

# Polityka państwa w odniesieniu do lotnisk użytku publicznego

## State policy in relation to public airfield



**Dariusz Tłoczyński**

*Dr hab., prof. UG*

*Katedra Rynku Transportowego  
Uniwersytet Gdański*

*Dariusz.tloczynski@ug.edu.pl*

**Streszczenie:** Transport lotniczy jest powszechnie uważany za jeden z filarów gospodarki. W wielu analizach udowodniono tezę, że istnieje ścisła zależność pomiędzy rozwojem transportu lotniczego a rozwojem gospodarki. Zatem wraz ze wzrostem PKB rośnie liczba obsłużonych pasażerów przez porty lotnicze. Głównymi właścicielami portów są podmioty publiczne. To one oraz instytucje rządowe określają kierunki rozwoju gałęzi. W Polsce najważniejszym aktem określającym szczegółowe funkcjonowanie lotnisk jest Program rozwoju lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych. Został on uchwalony w 2005 r. Do tej pory nie określono żadnej strategii rozwoju polskiego lotnictwa cywilnego. Kilkużądaniowe zapisy znajdują się jedynie najnowszych strategiach i dokumentach określających politykę gospodarczą państwa. Zatem istnieje konieczność przede wszystkim dostosowania wspomnianej strategii do obecnych uwarunkowań rynkowych. W oparciu o powyższe przesłanki określono główny cel artykułu, jakim jest sformułowanie obszarów wymagających natychmiastowej korekty w Programie rozwoju lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych. Zakres merytoryczny niniejszego artykułu może służyć jako podstawą dla szerokiej analizy i opracowania kierunków rozwoju polskiego transportu lotniczego.

**Słowa kluczowe:** *Port lotniczy, Polityka transportowa państwa; Lotniska*

**Abstract:** Air transport is one of the elements of the world economy. In many analyzes, it has been argued that there is a close relationship between the development of air transport and the economics development of country. As a result of the increase in GDP, the number of passengers served by airports increases. The main owners of the airports are public entities. They and the governmental institutions determine the direction of branch development. In Poland the most important act defining the detailed functioning of aerodromes is The program of development of airfield and aerial devices (2005). No strategy for the development of Polish civil aviation has been identified so far. The only records are only the latest strategies and documents determining the economic policy of the state. Therefore, it is necessary first and foremost to adapt this strategy to the current market conditions. Based on the above, the main objective of the article is to define the areas requiring immediate correction in the airfield development program. The content of this article may serve as a basis for a broad analysis and development of the directions of Polish air transport.

**Keywords:** *Airports; Airfield; Transport policy*

Transport lotniczy jest powszechnie uważany za jeden z filarów gospodarki. W wielu analizach udowodniono tezę, że istnieje ścisła zależność pomiędzy rozwojem transportu lotniczego a rozwojem gospodarki. Zatem wraz ze wzrostem PKB rośnie liczba obsłużonych pasażerów przez porty lotnicze. Głównymi właścicielami portów są podmioty publiczne. To one oraz instytucje rządowe określają kierunki rozwoju gałęzi.

Instytucje publiczne mogą wpły-

wać na funkcjonowanie portów lotniczych na wielu płaszczyznach:

- tworzeniu ram, opracowań, założeń, koncepcji, polityki, strategii dla rozwoju transportu lotniczego,
- wspieraniu regionalnego transportu lotniczego w ujęciu strategicznym przez władze samorządowe,
- wpływie na działalność podmiotów lotniczych poprzez udział

właścicielski,

- wspieraniu działalności lotniczej w regionie,
- przyciąganiu nowych przewoźników lotniczych,
- współtworzeniu oraz współfinansowaniu kampanii promocyjnych związanych z regionalnym transportem lotniczym.

Biorąc pod uwagę stopień zaangażowania instytucji publicznych w działalność lotniczą. Powyższe dzia-

Tab. 1. Rejestr Lotnisk Cywilnych prowadzony jest zgodnie z art. 58 ust. 1 ustawy Prawo lotnicze [1]

L.P.	NAZWA LOTNISKA	NR REJESTRACYJNY	ZARZĄDZAJĄCY	DOSTĘPNOŚĆ DLA UŻYTKOWNIKÓW	Rodzaj nawierzchni	KOD ICAO	ROK WPISU
1.	Aleksandrowice k/Bielska-Białej	1	Aeroklub Polski	publiczne niepodlegające certyfikacji	bez nawierzchni sztucznej	EPBA	1969
2.	Poznań/Kobylnica	2	Aeroklub Poznański im. Wandy Modlibowskiej	publiczne niepodlegające certyfikacji	bez nawierzchni sztucznej	EPPK	1969
3.	Radawiec k/Lublina	3	Aeroklub Polski	publiczne niepodlegające certyfikacji	bez nawierzchni sztucznej	EPLR	1969
4.	Katowice Muchowiec	4	Aeroklub Polski	publiczne niepodlegające certyfikacji	sztuczna	EPKM	1969
5.	Lisie Kąty k/Grudziądz	5	Aeroklub Polski	publiczne niepodlegające certyfikacji	bez nawierzchni sztucznej	EPGI	1969
6.	Michałków k/Ostrów Wlkp.	6	Aero Partner Sp z o.o.	publiczne niepodlegające certyfikacji	bez nawierzchni sztucznej	EPOM	1969
7.	Inowrocław	7	Aeroklub Polski	publiczne niepodlegające certyfikacji	bez nawierzchni sztucznej	EPIN	1969
8.	Strzyżewice k/Leszna	8	Aeroklub Polski	publiczne niepodlegające certyfikacji	bez nawierzchni sztucznej	EPLS	1969
9.	Żar k/Żywca	9	Aeroklub Polski	publiczne niepodlegające certyfikacji	bez nawierzchni sztucznej	EPZR	1969
10.	Jelenia Góra	10	Aeroklub Polski	publiczne niepodlegające certyfikacji	bez nawierzchni sztucznej	EPJG	1969
11.	Gotartowice k/Rybnika	11	Aeroklub Rybnickiego Okręgu Węglowego	publiczne niepodlegające certyfikacji	bez nawierzchni sztucznej	EPRG	1969
12.	Mielec	12	Lotnisko Mielec Sp. z o.o.	publiczne o ograniczonej certyfikacji	sztuczna	EPML	1969
13.	Lubin	14	Aeroklub Zagłębia Miedziowego	publiczne niepodlegające certyfikacji	sztuczna	EPLU	1987
14.	Świdnik	15	Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego „PZL - Świdnik” S.A.	wyłączne	sztuczna	EPSW	1969
15.	Łososina Dolna k/Nowego Sącza	16	Aeroklub Polski	publiczne niepodlegające certyfikacji	bez nawierzchni sztucznej	EPNL	1969
16.	Przylep k/Zielonej Góry	17	Aeroklub Polski	publiczne o ograniczonej certyfikacji	bez nawierzchni sztucznej	EPZP	1969
17.	Gliwice	18	Górnośląska Agencja Przedsiębiorczości i Rozwoju Sp. z o.o.	wyłączne	bez nawierzchni sztucznej	EPGL	1969
18.	Jeżów Sudecki k/Jeleniej Góry	19	Aeroklub Polski	wyłączne	bez nawierzchni sztucznej	EPJS	1969
19.	Iwonicz	21	Aeroklub Polski	wyłączne	bez nawierzchni sztucznej	EPIW	1969
20.	Krosno	22	Gmina Krosno	wyłączne	bez nawierzchni sztucznej	EPKR	1969
21.	Piotrków Trybunalski	23	Aeroklub Polski	publiczne niepodlegające certyfikacji	sztuczna	EPPT	1969
22.	Masów k/Kielc	24	Aeroklub Polski	wyłączne	sztuczna	EPKA	1969
23.	Pobiednik k/Krakowa	25	Aero Partner Sp z o.o.	publiczne o ograniczonej certyfikacji	bez nawierzchni sztucznej	EPKP	1969
24.	Płock	26	Aeroklub Polski	publiczne niepodlegające certyfikacji	bez nawierzchni sztucznej	EPPL	1970
25.	Kruszyn k/Włocławka	27	Aeroklub Polski	publiczne niepodlegające certyfikacji	bez nawierzchni sztucznej	EPWK	1970
26.	Turbia k/Stalowej Woli	29	Aeroklub Polski	wyłączne	bez nawierzchni sztucznej	EPST	1970
27.	Białystok Krywlany	30	Aero Partner Sp z o.o.	publiczne o ograniczonej certyfikacji	bez nawierzchni sztucznej	EPBK	1970
28.	Dajtki k/Olsztyna	31	Aeroklub Polski	publiczne niepodlegające certyfikacji	sztuczna	EPOD	1970
29.	Piastów k/Radomia	32	Aeroklub Polski	publiczne niepodlegające certyfikacji	bez nawierzchni sztucznej	EPRP	1971
30.	Nowy Targ	33	Aeroklub Polski	wyłączne	bez nawierzchni sztucznej	EPNT	1971

Tab. 1. ciąg dalszy. Rejestr Lotnisk Cywilnych prowadzony jest zgodnie z art. 58 ust. 1 ustawy Prawo lotnicze [1]

L.P.	NAZWA LOTNISKA	NR REJESTRACYJNY	ZARZĄDZAJĄCY	DOSTĘPNOŚĆ DLA UŻYTKOWNIKÓW	Rodzaj nawierzchni	KOD ICAO	ROK WPISU
31.	Polska Nowa Wieś k/Opola	34	Aeroklub Polski	wyłączne	bez nawierzchni sztucznej	EPOP	1971
32.	Łódź - Lublinek	35	Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta Sp. z o.o.	publiczne	sztuczna	EPLL	1971
33.	Szczecin Dąbie	37	Aeroklub Polski	wyłączne	bez nawierzchni sztucznej	EPSD	1971
34.	Chopina w Warszawie	38	Przedsiębiorstwo Państwowe "Porty Lotnicze"	publiczne	sztuczna	EPWA	1972
35.	Poznań - Ławica	39	Port Lotniczy Poznań – Ławica Sp. z o.o.	publiczne	sztuczna	EPPD	1972
36.	Toruń	40	Aeroklub Polski	publiczne niepodlegające certyfikacji	sztuczna	EPTO	1972
37.	Gdańsk im. Lecha Wałęsy	41	Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o.	publiczne	sztuczna	EPGD	1974
38.	Kętrzyn	43	Aeroklub Krainy Jezior	wyłączne	bez nawierzchni sztucznej	EPKE	1975
39.	Elbląg	44	Aeroklub Polski	wyłączne	bez nawierzchni sztucznej	EPEL	1992
40.	Suwałki	45	Aeroklub Polski	wyłączne	bez nawierzchni sztucznej	EPSU	1992
41.	Rzeszów - Jasionka	48	Port Lotniczy Rzeszów-Jasionka Sp. z o.o.	publiczne	sztuczna	EPRZ	2000
42.	Szczecin - Goleniów	49	Port Lotniczy Szczecin - Goleniów Sp. z o.o.	publiczne	sztuczna	EPSC	2000
43.	Zamość	50	Aeroklub Polski	wyłączne	bez nawierzchni sztucznej	EPZA	2000
44.	Krępa k/Słupska	52	Aeroklub Polski	wyłączne	bez nawierzchni sztucznej	EPSK	2002
45.	Rzeszów	53	Ośrodek Kształcenia Lotniczego Politechniki Rzeszowskiej	wyłączne	sztuczna	EPRJ	2002
46.	Katowice - Pyrzowice	54	Górnosląskie Towarzystwo Lotnicze S.A.	publiczne	sztuczna	EPKT	2003
47.	Bydgoszcz - Szwederowo	55	Port Lotniczy Bydgoszcz S.A. im. Ignacego Jana Paderewskiego	publiczne	sztuczna	EPBY	2005
48.	Kraków - Balice	56	Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków – Balice Sp. z o.o.	publiczne	sztuczna	EPKK	2005
49.	Wrocław - Strachowice	57	Port Lotniczy Wrocław S.A.	publiczne	sztuczna	EPWR	2005
50.	Zielona Góra - Babimost	58	Przedsiębiorstwo Państwowe "Porty Lotnicze"	publiczne	sztuczna	EPZG	2005
51.	Olsztyn-Mazury	59	Warmia i Mazury Sp. z o.o.	publiczne	sztuczna	EPSY	2005
52.	Warszawa/Modlin	60	Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa - Modlin Sp. z o.o.	publiczne	sztuczna	EPMO	2010
53.	Bagicz k/Kołobrzegu	61	Lotnisko Bagicz Sp. z o.o.	wyłączne	sztuczna	EPKG	2012
54.	Warszawa - Babice	62	Centrum Usług Logistycznych	wyłączne	sztuczna	EPBC	2012
55.	Lublin	63	Port Lotniczy Lublin S.A.	publiczne	sztuczna	EPLB	2012
56.	Radom - Sadków	64	Port Lotniczy Radom S.A.	publiczne o ograniczonej certyfikacji	sztuczna	EPRA	2014
57.	Kaniów	65	Bielski Park Technologiczny Lotnictwa, Przedsiębiorczości i Innowacji Sp. z o.o.	publiczne o ograniczonej certyfikacji	sztuczna	EPKW	2014
58.	Deputytze Królewskie	66	Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Chełmie	wyłączne	bez nawierzchni sztucznej	EPCD	2014
59.	Rudniki k/Częstochowy	67	Aero Partner Sp z o.o.	publiczne niepodlegające certyfikacji	sztuczna	EPRU	2017
60.	Sanok - Baza	68	Lotnicze Pogotowie Ratunkowe	wyłączne	sztuczna	EPSA	2017

łania mogą nosić charakter aktywny lub pasywny. Nie mniej jednak należy wskazać na zaangażowanie sektora publicznego w rozwój działalności przewozowej oraz związanej z zarządzaniem infrastrukturą. Poziom wpływu na wskazane rodzaje działalności jest zróżnicowany. Jednak ingerencja państwa w działalność przewozową wpływa także w spo-

sób pośredni na działalność związaną z zarządzaniem infrastrukturą i odwrotnie.

## Uwarunkowania funkcjonowania lotnisk użytku publicznego

W Polsce funkcjonuje kilkadziesiąt lotnisk użytku publicznego. Zgodnie z art. 2 ust. 4 ustawy Prawo lotnicze

[8] lotnisko to wydzielony obszar na lądzie, wodzie lub innej powierzchni w całości lub części przeznaczony do wykonywania startów, lądowań i naziemnego ruchu statków powietrznych, wraz ze znajdującymi się w jego granicach obiektami i urządzeniami budowlanymi o charakterze trwałym, wpisany do rejestru lotnisk. Wykaz lotnisk Cywilnych

Tab. 2. Charakterystyka podmiotów zarządzających lotniskami komercyjnymi [6]

Port lotniczy	Forma prawna	Kod IATA	Kod ICAO	Rok powstania lotniska	Kapitał zakładowy w zł	Udziałowcy / akcjonariusze w %				Ruch lotniczy w 2016 r. w tys. pasażerów
						Miasto (a)	Region	Przedsiębiorstwa, stowarzyszenia, osoby fizyczne	PPL	
Bydgoszcz	S.A.	BZG	EPBY	1929 (1995)	73 549 710	22,62 – Bydgoszcz, 0,05 – Toruń, 0,01 – Inowrocław, ~0,00 - Sicienko	68,50	1,20	7,62	322
Gdańsk	Sp. z o. o.	GDN	EPGD	1919/1974 (1993)	125 290 000	33,62 – Gdańsk, 2,23 – Gdynia, 2,19 - Sopot	32,89	0	29,09	3964
Katowice	S.A.	KTW	EPKT	1940 (1991)	137 099 300	4,89 - Katowice	34,87	42,48	17,30	3188
Kraków	Sp. z o. o.	KRK	EPKK	1964 (1996)	101 232 000	1,04 – Kraków, 0,04 - Zabierzów	22,73	0	76,19	4974
Lublin						58,42 – Lublin, 5,39 - Świdnik	36,19	0	0	377
Łódź	Sp. z o. o.	LCJ	EPLL	1925 (2004)	162 737 500	94,29 – Łódź	5,71	~0,00	0	241
Modlin	Sp. z o. o.	WMI	EPMO	1937 (2005)	323 824 500	4,91 – Nowy Dwór Mazowiecki	30,37	34,43	30,39	2859
Olsztyn	Sp. z o. o.	SZY	EPSY	lata 30. XX w. (1996/2015)	2 275 000	0	100,00	0	0	41
Poznań	Sp. z o. o.	POZ	EPP0	1921 (1997)	290 385 000	37,00 - Poznań	24,00	0	39,00	1689
Radom	S.A.	RDO	EPRA	2006 (2014)	83 906 500	100,00 - Radom	0	0	0	9
Rzeszów	Sp. z o. o.	RZE	EPRZ	1940 (2007)	470 642 600	0	53,78	0	46,22	661
Szczecin	Sp. z o. o.	SZZ	EPSC	1967 (2001)	135 550 000	33,39 – Szczecin, 3,35 - Goleniów	13,52	0	49,74	466
Warszawa	PP	WAW	EPWA	1920/1934		0	0	0	100	12791
Wrocław	S.A.	WRO	EPWR	1932 (1992)	206 830 000	31,11	0	19,74	31,11	2371
Zielona Góra*	Sp. z o. o.	IEG	EPZG	brak danych	380 000	0	100	0	0	9

przedstawiono w tabeli 1. Lotniska można podzielić według różnych kryteriów, m.in. funkcji, wielkości obsługiwanego ruchu, własności oraz kryterium technicznego [4]. Ustawa precyzuje także pojęcie części lotniczej lotniska jako obszar trwale przeznaczony do startów i lądowań statków powietrznych oraz do związanego z tym ruchu statków powietrznych, wraz z urządzeniami służącymi do obsługi tego ruchu, do którego dostęp jest kontrolowany. Spośród wymienionych w tabeli lotnisk należy wyróżnić lotniska użytku publicznego wykorzystywane do lotów handlowych – porty lotnicze. Takie wydzielenie jest to konieczne z uwagi na ich rolę w systemie transportowym. Jako główne funkcje portów lotniczych należy wskazać:

- społeczną,
- transportową,
- ekonomiczną [5].

Najwięcej pasażerów oraz największy ruch samolotów jest obsługiwany na lotniskach komercyjnych. Strukturę właścicielską oraz ruch lotniczy przedstawiono w tabeli 2.

W krajach Unii Europejskiej, w większości portów lotniczych dominuje własność publiczna - państwa lub władz lokalnych. W Polsce wszystkie porty, są przedsiębiorstwami publicznymi w rozumieniu art. 106 ust. 1 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej [7], we wszystkich portach w strukturze kapitału dominuje własność publiczna.

## **Płaszczyzny ingerencji państwa w rynek usług transportu lotniczego**

Transport lotniczy jest częścią gospodarki w której, zasady funkcjonowania i dostępu do rynku i infrastruktury są przedmiotem regulacji. Sposób i zakres ingerencji państwa zależy od relacji między „niedoskonałym rynkiem” i „niedoskonałym państwem”, a także od zmian w

poziomie zaufania do regulacji rynkowej i regulacji państwa. W branżach infrastrukturalnych celem interwencjonizmu jest zapewnienie dostępności wysokiej jakości usług. Ponadto w transporcie lotniczym ważną rolę odgrywają kwestie bezpieczeństwa operacji lotniczych, które są przedmiotem regulacji rynkowych [3].

Literatura ekonomiczno-prawna wskazuje dwa podejścia do problematyki regulacji rynku lotniczego. Pierwsze dotyczy tych krajów, które dysponują niewielkim potencjałem konkurencyjnym transportu lotniczego. Natomiast państwa, w których potencjał konkurencyjny jest znaczny, możliwość rozszerzenia własnego udziału w transporcie lotniczym upatrują we wprowadzeniu konkurencji. Sposób ich działania jest związany z teorią liberalizmu. Także analizy zespołu z SGH wskazują, że regulację można postrzegać na dwóch obszarach, jako działanie władzy w celu tworzenia ram instytucjonalnych dla procesów rynkowych oraz jako bezpośrednią interwencję w procesy rynkowe, poprzez polityczne sterowanie rynkowymi systemami ekonomicznymi [3].

Wpływ państwa na rynek usług transportu lotniczego realizowany na płaszczyźnie ekonomicznej, nie powinien odbiegać od powszechnych założeń polityki ekonomicznej Państwa. Najważniejszym celem ekonomicznej regulacji usług lotniczych jest:

- dostępność usług transportu lotniczego dla regionów,
- zapewnienie dostatecznej zdolności przewozowej,
- zapewnienie odpowiedniego standardu usług lotniczych w zakresie: bezpieczeństwa lotów, ciągłości lotów, punktualności oraz wygody podróżowania,
- ochrony interesów konsumentów w odniesieniu do odpowiedzialności przewoźnika za nienależyte wypełnienie zobowiązań i

szkody w transporcie lotniczym,

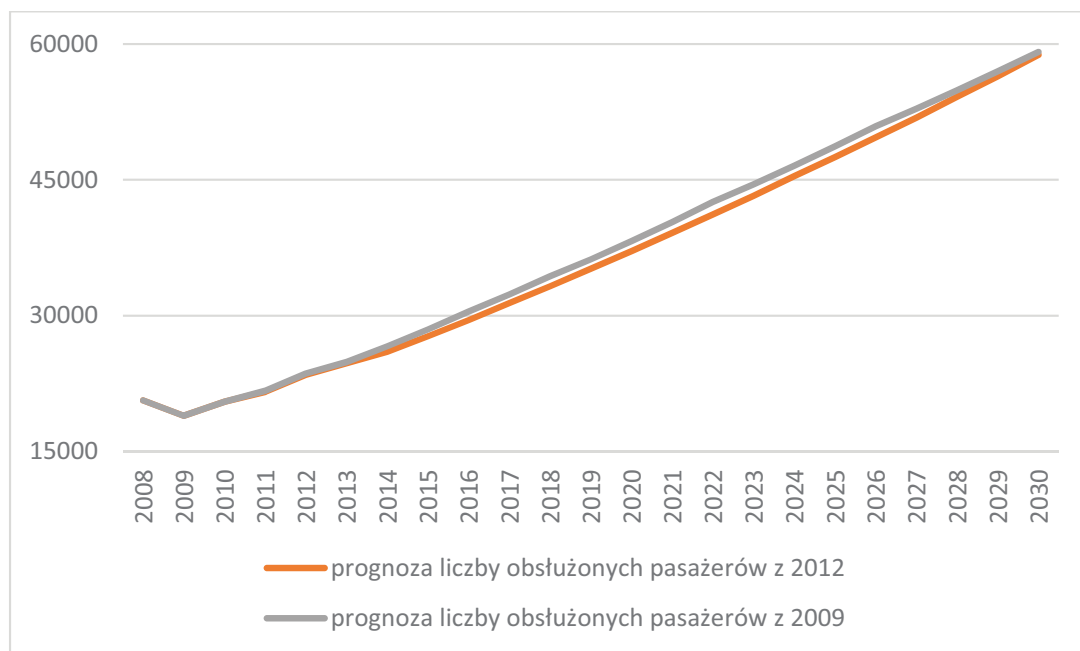
- racjonalne (niezawyżone i niedyskryminacyjne taryfy) i warunki ich stosowania [10].

Niezależnie od powyższych celów państwo realizuje także cele związane z optymalizacją udziału na rynkach międzynarodowych. Temu celowi M. Żylicz podporządkowuje cele cząstkowe:

- popieranie rozwoju działalności i zwiększenia konkurencyjności własnych przewoźników lotniczych, skierowanej na eksport ich usług oraz zmniejszenie wydatków na opłacanie usług obcych przewoźników wykonywanych na rzecz państwa,
- popieranie rozwoju sieci krajowych portów lotniczych i zwiększanie ich wykorzystania w obsłudze lotów międzynarodowych w konkurencji z innymi portami międzynarodowymi,
- kontrolowanie działalności obcych przedsiębiorstw lotniczych pod kątem zabezpieczenia interesów narodowego transportu lotniczego,
- czuwanie nad wypracowaniem dobrych warunków współpracy dla polskich przewoźników funkcjonujących na rynkach międzynarodowych [10].

Rola państwa w odniesieniu do rynku usług transportu lotniczego jest realizowana na dwóch płaszczyznach ekonomicznej i społecznej. W tym celu znajdują zastosowanie różne formy działania i instrumenty prawne, można je ująć w następujących kategoriach:

- regulacja uczestnictwa na rynku usług transportu lotniczego według ICAO, obejmuje prawa podstawowe, jacy przewoźnicy i na jakich trasach mogą wykonywać określonego rodzaju loty i przewozy oraz prawa pomocnicze – operacyjne szczegółowo określające dostęp do rynku, np.



1. Prognoza ruchu lotniczego z 2008 r. i 2012 r., Źródło: ULC

dostęp do infrastruktury lotniczej (drogi startowe, terminale, bramki), dostęp do slotów ,

- regulacja wykonywania usług odnosi się do przewoźników lotniczych oraz innych podmiotów analizowanego rynku. Do najważniejszych instrumentów zalicza się regulację zdolności przewozowej, regulację polityki cenowej, programowanie tras i usług pomocniczych dla transportu lotniczego. W wyniku powyższych działań powinno nastąpić niwelowanie niesprawności konkurencji oraz jej skutków na krajowym i międzynarodowym rynku usług transportu lotniczego,
- bezpieczeństwa w sektorze transportu lotniczego,
- obowiązek służby publicznej (PSO ang. public service obligation), polegający na nałożeniu przez regulatora na operatorów lotniczych obowiązku obsługi danej służby powietrznej na określonych zasadach,
- inne, np. odnoszące się do efektów zewnętrznych, ochrony praw pasażerów, ochrony środowiska [9].

Na polskim rynku usług transportu lotniczego rolę regulatora pełni Minister odpowiedzialny za transport oraz powołana ustawą instytucja – Urząd Lotnictwa Cywilnego. Ich zadania oraz kompetencje są określone w ustawie Prawo lotnicze. Ustawa precyzuje narzędzia kontroli, nadzoru finansowego oraz planowania. Wśród narzędzi planowania ustawa wskazuje na generalny plan lotniska, plan skuteczności działania służb żeglugi powietrznej oraz plany PAŻP

Do zadań Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, powoływanego przez premiera RP na wniosek Ministra, należą sprawy związane z lotnictwem cywilnym, niezastrzeżone w ustawie Prawo lotnicze i innych aktach prawnych, a także sprawy związane z wykonywaniem funkcji organu administracji lotniczej i nadzoru lotniczego, określonych w ustawie Prawo lotnicze oraz funkcji władzy lotniczej w rozumieniu umów i przepisów międzynarodowych, w tym związanych z regulacją rynku usług lotniczych.

## Program rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych – postulowane zmiany

Program rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych jest podstawowym dokumentem rządowym określającym kierunki rozwoju infrastruktury lotniskowej i nawigacyjnej w Polsce. Został przyjęty Uchwałą Rady Ministrów 8 maja 2007 r. Program powstał we współpracy z Zespołem, w skład którego weszli przedstawiciele ministra właściwego ds. finansów, Ministra Obrony Narodowej, ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego, ministra właściwego ds. wewnętrznych, ministra właściwego ds. administracji, ministra właściwego ds. środowiska, ministra właściwego ds. transportu oraz Urzędu Lotnictwa Cywilnego, Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”, Aeroklubu Polskiego, Polskich Linii Lotniczych LOT S.A., a także Związku Regionalnych Portów Lotniczych.

Do czasu przyjęcia Programu lotnictwo cywilne w Polsce nie dysponowało planem rozwoju infrastruktury lotniczej, określającym kierunki rozwoju infrastruktury lotniczej na nadchodzące lata, działania

niezbędne do realizacji tych celów, podmioty odpowiedzialne za ich realizację oraz źródła finansowania.

Program stanowił podstawę do tworzenia programów operacyjnych zawierających inwestycje w sektorze lotnictwa cywilnego na lata 2007-2013, które były wspierane ze środków Unii Europejskiej (w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko, programów regionalnych). Był również podstawą zatwierdzenia przez Komisję Europejską wsparcia w ramach Funduszu Spójności oraz Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Program zdefiniował nowe narzędzia wpływu Ministra na rozwój infrastruktury portów lotniczych należących do sieci TEN-T (stanowiących podstawową infrastrukturę lotniskowa kraju) oraz infrastruktury komunikacji, nawigacji oraz dozoru (w ramach realizacji zwierzchnictwa w polskiej przestrzeni powietrznej).

Przez okres dziesięciu lat od momentu zatwierdzenia programu zasadniczo zmienił się rynek usług transportu lotniczego. W 2007 na rynku funkcjonowało 11 portów lotniczych, w których obsłużono 19 mln pasażerów, wykonano 264 tys. operacji lotniczych, współczynnik mobilności wyniósł 0,45. Obecnie po 10. latach działalność prowadzi 15 portów lotniczych, obsługujących 35 mln pasażerów. W 2016 r. wykonano 310 tys. operacji, a współczynnik mobilności wyniósł 0,9. Prognoza przedstawiona w koncepcji oraz obecna prognoza znacznie się różnią.

Większa dynamika ruchu lotniczego oraz zmiany rynkowe wymuszają konieczność aktualizacji lub opracowania nowego programu dla Polski.

Dokonując aktualizacji programu powinno się uwzględnić:

- ryzyko z tytułu budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego dla Polski oraz z funkcjonowania małych, nierentownych portów regionalnych,
- konkurencję międzygałęziową

– jej skutki dla funkcjonowania polskiego rynku,

- konieczność zapewnienia kompletności infrastruktury drogowej oraz kolejowej względem lotnisk użytku publicznego,
- zmiany w zachowaniach transportowych mieszkańców Polski,
- możliwości prywatyzacji regionalnych portów lotniczych oraz sprzedaży Lotniska im. Chopina w Warszawie,
- zmianę zaangażowania państwa w działalność portów lotniczych na rzecz instytucji samorządowych, przy jednoczesnym utrzymaniu funkcji publicznej wynikającej z obsługi ruchu publicznego,
- realizację procesów inwestycyjnych w portach lotniczych, w szczególności w dużych regionalnych, zaproponować nowe koncepcje rozwoju lotnisk lokalnych,
- większą współpracę pomiędzy portami lotniczymi a instytucjami naukowo-badawczymi, w tym szkolnictwem wyższym w zakresie wykorzystywania know-how oraz wdrażania procesów innowacyjnych,
- mniejszą dostępność środków pomocowych z Unii Europejskiej,
- nowe trendy w światowym i europejskim transporcie lotniczym oraz poddać analizie czynniki wpływające na zmienność warunków rynkowych,
- dążenie do ograniczenia negatywnego wpływu transportu lotniczego, w tym portów na środowisko naturalne,
- zaangażowanie portów w działalność CSR oraz dążenie do zrównoważonego rozwoju.

## Podsumowanie

Mimo pilnej konieczności aktualizacji programu dla transportu lotniczego oraz świadomości władz rządzących, dotychczas nie podjęto zmian.

Przedstawione propozycje zmian winny być przedmiotem szybkiej oceny w celu implementacji. Jednocześnie szersza ich analiza powinna być początkiem do dyskusji dla środowisk związanych z transportem lotniczym. ◀

## Materiały źródłowe

- [1] Dane Urzędu Lotnictwa Cywilnego
- [2] Kociubiński J., Szczególne kategorie przedsiębiorstw w europejskim prawie konkurencji. „Pałestra” 2012, nr 5 – 6 (57).
- [3] Marciszewska E., Rola regulatorów w kształtowaniu podstaw funkcjonowania i rozwoju transportu lotniczego, „Logistyka” 2014, nr 2, wersja elektroniczna.
- [4] Porty lotnicze, pod red. A. Rucińskiego, FRUG, Gdańsk 2006.
- [5] Ruciński A., Rucińska D., Tłoczyński D., Transport lotnicze. Ekonomia i Organizacja, Wyd. UG, Gdańsk 2012.
- [6] Strony internetowe polskich portów lotniczych
- [7] Traktat o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej, Dz. Urz. UE z 26.10.2012, C 83/47
- [8] Ustawa Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012 roku., poz. 933 z późn. zm.)
- [9] Walulik J., Reforma regulacyjna. Przykład transportu lotniczego, Instytut Wydawniczy Euro-Pravo, Warszawa 2013.
- [10] Żylicz M., Prawo lotnicze. Międzynarodowe, europejskie i krajowe, Wyd. Prawnicze LexisNexis, Warszawa 2002.