

Sylwia KACZYŃSKA-ADAMCZYK

## **PRZYCZYNY I FORMY ZAANGAŻOWANIA SAMORZĄDÓW W ROZWÓJ BRANŻY LOTNICZEJ**

**Streszczenie.** Porty lotnicze są strategicznym elementem infrastruktury krajowej i regionalnej. Mają one znaczny wpływ ekonomiczny i społeczny na otoczenie. Lokalne samorządy angażują się w rozwój regionalnych portów lotniczych. Zaangażowanie to przybiera różne formy. Przedmiotem niniejszego artykułu jest analiza przyczyn i form zaangażowania samorządów w rozwój branży lotniczej.

## **REASONS AND FORMS OF LOCAL GOVERNMENTS' ENGAGEMENT IN AVIATION BRANCH**

**Summary.** Airports are strategic elements of national and local infrastructure. They have considerable economic and social impact on surrounding areas. Local governments engage in development of regional airports. This engagement takes various forms. This article presents the analysis of reasons and forms of local governments' engagement in aviation branch.

### **1. WPROWADZENIE**

Porty lotnicze, uważane za dobro publiczne, były i są przedmiotem zainteresowania władz państwowych i lokalnych. Niewątpliwie oddziaływanie ekonomiczne i społeczne portu lotniczego na otoczenie powoduje, że jest on postrzegany jako strategiczny element infrastruktury w skali lokalnej, regionalnej i krajowej. Ekonomiczny i społeczny wpływ na otoczenie wykracza znacznie poza bezpośrednie skutki działalności lotniska dla najbliższego otoczenia portu, generując szeroko rozumiane korzyści, jakie płyną z dostępności transportu lotniczego dla regionalnych podmiotów gospodarczych i konsumentów. Samorządy lokalne i regionalne angażują się zatem w rozwój infrastruktury lotniskowej, a także w rozwój połączeń lotniczych.

### **2. PRZYCZYNY ZAANGAŻOWANIA SAMORZĄDÓW W BRANŻĘ LOTNICZĄ**

Porty lotnicze dostarczają niezbędną infrastrukturę wspomagającą społeczny i gospodarczy rozwój regionu, oraz same stanowią podmiot gospodarczy zdolny do generowania zwrotów z inwestycji i zysków dla swoich udziałowców, interesariuszy i społeczeństwa. Porty lotnicze dysponują infrastrukturą, która wykorzystywana jest przez podmioty prowadzące różną działalność gospodarczą, dla których dostęp do rynku

i międzynarodowe połączenia transportowe są postrzegane jako bezwzględnie niezbędne przy podejmowaniu decyzji biznesowych w zakresie lokalizacji podmiotu. Tak rozumiana dostępność ma znaczenie zarówno w wymiarze regionalnym, jak i krajowym.

Przykładem jest Munich Airport. 31% firm usytuowanych w jego sąsiedztwie podaje bliskość lotniska jako podstawowy czynnik dla decyzji lokalizacyjnej, ponadto teren oddalony w promieniu 30 km od lotniska dynamicznie rozwija się gospodarczo, a bezrobocie w gminach ościennych wynosi o 3% mniej niż średnia w Bawarii [1]. Dlatego Munich Airport jest uważany za kluczowy podmiot przyczyniający się do konkurencyjności regionu, w szczególności przez jego atrakcyjność dla inwestorów.

Lotniska generują miejsca pracy bezpośrednio na nich oraz w swoim otoczeniu, ale także pośrednio – w łańcuchu firm dostarczających usługi i produkty dla lotnictwa. Dodatkowo przychody osiągane przez te bezpośrednie i pośrednie formy aktywności generują zapotrzebowanie na kolejne towary i usługi, co z kolei wspiera dalsze zatrudnienie.

W 2000 r. całkowite zatrudnienie na lotniskach będących członkami ACI (Airport Council International – Międzynarodowa Rada Portów Lotniczych) wynosiło ok. 1,2 mln. osób. Ponadto, ok. 0,2 mln. osób zatrudnionych jest w podmiotach bezpośrednio związanych z funkcjonowaniem lotniska – rodzaju dostawcy i usługodawcy. Na 1 mln pasażerów rocznie przypada ok. 950 osób zatrudnionych na lotnisku. Każde 1000 miejsc pracy bezpośrednio na lotnisku generuje następującą liczbę miejsc pracy w podmiotach związanych pośrednio z funkcjonowaniem lotniska: 2,100 miejsc pracy w skali kraju, 1,100 miejsc pracy w skali regionu, 500 miejsc pracy w skali subregionu (otoczenie lotniska) [1, 2].

Rozwój portów lotniczych jest ściśle powiązany i zależny od połączeń lotniczych. W polskich realiach przykładem takiego powiązania jest gwałtowny wzrost ilości pasażerów obsługiwanych w portach lotniczych po wejściu Polski do Unii Europejskiej w 2004 r. [2]. Od tego czasu porty lotnicze przeprowadziły wiele inwestycji infrastrukturalnych i w sprzęt lotniskowy. Przewoźnikami, którzy w znacznej mierze przyczynili się do tego wzrostu, są tzw. przewoźnicy niskokosztowi (low cost). Ich pojawienie się to nie tylko zwiększająca się liczba pasażerów, którzy korzystają z ich usług z uwagi na ofertę cenową i dostępność, ale to także dodatkowe miejsca pracy. Przewoźnicy, zakładając bazę w określonym porcie lotniczym, przeważnie zatrudniają jako personel pokładowy osoby z danego regionu.

Powyższe czynniki, w tym inwestycje kapitałowe realizowane przez przedsiębiorców w danym regionie, z uwagi na dostępność infrastruktury lotniskowej, pozwalają stwierdzić, że lotniska mają znaczący wpływ na ogólną sytuację ekonomiczną regionów i najbliższego otoczenia (miejsca pracy, podatki, zakup produktów i usług). Biorąc pod uwagę wynikową ich bezpośredniego i pośredniego oddziaływania, lotniska mają od 1,4% do 2,5% udziału w kształtowaniu PKB [1]. Ponadto transport lotniczy pasażerski i towarowy jest niezbędnym składnikiem nowoczesnej globalnej gospodarki. Dostępność transportu lotniczego może być wyznacznikiem poziomu życia w regionie. Wiele regionów europejskich bez dostępu do transportu lotniczego z opóźnieniem korzystałaby z udogodnień i możliwości nowoczesnego, zglobalizowanego świata.

W powyższych czynnikach należy upatrywać dążenia władz państwowych i lokalnych do utrzymania wpływu na funkcjonowanie lotniska oraz zaangażowania w rozwój tej branży.

### **3. FORMY ZAANGAŻOWANIA SAMORZĄDÓW**

Na potrzeby niniejszego artykułu omówione zostaną następujące formy: zaangażowanie kapitałowe w podmioty zarządzające portami lotniczymi oraz możliwość dofinansowywania połączeń lotniczych.

### 3.1. Zaangażowanie kapitałowe

Zgodnie z systematyką stosowaną w Programie rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych, przyjętym uchwałą Rady Ministrów 86/2007 z dnia z 8 maja 2007 r. [3], w Polsce znajduje się 1 krajowy port lotniczy oraz 11 portów regionalnych. Jeszcze na początku lat 90. przez regionalne porty lotnicze rozumiano sieć portów lotniczych pełniących pomocniczą rolę w stosunku do lotniska w Warszawie. Port lotniczy Warszawa Okęcie miał pełnić docelowo rolę hub-u przesiadkowego dla całej Polski, do którego i z którego pasażerowie podróżowaliby przez porty regionalne. Wraz z wprowadzeniem gospodarki wolnorynkowej, porty regionalne zyskały na znaczeniu w polskim transporcie lotniczym [2]. Szczególnie rozwój ten nastąpił po liberalizacji rynku transportu lotniczego związanej z przystąpieniem do Unii Europejskiej w 2004 r. Wówczas na rynku polskim pojawili się przewoźnicy niskokosztowi i na podstawie ich ekspansji regionalne porty lotnicze rozwinęły swoje siatki połączeń zagranicznych. Liberalizacja rynku przyczyniła się zatem do stopniowego uniezależnienia się od stołecznego lotniska, a także do realizowania własnych strategii rozwoju [3].

Większość z regionalnych portów lotniczych funkcjonowała w latach 90. w strukturach PPL. W 2011 r. regionalne porty lotnicze zarządzane są przez spółki prawa handlowego, w których PPL posiada swoje udziały lub akcje. Wyjątek stanowi Spółka zarządzająca Portem Lotniczym Łódź, gdzie PPL nie posiada udziałów ani akcji. PPL zarządza natomiast Portem Lotniczym Zielona Góra Babimost. Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” posiada udziały w następujących spółkach prawa handlowego, zarządzających regionalnymi portami lotniczymi [4]:

- Port Lotniczy Rzeszów-Jasionka Sp. z o.o. – 47,12%,
- Port Lotniczy Kraków-Balice Sp. z o.o. – 76,19% udziałów,
- Port Lotniczy Szczecin-Goleniów Sp. z o.o. – 54,50% udziałów,
- Port Lotniczy Poznań-Ławica Sp. z o.o. – 49,89% udziałów,
- Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o. – 36,59% udziałów,
- Port Lotniczy Modlin Sp. z o.o. – 26,17% udziałów,
- Port Lotniczy Wrocław S.A. – 20,23% udziałów,
- Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A. – 16,41% udziałów,
- Porty Lotnicze Mazury Sp. z o.o. – 12,67% udziałów,
- Port Lotniczy Bydgoszcz S.A. – 8,06% udziałów.

W każdej ze spółek zarządzających portami lotniczymi udział kapitałowy mają jednostki samorządu terytorialnego. Udział ten przedstawia się następująco – tablica 1.

Tablica 1

#### Udział jednostek samorządu terytorialnego w podmiotach zarządzających regionalnymi portami lotniczymi

Port lotniczy	Zarządzający	Udział jednostek samorządu terytorialnego
Duże regionalne porty lotnicze		
Kraków-Balice	Port Lotniczy Kraków-Balice Sp. z o.o.	Województwo Małopolskie – 22,73%, Gmina m. Kraków – 1,04%, Gmina Zabierzów – 0,04%
Katowice-Pyrzowice	Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze SA	Województwo Śląskie – 38,1%, Gminy, w tym gmina Katowice – 5,01%

cd. tablicy 1

Gdańsk im. Lecha Wałęsy	Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o.	Gmina Miasta Gdańska, Województwo Pomorskie, Gmina Miasta Sopotu, Gmina Miasta Gdyni – razem 63,41%
Wrocław-Strachowice	Port Lotniczy Wrocław SA	Miasto, Gmina Wrocław – 47,89%, Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego – 31,88%
Poznań-Ławica	Port Lotniczy Poznań-Ławica Sp. z o.o.	Miasto Poznań – 32,0%, Województwo Wielkopolskie – 22,5%.
Małe regionalne porty lotnicze		
Rzeszów-Jasionka	Port Lotniczy Rzeszów-Jasionka Sp. z. o.o.	Województwo Podkarpackie – 52,78%
Łódź-Lublinek	Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta Sp. z o.o.	Gmina Miasto Łódź – 94,467%, Województwo Łódzkie – 5,530%
Szczecin-Goleniów	Port Lotniczy Szczecin-Goleniów Sp. z o.o.	Miasto Szczecin, Gmina i Miasto Goleniów, Samorząd Województwa Zachodniopomorskiego – razem 45,50%
Bydgoszcz-Szwederowo	Port Lotniczy Bydgoszcz SA	Województwo Kujawsko-Pomorskie – 66.6889%, Gmina Bydgoszcz – 23.8993%, Gmina Toruń – 0.0589, Gmina Inowrocław – 0.0107%, Gmina Sicienko – 0.0006%
Mazury	Porty Lotnicze Mazury Sp. z o.o.	Samorząd Województwa Warmińsko Mazurskiego – 5,49%, Miasto Szczytno – 3,57%

Źródło: [www.krakowairport.pl](http://www.krakowairport.pl), [www.katowice-airport.com.pl](http://www.katowice-airport.com.pl), [www.airport.gdansk.pl](http://www.airport.gdansk.pl), [www.airport.wroclaw.pl](http://www.airport.wroclaw.pl), [www.mazuryairport.com](http://www.mazuryairport.com), [www.airport.com.pl](http://www.airport.com.pl), [www.plb.pl](http://www.plb.pl), [www.airport-poznan.com.pl](http://www.airport-poznan.com.pl), [www.airport.lodz.pl](http://www.airport.lodz.pl), [www.bip.polish-airports.com](http://www.bip.polish-airports.com), stan na dzień 15.10.2011 r.

Jak wynika z powyższej tabeli i przytoczonego wcześniej udziału kapitałowego PPL w portach lotniczych, jednostki samorządu terytorialnego, jak samorządy wojewódzki i gminny, odgrywają znaczną rolę w układzie kapitałowym spółek zarządzających portami lotniczymi. Globalnie, sumując udział wszystkich podmiotów w portach lotniczych w Polsce, przedstawia się on następująco: Samorządy gminny i wojewódzki – 60%, PPL – 36%, pozostali – 4% [5].

Udział kapitałowy samorządów, jak wskazuje tablica 1, w większości przypadków pozwala stwierdzić, że działając razem, mogą mieć, przez decyzje korporacyjne, pierwszorzędny wpływ na rozwój regionalnego portu lotniczego. W portach, gdzie udział ten przekracza 50%, decyzje walnego zgromadzenia lub zgromadzenia wspólników mogą być kształtowane przez te jednostki. W niektórych portach, jak Bydgoszcz, Łódź i Wrocław, strategiczne decyzje, związane z koniecznością zmiany umowy spółki i podwyższenia kapitału, mogą być podjęte przy jednomyślnym działaniu samorządów wojewódzkich i gminnych [6]. Jest to istotne w sytuacji poszukiwania kapitału prywatnego, o czym coraz częściej można słyszeć w kontekście trwających procesów inwestycyjnych w portach lotniczych.

Kapitał prywatny to jednak nie tylko kwestia środków finansowych na inwestycje. To także specjalistyczna wiedza – branżowe know-how. Można zakładać, że samorzady, traktując port lotniczy jako strategiczny element infrastruktury transportowej regionu, dążą do stałego rozwoju portu, a biorąc pod uwagę dynamikę w branży, nie tylko w zakresie samych przewozów pasażerskich, ale także postępu technologicznego, zmieniających się przepisów prawa lotniczego czy konkurencji, specjalistyczna wiedza stanowi w zarządzaniu portem lotniczym nieocenioną wartość dodaną.

### **3.2. Prawne możliwości finansowania połączeń lotniczych przez samorzady**

#### **3.2.1. Obowiązek użyteczności publicznej – Public Service Obligation (PSO)**

Rozwój portu lotniczego jest bezpośrednio związany z rozwojem siatki połączeń i liczbą obsługiwanych pasażerów. Niektóre porty lotnicze nie stanowią jednak interesującego dla przewoźników miejsca destynacji z punktu widzenia ich interesu handlowego. W takiej sytuacji samorzady mają możliwość udziału w rekompensacie kosztów połączenia lotniczego uruchomionego na zasadzie obowiązku użyteczności publicznej (PSO), oczywiście pod określonymi warunkami.

Ustanawianie PSO jest powszechną formą wsparcia regionów peryferyjnych i niedostępnych w ramach UE [7]. Podstawę prawną ustanowienia PSO stanowią art. 16 i 17 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1008/2008 (WE) z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (wersja przekształcona) [8] oraz art. 197 Ustawy Prawo lotnicze z dnia 3 lipca 2002 r. [9]. PSO może zostać nałożony, w drodze rozporządzenia przez ministra właściwego do spraw transportu, w stosunku do regularnego przewozu lotniczego między dwoma portami lotniczymi położonymi na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub między portem lotniczym położonym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej a innym portem lotniczym położonym na terytorium Unii Europejskiej (art. 197 ust. 3 Ustawy Prawo lotnicze). Nałożenie obowiązku użyteczności publicznej jest poprzedzone analizą sytuacji gospodarczej regionu, dostępności innych środków transportu, istniejących i planowanych połączeń lotniczych oraz stosowanych taryf lotniczych, zapotrzebowania na połączenia lotnicze, przedłożonego przez wojewodę lub marszałka województwa (art. 197 ust. 5). W celu przeprowadzenia analizy minister właściwy do spraw transportu występuje m.in. do jednostki samorządu terytorialnego o przedstawienie analizy sytuacji gospodarczej tej jednostki (art. 197 ust. 4). Tryb oraz kryteria ustanawiania obowiązku użyteczności publicznej określa Rozporządzenie nr 1008/2008/WE.

Obowiązek nakładany jest najpierw na trasę i dotyczy wszystkich przewoźników, którzy mogą na tej trasie spełnić określone warunki – nie jest on związany z rekompensatą. Dopiero w sytuacji, gdy żaden przewoźnik w ciągu trzech miesięcy od wejścia w życie rozporządzenia nie rozpoczął wykonywania długoterminowych, regularnych przewozów na danej trasie, państwo członkowskie może ograniczyć obsługę tej trasy do jednego przewoźnika, wybranego w przetargu publicznym, i dopiero wówczas istnieje możliwość dofinansowania w postaci rekompensaty. Minister transportu, po zasięgnięciu opinii prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego (ULC), wojewody i właściwej jednostki samorządu terytorialnego, może dokonać wyboru jednego, wspólnotowego przewoźnika lotniczego do obsługi tej trasy na okres do 4 lat, na zasadach określonych w Rozporządzeniu nr 1008/2008/WE (art. 197 ust. 7 Ustawa Prawo lotnicze), czyli w formie zaproszenia do składania ofert. Wówczas państwo członkowskie może zrekompensować przewoźnikowi lotniczemu, wybranemu w procedurze przetargowej, spełnienie norm wynikających z obowiązku użyteczności publicznej nałożonego zgodnie z Rozporządzeniem.

Wysokość rekompensaty nie może jednak przekroczyć kwoty niezbędnej do pokrycia kosztów netto poniesionych w związku z wykonywaniem każdego obowiązku użyteczności publicznej, z uwzględnieniem przychodów uzyskiwanych przez przewoźnika lotniczego w związku z jego realizacją oraz uzasadnionego poziomu zysku (art. 17 Rozporządzenia).

W przypadku gdy obsłudze trasy towarzyszy rekompensata, koszty związane z tą rekompensatą są pokrywane przez prezesa ULC, a jeżeli obowiązek użyteczności publicznej został nałożony po uzyskaniu pozytywnej opinii wojewody lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego w zakresie wyboru jednego, wspólnotowego przewoźnika lotniczego do obsługi trasy objętej postępowaniem przetargowym, wojewoda lub odpowiednio właściwa jednostka samorządu terytorialnego są obowiązani do pokrycia co najmniej 50% tych kosztów (art. 197 ust. 8 Ustawy Prawo lotnicze).

### **3.2.2. Możliwość dofinansowania nowych połączeń przy użyciu instrumentu innego niż PSO**

Samorządy mogą także skorzystać z innej niż PSO formy dofinansowania nowych połączeń. Możliwości te określone zostały w punktach 74–75 i 79 Wytocznych wspólnotowych dotyczących finansowania portów lotniczych i pomocy państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych oferujących przeloty z regionalnych portów lotniczych z XII 2005 r. [10, 7].

Zgodnie z Wytocznymi:

- dofinansowanie liniom rozpoczęcia przewozów lotniczych do/z portów regionalnych (obsługujących poniżej 5 mln. pasażerów rocznie) na nowych trasach lub nowych połączeń na danej trasie,
- w długim okresie objęta pomocą trasa musi okazać się rentowna,
- dofinansowanie jest udzielane wyłącznie na dodatkowe koszty związane z uruchamianiem połączenia (np. koszty promocji, marketingu i reklamy) i nie może dotyczyć kosztów operacyjnych ponoszonych przez linie lotnicze,
- okres udzielania pomocy nie może przekroczyć trzech lat, a w wyjątkowych przypadkach pięciu,
- wysokość wsparcia nie może przekroczyć 50% wysokości kosztów kwalifikowanych poniesionych w ciągu tego roku, a w całym okresie wypłacania pomocy średnio 30% kosztów kwalifikowanych i powinna ulegać obniżeniu w kolejnych latach [7].

Dodatkowe warunki stanowią, że pomoc na otwarcie nowej trasy nie może być przyznana, jeżeli istnieje równoległe połączenie koleją szybkobieżną. Ponadto pomoc ta musi być notyfikowana Komisji Europejskiej, a procedury dopłat powinny być jawne i niedyskryminacyjne. Komisja bada każdy przypadek udzielenia pomocy indywidualnie, w zakresie ewentualnego naruszenia konkurencji w danym otoczeniu. Instrumentem dowodzenia legalności działań podmiotu angażującego środki publiczne w działalność podmiotów prywatnych może być Test Prywatnego Inwestora [11]. Przykładem jest szeroko komentowana Decyzja Komisji Europejskiej dotycząca korzyści przyznanych przez Region Walonia oraz Port Bruksela Południowa linii lotniczej Ryanair, w związku z jej osiedleniem się w Charleroi, która została uchylona wyrokiem sądu z uwagi na brak zastosowania wskazanego [12].

## **4. PODSUMOWANIE**

Zaangażowanie samorządów w rozwój branży lotniczej przybiera różne formy. Z jednej strony jest to bezpośrednio zaangażowanie kapitałowe w spółkach zarządzających lotniskami. Ta forma zaangażowania pozwala lokalnym władzom na realny udział w zarządzaniu tymi

podmiotami, a tym samym wytyczanie kierunków ich rozwoju i wspieranie, przez wpływ na decyzje korporacyjne szeroko rozumianych procesów inwestycyjnych. Z drugiej strony samorządy odgrywają kluczową rolę w rozwoju portu przez kreowanie lokalnej sytuacji w jego otoczeniu, jak skomunikowanie i właściwe wykorzystanie oraz zagospodarowanie terenów okołolotniskowych. Przykładem takiego działania jest Venna Airport, którego skomunikowanie z Europą Wschodnią przyczyniło się do ulokowania kilku globalnych firm w Wiedniu i jego okolicy, np. Coca-Cola, Ericsson, IBM; teren wokół lotniska nazywany jest „Wrotami Europy Wschodniej”. Firmy, takie jak Hawlett Packard, Volvo, Danfoss, zlokalizowane są w otoczeniu lotniska, w pobliżu drogowego węzła komunikacyjnego łączącego autostrady z lotniskiem [1]. Decyzje w zakresie planowanej budowy autostrady i połączenia kolejowego mają także niebagatelny wpływ na rozwój portu, czego przykładem jest multimodalny węzeł komunikacyjny powstały przy lotnisku Rome Fumicino Airport. Cargo City operuje tam od 2004 r. – usytuowane jest wzdłuż autostrady, skomunikowane z terminalami pasażerskimi i stacją kolejową [1].

Samorządy tworzą strategie rozwoju systemu transportowego w danym regionie. Podmioty te na bieżąco analizują sytuację w regionie i podejmują działania związane z jego rozwojem. Realizowane czy planowane przez samorządy lokalne projekty w zakresie zagospodarowania terenów i rozwijania infrastruktury okołolotniskowej, a także uaktywnianie działalności wokół lotniska, jak tworzenie multimodalnych centrów logistycznych czy stref ekonomicznych, są czynnikami mającymi niebagatelny wpływ na funkcjonowanie portu lotniczego. Powyższe działania, a także możliwe formy zaangażowania finansowego w uruchamianie połączeń lotniczych oraz zaangażowanie kapitałowe w spółki zarządzające portami lotniczymi, pozwalają stwierdzić, że samorządy odgrywają kluczową rolę w rozwoju branży, w szczególności portów lotniczych.

## Bibliografia

1. The social and economic impact of airports in Europe. Airport Council International, York Aviation, January 2004. Dostępny na: [www.aci-europe.org](http://www.aci-europe.org), [www.yorkaviation.co.uk](http://www.yorkaviation.co.uk), 31.03.2011 r.
2. Barcik J., Czech P.: Rynek usług portów lotniczych w Polsce. Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej, seria Transport, z. 69 / 2010, s. 5-13.
3. Program Rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych. Dostępny na: [www.bip.mi.gov.pl/pl/bip/programy\\_i\\_strategie/transport\\_lotniczy/px\\_program\\_sieci\\_lotnisk\\_2007.pdf](http://www.bip.mi.gov.pl/pl/bip/programy_i_strategie/transport_lotniczy/px_program_sieci_lotnisk_2007.pdf), 15.10.2011 r.
4. <http://www.bip.polish-airports.com>, stan na dzień 15.10.2011 r.
5. Gościński S., Baca B., Łyszyk K.: Perspektywy prywatyzacji portów lotniczych w Polsce. Portal internetowy Polski Rynek Transportu Lotniczego. Dostępny na [http://www.prtl.pl/porty\\_lotnicze\\_artykuly/3491](http://www.prtl.pl/porty_lotnicze_artykuly/3491), 06.11.2011 r.
6. Ustawa z dnia 15 września 2000 r. Kodeks spółek handlowych, Dz. U. 2000, nr 94, poz. 1037 z późn. zm.
7. <http://www.ulc.gov.pl>, 06.11.2011 r.
8. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (wersja przekształcona), Dz.U. L 293 z 31.10.2008.
9. Ustawa Prawo lotnicze z dnia 3 lipca 2002 r., Dz. U. 2006, nr 100, poz. 696 z późn. zm.
10. Wytyczne wspólnotowe dotyczące finansowania portów lotniczych i pomocy państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych oferujących przeloty zregionalnych portów lotniczych, Dz. Urz. C 312 z 12.2005.

11. Czernicki F., Skoczny T.: Usługi portów lotniczych w Unii Europejskiej i w Polsce a prawo konkurencji i regulacje lotniskowe. Warszawa 2010, s. 145-169.
12. Decyzja Komisji Europejskiej nr 393 z dnia 12.02.2004 w sprawie pomocy publicznej Ryanair-Charleroi, Dz. Urz. L 137 z 30.04.2004 r.

Recenzent: Dr hab. Leszek Ogiegło, prof. nzw. Uniwersytetu Śląskiego