

Władysław Pędziwiatr

Infrastruktura lotniskowa w Polsce : retrospekcja, teraźniejszość, perspektywy

Ekonomiczne Problemy Usług nr 52, 535-544

2010

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

WŁADYSŁAW PĘDZIWIATR

Wyższa Hanzeatycka Szkoła Zarządzania w Słupsku

INFRASTRUKTURA LOTNISKOWA W POLSCE: RETROSPEKCJA, TERAŹNIEJSZOŚĆ, PERSPEKTYWY

Wprowadzenie

Materia, która nas otacza, poprzez trzy stany skupienia (stały, ciekły i gazowy), zdeterminowała ośrodki, w których możliwe stało się jej przemieszczanie oraz dla których stała się punktem odniesienia w zakresie pomiaru prędkości. Pierwsze dwa ośrodki w naturalny sposób towarzyszyły *homo sapiens* przez cały okres ewolucji, wpływając na jego rozwój. Ośrodek gazowy natomiast został okiełznany dopiero na początku XX wieku. Można przyjąć, że potrzeba przemieszczania się towarzyszy człowiekowi od chwili, kiedy świadomie zaczął dostrzegać jej pozytywny wpływ na poprawę swojej pozycji społecznej. Powody, dla których człowiek się przemieszczał, były i pozostają wielorakie: od konieczności poszukiwania pożywienia, przez handel, do chęci posiadania coraz to większego terytorium oraz poznawania nowych miejsc, ludzi i kultur.

Prędkość przemieszczania się na lądzie przez wiele stuleci ograniczona była przede wszystkim możliwościami związanymi z fizyczną wydolnością organizmu człowieka. W historii rozwoju ludzkości można wyróżnić dwa przełomowe okresy, które w istotny sposób zwiększyły prędkość przemieszczania się: pierwszy wiązał się z chwilą, od której człowiek zaczął używać zwierząt jako środka transportu, drugi natomiast z chwilą, kiedy dokonała się rewolucja techniczna. Jeszcze w końcu XIX wieku podróżowano ze średnią prędkością nie przekraczającą 10 km/h. Pięćdziesiąt lat później prędkość wzrosła do około 50 km/h, a obecnie w krajach rozwiniętych gospodarczo osiąga średnią wartość na poziomie około 90 km/h. Komunikację morską charakteryzują zbliżone wskaźniki dynamiki wzrostu. W komunikacji lotniczej, gdzie pierwsze przewozy pasażerskie odbywały się w drugiej dekadzie

XX w. z prędkością niewiele przekraczającą 100 km/h, wzrosły do 900 km/h w obecnym czasie. A zatem, przyjmując okres rewolucji technicznej za początek nowożytnego okresu rozwoju komunikacji, wielokrotnie średniej prędkości przemieszczania się w przypadku komunikacji lądowej, morskiej oraz lotniczej dokonywało się w porównywalnym czasie. Zastanawiający jest fakt, że wszystkie stadia rozwoju komunikacji są nadal obecne w różnych częściach świata. Poziom ich rozwoju można traktować jako wskaźnik rozwoju cywilizacyjnego. Możliwość szybkiego przemieszczania się, szczególnie współcześnie, warunkowana jest poziomem zaawansowania technologicznego środków transportu. Bardzo ważny jest również poziom rozwoju infrastruktury towarzyszącej, szczególnie naziemnej, która dla wszystkich trzech rodzajów transportu – choć w różnym stopniu – jest niezbędna.

1. Stan po II wojnie światowej

W Polsce powojennej rozwój lotnictwa oraz infrastruktury lotniczej (lotnisk) zdeterminowany był przez politykę obronną Polski Ludowej oraz potrzeby zaspokojenia ograniczonego popytu na komunikację lotniczą, zarówno krajową, jak i zagraniczną. Lotniska w przeważającej liczbie zlokalizowane zostały w miejscach, które w okresie II wojny światowej pełniły funkcje militarne. Był to okres, w którym lotniska zostały rozbudowane lub zbudowane od podstaw. Wraz z przesuwaniami się linii frontu, na jego zapleczu organizowano również pola wzlotów, które wykorzystywane były jako lotniska polowe. W okresie powojennym lotniska o utwardzonej nawierzchni zostały zagospodarowane przez Polskie Linie Lotnicze „LOT” lub przez lotnicze jednostki wojskowe¹. Większość pozostałych, o nawierzchni trawiastej, została zagospodarowana przez Aeroklub Polski, którego jednym z podstawowych zadań, obok prowadzenia szkolenia sportowego, było przygotowywanie kadr dla Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie. Taki stan rzeczy utrzymywał się przez wiele lat, do czasu kiedy nastąpiły w naszym kraju przemiany gospodarcze, które zainicjowały nową erę w historii rozwoju lotnictwa w Polsce. Powolna liberalizacja przepisów w zakresie nieskrępowanej możliwości posiadania statków powietrznych przez osoby prywatne, podziału przestrzeni powietrznej kraju, zarządzania przestrzenią powietrzną, warunków licencjonowania personelu lotniczego oraz pojawienie się możliwości uruchamiania nowych lotnisk, lądowisk oraz innych miejsc przystosowanych do wykonywania startów i lądowań, rozpoczęły proces zmian, który wynika również z konieczności

¹ Wojskowa infrastruktura lotniskowa nie jest przedmiotem niniejszego artykułu z uwagi na obowiązujące odmiennie regulacje prawne oraz znikome znaczenie dla lotnictwa handlowego.

wdrożenia na terenie całej UE Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej². Ujednolicenie na terenie wspólnoty procedur związanych z wykonywaniem działalności lotniczej odnosi się również do wymogów, jakie powinna spełniać infrastruktura naziemna, w tym lotniska. Ich rozwój w okresie ostatnich lat, szczególnie po przystąpieniu Polski do UE, jest zauważalny, jednak dotyczy przede wszystkim tych lotnisk, które pełnią funkcję komunikacyjną (handlowych).

2. Podstawy prawne funkcjonowania lotnisk w Polsce

Lotnictwo, z uwagi na międzynarodowy charakter odnoszący się do obszaru oddziaływania, poddane jest regulacjom prawnym, które z konieczności musi cechować uniwersalizm. Polskie lotnictwo obowiązują trzy poziomy regulacji prawnych: międzynarodowy, europejski oraz krajowy.

W 1944 roku na konwencji w Chicago powołana została do życia ICAO (*International Civil Aviation Organization*) z siedzibą w Montrealu (od 1947 roku funkcjonuje jako agenda ONZ), której zadaniem jest nadzorowanie krajów członkowskich w zakresie przestrzegania międzynarodowych norm i przepisów regulujących cywilny ruch lotniczy oraz opracowywanie nowych standardów i norm dla lotnictwa. Przepisy ICAO zawierają 18 aneksów, z których każdy reguluje odrębną dziedzinę lotnictwa. Aneks 14 Konwencji Chicagowskiej jest poświęcony problematyce lotnisk, ustala istotne normy oraz zaleca metody postępowania w zakresie projektowania i eksploatacji lotnisk³.

Prawo europejskie, uznając nadrzędność prawa międzynarodowego, formułuje normy, które regulują następujące zagadnienia: dostęp do rynku, żegluga powietrzna, bezpieczeństwo lotnicze, ochrona lotnictwa, kwestie socjalne, ochrona praw pasażerów, transeuropejska sieć transportowa, ochrona środowiska, stosunki zewnętrzne oraz inne, nadając im rangę rozporządzeń, czyli przepisów bezwzględnie obowiązujących kraje członkowskie. Tematyka lotnisk została uregulowana w opracowaniu poświęconym rozwojowi transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T, którą UE traktuje jako jeden z najważniejszych priorytetów w zakresie osiągnięcia spójności przestrzennej, przeznaczając na ten cel znaczące środki finansowe. Poziom regulacji krajowych, uwzględniający normy międzynarodowe oraz europejskie, reprezentowany jest przez prawo lotnicze z 2002 roku oraz wiele roz-

² *Rozp. WE nr 549/2004 PE z 10.03.2004 r. w sprawie Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej*, Dz.Urz. UE L 96 z 31.03.2004; Dz.Urz. UE, Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, s. 23.

³ *Konwencja ICAO, Chicago, 07.12.1944 r.*

porządzeń⁴. W obszarze infrastruktury lotniczej (lotnisk) najważniejsze przepisy szczegółowe zawarte są w rozporządzeniach dotyczących:

- klasyfikacji lotnisk i rejestru lotnisk cywilnych,
- określenia lotnisk międzynarodowych,
- wymagań dla lądowisk oraz ewidencji lądowisk,
- warunków, jakie powinny spełniać obiekty budowlane oraz naturalne w otoczeniu lotniska,
- lotniczych urządzeń naziemnych oraz ich rejestru.

Przepisy lotnicze na wszystkich poziomach, z uwagi na bardzo wrażliwą materię, którą regulują, są bardzo szczegółowe, a ich wypełnienie powoduje, że produkt finalny w postaci ceny biletu lotniczego dla klienta jest ofertą relatywnie drogą w porównaniu z innymi środkami lokomocji – szczególnie w odniesieniu do odległości poniżej 500 km. Ekonomia podróżowania liniami lotniczymi przedstawia się odmiennie na dystansach powyżej 500 km, szczególnie w lotach transkontynentalnych.

3. Lotniska w Polsce i wybranych krajach europejskich

Ze względu na dostępność ustawa prawo lotnicze⁵ definiuje lotniska użytku publicznego oraz lotniska użytku niepublicznego. Lotniskiem użytku publicznego jest lotnisko otwarte dla wszystkich statków powietrznych w terminach i godzinach ustalonych przez zarządzającego lotniskiem i podanych do publicznej wiadomości. Lotniskiem użytku niepublicznego jest lotnisko, na którym mogą lądować i startować wyłącznie:

- statki powietrzne używane przez użytkowników lotniska określonych w dokumentacji rejestracyjnej tego lotniska,
- statki powietrzne wykonujące loty niehandlowe, używane przez inne podmioty – za zezwoleniem zarządzającego lotniskiem.

Podział lotnisk według kryteriów ogólnych i technicznych jest zawarty w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z 30 kwietnia 2004 roku⁶. Nie wyczerpuje on jednak pełnego katalogu nazw lotnisk funkcjonujących w lotnictwie, których przytaczanie dla potrzeb opracowania zdaniem autora nie jest konieczne.

Z uwagi na rolę w polityce rozwoju kraju wyróżnia się lotniska lokalne (gminne, powiatowe) oraz ponadlokalne (regionalne, krajowe)⁷. Zestawienie polskich lotnisk przedstawiono w tabeli 1.

⁴ Ustawa Prawo Lotnicze z dnia 3 lipca 2002 r., Dz.U. 2002, nr 130, poz. 1112, z późn. zm.

⁵ Ustawa z dnia 3 lipca 2002 roku – Prawo lotnicze, Dz.U. 2006, nr 100, poz. 696.

⁶ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury, Dz.U. 2004, nr 122, poz. 1273.

⁷ *Ibidem*.

Tabela 1

Liczba lotnisk w Polsce (2010 r.)

Rodzaj lotniska	Liczba	Rodzaj lądowiska (lokalnego)	Liczba	Inne miejsca przystosowane do startów i lądowań (lokalne)	Liczba
Lokalne	37	Samolotowe	32	Samolotowe	48
Ponadlokalne	16	Śmigłowcowe	15	Śmigłowcowe	63
Razem	53	Razem	47	Razem	111

Źródło: opracowanie własne.

Ustawodawca, wyróżniając lotniska ponadlokalne i lokalne, nie określa bliższych cech, które hierarchizują zastosowany podział. Przyjmując jako wzorzec podział administracyjny kraju, należałoby stwierdzić, iż w Polsce funkcjonuje 16 lotnisk ponadlokalnych oraz 37 lokalnych. Przyjęcie jednak takiego podziału – krzywdzącego lotniska lokalne o dużym potencjale rozwojowym, jak chociażby Toruń, Częstochowa, Ostrów Wielkopolski, Leszno – może mieć negatywny wpływ na możliwość uzyskania środków inwestycyjnych z *Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko*, a zatem byłoby zasadnym przyjęcie jednoznacznej definicji lotniska ponadlokalnego. Za kryterium można przyjąć obowiązek spełnienia przez lotnisko, obok pełnienia funkcji lotniska publicznego, wymogu prowadzenia przewozów pasażerskich – regularnych lub nieregularnych oraz biznesowych. W Polsce są zarejestrowane 53 lotniska, 47 lądowisk oraz 111 innych miejsc przystosowanych do startów i lądowań⁸. Stan rozwoju infrastruktury lotniskowej w Polsce, w ujęciu ilościowym, na tle innych państw przedstawiono w tabeli 2.

Przedstawione dane potwierdzają prawidłowość, iż poziom rozwoju infrastruktury lotniskowej w istotny sposób skorelowany jest z poziomem rozwoju gospodarczego państwa. Na uwagę zasługuje fakt, iż rozbieżności w zakresie liczby mieszkańców przypadających na jedno lotnisko są w prezentowanych państwach europejskich o wysokim stopniu rozwoju gospodarczym niewielkie i oscylują w przedziale od 138 tys. we Francji do 163 tys. w Niemczech. Na Węgrzech oraz w Polsce wskaźnik ten odpowiednio wynosi 455 i 717 tys., co wyraźnie wskazuje, że liczba lotnisk w przytoczonych państwach dalece odbiega od średniej dla wybranych państw europejskich. Bliższe informacje przedstawiono w tabeli 3. Przyjmując

⁸ „Inne miejsca do startów i lądowań statków powietrznych” zgodnie z art. 93 ust. 1 *Ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze...*, *op.cit.* to inny niż lotnisko wpisane do rejestru lotnisk oraz inny niż lądowisko wpisane do ewidencji lądowisk, obszar, na którym mogą być wykonywane starty i lądowania statków powietrznych, dla których Urząd Lotnictwa Cywilnego nie prowadzi jednak wydzielonej ewidencji.

średnią dla Europy na poziomie 149 tys. ludności na jedno lotnisko, można stwierdzić, że w Polsce liczba lotnisk powinna wynosić 255.

Tabela 2

Lotniska i ludność w wybranych państwach europejskich (2009 r.)

Kraj	Liczba ludności: w mln./km ²	Liczba lotnisk	Liczba ludności na 1 lotnisko (w tys.)
Niemcy	81/227	502	163
Francja	63/115	460	138
Wielka Brytania	61/248	390	156
Polska	38/120	53	717
Węgry	10/111	22	455
Austria	8/95	57	140

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 3

Lotniska wybranych państw europejskich w ujęciu przestrzennym

Kraj	Powierzchnia w tys. km ²	Powierzchnia przypadająca na 1 lotnisko w km ²
Niemcy	357	711
Francja	547	1189
Wielka Brytania	245	628
Polska	317	5981
Węgry	93	4227
Austria	84	1473

Źródło: opracowanie własne.

Przestrzenne rozmieszczenie lotnisk wykazuje większe zróżnicowanie, gdyż oscyluje pomiędzy 628 km² przypadających na jedno lotnisko w Wielkiej Brytanii, do 1473 km² w Austrii. Polska również i w tym zestawieniu wypada najgorzej, ponieważ jej wskaźnik sześciokrotnie przekracza średnią odnoszącą się do rozpatrywanych państw Europy. Przytoczone dane wskazują, że rozmieszczenie lotnisk powiązane jest z dużymi skupiskami ludności oraz obszarami o wysokim wskaźniku gęstości zaludnienia, które stanowią podstawową determinantę ich rozwoju.

3. Perspektywy rozwoju lotnisk w Polsce

Obowiązującym, podstawowym dokumentem strategicznym określającym cele oraz priorytety rozwoju społeczno-gospodarczego Polski jest *Strategia Rozwoju Kraju (SRK) na lata 2007–2015*. Jednym z jej elementów jest rozbudowa infrastruktury transportu lotniczego. Przyjęte w strategii założenia odnoszą się głównie do rozwoju portów lotniczych, które – zgodnie z definicją ustawową – są lotniskami użytku publicznego, wykorzystywanymi do lotów handlowych. Funkcjonujące

porty lotnicze notują stały wzrost ruchu lotniczego. Wyniósł on 19,3 mln pasażerów w 2007 roku, co stanowiło wzrost o 25% w stosunku do 2006 roku. W 2008 roku liczba pasażerów osiągnęła poziom 20 775 tys., co stanowiło prawie 8-procentowy wzrost. Relatywny spadek wskaźnika w stosunku do roku poprzedniego należy tłumaczyć efektem ogólnoświatowego spowolnienia gospodarczego. Przyjęta przez rząd prognoza na kolejne lata przewiduje dalszy wzrost ruchu lotniczego, w roku 2010 do 25 mln, a w roku 2020 do 35 mln pasażerów. Obecna oraz prognozowana dynamika wzrostu przewozów lotniczych w Polsce sytuuje nasz kraj na jednym z pierwszych miejsc w świecie. Mimo dynamicznego wzrostu ruchu lotniczego, wskaźnik mobilności mierzony liczbą pasażerów korzystających z komunikacji lotniczej, w relacji do liczby mieszkańców naszego kraju, wynosi zaledwie 3%. We Francji wskaźnik ten osiąga 35%, w Hiszpanii 55%, na Węgrzech i w Czechach 8%, a zatem w Polsce wskaźnik ten znacząco odbiega nie tylko od rozwiniętych krajów europejskich, ale również państw o zbliżonym do naszego kraju poziomie rozwoju gospodarczego⁹. Realizacja rządowego projektu rozbudowy sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych, przewidująca rozbudowę i modernizację istniejących lotnisk cywilnych oraz wykorzystanie i adaptację byłych lotnisk wojskowych oraz sportowo-usługowych, przyjęte prognozy – w kontekście ogromnych rezerw w zakresie mobilności naszego społeczeństwa uwiarygodnia. Największą szansę na rozbudowę mają lotniska w następujących województwach: zachodniopomorskim, warmińsko-mazurskim, podlaskim, lubelskim i świętokrzyskim. W dalszej perspektywie wokół aglomeracji miejskich miałyby powstawać mniejsze porty regionalne, lokalne, których zadaniem byłoby odciążanie portów należących do sieci TEN-T, które – obok funkcji portów krajowych – pełniłyby również funkcje portów międzynarodowych. Przewiduje się włączenie ośmiu polskich lotnisk (Warszawa-Okęcie, Kraków-Balice, Katowice-Pyrzowice, Gdańsk-Rębiechowo, Wrocław-Strachowice, Poznań-Ławica, Szczecin-Goleniów, Rzeszów-Jasionka) do europejskiego systemu sieci transportowej TEN-T. Ich rozbudowa będzie finansowana z Europejskiego Funduszu Spójności. Pozostałe inwestycje finansowane będą z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Realizacja planów inwestycyjnych przewidzianych do roku 2013 pochłonie kwotę 1,2 mld euro¹⁰. Fundusze te w całości zastaną zagospodarowane przez lotniska ponadlokalne. Lotniska lokalne w obecnym okresie programowania nie będą finansowane ze środków *Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko*. Regionalne programy operacyjne z uwagi na wysokie koszty realizacji przedmiotowych inwestycji oraz konieczność realizacji innych, ze społecznego punktu widzenia ważniejszych zadań (edukacja, środowisko, wykluczenie społeczne, bezrobocie, infrastruktura drogowa itp.),

⁹ Głównie kierunki rozwoju lotnictwa ogólnego w Polsce w latach 2007–2010, ULC, 2007, s. 15.

¹⁰ <http://www.pmrpublications.com>, 15.01.2010.

w zdecydowanej większości nie przewidują możliwości finansowania inwestycji związanych z rozbudową infrastruktury lotniskowej. Analiza programu rozwoju sieci lotnisk oraz możliwości finansowania infrastruktury lotniskowej z funduszy europejskich wyraźnie wskazuje, iż potrzebę rozwoju sieci lotnisk oraz programowania środków finansowych dla ich realizacji dostrzega się jedynie na poziomie krajowym i z założenia jest skierowana na potrzeby handlowego ruchu lotniczego. Rozszerzenie liczby lotnisk ponadlokalnych oraz lokalnych, uprawnionych do korzystania ze środków europejskich przyznawanych na poziomie krajowym, jest konieczne z uwagi na przyjętą w UE zasadę zrównoważonego rozwoju. Zestawienie portów lotniczych, lotnisk, które mają największą szansę na rozbudowę zilustrowano na rysunku 1.



Rys. 1. Porty lotnicze w Polsce

Źródło: <http://www.pmrpublications.com>, 15.01.2010.

Lotnictwo ogólne (*General Aviation; GA*) jako sektor lotnictwa, który poza lotnictwem handlowym obejmuje swoim zasięgiem pozostałą część cywilnych podmiotów aktywnych w branży, nie może liczyć do roku 2013 na preferencje

w zakresie finansowania infrastruktury lotniczej, a w szczególności budowy, rozbudowy lotnisk. Zapisana w strategii przewidywana rozbudowa lotnisk lokalnych jest perspektywą odległą. Szczególną pozycję wśród lotnisk w tej grupie zajmują lotniska Aeroklubu Polskiego, stowarzyszenia, które zarządza 33 lotniskami spośród 53 zarejestrowanych w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego. Ich usytuowanie (często w bezpośrednim sąsiedztwie miast), status prawny, infrastruktura lotnicza oraz kadry (instruktorzy, piloci, mechanicy) sprawiają, że stanowią ogromny potencjał, który powinien być wykorzystany. Kolejną grupę stanowią lądowiska oraz inne miejsca przystosowane do startów i lądowań, które w przeważającej części są własnością prywatną. Ich niewielkie rozmiary (krótkie pasy startowe oraz często ograniczone możliwości ich wydłużenia) powodują, że tylko wybiórczo mogą być one brane pod uwagę w pełnieniu funkcji lotnisk publicznych.

Podsumowanie

Podsumowując powyższe rozważania, należy stwierdzić, że w Polsce dostrzeżoną jest potrzebę rozwoju infrastruktury lotniczej. Przyjęte bardzo ambitne plany skoncentrowano jednak tylko na rozbudowie portów lotniczych oraz lotnisk, które pełnić będą funkcję lotnisk publicznych o zasięgu zarówno krajowym, jak i międzynarodowym. Odmiennie prezentują się szanse rozwojowe lotnisk związanych z obsługą GA. W tym sektorze nie jest możliwe zniwelowanie w krótkim czasie dystansu dzielącego nasz kraj od rozwiniętych państw europejskich. Przyjmując standardy europejskie, pięciokrotny wzrost liczby lotnisk w dającej się przewidzieć przyszłości nie jest możliwy. Należy jednak podjąć działania przygotowawcze, które w przyszłości budowę lotnisk przyspieszą. W tym celu władze samorządowe województw powinny opracować strategie rozwoju sieci lotnisk na poziomie lokalnym, z uwzględnieniem czynnika demograficznego jako głównej determinanty, a także przy uwzględnieniu dodatkowych czynników istotnych dla funkcjonowania lotniska, takich jak: atrakcyjność turystyczna regionu, odległość od najbliższego miasta powiatowego, poziom zamożności mieszkańców. Biorąc pod uwagę fakt, że proces uruchomienia lotniska, z uwagi na obowiązujące procedury prawne, jest bardzo skomplikowany, działania należałoby podjąć niezwłocznie, szczególnie w zakresie określenia możliwych lokalizacji oraz zabezpieczenia statusu prawnego. Konieczne jest również ich ujęcie w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin oraz miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. Wskazana jest również zmiana wymogów certyfikacyjnych lotnisk, które obecnie są takie same dla lotnisk komunikacyjnych, jak i dla obsługujących GA. Lotniska aeroklubowe, perspektywiczne lądowiska powinny zyskać przejściowe wsparcie finansowe władz samorządowych, celem zachowania bieżącej działalności lotniczej oraz przeprowadzenia niezbędnych zmian strukturalnych – koniecz-

nych dla przyjęcia nowych zadań, związanych z pełnieniem roli lotnisk publicznych, wspierających lotniska ponadlokalne. Ich infrastruktura powinna spełniać wymagania wzorowane na przykładach lotnisk sportowo-biznesowo-turystycznych w Europie Zachodniej. Równoprawne (pod względem finansowym) traktowanie rozwoju sieci publicznych lotnisk lokalnych oraz ponadlokalnych wydaje się być konieczne ze względu na ważną funkcję, jaką mogłyby one pełnić w rozwoju lokalnym. Przy braku dostatecznie rozwiniętej sieci autostrad rozwój lotnisk może stać się impulsem dla rozwoju lokalnych ośrodków wzrostu gospodarczego.

AIRPORT INFRASTRUCTURE IN POLAND: RETROSPECTION, PRESENT TIME, FUTURE OUTLOOK

Summary

Retrospective approach to traffic at the outset allows the reader to understand the essence of human movement in historical perspective. The article later focused on issues related to the operation of airport infrastructure in Poland, its history and current position in Europe. In addition to the factors limiting its development outlines the opportunities arising from the development opportunities offered by the Polish membership in the EU.

Translated by Władysław Pędziwiatr