porty lotnicze w przestrzeni transgranicznej.....	21
1.3.1 Podstawowe definicje i rodzaje portów lotniczych .....	21
1.3.2 Porty lotnicze w systemie transportowym regionu .....	25
1.3.3 Uwarunkowania rozwoju portów lotniczych w przestrzeni transgranicznej	27
<b>ROZDZIAŁ II PORTY LOTNICZE W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM PÓŁNOCNEJ CZĘŚCI POLSKO-NIEMIECKIEGO POGRANICZA</b> .....	<b>30</b>
2.1 Delimitacja obszaru północnej części polsko-niemieckiego pogranicza .....	30
2.2 System transportowy w obszarze północnej części polsko-niemieckiego pogranicza .....	35
2.2 Charakterystyka portów lotniczych północnej części polsko-niemieckiego pogranicza .....	44
2.2.1 Port lotniczy Szczecin-Goleniów .....	44
2.2.2 Port lotniczy Berlin-Tegel.....	51
2.2.3 Port lotniczy Berlin - Schönefeld .....	57
<b>ROZDZIAŁ III OCENA KONKURENCYJNOŚCI PORTÓW LOTNICZYCH PÓŁNOCNEJ CZĘŚCI POLSKO-NIEMIECKIEGO POGRANICZA</b> .....	<b>63</b>
3.1 Kierunki rozwoju portów lotniczych północnej części polsko-niemieckiego pogranicza .....	63
3.2 Analiza SWOT polskich i niemieckich portów lotniczych w obsłudze północnej części polsko-niemieckiego pogranicza .....	70
<b>WNIOSKI</b> .....	<b>75</b>
<b>Bibliografia</b> .....	<b>77</b>
<b>Spis tabel</b> .....	<b>81</b>
<b>Spis rysunków</b> .....	<b>82</b>

## WSTĘP

Sprawne i dobrze zorganizowany transport jest kluczowym czynnikiem warunkującym prawidłowe funkcjonowanie poszczególnych działów gospodarki. Szczególnie nabiera to znaczenia w procesach międzynarodowej integracji regionalnej i funkcjonowania regionów przygranicznych. Kluczową rolę w procesach integracji odgrywa system transportowy. Jego spójność w przestrzeni transgranicznej przyczynia się do rozwoju handlu i mobilności międzynarodowej. Przykładem badanym w pracy jest transport lotniczy, który ma duże znaczenie w obsłudze ruchu turystycznego i biznesowego, a także i towarowego. Wykorzystanie potencjału infrastrukturalnego transportu lotniczego (portów lotniczych) w przestrzeni transgranicznej wymaga właściwej współpracy szczególnie w zakresie kształtowania ich dostępności transportowej. Specyfika regionów przygranicznych wskazuje, że zlokalizowane w ich obszarach porty lotnicze częściej konkurują ze sobą niż współpracują.

Celem pracy jest ocena konkurencyjności i wskazanie perspektyw rozwoju portów lotniczych w przestrzeni transgranicznej na przykładzie analizy portów lotniczych północnej części polsko-niemieckiego pogranicza: portu lotniczego Szczecin-Goleniów oraz portów lotniczych regionu Berlina i Brandenburgii (Tegel, Schönefeld, Berlin Brandenburg International, BBI).

Praca składa się z trzech rozdziałów, poprzedzonych wstępem i zakończonych wnioskami.

Pierwszy rozdział pracy poświęcony jest zdefiniowaniu i przybliżeniu pojęć związanych z przestrzenią transgraniczną i specyfiką regionów przygranicznych. W dalszej części określono jaki wpływ generuje transport w kontekście integracji transgranicznej oraz poruszono specyfikę portów lotniczych, ich definicję rodzaje, funkcję. Zostały one omówione również pod kątem systemu transportowego w jakim się funkcjonują i uwarunkowań ich rozwoju w przestrzeni transgranicznej.

W drugim rozdziale scharakteryzowano szczegółowo obszar północnej części polsko-niemieckiego pogranicza, w tym jego system transportowy: lotniczy, drogowy, kolejowy, wodny śródlądowy i morski. W dalszej części rozdziału przeprowadzono analizę działalności portów lotniczych Szczecin-Goleniów, Berlin Tegel oraz Berlin Schönefeld ale także zwrócono uwagę na powstający port BBI (Brandenburg Berlin International). Szczegółowo scharakteryzowano wymienione wyżej lotniska pod

względem infrastrukturalnym, dostępności transportowej, siatki połączeń, a także wielkości obsługiwanego ruchu pasażerskiego oraz cargo.

Trzeci rozdział poświęcono perspektywom rozwoju badanych portów lotniczych w północnej części polsko-niemieckiego pogranicza. Przytoczone materiały i informacje pozwoliły na opracowanie dwóch analiz SWOT dla berlińskich portów lotniczych oraz portu lotniczego Szczecin-Goleniów. Na tej podstawie dokonano oceny konkurencyjności badanych portów raz wskazano na główne bariery ograniczające ich rozwój w przestrzeni transgranicznej. Podsumowaniem są perspektywy jakie oferuje lotnisko BBI w kontekście współpracy transgranicznej na terenie północnej części polsko-niemieckiego pogranicza.

Wszystkie informacje oraz dane przedstawione w niniejszej pracy dyplomowej czerpane były z literatury przedmiotu oraz źródeł internetowych, w szczególności raportów oraz innych materiałów i informacji pozyskanych ze stron internetowych podmiotów zarządzających danym portem lotniczym.

# ROZDZIAŁ I

## PROBLEMATYKA PORTÓW LOTNICZYCH W PRZESTRZENI TRANSGRANICZNEJ

### 1.1 Pojęcie i specyfika regionów transgranicznych

Współpraca współczesnych państw może odbywać się na różnych płaszczyznach, szeregując je od największych możliwości w zakresie form współpracy możemy wymienić:

- międzynarodową,
- międzyregionalną,
- transgraniczną,
- euroregionalną.

Wielopłaszczyznowość współpracy sprawia, iż jest to istotny element współczesnej polityki gospodarczej. Zapewnia ona przepływ doświadczeń pomiędzy różnymi państwami, a tym samym dąży do polepszenia funkcjonowania rządów, ale również instytucji samorządowych. Wszystkie te funkcje sprawiają, że przyczynia się do całościowego rozwoju regionów we wszystkich aspektach gospodarczych, społecznych i kulturowych.

W ostatnich latach współpraca transgraniczna i międzyregionalna nabrały strategicznego znaczenia w całym rozwoju regionalnym, a także w kształtowaniu integracyjnych i przestrzennych powiązań w całej Europie. Zgodnie z założeniami polityki UE do 2020 roku ma nastąpić zmniejszenie stopnia peryferyjności wszystkich obszarów przygranicznych<sup>1</sup>. Współpraca przygraniczna przynosi wiele korzyści społeczno-gospodarczych regionom transgranicznym, co może się przyczynić do przyspieszenia ich rozwoju.

W literaturze można spotkać się z wieloma definicjami regionu transgranicznego. T. Palmowski definiuje go jako <sup>2</sup> „obszar przekraczający co najmniej jedną granicę państwową i stanowiącym sumę co najmniej dwóch przestrzeni społeczno-

---

<sup>1</sup> Komunikat Komisji Europa 2020, Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju Sprzyjającego włączeniu społecznemu, Bruksela, 3.03.2010.

<sup>2</sup> T. Palmowski, Rola regionów transgranicznych w procesie integracji Europy Bałtyckiej, [w:] Regiony graniczne w procesie integracji europejskiej. Doświadczenia i perspektywy rozwoju; Wyd. Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2001, s. 97-104.



gospodarczych o policentrycznym sposobie organizacji”. Regiony, które posiadają granice morskie położone są na wewnętrznych jak i również na zewnętrznych granicach Unii Europejskiej. Część bałtyckich regionów granicznych ma specyfikę peryferyjną w stosunku do krajowych centrów gospodarczych. Model transgraniczny (ku morzu) miał swój początek dopiero u progu trzeciego tysiąclecia. Celem tego jest dążenie do przekształcenia stanu dwóch peryferiów położonych po przeciwległych stronach morza do jednej zintegrowanej jednostki nadmorskiej bicentrycznej.

Współpraca regionów granicznych najczęściej określana jest mianem transgranicznej. Oznacza to, iż „każde wspólnie podjęte działanie mające na celu umocnienie sąsiedzkich kontaktów między wspólnotami i władzami terytorialnymi dwóch lub większej liczby umawiających się stron”<sup>3</sup>. Ta definicja stanowi obraz specyficznej współpracy międzynarodowej na poziomie regionalnym lub lokalnym.

T. Borys, definiuje natomiast współpracę transgraniczną jako „szczególną formę współpracy międzynarodowej, eksponującą dwie podstawowe cechy:

- sąsiedzkość kontaktów (dotyczy ona bezpośrednio do siebie przylegających obszarów przygranicznych),
- regionalny lub lokalny poziom współpracy”<sup>4</sup>.

W związku z powyższą definicją współpraca transgraniczna może oznaczać również współpracę regionów (władz lub samorządów), które bezpośrednio do siebie nie przylegają. W niektórych porozumieniach przyjętych przez Polskę przyjmuje się, iż terminy „współpraca transgraniczna” i „współpraca międzyregionalna” (między tymi regionami, które nie mają wspólnej granicy) oznaczają to samo.

Transgraniczna współpraca regionów przerodziła się w tendencję wpływającą pozytywnie na pogłębienie procesów integracji europejskiej. Minimalizując koncesjonowanie kontaktów zagranicznych poprzez władzę administracyjną wprowadziła innych aktorów sceny lokalnej i zagranicznej. Sieć kontaktów obywatelskich i gospodarczych „zagęściła się”, co przyczyniło się do zwiększenia korzyści synergii rozwojowej dla regionów, które są zaangażowane we współpracę. Włączając się w kulturowe, gospodarcze i społeczne powiązania międzynarodowe,

---

<sup>3</sup> Europejska Konwencja Ramowa o współpracy transgranicznej między wspólnotami i władzami terytorialnymi – dokument Rady Europy podpisany 21 maja 1980, Madryt.

<sup>4</sup> W. Kosiedowski, B. Słowińska Podstawowe zagadnienia współpracy transgranicznej w warunkach integracji Europy Środkowo-Wschodniej z Unią Europejską. 2009, s. 27-49.

pozwoiliła równieŹ na doskonalenie endogenicznych zasobów rozwojowych, dokładniej wykorzystujac przy tym ich specyfikę. Poprzez intensywność kontaktów doprowadziła do lepszego okreœlenia korzyœci komparatywnych, przekłada się to w dłuŹszym okresie na dodatkowe impulsy rozwojowe.

To wszystko przyczynia się do okreœlenia regionów transgranicznych, a co za tym idzie współpracy transgranicznej jako efektywnych narzêdzi wzmacniania rozwoju regionalnego, które znajduję odzwierciedlenie w szeregu programów europejskich i inicjatywach.

Specyfiką regionów transgranicznych jest to, iŹ systematyka form, przejawów i rodzajów współpracy międy regionami i państwami moŹna dokonać za pomocą „schodów”, których kolejne stopnie opisuję bliŹsze i co raz intensywniejsze różnorodne koligacje i powiązania w ramach współpracy. Tak więc moŹemy wyróŹnić kilka elementó, które wchodzą w skład szeroko pojętej współpracy:

- realizacja wspólnych projektów,
- wspólna analiza interesujących zainteresowane strony obszarów problemowych (poprzez aktywność różnych grup roboczych)
- instytucjonalizacji wspólnego wykonywania zadań w obrębie współdziałania na rzecz rozwoju
- wypracowywania wspólnych stanowisk przy uŹyciu negocjacji i przedstawiania opinii o moŹliwych rozwiązaniach istniejących problemó.

Wszystkie te elementy wchodzące w skład szeroko pojętej współpracy moŹna podsumować za pomocą trzech następujących po sobie faz:

- wymiana informacji – początkowa faza,
- konsultacje – dalszy etap,
- kooperacja – ostatni etap<sup>5</sup>.

---

<sup>5</sup> R. Kisiel, M. Wojarska, Wybrane aspekty rozwoju regionalnego, Fundacja Wspieranie i Promocja Przedsiębiorczości na Warmii i Mazurach, Olsztyn 2013. <https://docplayer.pl/1440525-Wybrane-aspekty-rozwoju-regionalnego.html>, 18.05.2020.

Warto również zwrócić uwagę na szereg korzyści, które są konsekwencjami współpracy między regionami. Są określane jako tzw. wartość dodana. Według Europejskiej Karty Regionów (2004)<sup>6</sup> są to:

- wartość europejska - współpracujące ze sobą społeczności z sąsiednich regionów przygranicznych wnoszą cenny wkład w dzieło pomocy pokoju, bezpieczeństwa, wolności i przestrzegania praw człowieka,
- wartość instytucjonalna - wynikająca z aktywnego udziału całej społeczności, ugrupowań politycznych i społecznych z obu stron granicy, przez co kreuje się wiedza na temat „sąsiada”, a także trwała współpraca w efektywnych strukturach,
- wartość polityczna - wniesienie wkładu w integrację i budowę Europy, urzeczywistnienie zasad pomocniczości i partnerstwa, poznanie i budowę zaufania, wiązanie poprzez środki unijne środków lokalnych, regionalnych i krajowych na współpracę,
- wartość społeczno – ekonomiczna – objawiająca się w mobilizacji miejscowego potencjału w wyniku nasilenia się szczebla lokalnego i regionalnego, we współpracy podmiotów sfery społecznej i gospodarczej, w wyrównaniu kwalifikacji zawodowych, otwarciu rynku pracy,
- wartość społeczno – kulturalna – pojmowana jako upowszechnianie w sposób trwały informacji na temat uwarunkowań geograficznych, gospodarczych, strukturalnych, społeczno-kulturalnych, a także historycznych regionów transgranicznych.

Problematykę transgraniczności regionów rozpatruję się w wielu perspektywach, jest to związane z tym, że relacje transgraniczne mają miejsce na wielu poziomach: globalnym, subregionalnym i lokalnym. Występują jako źródło wielu powiązań w takich dziedzinach jak: handel, gospodarka, finanse, bezpieczeństwo czy ekologia. Co więcej, będąc częścią współczesnych stosunków międzynarodowych, mają stawiać na cel zbliżenie kooperujących społeczności. Warto również podkreślić, że w transgraniczności szczególne znaczenie ma czynnik ludzki.

---

<sup>6</sup> Europejska Karta Regionów Granicznych i Transgranicznych, Gronau, 7.10.04.

Analizowana współpraca dotyczyć może wyszczególnionych szczebli podziału terytorialnego, jak również różnorodnych obszarów ich rozwoju gospodarczo-społecznego. Dąży się do takiego zaangażowania podmiotów w niej uczestniczących, które przyczyni się i doprowadzi do dialogu dotyczącego sieci powiązań, zapewniających współdziałanie, a także znoszenie wszelkich barier oraz rozwiązywanie problemów granicznych. Według A. Mierosławskiej doprowadzi to do rozprzestrzeniania się innowacji gospodarczych, a także przenikania się wpływów społeczno-kulturowych. Dzięki temu współpraca transgraniczna zostanie czynnikiem rozwoju regionalnego i lokalnego<sup>7</sup>.

Analiza współpracy transgranicznej dokładnie wskazuje na to, iż zależy ona od wielu czynników. Można się sklasyfikować wg poszczególnych kryteriów:

- ekonomiczne, ze szczególnym uwzględnieniem pozycji rozwoju obu części obszaru transgranicznego, aktualnej koniunktury w dziedzinie cen, płac, kursów walut oraz spójności systemów ekonomicznych,
- geograficzne, szczególnie sieć osadnicza na terenach przygranicznych, infrastruktura graniczna, warunki naturalne (ukształtowanie terenu i cechy środowiska),
- polityczno-międzynarodowe, bazujące na wpływie ogólnej atmosfery politycznej na wzajemne kontakty, biorąc pod uwagę także relacje pomiędzy lokalną, a regionalną sytuacją polityczną,
- instytucjonalne dotyczące m.in. statusu granicy, głównie regulacje wizowe, paszportowe i celne, a także kompetencje władz lokalnych i regionalnych,
- socjokulturowe i językowe - negatywne stereotypy, bariery językowe i uprzedzenia<sup>8</sup>.

Czynniki te aktywizują kooperację transgraniczną. Dodatkowo zdaniem wielu autorów, w celu pobudzenia współdziałania po obu stronach granicy konieczne jest:

- tworzenie odpowiedniego otoczenia do kierowania współpracy,

---

<sup>7</sup> A. Mierosławska, Czynniki aktywizujące i hamujące rozwój współpracy transgranicznej, Samorząd Terytorialny, (3), 2004, s. 42-58.

<sup>8</sup> R. Szul, Uwarunkowania lokalnej współpracy transgranicznej, Polski Przegląd Dyplomatyczny, 2(2), 2001, s. 89-98.

- tworzenie struktur i instytucji sprzyjających doskonaleniu kooperacji na obszarach transgranicznych<sup>9</sup>

Znaczącą rolę w tym procesie należy przypisać państwu, które powinno kształtować czynniki sprzyjające takiemu współdziałaniu (stymulowanie napływu kapitału i odpowiednia polityka). Wzmacnianie współpracy nie jest możliwe, jeżeli nie ma dostępu do systemu informacji o progresji regionów transgranicznych.

## 1.2 Transport jako czynnik integracji transgranicznej

Infrastruktura techniczna odgrywa obecnie szczególną rolę w kształtowaniu rozwoju miast. Czynnikiem, który w ważny i istotny sposób wpływa na rozwój danego obszaru w szczególności jest stan wyposażenia w urządzenia infrastrukturalne. Odpowiedni poziom infrastrukturalny pozwala na rozwój gospodarczy, zwiększa atrakcyjność inwestycyjną, ale także ma decydujący wpływ na zapobieganie odpływowi wykwalifikowanej siły roboczej na tereny miast. W literaturze spotyka się wiele definicji infrastruktury. Wiele z nich różni się od siebie w zależności od aspektu jakiego dotyczą. Często autorzy zmieniają zakres pojęciowy oraz definicje w celach własnych opracowań. Jedną z pierwszych definicji zaprezentował nam A. Bartczek, która stanowi, iż infrastruktura to lokalne urządzenia, które należą do standardowego wyposażenia jednostek przestrzennych o danej wielkości znajdujące się na pewnym poziomie rozwoju społeczno-gospodarczego. Posiadają także własny potencjał ludnościowy i gospodarczy. Urządzenie te mają za zadanie zaspokoić określone potrzeby społeczne i gospodarcze na sposób zbiorowy, przy czym trzeba zauważyć, iż ich świadczenie nie jest podporządkowane pod działania praw rynku<sup>10</sup>. W tym samym czasie W. Grzywacz dodał, iż infrastrukturą nazywamy podstawowe urządzenia i instytucje wraz z koniecznym wyposażeniem rzeczowym i osobowym. Mają one zapewnić materialne i społeczne warunki jakiegokolwiek działalności w ramach gospodarki narodowej<sup>11</sup>. Interesującej definicji dokonał J.A. Tarr, w której to stwierdził, iż infrastruktura to układ sieciowy i

---

<sup>9</sup> M. Kowerski, Wpływ handlu z Ukrainą na rozwój województw przygranicznych, „Gospodarka Narodowa”, (2-3), 51; K. Kuciński, Współpraca transgraniczna jako przesłanka konkurencyjności regionów, [w:] J. Kitowski (red.). Czynniki i bariery regionalnej współpracy transgranicznej – próba syntezy, Rzeszów 1998.

<sup>10</sup> A. Bartczak, Inwestycje infrastrukturalne jako instrument polityki przestrzennej „Prace Naukowe Akademii Ekonomicznej w Katowicach, 2: 54-58/ 1982.

<sup>11</sup> W. Grzywacz, Infrastruktura transportu. Wyd. Komunikacji i Łączności, Warszawa.1982.

strukturalny, w której to łączy się obszary zabudowane i ich najbliższe otoczenie. To wszystko musi pozwalać na prowadzenie działalności społecznej i gospodarczej<sup>12</sup>.

Wszystkie te przytoczone definicje stanowią o dużej wielorakości terminu infrastruktury. Posiadają one jednak wiele cech wspólnych; długi okres powstawania, długi okres użytkowania, wysoka kapitałochłonność, ograniczona suwerenność konsumenta, a także występowanie korzyści zewnętrznych. Posiadają co najważniejsze nadrzędność w stosunku do innych sfer działalności.

Połączenia transportowe (ich jakość i ilość) zaliczają się do jednych z głównych czynników przyczyniających się do rozwoju integracji i współpracy transgranicznej<sup>13</sup>. Nie powinny być postrzegane jako zamknięty system, który jest ograniczony tylko do jednego kraju. W UE taka idea znajduje odzwierciedlenie w koncepcji transeuropejskich sieci transportowych (TEN-T). Istnieje ona od lat 90-tych XX w. , i ma oparcie na całościowym podejściu do infrastruktury transportowej<sup>14</sup>.

Ilość i jakość transgranicznej sieci transportowej bezpośrednio wpływa na koszty handlu transgranicznego. To wpływa na oferty tworzone przez usługodawców transportu transgranicznego. Granice mogą również tworzyć wąskie gardła w sieciach transportowych. To powoduje, iż różnice pomiędzy ilością i jakością infrastruktury transportowej po obu stronach granicy przyczyniają się do hamowania rozwoju współpracy transgranicznej<sup>15</sup>.

Według Andersona i Rodrigue transport transgraniczny obejmuje, infrastrukturę i przepływ pasażerów i ładunków przez granicę międzynarodową<sup>16</sup>. System transportu transgranicznego tworzy pewnego rodzaju „most”, który ma za zadanie promować współpracę transgraniczną<sup>17</sup>. Dotyczy to szczególnie rozwoju tzw. „miast dwupaństwowych”, rozszerzających się regionów metropolitalnych jak i przygranicznych obszarów miejskich.

---

<sup>12</sup> A.J. Tarr, 2005. *The City and Technology*. W: Pursell C. (red.). *A Companion to American Technology*. Blackwell Publishing, Nowy Jork. 16.05.2020.

<sup>13</sup> G. Sparrow, (2001) San Diego–Tijuana: Not quite a binational city or region. *GeoJournal* 54,1, pp. 73–83.

<sup>14</sup> J. Kociubiński, Program transeuropejskich sieci transportowych jako szansa dla współpracy transgranicznej. *European Planning Studies* 22, 7, pp. 1484–1506, 2014.

<sup>15</sup> M. Mańkowska, The competitiveness of cross-border transportation networks: a case study of the Szczecin–Berlin inland waterway. *58 Scientific Journals of the Maritime University of Szczecin*, (58), 2019, s. 93-104.

<sup>16</sup> W. Anderson & J.-P. Rodrigue *Transborder and Crossborder Transportation*. In: Rodrigue J.-P. *The Geography of Transport Systems*. New York: Routledge, 2014 14.01.2020.

<sup>17</sup> C.W. Matthiessen *The Öresund Area: Pre- and post-bridge cross-border functional integration: the binational regional question*. *GeoJournal* 61, 1, pp. 31–39.

Button zidentyfikował trzy główne wyzwania jakie system transportowy musi sprostać, żeby promować rozwój transgraniczny:

- interoperability - środki transportowe mogą operować po obu stronach granicy na równych zasadach;
- interconnectivity - wzajemne połączenia umożliwiające rozwój połączeń kombinowanych (wzrost liczby, jakości i pojemności sieci infrastrukturalnych oraz transgranicznych usług transportowych),
- intermodality - możliwość przenoszenia ładunków pomiędzy różnymi rodzajami transportu, na granicy lub w jej pobliżu<sup>18</sup>.

Niespełnienie tych wymagań powoduje powstanie „wąskich gardeł” w rozwoju współpracy transgranicznej. Bezpośrednio przyczynia się to do ograniczenia transgranicznych usług transportowych związanych z ruchem pasażerskim i towarowym. Efektem ich braku są także tzw. puste przepływy ładunków (często puste przewozy powrotne), które ograniczają efektywność działalności operatorów transportu, którzy świadczą usługi transgraniczne.

Różne standardy techniczne pomiędzy operatorami transportowymi i restrykcje kabotażowe na terenach przygranicznych oddzielonych granicą celną również uznano za czynnik ograniczający<sup>19</sup>. Fujimura na podstawie studium przypadków z regionów Azji Środkowej opracował koncepcję relacje pomiędzy infrastrukturą transportu transgranicznego, handlem, inwestycjami i rozwojem. Zgodnie z tą koncepcją wzajemne połączenia transgraniczne i krajowa infrastruktura bezpośrednio przyczyniają się do redukcji kosztów handlu, co zwiększa wolumen handlu<sup>20</sup>. Wpływa to również na wzrost bezpośrednich inwestycji zagranicznych. W efekcie następuje intensyfikacja handlu regionalnego, a w konsekwencji wzrost przepływów międzynarodowych, które stymulowały wzrost gospodarczy. Autor wskazał również, iż konieczne jest aby rozwijać infrastrukturę transgraniczną i powiązane instytucję w celu maksymalizacji uzyskanych korzyści ekonomicznych pozyskanych z infrastruktury krajowej. Wynika to z naturalnego charakteru transgranicznego infrastruktury transportowej w regionach transgranicznych.

---

<sup>18</sup> K. Button Effective infrastructure policies to foster integrated economic development. The Third African Development Forum. Addis Ababa. Ethiopia, 3–8, 2002 14.01.2020.

<sup>19</sup> M. Mańkowska, The competitiveness of cross-border transportation networks: a case study of the Szczecin–Berlin inland waterway. 58 Scientific Journals of the Maritime University of Szczecin, (58), 2019, s. 93-104.

<sup>20</sup> M. Fujimura Cross-border transport infrastructure, regional integration and development. ADB Institute Discussion Papers 16, 2004, 14.01.2020.

Z punktu widzenia ładunku spedytorów i odbiorów końcowych infrastruktura transportowa nie kończy się na granicy administracyjnej kraju. Ze względu na te implikacje transgraniczne połączenia transportowe stanowią główną strefę badań w ramach wielu procesów transgranicznych<sup>21</sup>.

Barter (2006) wskazał także, że transgraniczne połączenia transportowe są postrzegane jako stymulanty wzrostu ekonomicznego, który stymuluje ukryty popyt na handel za pomocą eliminacji wąskich gardeł o charakterze technicznym. Uzupełnia także brakujące połączenia w obszarach związanych z rynkiem<sup>22</sup>

Transport jako czynnik integracji transgranicznej jest ważnym przedmiotem polityki UE. Komisja Europejska w 2011 r. opublikowała Białą Księgę „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”<sup>23</sup>. Przedstawiła tam zarys planu rozwoju transportowych sieci transgranicznych. Same założenia są bardzo ambitne, albowiem do 2050 r. planowane jest utworzenie jednolitego obszaru transportu, który oparty jest na pełnej integracji systemów transportu lądowego (kolejowego i drogowego), wodnego i lotniczego. Do 2020 r. dokonane ma zostać przedsięwzięcie związane z zespoleniem systemów zarządzania i przepływu danych jak i płatności dokonywanych w ramach wszystkich operacji infrastruktury transportowej.

Celowi podstawowemu zostały podporządkowane cele subsydiarne, które zostały skonkretyzowane w „Wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej<sup>24</sup>”. W ramach uszczegółowienia planu zadań postanowiono wprowadzić kategorię sieci bazowej, która według KE będzie obejmować elementy o najwyższej wartości dodanej. Obejmują to 83 główne porty lotnicze Europy wraz z połączeniami drogowymi i kolejowymi; 37 kluczowych portów lotniczych wraz z połączeniami do dużych kolejowymi do dużych miast; 15 tys. km linii kolejowych, przystosowanych i zmodernizowanych do dużych prędkości i 35 dużych projektów transgranicznych, których głównym celem jest usunięcie wąskich gardeł. Chodzi zatem o to, aby

---

<sup>21</sup> J. Blatter From ‘spaces of place’ to ‘spaces of flows’? Territorial and functional governance in cross border regions in Europe and North America. *International Journal of Urban and Regional Research* 28, 3, pp. 530–548, 2004.

<sup>22</sup> P.A. Barter Multiple dimensions in negotiating the cross-border transport links that connect and divide Singapore and Johor, Malaysia. *Asia Pacific Viewpoint* 47, 2, pp. 287–303, 2006.

<sup>23</sup> Biała Księga, Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, Bruksela, 28.03.2011.

<sup>24</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej.



komponenty infrastrukturalne stanowiące ogniwa transgraniczne, scalały sieci krajowe i kluczowe węzły intermodalne. Sieć bazowa skupia elementy tzw. sieci kompleksowej, w której skład wchodzi krajowe (wewnętrzne) systemy infrastruktury transportowej. Ma to więc za zadanie łączyć główne ośrodki społeczno-gospodarcze UE tworząc jednocześnie punkty wyjścia do państw trzecich za pomocą portów morskich, lotniczych i połączeń lądowych.

Plan zakłada, iż rozbudowa sieci bazowej stymulować będzie progres sieci kompleksowej. Wzajemna synergia między wspomnianymi elementami ma być osiągnięta dzięki koncepcji korytarzy sieci bazowej. Tworzone mają być narzędzia koordynacji projektów na poziomie ponadnarodowym, albowiem w ramach ogólnie wytyczonych korytarzy, które łączą wiele państw członkowskich każde z państw ma odpowiadać za komponent znajdujący na terytorium swojego kraju. Szczegółowe cele zostały skategoryzowane na sposób odpowiadający głównym funkcjonalnym elementom poszczególnych gałęzi transportu.

W sferze transportu drogowego planowana jest jego ściślejsza integracja z innymi gałęziami transportu i docelowo do 2030 r. 30% wszystkich towarów transportowanych na odległości większe niż 300 km ma być obsługiwanych przez transport kolejowy lub wodny. Zwraca się tu uwagę na fakt, iż choć towarowy transport drogowy dalekodystansowy z punktu widzenia operacji logistycznych cechuje się dużą elastycznością, to z perspektywy polityki transportowej zwiększą kongestię dróg i powodują relatywnie dużo więcej emisji gazów cieplarnianych. Transport kolejowy i wodny oferują możliwość zminimalizowania tych negatywnych efektów, co pozwolić może na jednoczesne zwiększenie wolumenu przewozów towarów.

Kolejnym ważnym celem UE jest trzykrotny względem 2011 r. wzrost szybkiej sieci kolejowej. Docelowo do 2050 r. ma nastąpić ukończenie całej paneuropejskiej sieci tychże kolei. Należałoby wskazać w tym momencie, że w całej UE w ciągu ostatnich dekad można dostrzec spadek ilości osób i towarów przewożonych kolejami szybkich prędkości<sup>25</sup>. Porównując udział transportu kolejowego z innymi gałęziami transportu w segmencie przewozów pasażerskich osób, dostrzega się stałą tendencję spadkową. Dopiero w latach 2011-2012 doszło do czytelnego i ustabilizowanego udziału w

---

<sup>25</sup> H. de Broca, M. Mielecka Riga, A. Subočs, *Transport*, [w:] I. Faull, A. Nikpay (ed.), *Faull & Nikpay The EU Law of Competition*, Oxford 2014, s. 1831.

globalnym wolumenie transportowanych towarów i osób na poziomi ok. 7%. Reforma ta ma za zadanie odwrócić ten trend.

Kolejnym elementem omawianego programu jest plan integracji i połączenia wszystkich portów lotniczych, które należą do tzw. sieci bazowej z siecią kolejową. Mówi się tu o przekształceniu portu lotniczego w multimodalny węzeł transportowy. Obecnie przodujące porty lotnicze działające na terenie UE są w zadowalający sposób integrowane z pozostałą częścią infrastruktury transportowej regionu, co umożliwia łatwiejsze dotarcie podróżnym i w konsekwencji prowadzi do zwiększenia obszaru ciężenia obiektu i wpływu ekonomicznego. Zwiększenie bazy podróżnych za pomocą poszerzenia obszaru ciężenia portów lotniczych przekłada się na wzrost jego zainteresowania przez linie lotnicze, które są skłonne rozpocząć oferowanie lub zwiększanie zakresu działalności. W przypadku portów lotniczych o lokalnym lub regionalnym charakterze, ich skomunikowanie z transportem kolejowym pozwala na lepsze wykorzystanie operatywności istniejącej infrastruktury i nieskonsumowanego popytu.

Plan ten również zakłada wprowadzenie do 2020 r. systemu zarządzania, który będzie sterował ruchem lotniczym nowej generacji w ramach inicjatywy „Single European Sky” (SES). Relewantność potrzeby ulepszenia tego systemu wynika z rosnącej kongestii przede wszystkim w sferze korytarzy dużych wysokości<sup>26</sup>. Zwiększone natężenie ruchu lotniczego jest bardzo ryzykowne, jeżeli chodzi o bezpieczeństwo wszystkich operacji lotniczych, ponieważ wiąże się to z koniecznością zapewnienia separacji, ponadto ten sam czynnik sprzyja powstawaniu opóźnień, co na tle ograniczonej przepustowości portów lotniczych może łączyć się z koniecznością oczekiwania na lądowanie, a nawet w skrajnych przypadkach skierowanie do lokacji zastępczej. Negatywne skutki odczuwa przede wszystkim przewoźnik, ponieważ wiąże się to z wzrostem kosztów, a także z ryzykiem dezintegracji systemu „hub-and-spoke” co spowodowane było by przez desynchronizację połączeń transferowych, ale także przez pasażerów, gdyż ulega wydłużeniu czas podróży. W przypadku lotów transferowych typu „long haul” wystąpić może ryzyko ich odwołania.

Opierając się na naszkicowanym mechanizmie wyżej wymienionej infrastruktury transportowej, a także przedstawionych założeniach programu rozbudowy sieci

---

<sup>26</sup> A. Cook, *European Air Traffic Management: Principles, Practice, and Research*, Aldershot 2007, s. 65–97.

transeuropejskich, można stwierdzić, iż aspekt współpracy transgranicznej wpisują się w samą jego istotę. W tym celu został uchwalony został instrument finansowy „Łącząc Europę” (Connecting Europe Facility – CEF)<sup>27</sup>. Fundusz ten zastąpił dotychczasowy program TEN-T z zakresu zadania budowania transeuropejskich sieci transportowych. W latach 2007-2013 budżet wyniósł 8013 mld Euro, podczas gdy w obecnej perspektywie do 2020 r. planuje się jego zwiększenie do poziomu 26mld euro. W 2015 roku Komisja Europejska ogłosiła w komunikacie, iż plan stworzenia prawdziwie europejskiej sieci wymaga nakładu 500mld euro. Połowa z tej kwoty miałyby być przeznaczona na eliminację i zneutralizowanie wąskich gardeł, która zaburzą ogólną kondycję systemu.

Wspomniany wyżej instrument „Łącząc Europę”, został stworzony chcąc finansować te projekty, które pozwalają na uzupełnienie brakujących ogniw na przestrzeni paneuropejskiej infrastrukturze transportowej. Zapewnienie ogólnej jedności i spójności europejskiego systemu transportowego, będzie tworzyć element wspierający realizację strategii „Europa 2020”<sup>28</sup>. W tym miejscu należy również wspomnieć, iż wspomniana strategia stanowiąca ogólną koncepcję społecznej gospodarki rynkowej dla Europy XXI wieku, która odnosi się do kluczowych wyzwań stojących przed społeczeństwem, nie ma związku bezpośredniego z sieciami transeuropejskimi. Ma tylko charakter ogólny, zakreślający pewien aksjologiczny szkielet na temat ustroju społeczno-gospodarczego UE, w związku z tym można stwierdzić, że infrastruktura transportowa pełni w tej sytuacji funkcję jednego z narzędzi, który będzie odpowiadał określonej wizji Unii. Jednakże jest to wpływ pośredni, który pozostanie w warstwie deklaratywnej, gdyż Europa 2020 sama nie ma związku ze stworzeniem żadnych specyficznych instrumentów finansowania lub dodatkowych kryteriów ewaluacji projektów.

Inteligentne, multimodalne sieci transportowe, które tworzą przestrzeń i możliwości dla rozwoju współpracy transgranicznej mają zasadnicze znaczenie dla gospodarki UE jak i trudno spójności społeczeństwa. Brakujące ogniwa tychże sieci i wąskie gardła we wzajemnych połączeniach sieci europejskich bezapelacyjnie utrudniają osiągnięcie rynku wewnętrznego. Jednocześnie jako jedną z głównych przyczyn rosnącej uwagi poświęconej kwestiom koordynacji projektów inwestycyjnych infrastrukturalnych

---

<sup>27</sup> Rozporządzenie nr 1316/2013, do wspierania i realizacji projektów infrastrukturalnych w latach 2014–2020 w dziedzinie transportu, energetyki i telekomunikacji, Parlament Europejski, Rada Unii Europejskiej 2013 r.

<sup>28</sup> E. Kawecka-Wyrzykowska, Regional Dimension of new EU Cohesion Policy 2014–2020,[w:] A. Ambroziak (ed.), New Cohesion Policy of the European Union in Poland, Warszawa 2014, s. 50.

wskazuje się na coraz większą kompleksowość takowych projektów, zarówno jeśli chodzi o fazę planowania, a także zabezpieczanie prawne oraz późniejszą fazę wykonywania. Szczególnie jeżeli spotykamy się z projektem o dużej skali, widoczny staje się również element polityczny. Z jednej strony bowiem infrastruktura transportowa tworzy koło zamachowe wzrostu gospodarczego, z drugiej zaś jej bezpośrednie sąsiedztwo staje się uciążliwe dla mieszkańców.

W tym kontekście wspomniany wyżej zwiększający się poziom kompleksowości inwestycji infrastrukturalnych powodując, że sfinansowanie projektu może wykraczać poza umiejętności i możliwości władzy lokalnej, zarówno w aspekcie organizacyjnym jak i finansowym. Nowy instrument Łącząc Europę wspólnie ze zmienionymi wytycznymi odnoszącymi się do transportu, technologii informacyjno-komunikacyjnych, energii może rzeczywiście przyciągnąć także inne fundusze publiczne i prywatne. Tak duży wyasygnowany budżet może być szansą dla Polski w kontekście współpracy transgranicznej jej ulepszenia, tak aby przeznaczone środki dążyły do ulepszenia (często zaniedbanej i przestarzałej) infrastruktury transportowej. Sama idea wspomnianych wyżej sieci, sprawia, iż współpraca transgraniczna być może okazać się czynnikiem, który będzie decydować o uzyskaniu finansowania, co może stanowić wyzwanie, które powinno być podjęte przez władze samorządowe.

Jednakże istniejące wąskie gardła w transgranicznych systemach transportowych, ograniczające rozwój współpracy transgranicznej, są w dużym stopniu konsekwencją realizacji odmiennych priorytetów w narodowych planach rozwoju infrastruktury transportowej. Ich istnienie uniemożliwia stworzenie konkurencyjnej oferty przewozowej wymagającej uzupełnienia brakujących ogniw o charakterze usługowym. Ich likwidacja wymaga zaangażowania i koordynacji na poziomie zarządzania transgranicznego w zakresie kształtowania spójnej polityki rozwoju infrastruktury transport, promocji oraz wspierania kooperacji między podmiotami.<sup>29</sup>

---

<sup>29</sup> M. Mańkowska, The competitiveness of cross-border transportation networks...op.cit, Zeszyty Naukowe Akademii Morskiej w Szczecinie, nr 58 (130), str 93-104, Szczecin, 2019.

## 1.3 Porty lotnicze w przestrzeni transgranicznej

### 1.3.1 Podstawowe definicje i rodzaje portów lotniczych

W grupie pojęć determinujących, tzw. infrastrukturę punktową transportu lotniczego możemy wymienić takie pojęcia jak: lotnisko i lądowisko, port lotniczy oraz międzynarodowy port lotniczy<sup>30</sup>. Według prawa lotniczego port lotniczy stanowi „lotnisko użytku publicznego wykorzystywanego do lotów handlowych”. Natomiast lotnisko określane jest jako „wydzielony obszar na lądzie, wodzie lub innej powierzchni w całości lub części przeznaczony do wykonywania startów, lądowań i naziemnego ruchu statków powietrznych, wraz z znajdującymi się w jego granicach obiektami i urządzeniami budowlanymi o charakterze trwałym, wpisany do rejestru lotnisk”.

Port lotniczy jest otwarty do użytku publicznego, co oznacza, że jest dostępny dla wszystkich statków powietrznych w określonych przez zarządzającego lotniskiem terminach i godzinach, podanych do wiadomości publicznej. Port lotniczy wykorzystywany jest do lotów handlowych, zatem pasażerowie, bagaże, poczta i towary przewożone są odpłatnie. Te cechy powodują, iż pojęcie portu lotniczego jest węższe aniżeli definicja lotniska.

Operatorem portu lotniczego jest przedsiębiorstwo zarządzające infrastrukturą naziemną. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury przeczytać możemy, iż operatorem portu lotniczego możemy uznać podmiot, którego zadaniem jest zarządzanie i administrowanie infrastrukturą portu lotniczego, jak również kontrola i koordynacja działalności różnych podmiotów działających w wyznaczonym porcie lotniczym lub w danym systemie portowym, egzekwowane jak i wykonywane w zależności od sytuacji oddzielnie bądź w powiązaniu z inną działalnością. Prusakiewicza-Bech przedstawia współczesne porty lotnicze jako „złożone, wielkie technologiczno-ekonomiczno organizacje”, które porównywane są niekiedy do „maszyny sortującej”<sup>31</sup>.

Port lotniczy jest zdecydowanie szczególnym obiektem infrastrukturalnym. Z jednej strony pozwala na techniczną obsługę samolotów w czasie startów i lądowań, udostępniając przy tym pasy startowe, drogi kołowania, terminale towarowe i pasażerskie

---

<sup>30</sup> K. Wojewódzka-Król, E. Załoga Transport-nowe wyzwania (red), Warszawa, PWN, Warszawa, 2016, s. 235.

<sup>31</sup> A. Stein, A. Prusakiewicz-Bech,(red), Skutki przestrzenne funkcjonowania lotnisk oraz zarządzanie nimi, Warszawa, 2010, s. 23.

oraz hangary. Zaś z drugiej strony stanowi intermodalny węzeł, łączący transport naziemny z powietrznym<sup>32</sup>.

Port lotniczy łączy ze sobą na ogół kilka gałęzi transportu. Niejednokrotnie porty połączone są z aglomeracją miejską za pomocą transportu drogowego jak i kolejowego. Przyjmuję się cztery poziomy integracji portu lotniczego z sieciami transportu lądowego<sup>33</sup>:

- poziom najwyższy – port lotniczy zintegrowany jest z węzłem autostrad, na jego terenie zlokalizowany jest dworzec szybkiej kolei, przykład port Frankfurt Main, Paryż CDG,
- port lotniczy połączony jest z siecią kolejową na szczeblu regionalnym, a także z siecią dróg szybkiego ruchu (Londyn - Heathrow, Amsterdam Schiphol)
- port lotniczy zintegrowany z drogami szybkiego ruchu, posiada także lokalne połączenia krajowe z obsługiwanym miastem (Kraków Balice)
- port lotniczy cechują się połączeniami drogowymi nie będącymi drogami szybkiego ruchu (porty lotnicze w Polsce poza Kraków Balice).

Integracja portu lotniczego z transportem lądowym jest na tyle istotna, iż zwiększa dostępność portu lotniczego, a także umożliwia większej liczbie mieszkańców regionu korzystania z usług portu i przewoźników lotniczych. Na dodatek ścisła współpraca i integracja portu z system dróg szybkiego ruchu oraz transportem kolejowym ma znaczenie dla rozwoju przewozów towarowych.

Dodatkowo, porty lotnicze skupiają wokół siebie szereg usług takich jak, obsługa handlingowa, przewoźników lotniczych, nadzór ruchu lotniczego, służby bezpieczeństwa, które są niezbędne do prowadzenia i zapewnienia funkcji przewozowych w całym systemie transportu lotniczego. Wszystkie wymienione cechy, sprawiają, iż porty lotnicze są złożonymi obiektami infrastrukturalnymi.

Otwartość i zniesienie barier rozwoju rynku lotniczego spowodowały, że większość z nich jest obecnie własnością publiczno-prawną lub prywatną. Pierwotnie porty lotnicze były własnością państwa, wraz z ewolucją rynku transportowego zmianie

---

<sup>32</sup> S. Huderek-Glapska, Port lotniczy w systemie transportu intermodalnego, LogForum, 6(1), 5, 2010.

<sup>33</sup> Ministerstwo Transportu, Program rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych, Warszawa, 2007, s. 41.

uległa kwestia własności portów lotniczych. Część portów lotniczych zarządzana jest podmioty będące zarazem właścicielem aktywów (inne z kolei należą do inwestorów), organów publicznych lub do akcjonariuszy. Występują sytuacje gdzie różne części infrastruktury przynależą i są zarządzane przez oddzielne przedmioty.

Zgodnie z propozycją Komisji Europejskiej przyjmują się podział portów lotniczych na 4 kategorie:

- A – duże wspólnotowe porty lotnicze (przeszło 10mln przelotów pasażerskich rocznie),
- B – krajowe porty lotnicze (5-10 mln przelotów pasażerskich rocznie),
- C – duże regionalne porty lotnicze ( 1-5 mln przelotów pasażerskich rocznie),
- D – małe regionalne porty lotnicze (poniżej 1mln przelotów pasażerskich rocznie)<sup>34</sup>.

Porty lotnicze różnić się mogą od siebie także w zależności od przyjętego kryterium, np.:

- rodzaj przewozów (pasażerskie, towarowe/cargo)
- typ przewozów (międzynarodowe, krajowe)
- rodzaj obsługiwanych linii lotniczych (czarterowe, niskokosztowe, tradycyjne)
- wyposażenie infrastrukturalne (m.in. długość pasa startowego)
- wielkość obsługiwanego ruchu lotniczego (towarowego/cargo lub pasażerskiego).

W tabeli 1 zaprezentowana jest klasyfikacja portów lotniczych według liczby pasażerów i rodzajów obsługiwanego ruchu. Należy zwrócić uwagę na fakt, iż jest on wysoce umowny. Praktyka gospodarcza prowadzi do modeli często mieszanych, przez co nie przypisujemy się jednej charakterystyki do konkretnego portu lotniczego przez pryzmat charakteru prowadzonej działalności.

---

<sup>34</sup> Wytyczne wspólnotowe dotyczące finansowania portów lotniczych i pomocy państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych oferujących przeloty z regionalnych portów lotniczych, Komunikat Komisji Wspólnot Europejskich Dz.U. UE C 312 z dnia 9 grudnia 2005 r.

**Tabela 1. Klasyfikacja portów lotniczych według liczby pasażerów i rodzaju obsługiwanego ruchu**

Typ portu lotniczego	Liczba pasażerów	Forma ruchu lotniczego	Opis i koncepcja	Przykład
Międzynarodowy hub	Powyżej 30mln	-Ruch czarterowy -General Aviation -Ruch regularny, kontynentalny -Pełen zakres usług regularnych	-Turystyka dalekodystansowa -Przyciąga międzynarodowe firmy i centra dystrybucji -Tworzy centrum komercyjne o dużej skali	Frankfurt Main, Heathrow, Londyn Paryż CDG,
Narodowy hub	Między 3-30 mln	Najważniejszy port lotniczy w kraju: ruch międzynarodowy, krajowy i tranzytowy	-Baza dla przewoźnika narodowego -Promocja firm narodowych -Międzynarodowy transport cargo -Ruch turystyczny do stolicy	Madryt, Rzym, Warszawa, Oslo, Sztokholm
Regionalny port lotniczy	Między 100 tys. – 30mln	Obsługują specjalistyczny rynek, może odgrywać istotną rolę w ruchu międzynarodowym	-Ruch regularny o dużej częstotliwości -Eksport towarów o wysokiej wartości	Bydgoszcz, Wrocław, Katowice, Mediolan, Dusseldorf
Generator ruchu turystycznego	Między 1-20 mln	Bardzo wysoki udział ruchu czarterowego -Ruch regularny uzupełnia siatkę połączeń	-Główna baza dla linii czarterowych -Duży udział przychodów z działalności pozalotniczej	Poznań, Katowice, Luton
Odbiorca ruchu turystycznego	Między 1- 12 mln	Wysoki udział ruchu czarterowego	-Zewnętrzny ruch turystyczny jest najważniejszy -Centrum dla usług obsługi naziemnej	Malaga, Gdańsk, Kraków, Palma
Ruch transferowy i tranzytowy	-	Długodystansowe loty z możliwością transferu i tranzytu	-Handel w strefie bezcelowej -Istotne operacje cargo -Miejsce przesiadkowe	Dubai, Helsinki

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: S. Huderek-Głapska Wpływ portu lotniczego na rozwój gospodarki regionu, Rozprawa doktorska, Poznań: Uniwersytet Ekonomiczny, Wydział Zarządzania) 2011, s. 200.

Według danych zaprezentowanych w tabeli 1 w zależności od wielkości i charakterystyki prowadzonego ruchu wyróżniamy międzynarodowe i krajowe huby, czyli duże lotniska, które skupiają wokół siebie generalnie przewoźników tradycyjnych i ruch czarterowy. Następnie porty regionalne, są to mniejsze lotniska, które głównie dostarczają pasażerów do hubów, a także dla osób korzystających z modelu point-to-point, przede wszystkim przy współpracy z przewoźnikami niskokosztowymi. Dalszą grupę tworzą porty lotnicze budujące swoją działalność głównie na ruchu turystycznym. Są to porty, które obsługują ruch wyjazdowy (generatory), bądź takie znajdujące się w atrakcyjnych turystycznie lokalizacjach, na ogół określanych mianem „sunny destinations”, czyli tzw. odbiorcy (lotniska obsługujące ruch przyjazdowy). Ostatnią



grupę stanowią lotniska specjalizujące się w obsłudze ruchu dalekodystansowego, zazwyczaj przyciągają osoby, które chcą zrobić sobie przystanek w trakcie podróży.

### **1.3.2 Porty lotnicze w systemie transportowym regionu**

Działalność portu lotniczego mierzona jest przeważnie w ilości odprawianych pasażerów, bądź towarów w ciągu roku. R. Green wyróżnił trzy sposoby pomiaru działalności portu lotniczego, które mają znaczenie dla roli jaką port lotniczy pełni w gospodarce regionu<sup>35</sup>.

Pierwszy z nich jest odniesieniem liczby odprawianych pasażerów wraz z uwzględnieniem miejsca ich zamieszkania do liczby mieszkańców regionu, dla którego ten port się znajduje. Wskaźnik ten daje nam informację czy port lotniczy spełnia rolę węzła transportowego dla mieszkańców zamieszkujących okolice, czy też jest miejscem przesiadkowym w celu międzynarodowych podróży.

Drugim sposobem pomiaru działalności portu lotniczego jest ocena struktury linii lotniczych, które operują z tego portu, w szczególności zakres działalności przewoźnika narodowego.

Trzecim i zarazem ostatnim kryterium pomiaru działalności portu jest wielkość ruchu cargo, dla odprawianego z tego portu lotniczego. Te kryterium ma znaczenie przy ocenie roli portu lotniczego, który wynika z definicji funkcji dystrybucji towarów.

Rozwój regionalnych portów lotniczych dokonał się w wyniku liberalizacji runku, a także dzięki umożliwieniu szerszego dostępu podmiotom do obsługi nadziemnej oraz możliwości ich finansowania (z budżetu państwa). Jednym z kluczowych problemów z zakresu obsługi logistycznej lotnisk jest zapewnienie wysoce efektywnego transportu pasażerów. Linie kolejowe i drogi kołowe do portów lotniczych tworzą ważny element ich infrastruktury. Środki transportu wykorzystywane w obsłudze pasażerskiej grupowane są w dwóch kategoriach:

- transport drogowy indywidualny – samochodowy, zbiorowy (taksówki, autobusy, autokary),
- transport szynowy obejmujący – tramwaje, metro, kolej (miejską, regionalną, dalekobieżną), kolej jednoszynową (monorail).

---

<sup>35</sup> R. Green, Airports and Economic Development, Real Estate Economics, vol. 35, nr 1, 2007.

Wybór środka transportu może być zależny od wielu istotnych czynników; czas, koszt, regularność, niezawodność, komfort, bezpieczeństwo.

Porty lotnicze są miejscami koncentracji dróg transportowych służących ich obsłudze. Ich prawidłowe rozplanowanie jest warunkiem utworzenia sprawnego i efektywnego systemu transportowego, który umożliwi dogodny dojazd, będącym jednocześnie odpornym na obciążenia szczytowe, a także mało podatnym na zakłócenia ruchowe. Szczególna rola w obsłudze portów lotniczych w ostatnich latach przypisywana jest kolei.

Współcześnie, większa część portów lotniczych na świecie jest obsługiwana transportem kolejowym, począwszy od kolei miejskich, aż do kolei dużych prędkości. Wybór środka transportu uwarunkowany jest głównie ze względu na charakterystykę lokalną, wielkość portu lotniczego. W najbardziej rozwiniętych systemach udział transportu kolejowego dochodzi do 30%<sup>36</sup>.

Dostępność transportowa regionu, może być jednym z czynników intensyfikujących jego rozwój. Port lotniczy jest szczególnym przypadkiem i przykładem punktowej infrastruktury transportu, której sama obecność w regionie generuje liczne korzyści dla mieszkańców; skrócenie czasu, korzyści generujące efekty dochodowe i zatrudnienia, a także zmniejszenie kosztów podróży. Należy podkreślić, iż nie jest możliwe czerpanie pełnych korzyści z istnienia infrastruktury lotniskowej bez jej prawidłowego skomunikowania z układem transportowym innych gałęzi transportu. Dla jakości transportu decydujące ma bowiem znaczenie lokalnej i regionalnej dostępności portów lotniczych, dzięki infrastrukturze transportu publicznego i drogowego, w tym także kolei.

Porty lotnicze są nie tylko węzłami komunikacyjnymi w ramach systemu transportowego, ale również w ramach multimodalnego systemu transportu. Zwiększająca się liczba pasażerów i operacji lotniczych na lotnisku, tym przez to większe znaczenie mają regionalne połączenia kolejowe i przede wszystkim drogowe, stając się przy tym jednymi z ważniejszych szlaków handlowych i turystycznych. To właśnie prawidłowe skomunikowanie stref okołolotniskowych jest jednym z czynników, dla których przyciąga one kolejne inwestycje i funkcje.

---

<sup>36</sup> A. Pomykała, Uwarunkowania obsługi Centralnego Portu Komunikacyjnego przez transport kolejowy, „Technika Transportu Szynowego” 2017, nr 9.

Lotniska regionalne pełnią funkcję przede wszystkim jako lotniska dojazdowe dla dużych portów węzłowych. Z drugiej strony lotniska regionalne są atrakcyjne dla LCC, gdyż zapewniają relatywnie nieduże opłaty lotniskowe, paliwowe i naziemne. To wszystko powoduje i przekłada się na ceny biletów lotniczych, których czas podróży i koszt przekłada się na główne czynniki przy wyborze usługi transportowej na połączenie regionalne. Godny uwagi może być fakt, iż lotniska regionalne położone są zazwyczaj bliżej miejsc recepcji turystycznych, co ułatwia turystom szybsze dotarcie, niżeli w przypadku innych środków transportu.

Rola i znaczenie każdego portu lotniczego będzie większa, gdy dysponuje on nowoczesną infrastrukturą, a także dobrze rozwiniętym regionem i odpowiednim systemem komunikacji. Istotnym elementem jest sieć połączeń komunikacyjnych, która umożliwi szybkie dotarcie do lotniska z odległego obszaru ciężenia lub różnych punktów miasta.

Port lotniczy jest obiektem infrastruktury transportowej, przez co analiza wpływu na rozwój regionu adekwatnie jak innych obiektów transportowych bazuje na analizie efektów kreowanych w różnych sferach, jak też różnych typach oddziaływania. Jeżeli chodzi o społeczno-ekonomiczne efekty oddziaływania portów lotniczych wraz z infrastrukturą transportową zaliczyć można: zmiany dostępności transportowej regionu, wzrost aktywności ekonomicznej, który jest spowodowany realizacją przedsięwzięcia, zmiany w zatrudnieniu i dochodzie regionu, zmiany efektywności i produkcji, migrację czynników produkcji, zmiany wartości nieruchomości.

### **1.3.3 Uwarunkowania rozwoju portów lotniczych w przestrzeni transgranicznej**

Rozwój portów lotniczych w rejonach transgranicznych z jednej strony stwarza szereg nowych możliwości, ale z drugiej strony wiąże się z ogromnymi nowymi obowiązkami i barierami, które są ściśle związane z funkcjonowaniem granic.

Jednym z trudniejszych elementów transgranicznego planowania rozwoju jest obszar współpracy instytucjonalnej. Część ekspertów dzieli ją na dwa modele; formalną i nieformalną. Formalna współpraca obejmuje porozumienia między państwami w formie traktatów, spotkania prezydenckie lub protokoły porozumienia. Formalne porozumienia mogą prowadzić do permanentnych instytucji transgranicznych. Nieformalna współpraca obejmuje regularne spotkania pomiędzy lokalnymi i wyższymi organami rządowymi.

Ogromne znacznie w relacjach na poziomie regionalnym i lokalnym tworzą porozumienia i umowy zawierane między samorządami na szczeblach regionalnych, lokalnych pomiędzy gminami, a także miastami partnerskimi. Dobrze rozwinięta współpraca oparta na inwencji, aspiracjach, a także kwalifikacjach znajduje wyraz w wielu umowach partnerskich pomiędzy gminami i miastami. Stanowią one istotny wpływ do transgranicznego oddziaływania 2/3 gmin pogranicza.

Najnowsze badania sugerują szereg ogólnych i szczegółowych barier we współpracy transgranicznej. Mogą one obejmować język, kulturę inicjatywę i przede wszystkim politykę. Rzeczywiste przepisy poszczególnych krajów są różne; warunki indywidualnych praw, prawa własności, prawa użytkowania gruntów, prawa gospodarcze.

Rozwój współpracy jest często hamowany przez bariery i ograniczenia, które są często powierzchowne, inaczej identyfikowane i interpretowane są po dwóch stronach granicy:

- struktury administracyjne
- aspekty prawne i formalne
- zróżnicowany system socjalny i ekonomiczny
- nieczytelny zakres kompetencji lokalnego rządu
- inny rozwój poziomu gospodarczego obszarów leżących na granicy
- nieodpowiednio zaawansowana infrastruktura komunikacyjna
- marginalizacja użyteczności komunikacji
- ograniczenia natury społecznej wynikające z stereotypów
- bariery komunikacyjne – znajomość języka

Porty lotnicze są nowymi granicami interakcji ponadnarodowych, poprzez deterytorializację granic krajowych. Przyjmuję się, iż porty lotnicze w regionach transgranicznych pełnią funkcję „granicy”<sup>37</sup>. Z jednej strony rozwój infrastruktury transportowej na bazie portów lotniczych w regionach transgranicznych wiąże się z możliwością zwiększenia obszaru ciężenia o kraje sąsiadujące co wiąże się z zainteresowaniem przez linie lotnicze, skłonne zapoczątkować oferowanie lub zwiększyć jego skalę<sup>38</sup>, ale z drugiej strony przyciągnięcie tak wielkiego potencjału wymaga

---

<sup>37</sup> M. Trojanowska-Strzęboszewska, Strategie kontroli granicznych – uwarunkowania zmian oraz ich wpływ na naturę współczesnych granic. *Pogranicze. Polish Borderlands Studies*, t. 6, nr 2, s. 83-102, 2018.

<sup>38</sup> D.L. Rhoades, *Evolution of International Aviation: Phoenix Rising*, Cheltenham 2014, s. 293.

pokonania barier, związanych z funkcjonowaniem granic. Nawet w ramach strefy Schengen. Układ z Schengen zapoczątkował swobodne przemieszczanie się bez konieczności przechodzenia odprawy celnej z wyjątkiem przekraczania granicy zewnętrznej, pomiędzy krajami zrzeszonymi w UE. Przynależność do strefy Schengen niesie za sobą wiele korzyści, m.in. swobodny przepływ towarów<sup>39</sup>.

W 2014 r. Komisja Europejska wprowadziła wytyczne, które jasno określają legalną definicję terminu „obszar ciężenia portu lotniczego”<sup>40</sup>. Na mocy tej decyzji obszar ciężenia został określony jako geograficzna granica rynku, która nade wszystko obejmuje obszar o promieniu około 100km, bądź wymagający 60 minutowej podróży samochodem, autobusem lub pociągiem dużych prędkości. Co istotne, obszar ciężenia danego portu lotniczego być może w nieznanym stopniu odbiegać od przyjętych wyżej wymienionych norm, jako, iż wynika to z specyfiki konkretnego portu lotniczego. Według KE zarówno wielkość i kształt obszaru ciężenia mogą być niejednakowe w przypadku poszczególnych portów lotniczych. Zależy to w szczególności od konkretnego portu lotniczego. KE wymieniła również cechy portu lotniczego, które mają znaczenie dla określenia jego obszaru ciężenia:

- model biznesowy
- lokalizacja
- kierunki podróży obsługiwane przez dany port

Prawidłowe ustalenie i określenie obszaru ciężenia portu lotniczego, który jest beneficjentem pomocy, ma bardzo duże znaczenie praktyczne. Wpływa na ocenę czy dana pomoc inwestycyjna sprzyja powielaniu nierentownych portów lotniczych, lub też nie tworzy dodatkowej niewykorzystanej przepustowości. Co więcej trzeba podkreślić, że żadna inwestycja nieoferująca zadowalających średnioterminowych perspektyw wynikających z użytkowania istniejącej na danym obszarze infrastruktury, nie może spodziewać się uznania jej za przyczyniającą się do postawionego wcześniej celu stanowiącego podmiot wspólnego zainteresowania.<sup>41</sup>

---

<sup>39</sup> Ustawą z dnia z 24 sierpnia 2007 roku o udziale Rzeczypospolitej Polskiej w Systemie Informacyjnym Schengen oraz Wizowym Systemie Informacyjnym (Dz. U. Nr 165, poz.1170 z póź. zm).

<sup>40</sup> Wytyczne wspólnotowe dotyczące finansowania portów lotniczych i pomocy państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych oferujących przeloty z regionalnych portów lotniczych, Dz.U. C 312 z 9.12.2005, s. 1–14.

<sup>41</sup> J. Urban-Kozłowska, Sposób określania obszaru ciężenia portu lotniczego oraz zakaz finansowania niewykorzystanej infrastruktury lotniczej według prawa unijnego. Głos do decyzji Komisji (UE) z dnia 28 lipca 2016 r. w sprawie pomocy państwa SA.43023 wdrożonej przez Włochy na rzecz lotniska Lamezia Terme.

## **ROZDZIAŁ II**

### **PORTY LOTNICZE W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM PÓLNOCNEJ CZĘŚCI POLSKO- NIEMIECKIEGO POGRANICZA**

#### **2.1 Delimitacja obszaru północnej części polsko-niemieckiego pogranicza**

Polsko-niemiecka współpraca transgraniczna znajduje się w fazie ciągłego rozwoju. W latach 90-tych XX w. zasadniczy wpływ na to miały procesy związane z transformacją ustrojową w Polsce, a także w państwach sąsiednich. Do tego można zaliczyć zmiany sytuacji geopolitycznej w Europie Środkowo-Wschodnie dodając do tego wejście Polski do UE i NATO.<sup>42</sup> To wszystko przełożyło się na priorytety polskiej polityki zagranicznej, które współcześnie odnoszą się m.in. do:

- kształtowania przyjaznego środowiska międzynarodowego,
- integracji,
- umacniania zaufania i bezpieczeństwa,
- demokracji,
- współpracy szeroko ujętej,
- zasad unijnych

Region pomorza zachodniego pod względem swojej specyfiki, która wynika z geopolitycznego położenia zajmując specjalne i szczególne miejsce w zakresie transgranicznego oddziaływania. Jest to obszar przenikania się kilku struktur zagospodarowania przestrzennego w aspekcie zasobów środowiskowych, kulturowych, a także fizjonomicznego krajobrazu (strefa pasma brzegowego Bałtyku). Strefa buforowa Zalewu Szczecińskiego, która łączy układ portów Szczecina i Świnoujścia leży w zakresie i strefie oddziaływania miasta Szczecin, ale również po części także w strefie oddziaływania miasta Berlin.

Właściwa współpraca transgraniczna w rejonie północnej części polsko-niemieckiego pogranicza została zainicjowana w 1972 r. Podpisana została przed rządy

---

<sup>42</sup> Priorytety polskiej polityki zagranicznej 2012-2016, Warszawa, marzec 2012 r.

Polski i Niemiec<sup>43</sup>. Dokumenty dotyczyły transgranicznego oddziaływania i dobrosąsiedztwa. Pierwsze koncepcje odgrywające rolę współpracy obejmowały obszary wzdłuż całej linii granicznej po obu stronach granicy. Była również kolejna próba, bardziej szczegółowa; koncepcja wysp Uznam – Wolin, na obszarach Świnoujście - Ahlbeck. Ze względu na późniejszą sytuację polityczną nie została ona rozpatrzona i nie doszło do tej jakiegokolwiek realizacji.

Po zmianach w 1990 r. w Europie odzwierciedliło się spontaniczne zainteresowanie problematyką transgraniczną na obszarach Polsko-Niemieckiego pogranicza północnego. Sama współpraca ze stroną niemiecką jest realizowana w trzech poziomach:

- centralnym
- regionalnym
- lokalnym

Oddziaływanie na szczeblu państwowym występuje w formie międzynarodowych porozumień, umów, które są realizowane na niższych poziomach.

Niżej przedstawiono zestawienie podstawowych porozumień, listów dotyczących współpracy transgranicznej na obszarach północnej części pogranicza zachodniego Polski:

- Wspólne oświadczenie o współpracy transgranicznej pomiędzy województwem zachodniopomorskim, a krajem związkowym Meklemburgia-Pomorze Przednie ( z dnia 18.06 2000 r.)
- Wspólne oświadczenie o współpracy pomiędzy województwem zachodniopomorskim, a krajem związkowym Brandenburgia ( z dnia 7.12.2001 r)
- Wspólna deklaracja sejmiku zachodniopomorskiego i Parlamentu Meklemburgii (z dnia 14.09.2001 r.)
- Wspólna deklaracja o międzyregionalnej współpracy pomiędzy parlamentami z Południowego Basenu Morza Bałtyckiego (województwa pomorskie, zachodniopomorskie, Meklemburgia-Pomorze Przednie)(z dnia 27.04.2004 r.)

---

<sup>43</sup> L. Czernik, Integracja regionalna transgranicznego układu Pomorza Zachodniego, Przestrzeń i Forma 1/2005.

- Rezolucja V forum Parlamentów Południowego Bałtyku (z dnia 20/22.06.2007 r.)

Bardzo duże znaczenie w relacjach na szczeblu regionalnym i lokalnym stanowią porozumienia, a także umowy zawierane między samorządami na szczeblach lokalnych i regionalnych między gminami i miastami partnerskimi. Dobrze rozwinięta współpraca z Niemcami jest postrzegana w województwach zachodnich pod postacią umów podpisanych z zagranicznymi partnerami, nieformalnych kontaktach mieszkańców jak i również udziałem w różnych programach współpracy. Lokalna współpraca opierająca się na kwalifikacjach, aspiracjach i inwencji znajduje wyraz w 500 umowach partnerskich między graniczącymi gminami i miastami. To ma istotny wpływ na transgraniczne oddziaływanie 2/3 gmin północnego pogranicza polsko-niemieckiego.

Polska i Niemcy od 1995 r. są członkami Euroregionu Pomerania, podpisanego w Szczecinie<sup>44</sup>. Jest to region transgraniczny z udziałem przygranicznych gmin i stowarzyszeń samorządu lokalnego Niemiec i Polski. Od 1998 r. do Euroregionu dołączyła Szwecja. W 2013 r. odstąpiła od umowy i tym samym opuściła Euroregion. Od tego momentu rozciąga się na obszarze 35.500 km<sup>2</sup> oraz zamieszkują go około 2.4mln osób. Obecnie obejmują tylko transgraniczne regiony Polski i Niemiec opierając się na członkostwie:

- miasta Szczecin,
- komunalnego związku celowego gmin Pomorza Zachodniego,
- komunalnego związku Europaregion Pomerania e.V.

Struktura organizacyjna Euroregionu Pomerania obecnie i w przyszłym procesie rozwoju poprzez szeroki zakres projektów i zadań umożliwi rozwój stałych i trwałych kontaktów, ale także multidyscyplinarną współpracę transgraniczną dla zrównoważonego rozwoju<sup>45</sup>.

Głównym celem utworzenia Euroregionu Pomerania jest podejmowanie wspólnych działań dla zrównoważonego i równomiernego rozwoju regionu, a także zbliżenia mieszkańców i instytucji po obu stronach granicy polsko-niemieckiej. Założone cele można osiągnąć przy pomocy:

---

<sup>44</sup> Umowa o utworzeniu Euroregionu „Pomerania” 15.12.1995, Szczecin.

<sup>45</sup> L. Czernik, Region pomorza zachodniego w transgranicznym oddziaływaniu, *Przeźren i Forma*, 12/2009, 251-294.



- wspierania ideałów europejskiej jedności, międzynarodowej świadomości,
- podnoszenia standardów życia każdego mieszkańca zamieszkującego terytorium przy pomocy wzajemnego wspierania w inwestycjach gospodarczych i programach, a także zawodowej edukacji na rzecz walki z bezrobociem,
- zarządzania i poprawy sytuacji w zakresie ochrony środowiska naturalnego,
- rozwoju i dostosowanie infrastruktury technicznej do takiego stanu, aby potrzeby transportowe i transgraniczne były w pełni realizowane,
- rozwoju zaplanowanego i skoordynowanego transgranicznego planowania regionalnego,
- wsparcia w poszukiwaniu rozwiązań na problemy transgranicznych turystów.

Są to tylko niektóre istniejące rozwiązania. Ze względu na swoje położenie Euroregion Pomerania pełni funkcję swego rodzaju „mostu” łączącego Europę Środkową z Europą Wschodnią. Zgodnie z dalszą integracją europejską nawiązuje się obecnie do ukształtowanego historycznie terytorium Pomierania, który łączy wschód z zachodem, a także północ-południe. Przyjmuje się, że dzięki temu możliwe będzie osiągnięcie zamierzonej integracji i harmonizacji również w krajach członkowskich Euroregionu Pomierania.

Współpraca transgraniczna w regionie północnej części Pomorza Zachodniego bierze się z geopolitycznego położenie województwa zachodniopomorskiego, gdyż posiada nadmorskie usytuowanie, potencjalne i unikatowe wartości środowiska, a także posiada dostęp do środkowoeuropejskiego korytarza transportowego CETC. Potencjał ekonomiczny i potencjał walorów turystyki biorąc pod uwagę wieloletnie doświadczenie współpracy miast ze szkołami wyższymi za granicą, ma też decydujący wpływ na traktowanie współpracy transgranicznej jako uwarunkowania geograficznego.

Ramy instytucjonalne współpracy opierają się na działalności Polsko-Niemieckiej „Międzynarodowej Komisji Współpracy Regionalnej i Transgranicznej”, a także na partnerstwie Odry. Jeżeli chodzi o instrumenty transgranicznej współpracy (listy intencyjne, zawierane umowy partnerskie) to możemy wymienić:

- programy edukacyjne

- fundusze Unii Europejskiej
- praktyki zagraniczne
- praktyczny udział w zagranicznych organizacjach
- wspólne prezentacje, targi

Znaczący wpływ na rozwój i obecną sytuację na północnej części polsko-niemieckiego pogranicza w kwestii transgranicznych powiązań wniosła szeroka współpraca Rządu Federalnego Niemiec, władz regionalnych (niemieckich krajów związkowych i polskich Urzędów Marszałkowskich oraz Wojewódzkich). Dotyczyło to projektu „Badania w zakresie planowania przestrzennego i infrastruktury transportu – możliwości transgranicznego inwestowania w polsko-niemieckim obszarze rzek Odry i Nisy”. Opracowane badanie dotyczyło koncepcji i możliwości kształtowania wspólnych programów na podłożu przestrzennym. W wyniku badania strony postanowiły, iż będą stosowały programy systemu informacji przestrzennej, który przyjął się z pozytywnym skutkiem. Zdecydowano, iż będą stanowiły istotne i efektywne narzędzie dla skutecznego kształtowania i budowania struktury planowania przestrzennego.

Przygraniczny region województwa zachodniopomorskiego jest ze względu na szereg czynników; położenie geograficzne, potencjał ludzki, powierzchnię, zasoby naturalne uważany za optymalny do kształtowania i prowadzenia działalności gospodarczej, która jest ukierunkowana na rynek europejski. Jeżeli chodzi o stronę niemiecką to w ciągu ostatnich dwóch dekad miał miejsce rozległy proces modernizacji gospodarki. W tym okresie miała miejsce szczególna rozbudowa gospodarcza Meklemburgii. Intensywne dotacje rządowe, ale także w ramach pakietu solidarnościowego<sup>46</sup> i unijnego przyczyniły się do rozległego procesu modernizacji wschodniej części pogranicza polsko-niemieckiego. Rozpatrując proces finansowania gospodarek pod względem udzielonej pomocy publicznej zauważyć można pewne różnice. W Polsce system wsparcia rozwoju innowacyjności oraz przedsiębiorczości gospodarki jest systemem o specyfice bardziej scentralizowanej niż po stronie niemieckiej. Rząd RFN od lat świadomie inwestuje w innowacyjną gospodarkę, w Meklemburgii Pomorza Przednim przez ostatnie lata przekazano wiele środków finansowych i nakładów. Miało to na celu zwiększenie konkurencyjności gospodarki tamtego regionu, lecz pomimo wysiłków na terenie tym wciąż panuje duże bezrobocie

---

<sup>46</sup> Bundesministeriums der Justiz, Solidaritätszuschlaggesetz 1995, SolzG 1995, Berlin 23.06.1993.

oraz brakuje miejsc pracy dla mieszkańców. To wszystko powoduje migrację na tereny, landy bogatsze co w konsekwencji przyczynia się do tego, iż tereny transgraniczne na obszarze północnej granicy polsko-niemieckiej są słabo zaludnione i nie ma tam miejsca szersza współpraca. Z tego powodu na terenach tych szczególną rolę w przyszłości przypisuje się rozwojowi i wspieraniu innowacyjnej gospodarki. Ma to na celu pobudzenie i zwiększenie poziomu inwestycji na terenie Meklemburgii. Odpowiada temu projekt „Polepszenie regionalnej struktury gospodarki”.<sup>47</sup>

Wszystko to powoduje, iż województwo zachodniopomorskie na czele ze Szczecinem odgrywa znaczącą rolę w kreowaniu i kształtowaniu współpracy północnej części polsko-niemieckiego przygranicza, ale także innowacyjnej gospodarki. Szczecin bardzo szczególnie i mocno oddziałuje historycznie na całe Pomorze Zachodnie i Brandenburgię. Jest ważnym ośrodkiem współpracy politycznej, kulturalnej i społecznej pomiędzy władzami lokalnymi Polski, Niemiec, a także Skandynawii. Szczecin zajmując też niekwestionowaną pozycję lidera w Euroregionie Pomerania biorąc pod uwagę polsko-niemiecką strefę przygraniczną. Dla dobra rozwoju terenów przygranicznych szczególną rolę przywiązują się Berlinowi – miastu, które obecnie jest najszybciej rozwijającą się metropolią Europy. Dla regionu szczecińskiego rozwój gospodarczy Berlina może pozytywnie wpłynąć na walory dostarczane przez oba miasta, powodując uzupełnienie w rozwoju niejednej funkcji o charakterze miastotwórczym<sup>48</sup>.

## **2.2 System transportowy w obszarze północnej części polsko-niemieckiego pogranicza**

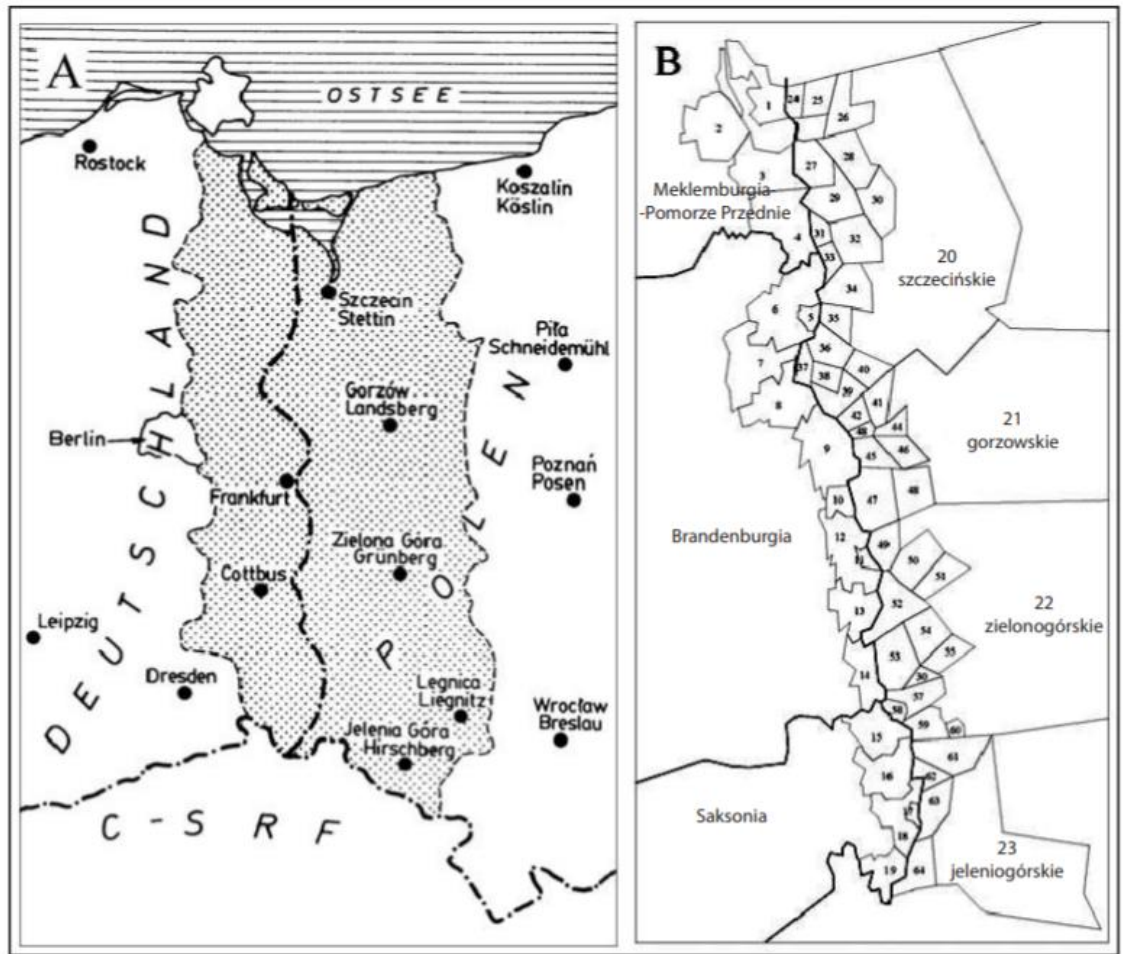
Region Berlin-Brandenburgia należy do jednego z kilku centralnych punktów na mapie europejskiego systemu transportowego. Trzy z sześciu korytarzy unijnych multimodalnej sieci TEN-V, autostrady, szlaki wodne, szlaki kolejowe i porty lotnicze tworzą rozległy system transportowy na obszarach granicznych polsko-niemieckich. Już obecnie Berlin-Brandenburgia i Brandenburgia wschodnia tworzą jedną z ważniejszych

---

<sup>47</sup> K. Dreła, R. Szymański, Rola funduszy unijnych w rozwoju społeczno-gospodarczym regionu, *Ekonomiczne Problemy Usług* nr 103/2013.

<sup>48</sup> R. Szymański, K. Lis, Wspieranie działalności gospodarczej w rejonach przygranicznych Polski i Niemiec na przykładzie województwa zachodniopomorskiego i Meklemburgii, *Ekonomiczne Problemy Usług*, nr 753/2013.

pozycji logistycznych w Niemczech. Można tylko zaznaczyć, iż w sektorze logistyki i transportu zatrudnionych jest tam prawie 200 tys. osób.



**Rysunek 1. Pogranicze polsko-niemieckie w koncepcji Stolpego (A) i Willersa (B)**

Źródło: S. Ciok, S., Uwarunkowania rozwoju przestrzennego Polski wynikające z sąsiedztwa z Republiką Federalną Niemiec. Ekspertyzy do koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju 2033, Warszawa 2008.

Wyżej wymieniony rysunek 1(A) to jednej z pierwszych planów współpracy polsko-niemieckiego pogranicza. W 1991 r. narodziła się „Koncepcja wspierania regionu odry” której inicjatorem był premier Brandenburgii Manfred Stolpe. W lipcu 1991 r. przekazał on stronie polskiej dokument, będący właśnie inicjatywą regionu Brandenburgii z propozycją o otwarciu i utworzeniu strefy gospodarczej po obu stronach naszych granic polsko-niemieckich pod nazwą Oderraum (Nadodrze). Zakładał on objęcie wsparciem:

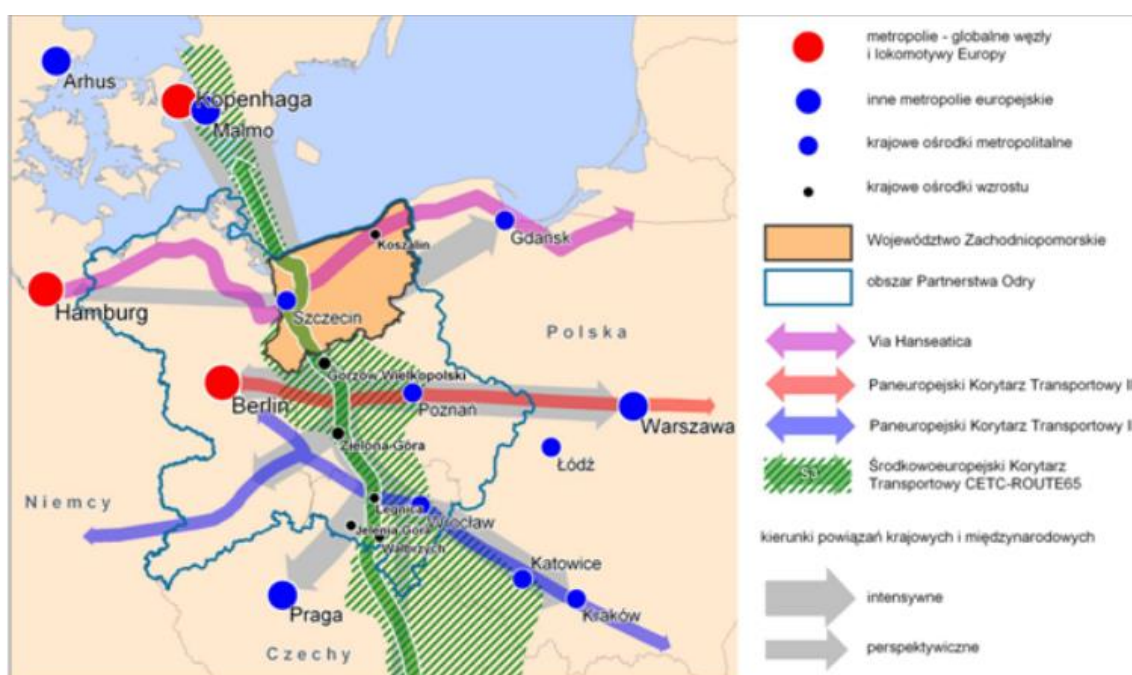
- rolnictwa,
- przemysłu i rzemiosła,
- handlu i usług,

- turystyki,
- komunikacji, telekomunikacji.

Projekt zakładał, że finansowanie będzie objęte przez prywatnych przedsiębiorców korzystających z kredytów przy pomocy nowo utworzonego banku w którym stosunek będzie wynosił 70/30 z przewagą dla strony niemieckiej. Plan ten spotkał się jednak z chłodnym przyjęciem w polskich szczeblach rządowych i samorządowych i nie podjęto nim prac.

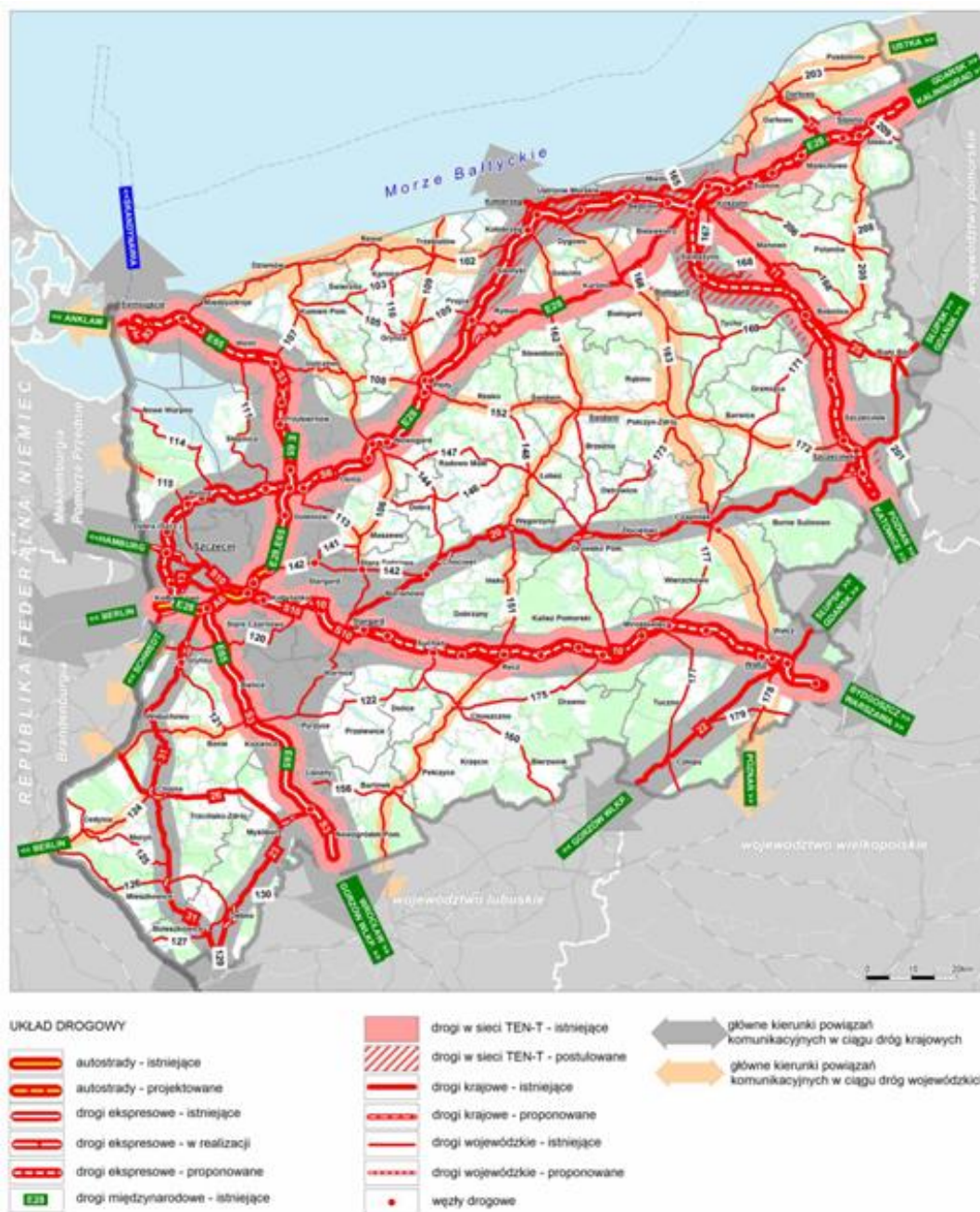
Rysunek 1 (B) ukazuje kolejną propozycję strony niemieckiej „Pogranicze niemiecko-polskie jako problem polityki regionalnej”, który zwany był Planem Willersa. Zakładał on duży nacisk na stworzenie sprzyjających warunków gospodarczych, politycznych i instytucjonalnych dla szybkiego rozwoju obszarów przygranicznych. Plan obejmował dziewiętnaście niemieckich powiatów i czterdzieści jeden gmin. Obszar liczył blisko 1.9 mln mieszkańców. Autorzy wskazywali na wyraźną dysproporcję finansowego wspierania wspólnej polityki niemiecko-polskiej.

Rysunek 2 ukazuje polsko-niemieckie pogranicze na podstawie najważniejszych europejskich węzłów i korytarzy transportowych.



**Rysunek 2. Zewnętrzne powiązania komunikacyjne Pomorza Zachodniego**  
 Źródło: IPPON – Studium integracji polskiej części pogranicza Polski i Niemiec, Warszawa, Wrocław, Zielona Góra, Szczecin, 2013; [http://rbgp.pl/wp-content/uploads/2019/03/PUB\\_2013\\_IPPON\\_studium\\_PL.pdf](http://rbgp.pl/wp-content/uploads/2019/03/PUB_2013_IPPON_studium_PL.pdf); 15.05.2020.

Powyższe uwarunkowania komunikacyjne i przestrzenne znalazły odzwierciedlenie w ustanowionej w 2013 r. Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T. Dlatego też Szczecin uznawany jest za jedno z miast łączących Europę Środkową z Europą Zachodnią ze względu na swoje położenie strategiczne w pobliżu Morza Bałtyckiego jak i granicy polsko-niemieckiej.

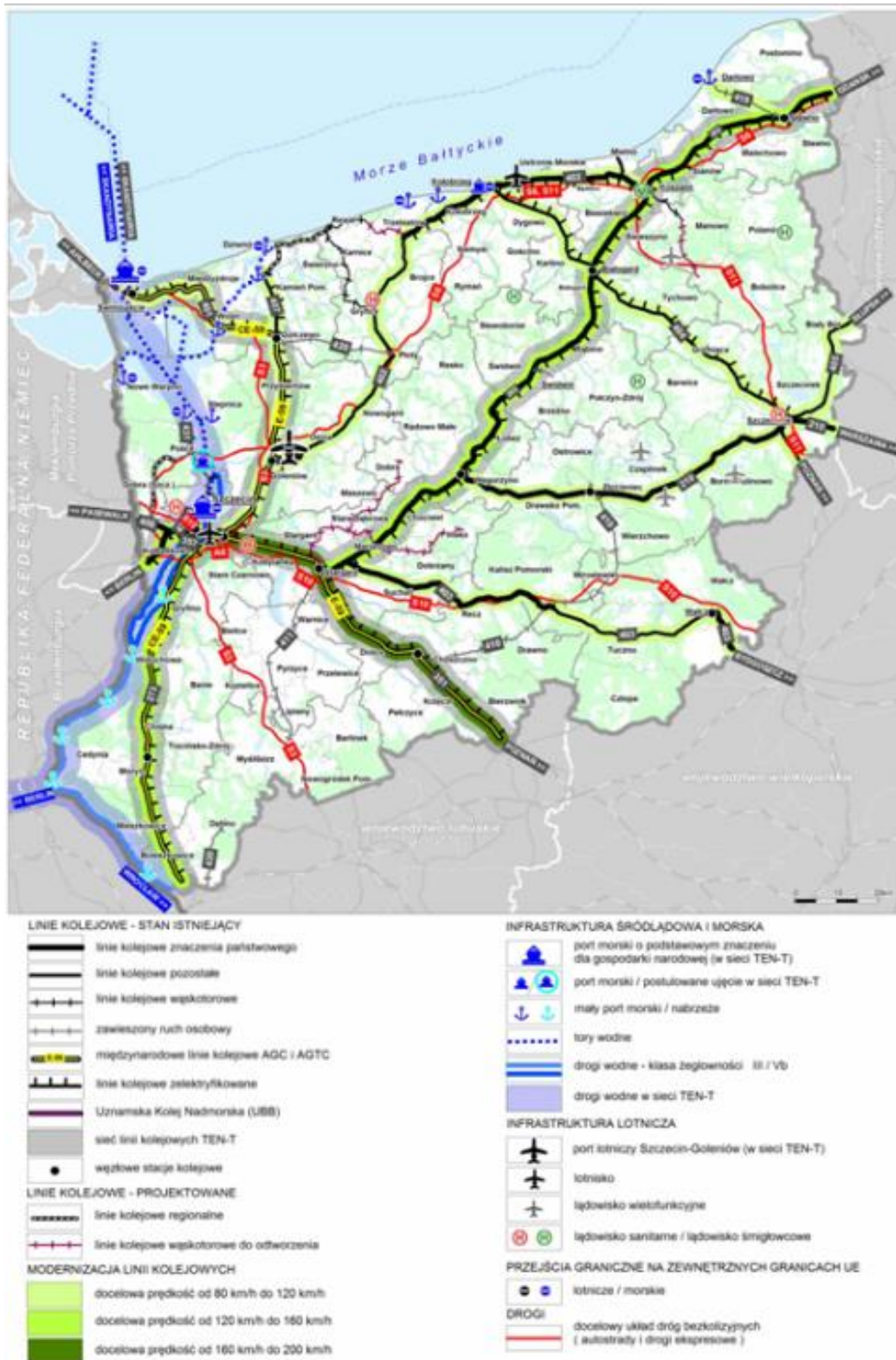


**Rysunek 3. Województwo zachodniopomorskie w sieci drogowej**

Źródło: Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego w Szczecinie.

Na podstawie wyżej wymienionego rysunku nr 3 pod względem ilości i długości dróg publicznych ogółem (19 692,3 km) województwo zachodniopomorskie znajduje się na 13 pozycji wśród województw. Biorąc pod uwagę gęstość sieci drogowej (60,2km/100km<sup>2</sup>) na pozycji 15.

Rysunek 4 przedstawia badany region w systemie transportu kolejowego, lotniczego, morskiego i śródlądowego. Większość elementów sieci transportowych koncentruje się wzdłuż zachodniej części województwa, co wynika z faktu, iż sieć osadnicza w której znajdują się Szczecin i Świnoujście jest dominującym obszarem metropolitalnym tego województwa. Zachód to również miejsce gdzie zlokalizowane są trzy z pięciu największych portów morskich Polski. Dostęp do Morza Bałtyckiego, międzynarodowej sieci autostrad, połączeń kolejowych i lotniczych, a także szlaku Odry definitywnie przesądza o znaczeniu tego regionu. Aglomeracja szczecińska jest zatem węzłem, gdzie krzyżują się multimodalne powiązania komunikacyjne (drogowe, kolejowe, lotnicze, morskie i wodne śródlądowe).



**Rysunek 4. Województwo zachodniopomorskie w sieci kolejowej, lotniczej, morskiej i śródlądowej**

Źródło: Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego w Szczecinie.

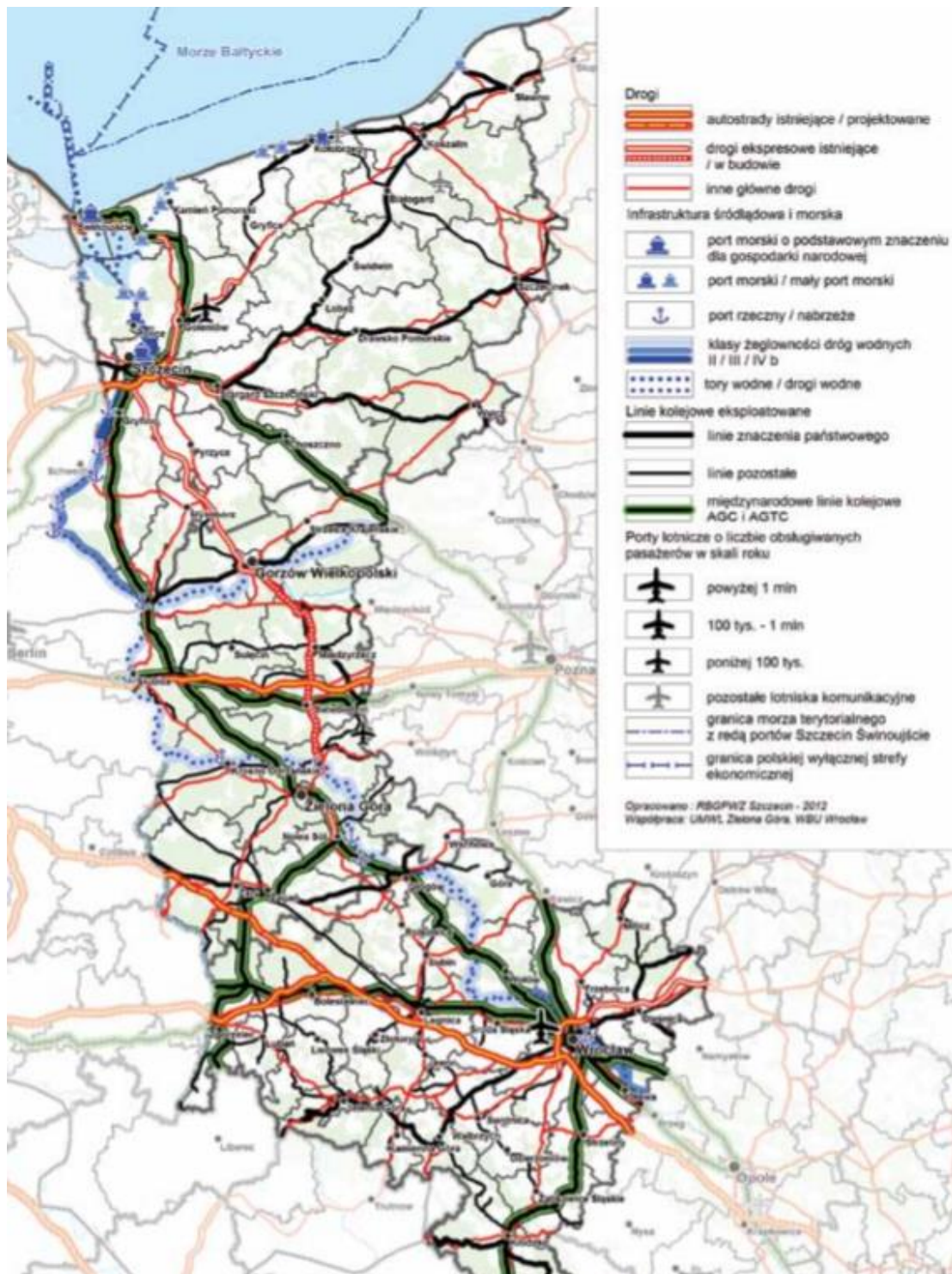


Cała sieć wspierana jest przez linie kolejowe, po 20 latach dekapitalizacji infrastruktury kolejowej odczuwany był wyraźny spadek zainteresowania komunikacją kolejową. Po przejściu w 2005 r. roli organizatora przewozów kolejowych przez władze regionalne sytuacja uległa znaczącej poprawie. Obecnie na większości linii odbywa się ruch pasażerski, niektóre z nich obsługują również ruch cargo.. Nie zmienia to faktu, iż na dużej części terenów przygranicznych polsko-niemieckich linie są zamknięte, nieprzejezdne lub poddawane wciąż rozbiórkom. Przyjmuje się, że około połowy miast powiatowych pozbawione jest stacji kolejowej, która czynnie przyjmuje ruch kolejowy.

Największym portem lotniczym jest polskiej części polsko-niemieckiego pogranicza jest port lotniczy we Wrocławiu. Jest zlokalizowany w odległości około 10km od centrum miasta, w sąsiedztwie autostrady A4. Drugim co do wielkości portem lotniczym jest Szczecin-Goleniów, znajdujący się 45km od centrum miasta Szczecina. Oba porty należą do sieci TEN-T. Konkurencją dla obu lotnisk stanowi port lotniczy w Poznaniu, a w szczególności lotniska w Berlinie. Porty lotnicze Berlina, jak i port lotniczy w Goleniowie tworzą w regionie północnej części granicy polsko-niemieckiej trzy najważniejsze obiekty wchodzące w skład transgranicznej sieci transportowej.

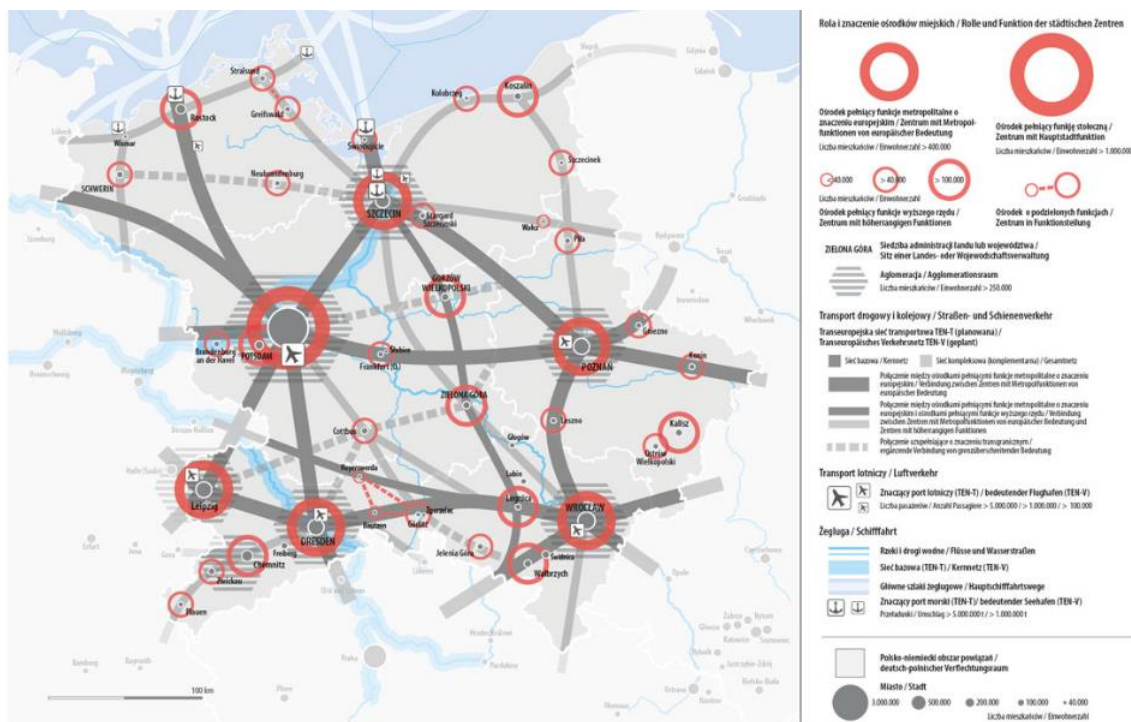
Transport morski obejmuje infrastrukturę portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu, mających podstawowe znaczenie dla gospodarki narodowej. Oba porty charakteryzują się rocznym przeładunkiem w okolicy 8-10 mln ton ładunków. Szczecin to port uniwersalny, zaś Świnoujście jest największą bazą promową w Polsce.=

Oba porty posiadają dobry dostęp od strony lądu, który zapewniają: drogi krajowe nr 3(S3) oraz nr 6(A6), drogi kolejowe nr 273, 351, 401. Wszystkie wyżej wymienione elementy systemu transportowego znajdują się na poniższym rysunku.



**Rysunek 5. System transportowy Polski Zachodniej**

Źródło: IPPON – Studium integracji polskiej części pogranicza Polski i Niemiec, Warszawa, Wrocław, Zielona Góra, Szczecin, 2013; ; [http://rbgp.pl/wp-content/uploads/2019/03/PUB\\_2013\\_IPPON\\_studium\\_PL.pdf](http://rbgp.pl/wp-content/uploads/2019/03/PUB_2013_IPPON_studium_PL.pdf); 15.05.2020.



**Rysunek 6. Policentryczny charakter polsko-niemieckiego pogranicza**

Źródło: <https://www.kooperation-ohne-grenzen.de/pl/koncepcjaprzyszlosci/mapa-i/>. 10.01.2020.

Na policentryczny charakter polsko-niemieckiego pogranicza zaprezentowany na rysunku 6 składają się następujące ośrodki miejskie:

- ośrodek, który pełni funkcję stołeczną – Berlin,
- ośrodki pełniące funkcje metropolitalne, mające znaczenie europejskie – Szczecin, Poznań, Drezno, Lipsk,
- ośrodki pełniące funkcje wyższego rzędu, które są jednocześnie siedzibą administracji landu lub województwa – Gorzów Wielkopolski, Zielona Góra, Schwerin, Poczdam,
- inne ośrodki, które również pełnią funkcje wyższego rzędu.

## 2.2 Charakterystyka portów lotniczych północnej części polsko-niemieckiego pogranicza

### 2.2.1 Port lotniczy Szczecin-Goleniów

#### *Lokalizacja w systemie transportowym*

Międzynarodowy Port Lotniczy Szczecin-Goleniów im. NSZZ „Solidarność” należy do podstawowej sieci lotnisk regionalnych w kraju, a także jest najważniejszym polskim lotniskiem komunikacyjnym na Pomorzu Zachodnim. Jako jeden z nielicznych portów zlokalizowany jest na terenie skrzyżowania korytarzy lotniczych<sup>49</sup>:

- B-45- prowadzący z Europy Południowo-Wschodniej w kierunku Rønne, dalej do Skandynawii i Wielkiej Brytanii, w dalszej kolejności w kierunku atlantyckiej trasy transkontynentalnej.
- W-71B-56 – prowadzący z kierunku środkowych i północnych Niemiec dalej do Gdańska, Rygi i dalej do Finlandii

Port Lotniczy Szczecin-Goleniów znajduje się około 45km na północny wschód od centrum Szczecina, a także około 5km na wschód od Goleniowa. Goleniów jest miastem powiatowym należącym do aglomeracji Szczecina, znajdują się na skrzyżowaniu tranzytowych dróg krajowych; nr 3 – stanowiącej w skład międzynarodowej trasy E-65 i nr 6 – trasa Berlin-Gdańsk.



**Rysunek 7. Port lotniczy Szczecin-Goleniów z lotu ptaka**

Źródło: <https://szczecin.wyborcza.pl/szczecin/51,34939,18606029.html?i=0> 14.05.2020.

---

<sup>49</sup> Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego, Strategia rozwoju sektora transportu województwa zachodniopomorskiego do roku 2015, Szczecin 2002, s. 95.  
<http://www.bip.wzp.pl/sites/bip.wzp.pl/files/articles/090310114619.pdf> 16.05.2020

Bliskość lotnisk berlińskich, a także przygraniczne położenie tworzy sytuację, w której port Szczecin-Goleniów stanowi zarazem silną konkurencję i z drugiej strony tworzy szansę dla pełnienia przez niego tzw. portu zapasowego dla aglomeracji berlińskiej. Zatem przyjmuję się go w kontekście transgranicznej sieci transportowej jako jeden z ważniejszych elementów, stanowiącej o szeregu istotnych uwarunkowań, które stawiają go jako dogodne połączenie z wybrzeżem, a także z krajami Skandynawii i Wielkiej Brytanii<sup>50</sup>. Umiejscowienie geograficzne sprawia, iż znajduje się także w orbicie oddziaływania portu lotniczego w Kopenhadze i mniejszych portów regionalnych jak Poznań, Gdańsk.

### ***Wyposażenie techniczne portu lotniczego***

Port lotniczy Szczecin-Goleniów zajmują powierzchnie 300 ha oraz znajdują się na wysokości (n.p.m.) 47m. Dane wykazują ich charakteryzują się roczną przepustowością 1mln pasażerów. Obszar oddziaływania i ciężenia został objęty okręgiem w którym znajdują się około 1.6 mln potencjalnych pasażerów. Sam port lotniczy charakteryzuje się podstawowym zapleczem infrastrukturalnym jak i suprastrukturalnym takim, aby w pełni sprostać zapotrzebowaniu i wymaganiom korzystających z niego pasażerów. W skład elementów infrastruktury portu lotniczego możemy zaliczyć:

- jeden pas startowy
- jedna droga kołowania
- wieża kontroli lotów
- 6 miejsc obsługi na płycie lotniska
- terminal pasażerski
- parking samochodowy.

W 2015 r. po modernizacji do użytku wszedł pas startowy o długości 2.5 km i szerokości 60 metrów<sup>51</sup>. Skupiono się także na kwestiach modernizacji budowli i urządzeń technicznych, które służą w głównej mierze obsłudze samolotów. Wśród nich możemy wymienić nowoczesny system świetlny tuż przy drodze startowej, a także jedna

---

<sup>50</sup> M. Mańkowska Specyficzne uwarunkowania rozwoju Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów w obszarze oddziaływania lotnisk wschodnich regionów Niemiec. *Zeszyty Naukowe. Problemy Transportu i Logistyki* 9/2010, s. 43-55.

<sup>51</sup>P. Jasina Samoloty mogą już startować i lądować zmodernizowanym pasem lotniska w Goleniowie, 21.08.2015 <https://gp24.pl/samoloty-moga-juz-startowac-i-ladowac-zmodernizowanym-pasem-lotniska-w-goleniowie/ar/c3-10178576> 16.05.2020.

z najnowocześniejszych wieży kontroli lotów w Polsce. Po modernizacji wzrosła ilość miejsc obsługi na płycie lotniska z 4 do 6. Natomiast w skład suprastruktury portu lotniczego Szczecin-Goleniów wchodzi: elementy sterujące i koordynujące prace fizyczne, które wykonywane są bezpośrednio na płycie lotniska (maszyny manipulujące przeznaczone głównie do ładunku towarów, hangary, systemy oświetleń płyty lotniska. Struktura terminalu pasażerskiego tworzona jest przez następujące elementy:

- 5 punktów gastronomicznych
- toalety przystosowane do obsługi osób niepełnosprawnych
- kasy biletowe
- kantor wymiany walut
- bankomaty
- punkt służb bezpieczeństwa
- pokój pierwszej pomocy
- wypożyczalnia samochodów
- biuro rzeczy znalezionych
- biuro podróży
- sale konferencyjne
- poczekalnie
- punkt służb bezpieczeństwa
- kaplica

Port lotniczy Szczecin-Goleniów posiada 2 sale lotów międzynarodowych i krajowych, posiadające przepustowość godziną w granicy pół tysiąca pasażerów. Ponadto obiekt wyposażony jest w liczne obiekty gastronomiczne i handlowe w tym także strefę bezcłową. W obiekcie można także skorzystać z znajdującego się tuż obok terminala motelu. Dla osób zainteresowanych widokiem na lotnisko przygotowano także taras widokowy.

W 2019 r. Lotnisko Szczecin-Goleniów otrzymało do użytku nowy terminal cargo pod nazwą Waimea Cargo Terminal Airport Szczecin-Goleniów. Nowoczesny obiekt o powierzchni 8tys. m<sup>2</sup> wraz z zapleczem biurowo-socjalnym będzie mógł odprawiać 10tys.

ton towarów rocznie. Terminal stanowił będzie integralną część infrastruktury całego portu lotniczego<sup>52</sup>.

### ***Dostępność transportowa portu lotniczego***

Bliskość aglomeracji szczecińskiej sprzyja portu lotniczemu Szczecin-Goleniów w wyborze środka transportu w celu dotarcia do lotniska. Jednym ze sposobów jest transport kolejowy. Linia kolejowa LK 434 powstała jako odgałęzienie od trasy Kołobrzeg-Goleniów i obecnie jest obsługiwana jako relacja Szczecin-Kołobrzeg. Przystanek kolejowy położony jest w miejscowości Glewice (otwarty w 2013 r.) i znajduje się 100 metrów od portu lotniczego. Na rysunku 9 zaprezentowano układ linii kolejowych umożliwiających dojazd transportem lotniczym na lotnisko. Czas przejazdu ze Szczecina wynosi 45 min.



**Rysunek 8. Układ linii kolejowych w węźle szczecińskim i połączenia do portu lotniczego Szczecin-Goleniów**

Źródło: Pomykała A, Raczyński J, Graff M, Bużalek T, Porty lotnicze w Polsce i ich obsługa transportowa, czasopismo TTS, R. 26, nr 4, 2019, s. 16-28. 17.05.2020.

Oprócz transportu kolejowego do portu lotniczego możemy dojechać używając:

<sup>52</sup>A. Kraśnicki JR. Lotnisko Szczecin-Goleniów ma nowy terminal cargo. "To przełomowa chwila dla naszego okna na świat", wyborcza.pl 2.10.2019 Szczecin <https://szczecin.wyborcza.pl/szczecin/7,148249,25262995,lotnisko-szczecin-goleniow-ma-od-dzis-terminal-cargo-to-przelomowa.html?disableRedirects=true>. 16.05.2020.

- autobusu rozkładowego – każdy autobus obsługuję poszczególny rejs, autobus z lotniska zabiera pasażerów 20min po wylądowaniu samolotu: na trasie Szczecin-Dąbie – Szczecin-Port Lotniczy obsługa świadczona jest przez PKS Szczecin i Interglobal, z kolei na trasie Koszalin-Port Lotniczy przez firmę Air-Transfer, a także autobusy LOT wyjeżdżające bezpośrednio ze Szczecina
- mikrobusa – Air Transfer (Koszalin, Mielno, Płoty), En-Eco Trans (Kołobrzeg, Słupsk, Darłowo, Białogard, Koszalin), Przewozy Pasażerskie Jacek Osiński (Świnoujście, Międzyzdroje), Fedeńczak (Goleniów, Szczecin, Nowogard).
- taxi
- samochodu

W tabeli 2 pokazano średnie czasy dojazdu do portu lotniczego Szczecin-Goleniów z miast leżących w odziaływaniu lotniska.

**Tabela 2. Dojazd do lotniska Szczecin-Goleniów z miast leżących w obszarze ciężenia portu**

Miasto	Szacowany czas dojazdu
Szczecin lewobrzeże	40min
Szczecin prawobrzeże	25min
Stargard Szczeciński	45min
Kołobrzeg	80min
Koszalin	80min
Gorzów Wielkopolski	80min
Szczecinek	120min
Międzyzdroje	40min
Drawsko Pomorskie	80min
Świdwin	70min
Choszczno	80min
Wałcz	120min
Łobez	70min

Źródło: <http://www.airport.com.pl/transport-i-parking/samochod/> 10.01.2020.

*Siatka połączeń oraz wielkość obsługiwanego ruchu pasażerskiego i cargo*



Port lotniczy Szczecin-Goleniów obecnie obsługuje 5 przewoźników, każdy z nich posiada odrębną siatkę połączeń i regularny rozkład lotów. W marcu 2019 r. zapadła decyzja o uruchomieniu przez linie duńskie SAS połączenia do Szczecina z Kopenhagi. Przewoźnik ten jest operatorem sieciowym, a nie tanią linią lotniczą. Może to oznaczać, że w relacji Szczecin-Kopenhaga z przesiadką w stolicy Danii możemy dostać się do 200 innych miast, co oznacza loty właściwie w każdym kierunku. Tabela 3 prezentuje siatkę połączeń wszystkich przewoźników operujących z lotniska Szczecin-Goleniów.

**Tabela 3. Przewoźnicy operujący z portu lotniczego Szczecin-Goleniów w 2019 r. i ich połączenia**

Przewoźnik	Połączenie z lotniska
Ryanair	Kraków Dublin Liverpool Londyn Stansted
Norwegian	Oslo Gardermoen Kopenhaga
Wizz	Bergen (Norwegia) Oslo Torp Stavanger (Norwegia)
LOT	Warszawa
SAS	Kopenhaga

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: <http://www.airport.com.pl/loty/przewoźnicy/> 10.01.2020.

Oprócz lotów regularnych lotnisko Szczecin-Goleniów obsługuje także loty czarterowe. Są to połączenia polegające na wynajmowaniu od przewoźnika samolotu lub jego części na dany odcinek, które oferowane są przez biura podróży w okresie wakacyjnym. Skorzystać mogą z nich tylko osoby, które wcześniej zakupiły wycieczkę za pośrednictwem biura<sup>53</sup>. Tabela 4 prezentuje kierunki lotów czarterowych na rok 2019 z lotniska Szczecin-Goleniów.

**Tabela 4. Rozkład lotów czarterowych lato 2019 z lotniska Szczecin-Goleniów**

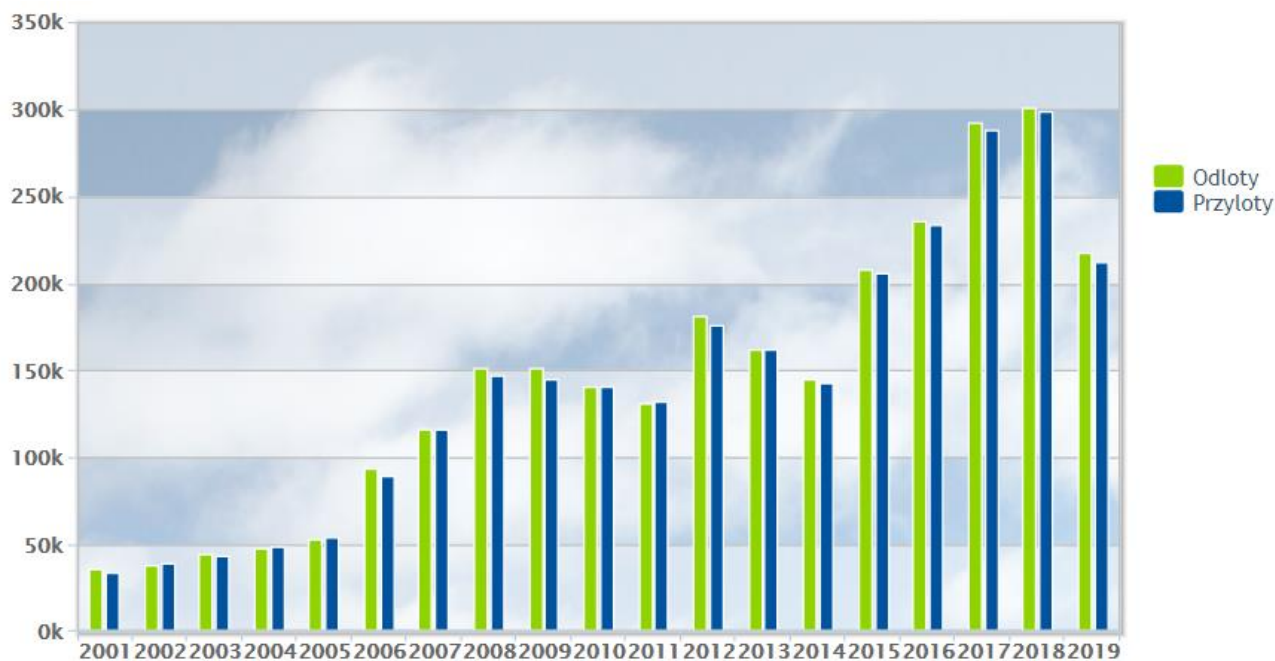
Państwo	Miejsce	Okres trwania	Biuro podróży
Grecja	Korfu	Od 9.06.2019 do 28.09.2019	Itaka
Grecja	Kreta	Od 17.06.2019 do 02.10.2019	Itaka

<sup>53</sup> <http://www.pansamolocik.pl/media/lot-rejsowy-i-lot-czarterowy---roznice,135.html> 15.01.2020.

Turcja	Antalya	Od 20.06.2019 do 25.09.2019	Wezyr Holidays, Itaka, Rainbow, TUI
--------	---------	-----------------------------	--

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: <http://www.airport.com.pl/loty/czartery/> 10.01.2020.

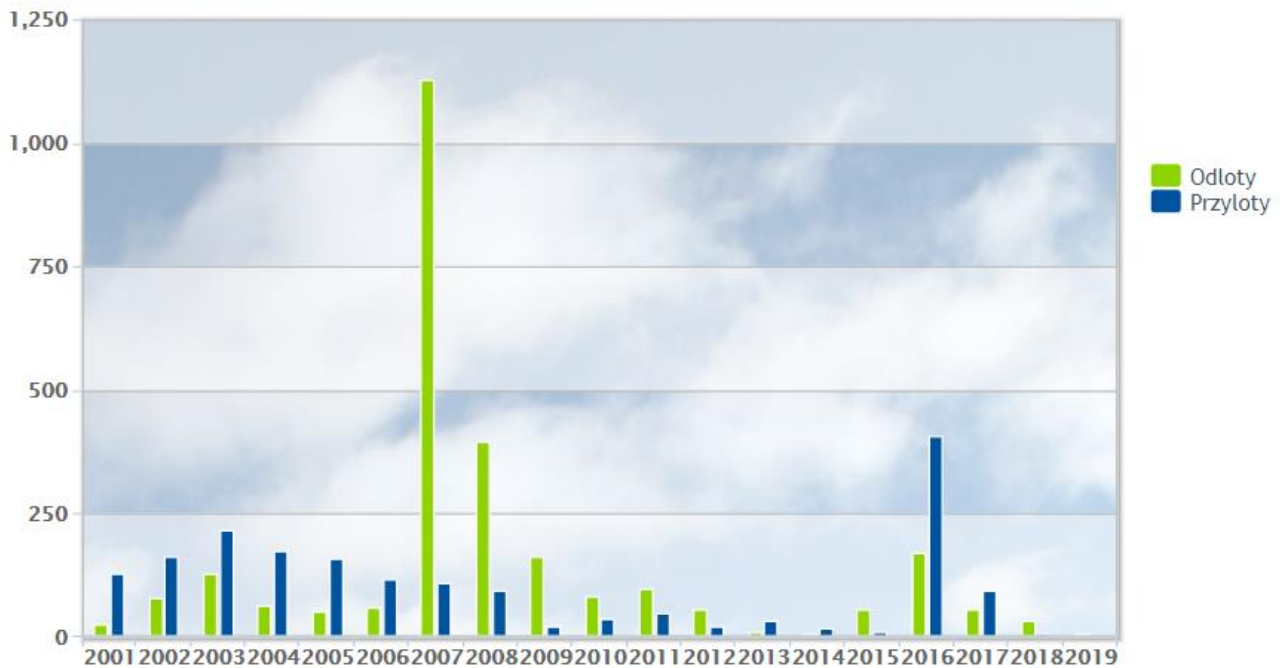
Port lotniczy Szczecin-Goleniów należy do jednego z najszybciej rozwijających się regionalnych portów lotniczych w Polsce. Port w 2018 roku zajął 9 miejsce pod względem ruchu pasażerskiego w Polsce. W 2019 r. obsłużył liczbę 430 tys. pasażerów, co prawda to najgorszy wynik w przeciągu ostatnich 3 lat, lecz początkowo port ten nie stanowił podstaw do rokowania na nim sukcesu. Z biegiem czasu stopniowo do 2018 r. wielkość ruchu pasażerskiego stopniowo wzrastała (rysunek 8).



**Rysunek 9. Ruch pasażerski w porcie lotniczym Szczecin-Goleniów w latach 2001-2019 (tys. pasażerów)**

Źródło: <http://www.airport.com.pl/biznes/statystyki/wykresy/> 10.01.2020.

Port Szczecin-Goleniów nie należy do portów znajdujących się w czołówce jeżeli chodzi o przewozy cargo. Na rysunku 10 przedstawione są wielkości przewozów cargo za lata 2001-2019. Wyraźnie widać, iż w ubiegłym roku odnotowana wartość cargo nie zbliżyła się do rekordowych wyników z lat 2007 i 2016.



**Rysunek 10. Przeladunki cargo w porcie lotniczym Szczecin-Goleniów w latach 2001-2019 (tony)**

Źródło: <http://www.airport.com.pl/biznes/statystyki/wykresy/10.01.2020>.

Port nie był wcześniej obiektem przystosowanym do obsługi cargo na dużą skalę, ale wraz z nowym terminalem w przyszłym roku można się spodziewać interesujących wyników. Na okres od 2001 roku do 2019 roku Port Szczecin-Goleniów mógł się poszczycić tylko dwoma okresami w których to był zauważalny przewóz cargo, wynikało to bowiem z sprowadzania sprzętu wojskowego.

## 2.2.2 Port lotniczy Berlin-Tegel

### *Lokalizacja w systemie transportowym*

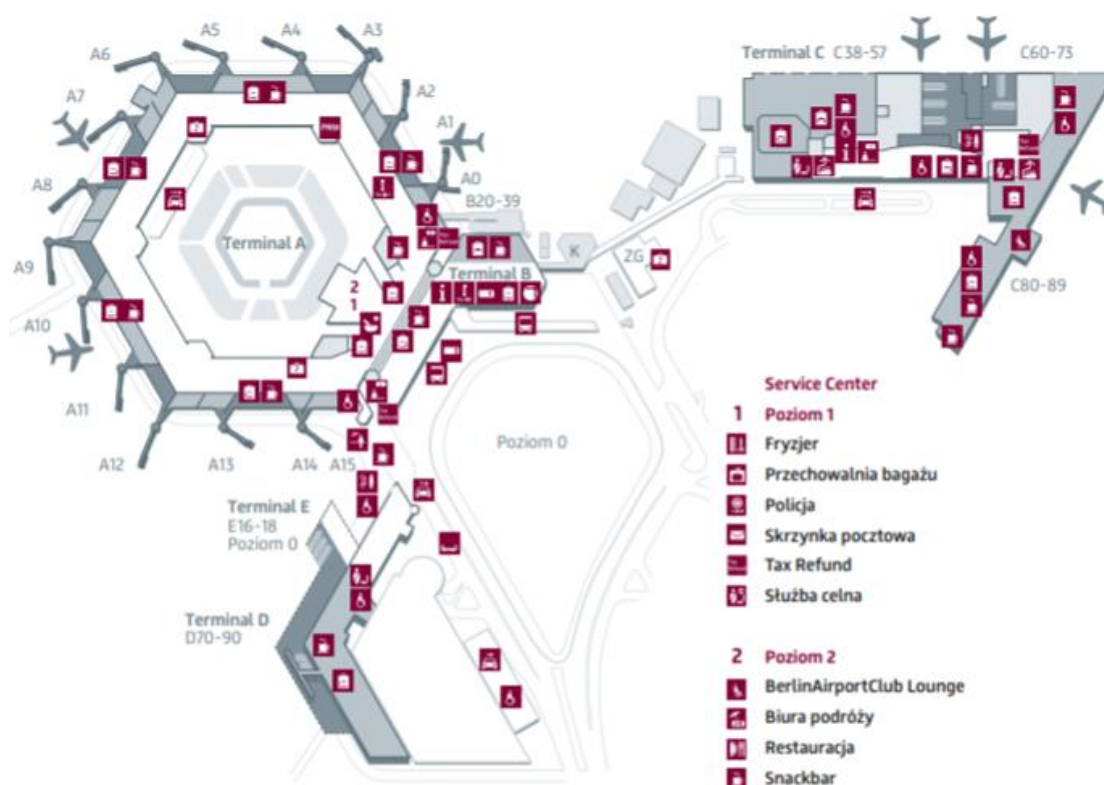
System lotnisk Berlina tworzą obecnie dwa porty lotnicze: lotnisko Schönefeld, zlokalizowane we wschodniej części poza miastem (około 18km od centrum), oraz lotnisko Tegel – usytuowane w zachodniej części Berlina (około 8km od centrum). Porty lotnicze Berlina razem generują ruch około 35 mln pasażerów rocznie. Oba lotniska pełnią trochę inne funkcje. Obiekt w Tegel pełni rolę obsługi głównie podróży międzynarodowych przewoźników tradycyjnych, z kolei Schönefeld skupią swoją działalność na obsłudze przewoźników niskokosztowych i lotów czarterowych. Oba

lotniska w ostatnich latach zmagają się z przepustowością w oczekiwaniu na nowe lotnisko BBI (Brandenburgia Berlin Airport).

Lotnisko Tegel położone jest w północno zachodniej części Berlina. Powstało tuż po II wojnie światowej, było też wielokrotnie modernizowane. Stanowi ono obecnie główny międzynarodowy port lotniczy Berlina. Mieści się zaledwie 8km od centrum aglomeracji berlińskiej.

### *Wyposażenie techniczne portu lotniczego*

Port lotniczy Tegel zlokalizowany jest na terenie 466 hektarów, oraz jest przystosowany do prowadzenia ruchu lotniczego w niebezpiecznych i niekorzystnych warunkach (standard ILS CAT III b.) Port lotniczy posiada dwa pasy startowe, które przebiegają równolegle do siebie. Mieszą się one na północ od terminali, jeden z nich mierzy 3.023 metrów, zaś bliższy terminali 2.428 metrów. W skład wchodzi również wieża kontroli lotów oraz ponad 50 pozycji parkowania samolotów. Rysunek 11 przedstawia charakterystyczny, heksagonalny kształt portu lotniczego Tegel.



**Rysunek 11. Plan lotniska Berlin-Tegel**

Źródło:[https://www.berlin-airport.de/pl/podrozni-txl/na-lotnisku/plan-lotniska/index.php#finger\\_tab2](https://www.berlin-airport.de/pl/podrozni-txl/na-lotnisku/plan-lotniska/index.php#finger_tab2); 10.01.2020.

W skład infrastruktury lotniska wchodzi 5 terminali.

- Terminal A – wewnątrz mieszczą się parkingi, postoje taksówek oraz stanowiska autobusowe, posiada także 14 tzw. pomostów (rękawów) do wsiadania,
- Terminal B – nazywany Nebel-Hall, znajdują się tu 20 stanowisk odprawy pasażerskiej,
- Terminal C – po wybudowaniu pełnił funkcję odciążającą terminali A i B, znajdują się tam również stanowiska odpraw pasażerów,
- Terminal D – określa się go jako miejsce sklepów i wynajęcia samochodów,
- Terminal E – 20 miejsc odpraw, korzystają z niego głównie pasażerowie krótkich, lokalnych lotów krajowych.

Jeżeli chodzi o infrastrukturę terminalową towarzyszącą to nie jest ona mocno rozbudowana, znajdują się tutaj ponad 20 punktów gastronomicznych, blisko 20 sklepów markowych, które niemal wszystkie są umieszczone w terminale A. Na lotnisku znajdują się także 4 biznesowe salony, 7 sal konferencyjnych, bankomaty, miejsca wymiany walut, a także salony kilku banków. W innych terminalach możemy znaleźć aptekę, informację dla podróżnych, tzw. duszpasterstwo lotniskowe, a także biuro rzeczy znalezionych. Przy terminalu E znajduje się punkt widokowy. Przy wyjściu z lotniska znajduje się parking dla samochodów osobowych, wypożyczalnia samochodów, postój taksówek oraz autobusów. W promieniu kilku kilometrów znajdziemy kilka hoteli, gdzie można zatrzymać się na jakiś czas podczas biznesowej podróży (Mercure Airport, Dorint Airport).

### ***Dostępność transportowa portu lotniczego***

Do lotniska istnieje kilka opcji dojazdu do lotniska Tegel. Wśród nich możemy wymienić:

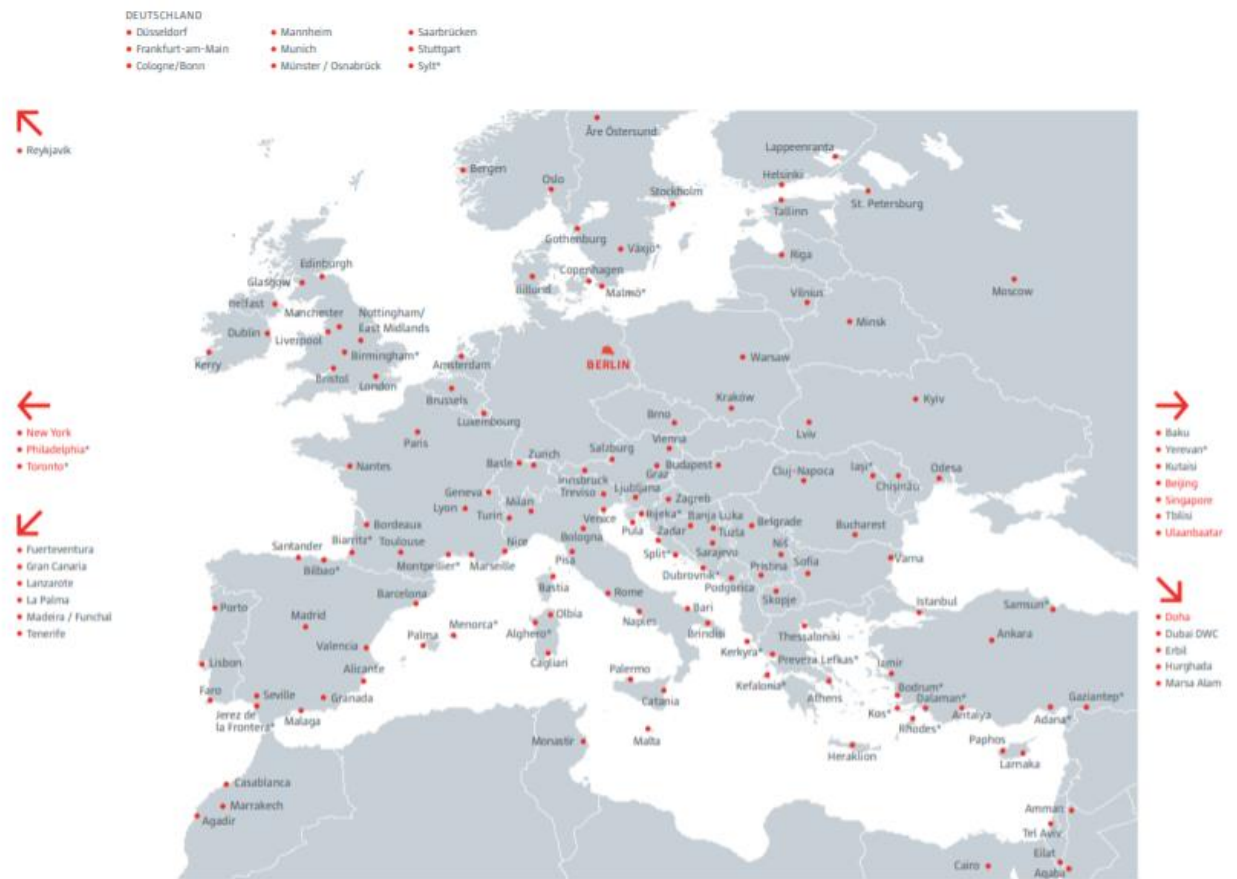
- Dojazd samochodem – z północy autostradą A111, z południa i ze śródmieścia z autostrady A100 istnieje bezpośrednie połączenie do A111, na lotnisko można dotrzeć również od strony Poczdamu autostradą A115,
- Transport kolejowy – z głównego Dworca w Berlinie (Hauptbahnhof) w niespełna 30 minut można dotrzeć na lotnisko w Tegel, ponadto Deutsche

Bahn oferuje wiele połączeń międzynarodowych i krajowych na lotnisko i z lotniska.

Lotnisko obsługiwane jest także przez inne formy usług dowozowych w tym Usługa Carsharing – jest to oferta takich firm jak (car2go, DriveNow, Miles) oraz komunikacja autobusowa – berlińska sieć autobusowa jest doskonale skomunikowana z lotniskiem Tegel, 4 przystanki autobusowe znajdują się bezpośrednio przed terminalami A i B, autobusy przyjeżdżające z Drezna mają przystanek tuż przy terminalu E, dodatkowo usługi transportu na lotnisko prowadzą prywatni partnerzy tacy jak Flixbus, Follow Me.

### ***Siatka połączeń oraz wielkość obsługiwanego ruchu pasażerskiego i cargo***

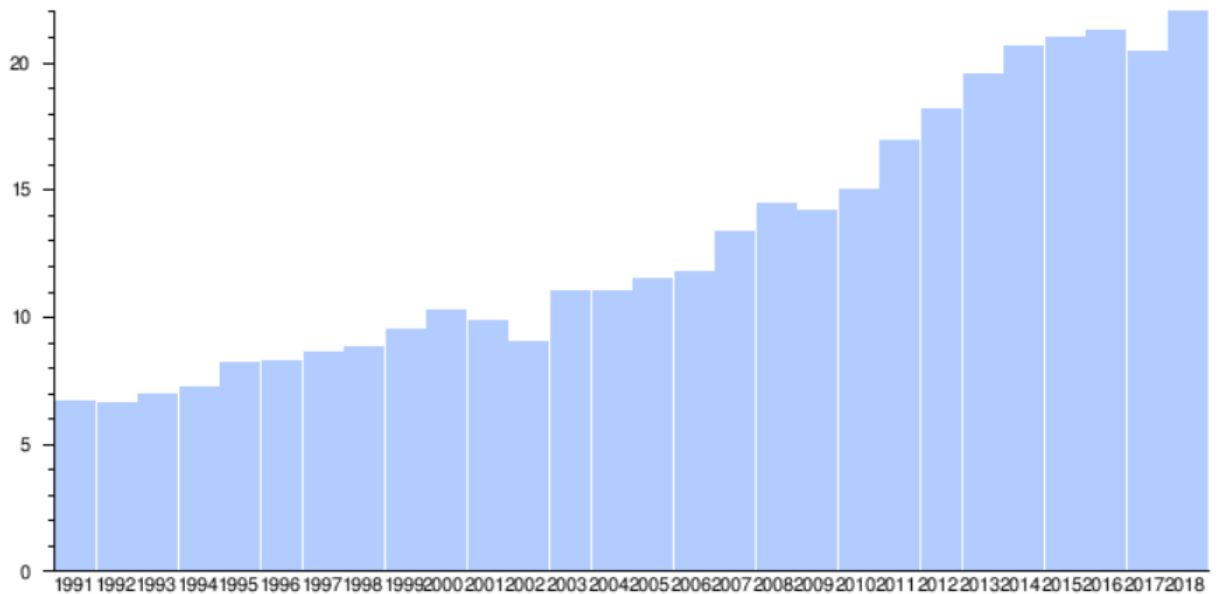
Port lotniczy Berlin Tegel obsługuje obecnie 67 linii lotniczych. Dodatkowo świadczy usługi do ponad 50 krajów na świecie w każdym kierunku świata do każdego z ponad 100 miejsc docelowych. W okresie wakacyjnym świadczone są również usługi na zasadzie lotów czarterowych. W celu lepszego zobrazowania, na rysunku 12 zaprezentowana jest siatka połączeń z lotniska.



**Rysunek 12. Siatka połączeń i kierunki podróży z/do portu lotniczego Berlin Tegel w roku 2019**

Źródło: <https://www.berlin-airport.de/pl/podrozni-txl/przyloty-i-odloty/kierunki-podrozy/index.php> 10.01.2020.

Lotnisko Berlin Tegel w 2019 r. osiągnęło blisko 24.5 mln pasażerów. Jest to o ponad 10% więcej niż w roku 2018. Rysunek 13 prezentuje liczbę obsługiwanych pasażerów od roku 1991 do roku 2018.

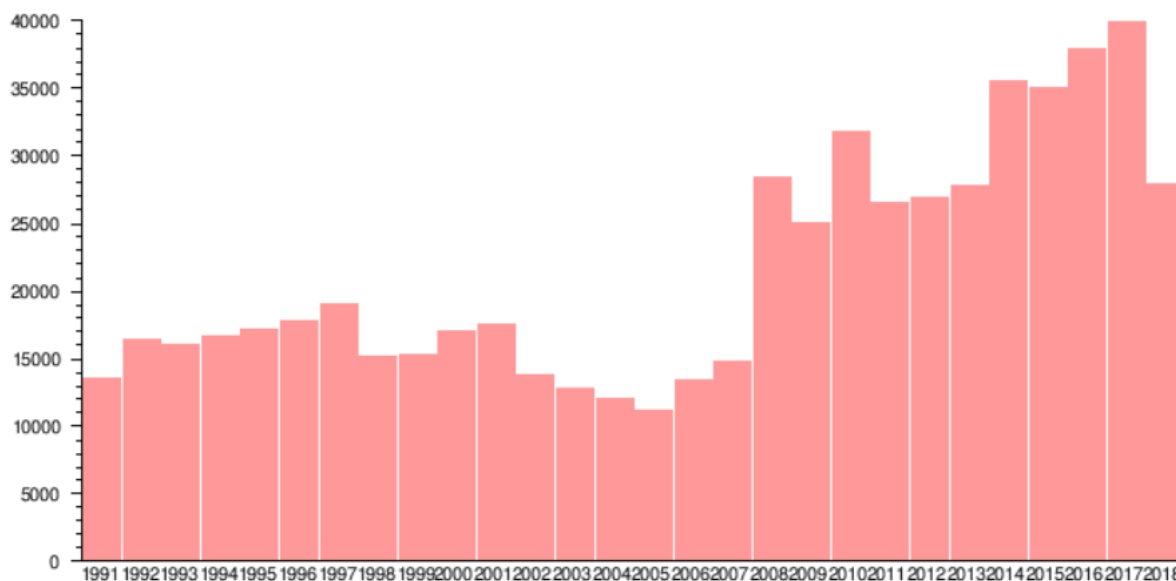


**Rysunek 13. Ruch pasażerki w porcie lotniczym Berlin Tegel w latach 1991-2018 (mln)**

Źródło: [https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Transport-Verkehr/Personenverkehr/Publikationen/Downloads-Luftverkehr/luftverkehr-ausgewaehlte-flugplaetze-2080610187004.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Transport-Verkehr/Personenverkehr/Publikationen/Downloads-Luftverkehr/luftverkehr-ausgewaehlte-flugplaetze-2080610187004.pdf?__blob=publicationFile)  
10.01.2020.

Lotnisko Tegel odnotowuje stały wzrost ilości obsługiwanych pasażerów. Obiekt już dawno przekroczył swoją nominalną przepustowość. Od 2008 r. lotnisko Tegel odnotowuje także stały wzrost ilości obsługiwanego cargo. W 2018 rok zanotowano jednak wysoki spadek w stosunku do 2017 r co widać na rysunku 14.





**Rysunek 14. Przeladunki cargo w porcie lotniczym Berlin Tegel w latach 1991-2018**

Źródło: [https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Transport-Verkehr/Personenverkehr/Publikationen/Downloads-Luftverkehr/luftverkehr-ausgewaehlte-flugplaetze-2080610187004.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Transport-Verkehr/Personenverkehr/Publikationen/Downloads-Luftverkehr/luftverkehr-ausgewaehlte-flugplaetze-2080610187004.pdf?__blob=publicationFile) 14.05.2020.

### 2.2.3 Port lotniczy Berlin - Schönefeld

#### *Lokalizacja w systemie transportowym*

Lotnisko Schönefeld jest obecnie drugim portem lotniczym znajdującym się w aglomeracji berlińskiej. Jest to mniejszy obiekt niż Tegel, ale staje się coraz bardziej zatłoczony. Znajduje się 18km od centrum Berlina, kiedyś był wizytówką NRD. Sam obiekt posiada powierzchnię całkowitą równą 660 hektarów oraz przepustowość roczną wynoszącą 8mln pasażerów. Port Lotniczy Schönefeld to bardzo stare i jedno z najmniej funkcjonalnych lotnisk w Europie. W rankingu eDreams zostało ono uznane za jeden z najgorszych portów lotniczych (czwarty najgorszy) i praktycznie najgorszy port lotniczy w Europie<sup>54</sup>.

#### *Wyposażenie techniczne portu lotniczego*

Infrastruktura lotniska w Schönefeld jest stara i przestarzała, w jej skład wchodzi 5 terminali (A, B, C, D-hala odlotów, D-hala przylotów). Terminale A, B, C zaopatrzone

<sup>54</sup> <https://www.edreams.com/best-airports-2018/> 15.01.2020.

są e 47 stanowisk odprawy biletowo-bagażowej. Terminal A posiada 3 pomosty (rękawy) przystosowane do wsiadania i wysiadania z samolotów. Pasażerowie w pozostałych terminalach przemieszczają się na pieszo (jeśli samolot znajduje się tuż przy terminalu) lub autobusami. Łącznie Schönefeld posiada 52 pozycje parkowania samolotów pasażerskich, ale także inne przystosowane dla samolotów innego przeznaczenia. Do infrastruktury zalicza się także wieżę kontroli lotów, a co najważniejsze pas startowy. Długość pasa wynosi 3.600 metrów. Podobnie jak lotnisko w Tegel, wyposażone jest i przystosowane do obsługi samolotów w trudnych i niekorzystnych warunkach pogodowych.

Lotnisko w Schönefeld posiada mniej rozbudowaną infrastrukturę towarzyszącą niżeli lotnisko w Tegel. Obejmuje ona:

- 13 sklepów gastronomicznych (bary, kafejki),
- 9 sklepów typu zakupy,
- 3 kantory wymiany walut,
- 3 sekcje wolnocłowe,
- sklep biznesowy,
- lotniskowe centrum konferencyjne (7sal) – największa sala o nazwie „Duże Audytorium” może przyjąć 300 osób,
- toalety przystosowane również dla osób niepełnosprawnych,
- punkt rzeczy znalezionych, punkt informacji,
- wypożyczalnia samochodów,
- biuro ochrony,
- taras widokowy znajdujący się na terenie terminalu A.

### ***Dostępność transportowa portu lotniczego***

Lotnisko w Schönefeld jest bardzo dobrze skomunikowane, w szczególności z aglomeracją berlińską. Istnieje kilka rodzajów środków transportu dzięki którymi można dostać się na lotnisko. Na obiekt można łatwo i szybko dotrzeć samochodem; zjeżdżając z autostrady A113 zjazdem „Schönefeld Süd”, z kolei wyruszając z centrum Berlina najlepiej pojechać autostradą miejską A100, która łączy się z autostradą A113 z której należy zjechać na skrzyżowaniu autostrad „Schönefelder Kreuz”. Na lotnisko samochodem można dojechać praktycznie z każdego kierunku, jadąc z kierunku Poczdamu szybko dociera się na lotnisko czteropasmową drogą federalną B96a.

Kolejnym środkiem transportu jest komunikacja autobusowa, przystanek autobusowy znajduje się bezpośrednio pod terminalem A. Jest kilka linii autobusowych, które docierają do lotniska Schönefeld, w tym jeden autobus ekspresowy (linia X7), trzy linie normalne kursujące regularnie (linie 163, 164, 171), dwie linie nocne, a także 6 połączeń autobusowych z regionem podstołecznym. Dodatkowo także przewoźnicy prywatni jak Flixbus oraz Follow Me oferują swoje usługi z większych aglomeracji europejskich. Port lotniczy posiada także w swym pobliskim otoczeniu (kilku minut pieszo) dworzec kolejowy. Funkcjonują tam połączenia regionalne oraz kolej miejska S-Bahn, która bezpośrednio łączy się z centrum Berlina i z wieloma mniejszymi ośrodkami w otoczeniu. Pociągi S-Bahn kursują co 10 minut, a ich trasy przebiegają przez centrum i obwodnicę; linia S9 oraz S45. Jeżeli chodzi o pociągi regionalne to kursują dwa razy w ciągu godziny z centrum Berlina, a przejazd trwa nie więcej niż 30 minut (linia RE7 oraz RB14). Dodatkowo funkcjonuje także linia RB22, która łączy Poczdam z lotniskiem Schönefeld w częstotliwości co godzinnej.

### ***Siatka połączeń oraz wielkość obsługiwanego ruchu pasażerskiego i cargo***

Port lotniczy Schönefeld obecnie jest obsługiwany przez 36 linii lotniczych oraz posiada 96 kierunków podróży w ponad 45 miejscach docelowych. Rysunek 17 prezentuje główne kierunki podróży. Jest ona bardzo rozbudowana z czego wynika, że możemy przemieścić się w dowolnym kierunku świata. Dodatkowo są połączenia do głównych hubów na świecie, z których można kontynuować podróż do innych destynacji:

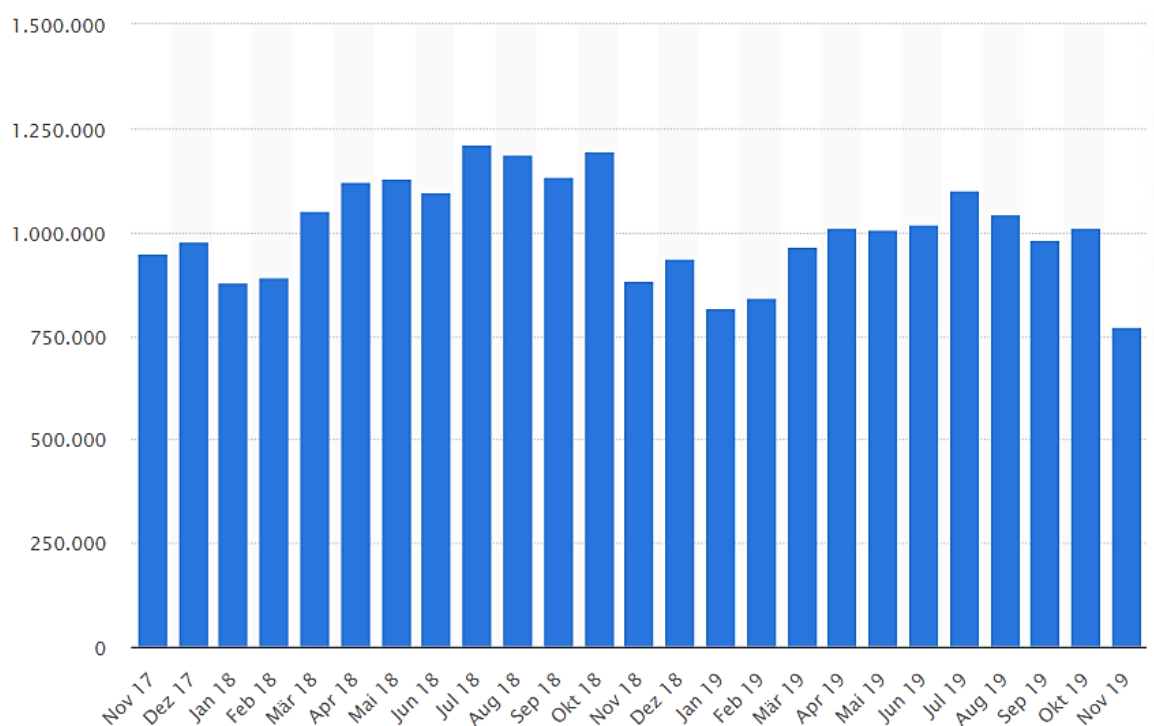
- Stanów Zjednoczonych (New York)
- Islandii (Reykjavik)
- Chin (Pekin)
- Mongolii (Ulaanbaatar)
- Singapuru.



**Rysunek 15. Mapa połączeń z/do portu lotniczego Berlin Schönefeld na rok 2019**

Źródło: <https://www.berlin-airport.de/de/reisende-txl/ankuenfte-und-abfluege/flugziele/index.php> 10.01.2020.

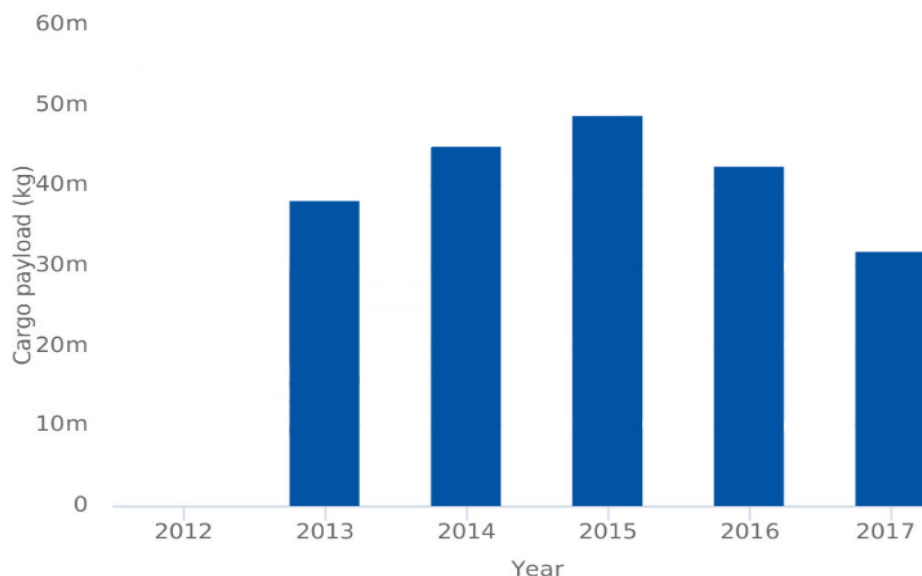
Lotnisko w Schönefeld w 2019 r. odprawiło około 12mln podróżujących, to zdecydowanie mniej niż w 2018 r. kiedy to ta wartość wynosiła około 13mln obsłużonych pasażerów. Rysunek 16 prezentuje szczegółową liczbę pasażerów obsłużonych każdego miesiąca lat 2018-2019. Widać wyraźnie spadek ilości podróżujących w każdym miesiącu roku 2019.



**Rysunek 16. Liczba pasażerów obsłużona w porcie lotniczym Berlin Schönefeld w latach 2018-2019**

Źródło: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/170013/umfrage/entwicklung-der-passagierzahlen-am-flughafen-berlin-schoenefeld/> 09.01.2020.

Lotnisko obsługuje również ruch cargo, którego ilość spada jednak z roku na rok (rysunek 17)



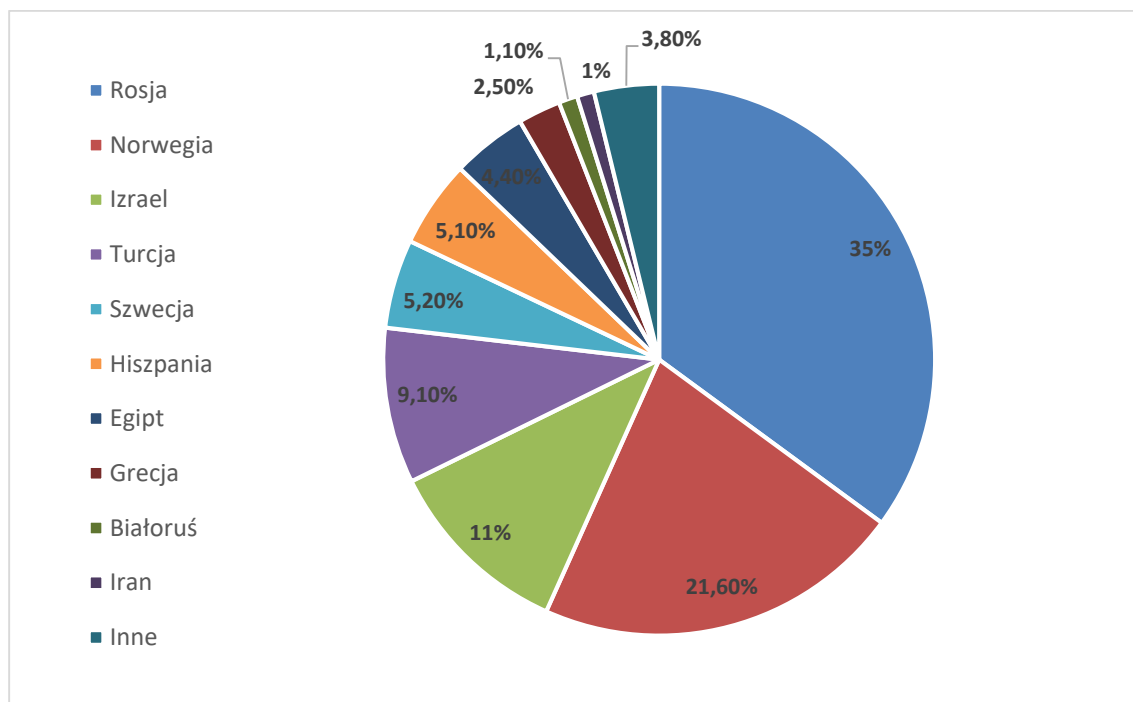
**Rysunek 17. Przeladunki cargo w porcie lotniczym Berlin Schönefeld w latach 2013-2017**

Źródło: <https://centreforaviation.com/analysis/reports/berlin-schoenefeld-airport-dramatic-passenger-growth-figures-and-it-may-have-an-extended-shelf-life->

343820, 09.01.2020.

Do 2015 roku przewozy cargo wzrastały w gwałtownym tempie, lecz w przeciwieństwie do pasażerów w 2016 roku odnotowany był wyraźny spadek obsługiwanych ładunków. W 2017 roku całkowity przewóz cargo również zanotował wyraźny spadek względem roku poprzedniego.

Główne kierunki przewozów cargo prezentuje rysunek 18.



**Rysunek 18. Kierunki przewozów cargo portu z lotniczego Berlin Schönefeld w 2017**

**r.**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie:

<https://www.berlinairport.de/pl/podroznisxf/index.php> 09.01.2020.

Według danych z rysunku 18 Rosja stanowi główny kierunek połączeń cargo (aż 35% wszystkich towarów), obsługiwany przez port lotniczy Berlin Schönefeld. Większość cargo przesyłane jest do krajów europejskich, a tylko niewielka część do Afryki czy krajów Azjatyckich.

# ROZDZIAŁ III

## OCENA KONKURENCYJNOŚCI PORTÓW LOTNICZYCH PÓŁNOCNEJ CZĘŚCI POLSKO-NIEMIECKIEGO POGRANICZA

### 3.1 Kierunki rozwoju portów lotniczych północnej części polsko-niemieckiego pogranicza

#### *Port lotniczego Szczecin-Goleniów*

Strategia rozwoju portu lotniczego w Goleniowie ukierunkowana jest na systematyczny rozwój sieci regularnych i czarterowych połączeń lotniczych, przede wszystkim do krajów europejskich, oraz rozwój oferty cargo.

W strukturze lotów regularnych dotychczas największym powodzeniem cieszyły się połączenia z Goleniowa do Londynu i Warszawy, ale wzrosty odnotowano również na kierunkach skandynawskich.<sup>55</sup> Z tej przyczyny w 2019 r. uruchomiono m.in. połączenie do Kopenhagi obsługiwane przez linie SAS, od 2020 roku połączenie to będzie także obsługiwane przez linie lotniczą Norwegian. Priorytetem są także połączenia w kierunku wschodnim, w szczególności na Ukrainę, które to były długo oczekiwane na Pomorzu Zachodnim. Z dniem 3 lipca 2020 roku uruchomione zostanie połączenie Szczecin-Lwów. Destynację obsługiwana będzie przez niskokosztową linię lotniczą Wizz Air przy pomocy Airbusa A-320 dysponującym 180 miejscami. Port lotniczy zabiega także o nowe połączenie na południe Europy, obecnie trwają rozmowy na ten temat z przewoźnikami. Przedstawiciele Ryanair zapewnili, że port lotniczy w Goleniowie posiada duży potencjał i analizowane są kolejne połączenia. Wyzwaniem dla lotniska jest opuszczenie przez Wielką Brytanię struktur Unii Europejskiej (Brexit), ale przewoźnicy wciąż widzą duży potencjał w uruchamianiu nowych siatek połączeń na Wyspy Brytyjskie.

---

<sup>55</sup> Port Lotniczy Szczecin - Goleniów z dofinansowaniem. Jest porozumienie z PPL, <http://www.wzp.pl/biuro-prasowe/biuro-prasowe/aktualnosci/port-lotniczy-szczecin-goleniow-z-dofinansowaniem-jest-porozumienie-z-ppl> 15.05.2020.

Ważnym segmentem ruchu pasażerskiego obsługiwanego przez port lotniczy w Goleniowie jest rynek lotów czarterowych uruchamianych w sezonie wakacyjnym. W planach na sezon 2020 rok zapowiedziane są także loty czarterowe do Bułgarii. W ostatnich latach port lotniczy w Goleniowie rozszerza zakres oferty cargo dedykowany sektorowi e-commerce w oparciu o nowy terminal firmy Waimea.

Port lotniczy w Goleniowie planuje także działania inwestycyjne. W lipcu 2019 r. zapadała decyzja o rozbudowie lotniska a wartość inwestycji szacowana jest na kwotę 108 mln złotych. To efekt porozumienia jakie zawarły główni udziałowcy portu: miasto Szczecin i miasto Goleniów oraz Województwo Zachodniopomorskie i Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”. Porozumienie zakłada, iż w latach 2020-2022 zrealizowany będzie program inwestycyjny, który docelowo umożliwi obsługę blisko 1,5 mln pasażerów rocznie, i obejmie m.in.:

- zakup i montaż naziemnego oznakowania nawigacyjnego CAT II,
- wymianę urządzeń do kontroli bezpieczeństwa,
- rozbudowę terminala pasażerskiego,
- remont i poszerzenie istniejących parkingów.<sup>56</sup>

Istotnym elementem wykraczającym poza porozumienie jest także rozbudowa infrastruktury dojazdowej (drogowej i kolejowej) w celu poprawy skomunikowania portu w systemie regionalnym (sąsiednich województw).

### ***Porty lotnicze Berlin- Tegel oraz Berlin-Schönefeld***

Port lotniczy Tegel oraz Schönefeld dysponują obecnie rozbudowaną siatką połączeń, w planach dla obu lotnisk jest także kilka nowych destynacji, w tym dwie nowe trasy regularne oraz dziewięć nowych połączeń wakacyjnych (tabele 5 i 6).

**Tabela 5. Nowe połączenia z lotniska Berlin Tegel w sezonie 2020**

Kierunek	Częstotliwość	Data uruchomienia	Okres
Sofia (Bułgaria)	2 razy tygodniowo	30 marca	Lato 2020
Amsterdam (Holandia)	5 razy tygodniowo	30 marca	Lato 2020
Klagenfurt (Austria)	2 razy tygodniowo	31 marca	Lato 2020

<sup>56</sup> <http://www.wzp.pl/biuro-prasowe/biuro-prasowe/aktualnosci/port-lotniczy-szczecin-goleniow-z-dofinansowaniem-jest-porozumienie-z-ppl> 15.05.2020.



Ajaccio (Korsyka, Francja)	2 razy tygodniowo	5 kwietnia	Lato 2020
Ibiza (Baleary, Hiszpania)	3 razy tygodniowo	5 kwietnia	Lato 2020
Chania (Kreta, Grecja)	3 razy tygodniowo	5 kwietnia	Lato 2020

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: <https://www.berlin-airport.de/pl/przedsiębiorstwo/aktualne-wiadomosci/aktualnosci/2020/2020-02-26-der-sommer-kann-kommen/index.php> 15.05.2020.

**Tabela 6. Nowe połączenia z lotniska Berlin Schönefeld w sezonie 2020**

Kierunek	Częstotliwość	Data uruchomienia	Okres
Porto (Portugalia)	4 razy tygodniowo	39 marca	Lato 2020
Tivat (Czarnogóra)	2 razy tygodniowo	30 marca	Lato 2020
Walencja (Hiszpania)	2 razy tygodniowo	30 marca	Cały rok
Sharm El Sheikh (Egipt)	2 razy tygodniowo	1 kwietnia	Cały rok
Comiso (Sycylia, Włochy)	2 razy tygodniowo	25 kwietnia	Lato 2020
Zakintos (Grecja)	1 razy tygodniowo	27 czerwca	Lato 2020

Źródło: Opracowanie własne na podstawie <https://www.berlin-airport.de/pl/przedsiębiorstwo/aktualne-wiadomosci/aktualnosci/2020/2020-02-26-der-sommer-kann-kommen/index.php> 15.05.2020.

Oba lotniska berlińskie zmagają się obecnie z problemami starzenia się i dekapitalizacji infrastruktury przy jednoczesnym rosnącym zatłoczeniu. Sytuację obu berlińskich lotnisk od wielu lat komplikuje odraczany termin oddania do eksploatacji lotniska Berlin Brandenburg Airport (BBI).

Zarząd portu lotniczego Schönefeld przewiduje dalsze opóźnienia w uruchomieniu BBI i szacuje, że działalność portu lotniczego Schönefeld będzie utrzymana do 2025 roku. Aktualnie lotnisko jest bardzo zatłoczone i wymaga pilnej modernizacji i rozbudowy. Władze berlińskiego lotniska planują przeznaczyć środki finansowe, w ramach których zakłada się likwidację największych wąskich gardeł funkcjonowania lotniska do czasu oddania do użytku BBI, w tym:

- połączenie i modernizacja poczekalni dla klientów linii lotniczych Easyjet oraz Ryanair,
- budowę nowych punktów gastronomicznych,

- budowę nowej hali, stworzonej na czas przebudowy (dla podróżnych oczekujących na wylot)<sup>57</sup>.

Te wszystkie modernizacje są częścią wieloetapowego planu jaki podjęły władze lotniska w Berlinie w 2015r. Dzięki inwestycji o wartości 65 mln euro przepustowość lotnisk ma wynieść 40 mln pasażerów rocznie do 2023 roku. Cała inwestycja została zaplanowana w czterech etapach, pierwszy z nich w latach 2016-2017 zakładał krótkoterminowe projekty poprawiające przepustowość. W drugim etapie (2017-2023 roku) przebudowie ulegnie infrastruktura lotnicza, wybudowana zostanie nowa droga kołowania, która ma skrócić drogę dojazdową spod terminala. Równolegle przebiegać ma etap trzeci, który będzie dotyczył modernizacji systemów odwadniania, nawadniania, chłodzenia i infrastruktury IT. Czwarty etap dotyczy budowy nowego terminala w okolicach 2023 roku na lotnisku BBI, który będzie niezależnym terminalem przyjmującym tylko przewoźników niskokosztowych.

Lotnisko w Tegel, które jest aktualnie głównym lotniskiem Berlina obsługującym loty międzykontynentalne, uznawane jest za jeden z najgorszych portów lotniczych w Europie. Wpływ na to ma wspomniana kongestia, i dekapitalizacja infrastruktury wynikająca z opóźnień i niepewności związanej z realizacją inwestycji BBI. Aktualnie lotnisko ma bardzo ograniczone możliwości rozwoju. Infrastruktura, która tworzy lotnisko wymaga dużego nakładu finansowego: notoryczne opóźnienia, tłumy ludzi czy też przestarzały terminal tworzą zarzuty jakie klienci lotniska wskazują przy głównych przyczynach niskiej atrakcyjności portu lotniczego Tegel. Wraz z uruchomieniem BBI, zgodnie z planami władz portu, port lotniczy Tegel zostanie ostatecznie zamknięty. Jednocześnie z dniem 1.06.2020 władze i akcjonariusze lotniska podjęli decyzję o tymczasowym zamknięciu portu lotniczego Tegel. Zamknięcie wiąże się z przeniesieniem całego ruchu na lotnisko w Schönefeld, a docelowo na BBI.<sup>58</sup>. Przeciwni tym działaniom byli przewoźnicy jak Lufthansa i Ryanair.

Najważniejszym wyzwaniem w zakresie rozwoju infrastruktury portów lotniczych regionu Berlina i Brandenburgii jest zatem oddanie do użytku portu lotniczego BBI.

---

<sup>57</sup>G. Szypuła, „50milionów euro dla lotniska w Schönefeld”, <https://turystyka.rp.pl/transport/5451-50-milionow-euro-dla-lotniska-schonefeld> 15.05.2020.

<sup>58</sup>A. Zając, Jedno z najgorszych lotnisk w Europie przestanie funkcjonować. Zamknięcie już za rok?, 2020, <https://www.fly4free.pl/berlin-tegel-do-zamknienia/#comments> 15.05.2020.

### ***Berlin Brandenburg Airport (BBI)***

Berlin w 2020 r. wciąż nie posiada lotniska na miarę jego stołecznych aspiracji. Analizowane lotniska Tegel i Schönefeld nie spełniają chociażby średniego standardu. Pierwotnie BBI miało zostać otwarte w 2011 r. lecz z powodu zaostrożonych wymagań UE postanowiono przenieść je na 2012 r. Cztery tygodnie przed uroczystym otwarciem okazało się, że system przeciwpożarowy lotniska BBI nie spełnia wymagań i nie kwalifikuje się do odbioru. Pomimo różnych zapewnień ze strony zarządu również w 2013 r. nie doszło do otwarcia, w tym czasie opinia publiczna poddawana jest kolejnymi to informacjami na temat rozwiązywania umów z kluczowymi firmami budowlanymi. Po pewnym okresie zniknęła większość głównych kierowników, także tych na tych najwyższych stanowiskach. Zostali oni obwinieni za niedotrzymanie terminów oraz brak dyscypliny finansowej. Opinia publiczna, a także osoby bezpośrednio związane z lotniskiem bezapelacyjnie stwierdziły, iż to niewłaściwe struktury zarządzania całym projektem wzięły tutaj górę.

W systemie ochrony antypożarowej upatruje się główny powód opóźnień i wzrostu kosztów. W 2014 r. kierownik techniczny lotniska BBI przyznał, iż system ochrony przeciwpożarowej był nieprawidłowo zaplanowany i skonstruowany. W 2015 r. władze lokalne, które były odpowiedzialne za budowę lotniska i jego nadzór techniczny zakazały jakichkolwiek prac technicznych ze względu na niestabilną konstrukcję wynikającą z przeciążenia wentylatorami, przy okazji odkryto, iż 600 ścian musi zostać rozebranych i przebudowanych, ponieważ tak wynikało z wymagań i przepisów ochrony przeciwpożarowej. Nową datę otwarcia zaplanowano na 2019 r., lecz również ten termin został przeniesiony. Aktualną datą jest październik 2020 r. Zarząd lotniska poinformował, iż jest to planowany termin. Podkreślił również, iż w momencie otwarcia lotniska BBI, prawie od razu lotnisko Tegel zostanie zamknięte. Pierwotnie koszty projektu szacowane były na 2,5 mld Euro, w 2016 r. koszty budowy BBI objęły sumę ponad 5,4 mld Euro, a w 2020 r. wzrosły do 6 mld Euro.<sup>59</sup>

BBI znajduje się na południe od centrum Berlina, tuż przy porcie lotniczym Schönefeld, na obszarach, które są przyległe do niego. Według planów łączna powierzchnia ma wynosić około 1,3 tys. ha. Zgodnie z założeniami ma się stać 3 największym pod względem liczby obsługiwanych pasażerów i cargo niemieckim

---

<sup>59</sup><https://www.forbes.pl/transport-i-logistyka/nowy-termin-otwarcia-lotniska-berlin-brandenburg-pazdziernik-2020-r/xkwd23k> 21.05.2020.

„hubem” międzynarodowym. Przyjmuję się, że w początkowym okresie działalności lotnisko będzie obsługiwać 22-25 mln pasażerów, a nawet 30-40 mln w perspektywie roku 2030, a także ponad 150 kierunków podróży.

Projekt lotniska BBI zakłada szereg nowoczesnych urządzeń i rozwiązań. Budynek terminalu posiada sześć kondygnacji i usytuowany jest dokładnie pomiędzy dwoma pasami startowymi, które przebiegają równolegle. Dzięki odległości od siebie 1900 metrów oba pasy mogą być obsługiwane niezależnie od siebie. Pozycje dokowania samolotów i inne pozycje postojowe podobnie jak terminal znajdują się pomiędzy pasami startowymi, ma to prowadzić to ograniczenia hałasu do obszaru samego lotniska. Terminal posiada łącznie 25 pomostów (rękawów) dla pasażerów, z tego 16 mieści się na głównej pierzei, a pozostałe 9 znajdują się na pierzei południowej. Pasażerowie korzystający z samolotów i usług lotniczych od strony północnej będą docierać do samolotów autobusami lub pieszo (jeżeli samolot znajduje się tuż przy terminalu).

Jeden z pasów startowych, znajdujących się na północy liczy 3600 metrów, na ten moment eksploatowany jest przez lotnisko Berlin Schönefeld. Drugi pas startowy liczy 4000 metrów i ma ponad 60 metrów szerokości. Pomiędzy oboma pasami znajdują się również system dróg kołowania, który ma za zadanie ułatwić prace eksploatacyjne.

Na rysunku 19 przedstawiona jest wizualizacja projektu lotniska BBI.



**Rysunek 19. Wizualizacja lotniska Berlin Brandenburg Airport z lotu ptaka**

Źródło:[http://infoair.pl/lotnisko-ber-ruszy-w-pazdzierniku-2020-r-\\_more\\_118188.html](http://infoair.pl/lotnisko-ber-ruszy-w-pazdzierniku-2020-r-_more_118188.html)  
08.01.2020.

Lotnisko BBI będzie dobrze skomunikowane z centrum miasta, ale także z ważniejszymi aglomeracjami w regionie. Lotnisko posiada własny dworzec kolejowy,

znajdujący się bezpośrednio pod budynkiem głównym, który według założeń ma dowozić przynajmniej połowę pasażerów korzystających z portu lotniczego transportem kolejowym. Obsługiwane będą pociągi komunikacji publicznej jak i pociągi regionalne. Z centrum Berlina bezpośrednio na lotnisko można dotrzeć również za pomocą S-Bahna, który ma kursować co 10-15 minut. Lotnisko będzie obsługiwane także przez Airport Express (RE7, RB14) kursujące co 30minut. Aby dostać się na lotnisko można będzie skorzystać również z połączeń autobusowych, z centrum miasta 7 linii będzie jeździć bezpośrednio pod port lotniczy. Bezpośrednio przy hali odlotów znajdować się będzie postój Taxi, co samo się tyczy hali przylotów. Podróż z Alexanderplatz (centrum) to koszt około 30 Euro. Dzięki autostradzie A113 oraz drodze B96a dojazd samochodem na lotnisko nie stanowi problemu. Aleja Schönefelder biegnie bezpośrednio od zjazdu z autostrady do lotniska. Kierując się na obwodnicę Melli-Beese-Ring podróżujący mogą również bezpośrednio trafić na terminal główny.

Lotnisko posiadać będzie też dysponować szeregiem elementów tworzących infrastrukturę towarzyszącą, w tym m.in.:

- duży parking na około 10 tys. miejsc parkowania,
- stanowiska informacji lotniskowej,
- kilkadziesiąt sklepów usługowych i spożywczych,
- kilkadziesiąt kawiarni, barów i restauracji,
- sklepy wolnocłowe,
- salon wynajmu samochodów,
- łazienki przeznaczone również dla osób niepełnosprawnych,
- biuro rzeczy znalezionych,
- usługi fryzjerskie,
- miejsca wymiany walut i bankomaty.

Budowa BBI, który ma zastąpić dwa stare i mało funkcjonalne porty lotnicze Tegel i Schönefeld, określana jest jako największe niepowodzenie infrastrukturalne w historii powojennych Niemiec. Lotnisko BBI miało być wizytówką stolicy, a także 3 największym lotniskiem w Niemczech. Pomimo zapewnień dotyczących uruchomienia w październiku 2020 r., wielu mieszkańców Berlina podchodzi do tego sceptycznie i z rezerwą.

### 3.2 Analiza SWOT polskich i niemieckich portów lotniczych w obsłudze północnej części polsko-niemieckiego pogranicza

W tabeli 7 przedstawione zostały trzy porty lotnicze: Szczecin Goleniów oraz oba analizowane lotniska berlińskie. Porównano jest w kwestiach technicznych, dostępności a także pod względem siatki połączeń i ruchu pasażerskiego oraz cargo. Dane mają służyć do dokładniejszego zobrazowania sytuacji w przedstawionych portach lotniczych oraz posłużyć do wykonania analizy SWOT.

**Tabela 7. Porównanie parametrów infrastruktury, dostępności transportowej, sieci połączeń i wielkości obsługiwanego ruchu analizowanych portów lotniczych**

	Port lotniczy		
	Szczecin-Goleniów	Berlin Tegel	Berlin Schonefeld
Infrastruktura	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 1 pas startowy o długości 2,5km i szerokości 60m</li> <li>- 1 droga kołowania</li> <li>- 6 miejsc obsługi na płycie lotniska</li> <li>- 1 terminal</li> <li>- 5 punktów gastronomicznych</li> <li>- brak przyportowego hostelu – konieczność transportu do pobliskiej aglomeracji</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 2 pasy startowe (3023m i 2428m) o szerokości 60m</li> <li>- 1 droga kołowania</li> <li>- 50 miejsc obsługi na płycie lotniska</li> <li>- 5 terminali</li> <li>- 20 punktów gastronomicznych</li> <li>- dostępność do hotelu w bardzo niedalekiej odległości od terminala, bez wykorzystania dodatkowego transportu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 1 pas startowy o długości 3,6km i szerokości 60m</li> <li>- 1 droga kołowania</li> <li>- 52 miejsc obsługi na płycie lotniska</li> <li>- 5 terminali</li> <li>- 13 punktów gastronomicznych</li> <li>- dostępność do hotelu w bardzo niedalekiej odległości od terminala, bez wykorzystania dodatkowego transportu</li> </ul>
Dostępność	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Transport samochodowy – odległość 45km od dużej aglomeracji, jedna droga dojazdu</li> <li>- Transport kolejowy – mało rozbudowana siatka połączeń kolejowych</li> <li>- Komunikacja autobusowa – mało rozbudowana siatka połączeń</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Transport samochodowy – łatwy dojazd z każdego kierunku i centrum Berlina</li> <li>- Transport kolejowy – rozbudowana siatka połączeń kolejowych z innych miast i centrum Berlina</li> <li>- Komunikacja autobusowa – rozbudowana siatka połączeń</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Transport samochodowy – łatwy dojazd z każdego kierunku i centrum Berlina</li> <li>- Transport kolejowy – rozbudowana siatka połączeń kolejowych z innych miast i centrum Berlina</li> <li>- Komunikacja autobusowa – rozbudowana siatka połączeń</li> </ul>
Siatka połączeń	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 5 przewoźników</li> <li>- 5 krajów</li> <li>- 9 kierunków podróży</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 67 przewoźników</li> <li>- 50 krajów</li> <li>- 100 kierunków podróży</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 36 przewoźników</li> <li>- 45 krajów</li> <li>- 96 kierunków podróży</li> </ul>
Wielkość ruchu (za rok 2018 i 2019)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 598tys pasażerów (2018)</li> <li>- 430tys pasażerów (2019)</li> <li>- przewóz cargo – znikomy (2018/2019)</li> <li>- (lotnisko jest gotowe na zwiększony ruch)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 22mln pasażerów (2018)</li> <li>- 24,5mln pasażerów(2019) (osiąga się limity przepustowości)</li> <li>- przewóz cargo 27 ton (2018)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 12,7 mln pasażerów (2018)</li> <li>- 12mln pasażerów (2019)</li> <li>- (osiąga się limity przepustowości)</li> <li>- przewóz cargo 10 ton (2018)</li> </ul>

Źródło: Opracowanie własne.

Uwzględniając dane z tabeli 7 można odnotować, iż port lotniczy Szczecin-Goleniów ustępuje pod każdym względem obu portom w Berlinie, wynika to oczywiście z gorszej infrastruktury, słabszej sieci połączeń oraz faktu, iż porty berlińskie w swoim obszarze ciążenia mają znacznie większy potencjał miasta stołecznego Berlin, przez co przewoźnicy lotniczy patrzą pod innym kątem gdy ocenia się oba miasta. Port lotniczy Tegel obsługuje większe potoki ruchu pasażerskiego i cargo, jako jedyne lotnisko posiada 2 pasy startowe.

W celu oceny szans i mocnych stron oraz identyfikacji słabości i zagrożeń rozwoju badanych portów lotniczych w tabeli 8 oraz 9 została opracowana analiza SWOT. Jest to metoda lub inaczej nazywana techniką analizy informacji, która ma na celu określić czynniki strategiczne wybranego podmiotu pod względem 4 kategorii: mocne strony – Strengths, słabe strony – Weaknesses, szanse – Opportunities, zagrożenia – Threats. W tym celu tworzy się specjalny diagram podzielony na 4 części. Poprzez analizę SWOT badany podmiot weryfikuje sytuację wewnątrz przedsiębiorstwa oraz zewnętrzną, która go otacza. Na podstawie tego podejmują się decyzję o wybraniu jednej ze strategii na przyszłe lata. Aby prościej i dokładniej skonstruować diagramy SWOT posłużono się danymi z tabeli 7. Na podstawie tego przeniesiono dane liczbowe na informacje oraz fakty na temat obu lotnisk.

**Tabela 8. Analiza SWOT dla portów lotniczych Tegel i Schönefeld**

<b>Mocne strony</b>	<b>Słabe strony</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dogodna lokalizacja,</li> <li>2. Dobry dojazd bezpośredni do lotnisk,</li> <li>3. Rozbudowana siatka połączeń międzynarodowych i krajowych</li> <li>4. Status lotniska międzynarodowego</li> <li>5. Pasy startowe i ich parametry techniczne pozwalające przyjmować większość typów dużych samolotów.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Przystarzała infrastruktura (lotniskowa i terminalowa),</li> <li>2. Zatłoczenie,</li> <li>3. Negatywne opinie klientów lotniska.</li> </ol>
<b>Szanse</b>	<b>Zagrożenia</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bliskość granicy polsko-niemieckiej (transgraniczny obszar oddziaływania),</li> <li>2. Bliskość dużych węzłów transportowych innych gałęzi transportu,</li> <li>3. Dostępność dużego miasta.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Rosnące opóźnienia, które przekładają się na wzrost kosztów ogólnych,</li> <li>2. Spadek atrakcyjności może spowodować utratę przewoźników i ich klientów,</li> <li>3. Niski potencjał gospodarczy regionów Berlina i Brandenburgii (na tle innych regionów Niemiec).</li> </ol>

Źródło: Opracowanie własne.

**Tabela 9. Analiza SWOT dla portu lotniczego Szczecin-Goleniów**

<b>Mocne strony</b>	<b>Słabe strony</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dogodna lokalizacja – bliskość aglomeracji szczecińskiej,</li> <li>2. Jedyne międzynarodowy port lotniczy województwa zachodniopomorskiego,</li> <li>3. Duża liczba połączeń do Skandynawii i Wielkiej Brytanii,</li> <li>4. Wyremontowana droga startowa, pozwalająca na obsługę największych samolotów,</li> <li>5. Nowy terminal cargo.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Jeden pas startowy,</li> <li>2. Ograniczone parametry techniczne terminalu pasażerskiego,</li> <li>3. Brak hotelu przyportowego, konieczność transportu do większej aglomeracji,</li> <li>4. Słabo rozbudowana siatka połączeń, szczególnie do krajów Europy Zachodniej.</li> </ol>
<b>Szanse</b>	<b>Zagrożenia</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Planowana rozbudowa terminalu pasażerskiego,</li> <li>2. Rozwój potencjału lotniczego cargo w regionie (e-commerce),</li> <li>3. Ograniczone możliwości rozwoju istniejących portów Tegel i Schönefeld po stronie niemieckiej.</li> <li>4. Poprawa dostępności drogowej do odleglejszych części województwa (budowa trasy S6).</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Silne oddziaływanie konkurencyjne portów berlińskich,</li> <li>2. Budowa portu lotniczego BBI (przejęcie ruchu międzynarodowego),</li> <li>3. Ograniczona dostępność kolejowa, w szczególności do bardziej odległych regionów województwa.</li> </ol>

Źródło: Opracowanie własne.

Uwzględniając dane z tabel 8 i 9 port lotniczy Szczecin-Goleniów pomimo słabego i niewielkiego zaplecza technicznego oraz bliskiej odległości lotnisk berlińskich posiada wiele zalet, aby w niedalekiej przyszłości stać silnym konkurentem dla polsko-niemieckich przygranicznych portów lotniczych. Znacząca poprawa statystyk w ciągu kilku lat napawa dużym optymizmem, jeżeli by spojrzeć na kwestie rozwoju i planowanych przedsięwzięć można odnotować optymistyczny scenariusz i przyjąć, iż lotnisko Szczecin-Goleniów może osiągnąć w przeciągu kilku lat prognozowaną wielkość obsługi na poziomie 1mln pasażerów.

Jednakże obecnie to porty berlińskie posiadają lepszą pozycję konkurencyjną, obsługując znaczą część polskich pasażerów regionów przygranicznych. Lotniska w Berlinie posiadają dużą przewagę na portem lotniczym Szczecin-Goleniów. Porty te plasują swoją pozycję konkurencyjną jako główne węzły transgranicznej sieci transportowej. Wynika to głównie z bogatszej siatki połączeń (w tym szerokiej oferty tanich linii lotniczych oraz lotów turystycznych), zróżnicowanej oferty dodatkowej, dobrej komunikacji z najważniejszymi węzłami komunikacyjnymi, uwzględniania preferencji pasażerów,



Wraz z przystąpieniem Polski do UE można zaobserwować w szczególności zwiększone zainteresowanie obywateli Polski ruchem czarterowym z Berlina. Obecnie stanowią one dużą część ogółu ruchu pasażerskiego. Mieszkańcy pogranicza polsko-niemieckiego, którzy zamieszkują tereny województwa zachodniopomorskiego bardzo często korzystają z portów berlińskich jako miejsca początku i końca swojej podróży. Lotniska berlińskie już bowiem dawno dostrzegły potencjał wynikający z polskiego rynku. Korzystając z dobrej koniunktury w przewozach pasażerskich zdecydowały się na promowanie swojej oferty na portach lotniczych jak Poznań, Wrocław czy nawet Szczecin. Jako doskonały przykład mogą posłużyć firmy przewozowe, umożliwiające dojazd do portów lotniczych w Berlinie. Dotyczy to większości większych miast zachodniej części Polski min. Szczecina, Poznania, Zielonej Góry, Wrocławia.

Wzmoczony i rosnący ruch lotniczy w przestrzeni europejskiej z biegiem czasu przy niewłaściwej integracji wyżej wymienionych elementów transgranicznej sieci transportowej powoduje wzrost zatłoczenia co prowadzi do opóźnień, a opóźnienia prowadzą do wzrostu kosztów działalności linii lotniczej. Obecny system lotnisk Berlina oparty na lotniskach Schönefeld i Tegel, zbliża się ku granicy przepustowości jeżeli chodzi o obsługę w terminalach, a także możliwości obsługi naziemnej samolotów. Port lotniczy nie może być ważnym elementem sieci transportowej jeżeli jego możliwości przepustowe osiągną pewien limit. Z jednej strony ruch lotniczy mógłby przejść port lotniczy Szczecin-Goleniów, i wówczas ograniczone możliwości rozwoju portów berlińskich stanowią szansę dla lotniska w Goleniowie. Z drugiej strony brakuje w Berlinie lotniska, które jest w stanie obsłużyć wymagany ruch pasażerów, i należy oczekiwać, że otwarcie BBI w końcu nastąpi. Wówczas ten nowy port lotniczy może stanowić zagrożenie dla lotniska w Goleniowie.

Budowa lotniska BBI z jednej strony może stworzyć ogromną konkurencję dla zachodniopomorskiego lotniska Szczecin-Goleniów, a z drugiej strony może odegrać znaczącą rolę w kontekście lotniska komplementarnego dla całej aglomeracji berlińskiej. Z uwagi na funkcje i przeznaczenie port lotniczy BBI znacząco może przychylić się do obniżenia poziomu konkurencyjności i tak już słabnącego portu Centralnego Warszawa-Okęcie. Z tego punktu należy też właśnie rozpatrywać budowę tego lotniska jako szansę na rozwój szerokiej współpracy, zakładając, że pasażerowie planujący długodystansowe

podróże i loty, korzystający z portów regionalnych będą korzystać z lotniska w Berlinie niżeli lotniska w Warszawie.

## WNIOSKI

Funkcjonowanie i rozwój portów lotniczych w rejonach transgranicznych z jednej strony stwarza szereg możliwości, ale z drugiej strony wiąże się z ogromnymi wyzwaniami i barierami, które są ściśle związane z funkcjonowaniem granic nawet w regionach silnie zintegrowanych jak regiony UE. Przykładem jest polsko-niemieckie pogranicze. Największym pod względem obsługiwanego ruchu portem lotniczym polskiej części polsko-niemieckiego pogranicza jest port lotniczy we Wrocławiu, drugim co do wielkości jest Szczecin-Goleniów. Oba porty należą do sieci TEN-T. W dalszym obszarze oddziaływania konkurencję dla obu lotnisk stanowi port lotniczy w Poznaniu. Natomiast po stronie niemieckiej, w szczególności w północnej części polsko-niemieckiego pogranicza, silną konkurencję dla portów polskich (zwłaszcza portu lotniczego Szczecin-Goleniów) stanowią lotniska regionu Berlina i Brandenburgii: Tegel i Schönefeld, a w przyszłości nowe lotnisko węzłowe Berlin Brandenburg International (BBI).

Przedmiotem badań podjętych w pracy była ocena konkurencyjności portów lotniczych północnej części polsko-niemieckiego pogranicza, która objęła porty lotnicze Berlina: Tegel i Schönefeld oraz port lotniczy Szczecin-Goleniów, wchodzące w skład transgranicznej sieci transportowej.

Region północnego pogranicza polsko-niemieckiego charakteryzują się brakiem konkurencyjnego węzłowego portu lotniczego, odpowiadającego chociażby potrzebom stołecznych metropolii jaką jest Berlin. Co prawda przyjmuję się, iż październik 2020 roku będzie końcową datą oddania do użytku portu BBI, ale otwarcie opóźnia się już wiele lat. Przeprowadzona analiza SWOT funkcjonujących aktualnie portów lotniczych w kontekście możliwości związanych z ich lokalizacją w regionach przygranicznych wskazuje, że analizowane lotniska nie w pełni wykorzystują swój potencjał. Problemem jest przede wszystkim dostępność transportowa.

Badane lotniska są zasadniczo dobrze skomunikowane w systemie infrastruktury krajowej, przede wszystkim transportem drogowym. Wszystkie badane lotniska mają natomiast organiczną dostępność kolejową, tak w układzie krajowym jak i transgranicznym. Trudno jest korzystać portom lotniczym z bliskości dwóch dużych aglomeracji jak Szczecin i Berlin, gdy nie ma bezpośredniego regularnego połączenia kolejowego między nimi. Jednym z głównych kierunków działań zwiększających

konkurencyjność niemieckich portów lotniczych powinna być modernizacja linii kolejowej Berlin-Szczecin. Z inwestycji, pod warunkiem integracji połączenia kolejowego Szczecin-Berlin z połączeniem Szczecin-PL Goleniów, mogłoby też korzystać lotnisko w Goleniowie, obsługując także część ruchu aglomeracji berlińskiej i brandenburskiej. Szasną mogą być tanie linie lotnicze, dla których BBI jako lotnisko typu hub może być nietrakcyjne cenowo.

Wykorzystanie tych szans wymaga współpracy obu regionów i krajów w zakresie poprawy dostępności kolejowej badanych portów lotniczych, w tym przede wszystkim w układzie transgranicznym. W przeciwnym razie istnieje ryzyko, że BBI przejmie większość ruchu lotniczego z regionów przygranicznych, i duża część osób zrezygnuje z korzystania z lotniska w Szczecinie na rzecz BBI.

## Bibliografia

### Literatura zwarta:

1. Anderson, W., & J.-P. Rodrigue Transborder and Crossborder Transportation. In: Rodrigue J.-P. The Geography of Transport Systems. New York: Routledge ,2014.
2. Bartczak, A., Inwestycje infrastrukturalne jako instrument polityki przestrzennej „Prace Naukowe Akademii Ekonomicznej w Katowicach, 2: 54-58/ 1982.
3. Barter, P., A., Multiple dimensions in negotiating the cross-border transport links that connect and divide Singapore and Johor, Malaysia. *Asia Pacific Viewpoint* 47, 2, pp. 287–303, 2006.
4. Biała Księga, Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, Bruksela, 28.03.2011.
5. Blatter, J., From ‘spaces of place’ to ‘spaces of flows’? Territorial and functional governance in cross border regions in Europe and North America. *International Journal of Urban and Regional Research* 28, 3, pp. 530–548 , 2004.
6. Broca, H., De., Mielecka, M., Riga, A. Subočs, Transport, [w:] I. Faull, A. Nikpay (ed.), Faull & Nikpay The EU Law of Competition, Oxford 2014, s. 1831.
7. Bundesministeriums der Justiz, Solidaritätzuschlaggesetz 1995, SolzG 1995, Berlin 23.06.1993.
8. Button, K., Effective infrastructure policies to foster integrated economic development. The Third African Development Forum. Addis Ababa. Ethiopia, 3–8, 2002
9. Ciok, S., Uwarunkowania rozwoju przestrzennego Polski wynikające z sąsiedztwa z Republiką Federalną Niemiec. Ekspertyzy do koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju 2033, Warszawa 2008.
10. Cook, A., European Air Traffic Management: Principles, Practice, and Research, Aldershot 2007, s. 65–97.
11. Czernik, L., Integracja regionalna transgranicznego układu Pomorza Zachodniego, *Przestrzeń i Forma* 1/2005.
12. Czernik, L., Region pomorza zachodniego w transgranicznym oddziaływaniu, *Przestrzeń i Forma*, 12/2009, 251-294.
13. Czynniki i bariery regionalnej współpracy transgranicznej – próba syntezy, J. Kitowski (red.), UMCS, Rzeszów 1998.

14. Drela, K., Szymański, R., Rola funduszy unijnych w rozwoju społeczno-gospodarczym regionu, *Ekonomiczne Problemy Usług* nr 103/2013.
15. Europejska Karta Regionów Granicznych i Transgranicznych, Gronau, 7.10.04.
16. Europejska Konwencja Ramowa o współpracy transgranicznej między wspólnotami i władzami terytorialnymi – dokument Rady Europy podpisany 21 maja 1980, Madryt.
17. Fujimura, M., Cross-border transport infrastructure, regional integration and development. ADB Institute Discussion Papers 16, 2004,
18. Green, R., Airports and Economic Development, *Real Estate Economics*, vol. 35, nr 1, 2007.
19. Grzywacz, W., Infrastruktura transportu. Wyd. Komunikacji i Łączności, Warszawa.1982.
20. Huderek-Glapska, S., Port lotniczy w systemie transportu intermodalnego, *LogForum*, 6(1), 5, 2010.
21. Huderek-Glapska, S., Wpływ portu lotniczego na rozwój gospodarki regionu, Rozprawa doktorska, Poznań: Uniwersytet Ekonomiczny, Wydział Zarządzania) 2011, s. 200.
22. Kawecka-Wyrzykowska, E., Regional Dimension of new EU Cohesion Policy 2014–2020,[w:] A. Ambroziak (ed.), *New Cohesion Policy of the European Union in Poland*, Warszawa 2014, s. 50.
23. Kisiel, R., Wojarska, M., Wybrane aspekty rozwoju regionalnego, Fundacja Wspieranie i Promocja Przedsiębiorczości na Warmii i Mazurach, Olsztyn 2013
24. Kociubiński, J., Program transeuropejskich sieci transportowych jako szansa dla współpracy transgranicznej. *European Planning Studies* 22, 7, pp. 1484–1506, 2014.
25. Komunikat Komisji Europa 2020, Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu, Bruksela 2020.
26. Kosiedowski, W., Słowińska, B., Podstawowe zagadnienia współpracy transgranicznej w warunkach integracji Europy Środkowo-Wschodniej z Unią Europejską. 2009, s. 27-49.
27. Kowerski, M., Wpływ handlu z Ukrainą na rozwój województw przygranicznych, „Gospodarka Narodowa”, (2-3), 51; K. Kuciński, Współpraca transgraniczna jako
28. Mańkowska, M., Specyficzne uwarunkowania rozwoju Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów w obszarze oddziaływania lotnisk wschodnich regionów Niemiec. *Zeszyty Naukowe. Problemy Transportu i Logistyki* 9/2010, s. 43-55.

29. Mańkowska, M., The competitiveness of cross-border transportation networks: a case study of the Szczecin–Berlin inland waterway. *58 Scientific Journals of the Maritime University of Szczecin*, (58), 2019, s. 93-104.
30. Matthiessen, C., W., The Öresund Area: Pre- and post-bridge cross-border functional integration: the bi-national regional question. *GeoJournal* 61, 1, pp. 31–39.
31. Ministerstwo Transportu, Program rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych, Warszawa, 2007, s. 41.
32. Mirosławska, A., Czynniki aktywizujące i hamujące rozwój współpracy transgranicznej, *Samorząd Terytorialny*, (3), 2004, s. 42-58.
33. Palmowski, T., Rola regionów transgranicznych w procesie integracji Europy Bałtyckiej, [w:] *Regiony graniczne w procesie integracji europejskiej. Doświadczenia i perspektywy rozwoju*; Wyd. Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2001, s. 97-104.
34. Pomykała, A., Uwarunkowania obsługi Centralnego Portu Komunikacyjnego przez transport kolejowy, „*Technika Transportu Szynowego*” 2017, nr 9.
35. *Priorytety polskiej polityki zagranicznej 2012-2016*, Warszawa, marzec 2012 r.
36. Rhoades, D., L., *Evolution of International Aviation: Phoenix Rising*, Cheltenham 2014, s. 293.
37. Rozporządzenie nr 1316/2013, do wspierania i realizacji projektów infrastrukturalnych w latach 2014–2020 w dziedzinie transportu, energetyki i telekomunikacji, Parlament Europejski, Rada Unii Europejskiej 2013 r.
38. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, Parlament Europejski, Rada Unii Europejskiej 2013 r.
39. *Skutki przestrzenne funkcjonowania lotnisk oraz zarządzanie nimi*, Stein, A., Prusakiewicz-Bech, A., (red), Warszawa, 2010, s. 23.
40. Sparrow, G., (2001) San Diego–Tijuana: Not quite a binational city or region. *GeoJournal* 54,1, pp. 73–83.
41. Szul, R., Uwarunkowania lokalnej współpracy transgranicznej, *Polski Przegląd Dyplomatyczny*, 2(2), 2001, s. 89-98.
42. Szymański, R., Lis, K., Wspieranie działalności gospodarczej w rejonach przygranicznych Polski i Niemiec na przykładzie województwa zachodniopomorskiego i Meklemburgii, *Ekonomiczne Problemy Usług*, nr 753/2013.

43. Tarr, A., J., 2005. The City and Technology. W: Pursell C. (red.). A Companion to American Technology. Blackwell Publishing, Nowy Jork. 16.05.2020.
44. Trojanowska-Strzęboszewska, M., Strategie kontroli granicznych – uwarunkowania zmian oraz ich wpływ na naturę współczesnych granic. Pogranicze. Polish Borderlands Studies, t. 6, nr 2, 2018, s. 83-102.
45. Umowa o utworzeniu Euroregionu „Pomerania” 15.12.1995, Szczecin.
46. Urban-Kozłowska, J., Sposób określania obszaru ciężenia portu lotniczego oraz zakaz finansowania niewykorzystanej infrastruktury lotniczej według prawa unijnego. Głos do decyzji Komisji (UE) z dnia 28 lipca 2016 r. w sprawie pomocy państwa SA.43023 wdrożonej przez Włochy na rzecz lotniska Lamezia Terme.
47. Ustawą z dnia z 24 sierpnia 2007 roku o udziale Rzeczypospolitej Polskiej w Systemie Informacyjnym Schengen oraz Wizowym Systemie Informacyjnym (Dz. U. Nr 165, poz.1170 z póź. zm).
48. Wojewódzka-Król, K., Załoga, E., Transport-nowe wyzwania (red), Warszawa, PWN, Warszawa, 2016, s. 235.

#### **Źródła internetowe:**

1. <http://www.airport.com.pl>;
2. <http://infoair.pl>;
3. <https://turystyka.rp.pl>;
4. <https://www.fly4free.pl>;
5. [www.berlin-airport.de/pl](http://www.berlin-airport.de/pl);
6. <http://www.wzp.pl>;
7. <https://centreforaviation.com>;
8. <https://www.edreams.com>;
9. <https://www.destatis.de>;
10. <https://szczecin.wyborcza.pl>;
11. <https://gp24.pl>;
12. <https://www.kooperation-ohne-grenzen.de>;
13. <http://rbgp.pl>;



## Spis tabel

Tabela 1. Klasyfikacja portów lotniczych według liczby pasażerów i rodzaju obsługiwanego ruchu .....	24
Tabela 2. Dojazd do lotniska Szczecin-Goleniów z miast leżących w obszarze ciężenia portu. 48	
Tabela 3. Przewoźnicy operujący z portu lotniczego Szczecin-Goleniów w 2019 r. ....	49
Tabela 4. Rozkład lotów czarterowych lato 2019 z lotniska Szczecin-Goleniów .....	49
Tabela 5. Nowe połączenia z lotniska Berlin Tegel w sezonie 2020 .....	64
Tabela 6.. Nowe połączenia z lotniska Berlin Schönefeld w sezonie 2020 .....	65
Tabela 7. Porównanie parametrów infrastruktury, dostępności transportowej, sieci połączeń i wielkości obsługiwanego ruchu analizowanych portów lotniczych .....	70
Tabela 8. Analiza SWOT dla portów lotniczych Tegel i Schönefeld .....	71
Tabela 9. Analiza SWOT dla portu lotniczego Szczecin-Goleniów .....	72

## Spis rysunków

Rysunek 1. Pogranicze polsko-niemieckie w koncepcji Stolpego (A) i Willersa (B).....	36
Rysunek 2. Zewnętrzne powiązania komunikacyjne Pomorza Zachodniego .....	37
Rysunek 3. Województwo zachodniopomorskie w sieci drogowej .....	38
Rysunek 4. Województwo zachodniopomorskie w sieci kolejowej, lotniczej, morskiej i śródlądowej .....	40
Rysunek 5. System transportowy Polski Zachodniej .....	42
Rysunek 6. Policentryczny charakter polsko-niemieckiego pogranicza .....	43
Rysunek 7. Port lotniczy Szczecin-Goleniów z lotu ptaka .....	44
Rysunek 8. Układ linii kolejowych w węźle szczecińskim i połączenia do portu lotniczego Szczecin-Goleniów .....	47
Rysunek 9. Ruch pasażerski w porcie lotniczym Szczecin-Goleniów w latach 2001-2019 (tys. pasażerów) .....	50
Rysunek 10. Przeładunki cargo w porcie lotniczym Szczecin-Goleniów w latach 2001-2019 (tony).....	51
Rysunek 11. Plan lotniska Berlin-Tegel.....	52
Rysunek 12. Siatka połączeń i kierunki podróży z/do portu lotniczego Berlin Tegel w roku 2019 .....	55
Rysunek 13. Ruch pasażerki w porcie lotniczym Berlin Tegel w latach 1991-2018 (mln).....	56
Rysunek 14. Przeładunki cargo w porcie lotniczym Berlin Tegel w latach 1991-2018 .....	57
Rysunek 15. Mapa połączeń z/do portu lotniczego Berlin Schönefeld na rok 2019.....	60
Rysunek 16. Liczba pasażerów obsłużona w porcie lotniczym Berlin Schönefeld w latach 2018- 2019.....	61
Rysunek 17. Przeładunki cargo w porcie lotniczym Berlin Schönefeld w latach 2013-2017 ....	61
Rysunek 18. Kierunki przewozów cargo portu z lotniczego Berlin Schönefeld w 2017 r. ....	62
Rysunek 19. Wizualizacja lotniska Berlin Brandenburg Airport z lotu ptaka .....	68