

LOTNISKA KOMUNIKACYJNE W POLSCE PO 1918 ROKU

Janusz Kaliński  <http://orcid.org/0000-0001-9046-3882>

Szkoła Główna Handlowa w Warszawie

ABSTRACT

COMMUNICATION AIRPORTS IN POLAND AFTER 1918

The history of communication airports coincides with the century-long existence of the reborn Polish State, because it was only after 1918 that the first airports adapted to passenger traffic were established in the country. Two periods of their development deserve particular attention: the interwar period, in which the communication aviation was born, and the time after 2004, when its rapid expansion was noted. The establishment and development of the communication aviation of the Second Polish Republic was strongly associated with the statist policy aimed at modernizing the state. This is evidenced by the construction of airports in Warsaw, Gdynia, Katowice, Łódź and Vilnius, whose activities have helped to integrate the country after the years of partitions. In People's Poland, civilian communication was based on a network of military airports, which was supplemented with a new airport in Gdańsk-Rębiechów. Large areas of the north-eastern voivode-ships were excluded from air connections and timid attempts to overcome these disproportions only appeared in the Third Republic of Poland in the form of airports in Lublin and Radom. The fourfold increase in the number of passengers served by Polish airports in 2004–2016 was an unquestionable phenomenon influenced by the Open Sky policy.

Keywords: Poland after 1918, transport aviation, airports.

Słowa kluczowe: Polska po 1918, lotnictwo komunikacyjne, porty lotnicze.

Lotniska komunikacyjne są ważnym elementem infrastruktury transportowej. Ich historia pokrywa się ze stuletnim istnieniem odrodzonego państwa polskiego, bo-wiem dopiero w Polsce międzywojennej powstały pierwsze lotniska dostosowane do przyjmowania samolotów pasażerskich. Wzrost ilościowy lotnisk komunikacyjnych po II wojnie światowej związany był głównie z nabytkami na ziemiach przyłączonych po 1945 roku, gdyż nowe inwestycje ograniczał niski do 1989 roku rozwój przewozów. Ich gwałtowny wzrost zauważalny od 2004 roku, związany z polityką

„otwartego nieba”, wpłynął głównie na rozbudowę i modernizację istniejących portów lotniczych. Celem artykułu jest zebranie i zsyntetyzowanie często rozproszonych informacji, szczególnie w odniesieniu do ostatniego ćwierćwiecza XX wieku i początków XXI wieku. Aktualna dyskusja na temat budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego zachęca do refleksji na temat genezy dotychczas stworzonej sieci lotnisk i jej współczesnego oblicza.

OKRES MIĘDZYWOJENNY 1920–1939

Dominującą rolę wśród lotnisk komunikacyjnych odgrywał port warszawski, początkowo zlokalizowany na Polu Mokotowskim, a potem na Okęciu. **Dworzec na Polu Mokotowskim** działał, opierając się na infrastrukturze zorganizowanego przez Rosjan w 1912 roku lotniska wojskowego, które zostało rozbudowane przez Niemców w okresie I wojny światowej. W momencie przejęcia przez Polskę w 1918 roku dysponowało ono gruntowym polem startowym o wymiarach 1230 metrów na 530 metrów oraz 25 hangarami¹. Z czasem pole startowe wydłużono na kierunku wschód-zachód do 1550 m i utwardzono żużlem dwie drogi startowe. Celem uruchomienia przewozów komercyjnych w 1921 roku zorganizowano przy ulicy Polnej prowizoryczną Cywilną Stację Lotniczą, a od 1922 roku w pobliżu ul. Wawelskiej funkcjonował Cywilny Port Lotniczy².

Pracę lotniska na Polu Mokotowskim utrudniała postępująca rozbudowa miasta, pojawił się szereg przeszkód nawigacyjnych i brakowało miejsca na rozwój infrastruktury lotniskowej. Dlatego w 1924 roku podjęto decyzję o budowie nowego lotniska dla celów wojskowych i cywilnych w odległości 7 kilometrów na południowy zachód od centrum miasta. Zostało ono zaprojektowane jako lotnisko trawiaste o kształcie kolistym i wymiarach 1470 metrów w kierunku wschód-zachód i 1270 metrów w kierunku północ-południe. **Lotnisko na Okęciu** oddano do użytku 1 listopada 1933 roku, nadal jednak rozbudowywano jego infrastrukturę. Od strony miasta powstał jednopiętrowy dworzec charakteryzujący się nowoczesnymi rozwiązaniami architektonicznymi. Obok dworca zbudowano między innymi betonową płytę postojową, trzy hangary z warsztatami remontowymi i wieżę kontroli lotów³.

Loty cywilne z Warszawy początkowo realizowało francusko-rumuńskie towarzystwo lotnicze Compagnie Franco-Roumanie de Navigation Aérienne (CFRNA). Od 1921 roku stopniowo rozwijały się małe polskie przedsiębiorstwa lotnictwa komunikacyjnego, niekiedy o charakterze doraźnym. W 1928 roku wygasły koncesje

¹ W. Morawski, *Pole Mokotowskie do 1939 roku* [w:] *Historia zabytkowego kampusu Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie*, red. W. Morawski, Warszawa 2015, s. 22.

² M. Mikulski, A. Glass, *Polski transport lotniczy 1918–1978*, Warszawa 1980, s. 85–86.

³ J. Liwiński, *75 lat Portu Lotniczego Warszawa Okęcie*, „Przegląd Komunikacyjny” 2009, nr 6, s. 38; J. Liwiński, *Polskie Linie Lotnicze „LOT” w okresie międzywojennym*, „Przegląd Komunikacyjny” 2008, nr 1, s. 32–38; M. Mikulski, A. Glass, op. cit., s. 88–89.

lotnicze udzielone firmom prywatnym i powołano państwowo-samorządowe Polskie Linie Lotnicze LOT (PLL LOT). PLL LOT rozpoczęły działalność z początkiem 1929 roku, częściowo wykorzystywano tabor i personel zlikwidowanych firm prywatnych oraz infrastrukturę lotniska na Polu Mokotowskim⁴.

Komunikację lotniczą z Warszawy zainaugurowała CFRNA w 1920 roku połączeniem do Pragi, które umożliwiało dalszy przelot do Strasburga i Paryża. W następnym roku powstała sezonowa linia z Poznania do Warszawy obsługiwana przez przedsiębiorstwo Aerotarg sp. z o.o., związane z Targami Poznańskimi. Od 1922 roku przez Warszawę prowadziło połączenie Lwów–Warszawa–Gdańsk organizowane przez firmę związaną z przemysłem naftowym Polska Linia Lotnicza Aerolloyd (od 1925 r. Polska Linia Lotnicza Aerolot S.A.). W wyniku ekspansji PLL LOT, wykorzystujących nowoczesny tabor latający, do 1939 roku liczba połączeń zagranicznych wzrosła trzykrotnie i obejmowała: Ateny, Bejrut, Belgrad, Berlin, Brno, Budapeszt, Bukareszt, Czerniowce, Kopenhagę, Londyn, Lyddę (w Palestynie), Rodos, Rygę, Rzym, Saloniki, Sofię, Tallin, Wenecję i Wiedeń. Komunikacja krajowa do Gdyni, Katowic, Krakowa, Lwowa, Poznania i Wilna organizowana była jako ogniwo połączeń zagranicznych. Warszawę obsługiwały także samoloty Deutsche Lufthansa, węgierski Malert, Avio Linee Italiane S.A. i British Airways Ltd. Do 1938 roku porty lotnicze Warszawy obsłużyły blisko 147 000 pasażerów (do 1939 r. ok. 162 000) oraz wyekspediowały 3316 ton bagażu i towarów oraz 631 ton poczty i czasopism⁵.

Chronologicznie drugi po Warszawie był port lotniczy Lwów-Lewandówka, który od 1922 roku obsługiwał połączenie z Warszawą, a od 1925 roku z Krakowem. Ograniczone możliwości rozwoju Lewandówki, zbudowanej przez Austriaków przed I wojną światową, skłoniły władze do budowy nowego lotniska na polach wsi Skniłów. Uruchomiony w 1930 roku port, był nadal rozbudowywany i modernizowany, powstały między innymi dwie utwardzone drogi startowe. Lotnisko lwowskie przejęło ruch tranzytowy z Warszawy w kierunku Bliskiego Wschodu. Do 1938 roku z portu skorzystało ponad 43 000 pasażerów, przewieziono 1 150 ton bagażu i towarów oraz 210 ton kg poczty i czasopism⁶.

W okresie I wojny światowej powstał austriacki Port Lotniczy Kraków-Rakowice, który w 1918 roku został przejęty przez władze polskie. W 1927 roku lotnisko zostało poważnie rozszerzone w kierunku Czyżyn, a od 1929 roku rozbudowywano jego infrastrukturę. Pierwsze połączenie lotnicze z Warszawą uruchomiono w 1923 roku i przetrwało ono do 1939 roku. W latach 1925–1928 eksploatowano linię do Lwowa, w latach 1926–1927 połączenie do Łodzi, a w latach 1929–1934 do Katowic. Okresowo samoloty pasażerskie latały z Krakowa do Brna, Budapesztu i Wiednia. Do

⁴ J. Liwiński, *Polskie Linie...*, s. 32–38; J. Kaliński, B. Liberadzki, *Transport w Polsce 1918–1978. Zarys historii*, Warszawa 1986, s. 59 i nast.; PLL LOT. *Komunikacja lotnicza w Polsce*, Warszawa 1934, s. 17; D. Sipiński, P. Cybulak, K. Placha, *Lotniska w Polsce*, Łódź 2016, s. 150.

⁵ M. Mikulski, A. Glass, op. cit., s. 92; W. Morawski, op. cit., s. 29; J. Kaliński, B. Liberadzki, op. cit., s. 59 i n.; D. Sipiński, P. Cybulak, K. Placha, op. cit., s. 153.

⁶ M. Mikulski, A. Glass, op. cit., s. 93 i n.

1938 roku z lotniska w Krakowie skorzystało blisko 43 000 pasażerów, odprawiono i przyjęto 1 053 tony bagażu i towarów oraz 139 ton poczty i czasopism⁷.

Od 1926 roku budowano lotnisko Katowice-Muchowiec z okazałym terminalem pasażerskim. Komunikację lotniczą podjęto na początku 1929 roku, łącząc w sposób stały Katowice z Warszawą, a okresowo z Krakowem, Poznaniem, Bydgoszczą i Gdańskiem. Katowice-Muchowiec było także w latach 1929–1933 lotniskiem tranzytowym dla samolotów lecących z Warszawy do Brna, Krakowa i Wiednia, co czyniło je ważnym węzłem lotniczym. Do 1938 roku odprawilo i przyjęło blisko 28 000 pasażerów, 670 ton bagażu i towarów oraz 184 tony poczty i czasopism⁸.

Lotnisko Poznań-Ławica, o charakterze wojskowym, powstało na rok przed wybuchem I wojny światowej, a w rękach polskich znalazło się w 1919 roku, w rezultacie powstania wielkopolskiego. Jego szersze wykorzystanie dla celów komunikacji lotniczej stało się możliwe dopiero w latach 30., kiedy powstała odpowiednia infrastruktura techniczna i budynek dworca. Lotnisko Ławica, pod względem wyposażenia technicznego, ustępowało tylko Okęciu. Loty cywilne na trasie Poznań-Gdańsk i Poznań-Warszawa na czas trwania Krajowych Targów Poznańskich zapoczątkował w 1921 roku wspomniany Aerotarg S.A. W sposób systematyczny połączenie z Warszawą organizowała od 1925 roku „Aero” Spółka Akcyjna Komunikacji Powietrznej w Poznaniu, a następnie PLL LOT, przez pewien czas z międzylądowaniem w Łodzi. Od 1929 roku, w różnych okresach funkcjonowały połączenia Poznania z Bydgoszczą i Gdańskiem. Poznań-Ławica była ważnym portem tranzytowym dla połączenia Katowice-Poznań-Bydgoszcz-Gdańsk w 1929 roku, a przede wszystkim uruchomionej w 1934 roku linii Warszawa-Poznań-Berlin, obsługiwanej przez PLL LOT i Deutsche Lufthansa. Do 1938 roku Ławica, z wykorzystaniem samolotów polskich, obsługiwała ponad 26 000 pasażerów, 682 tony bagażu i towarów oraz 112 ton poczty i czasopism⁹.

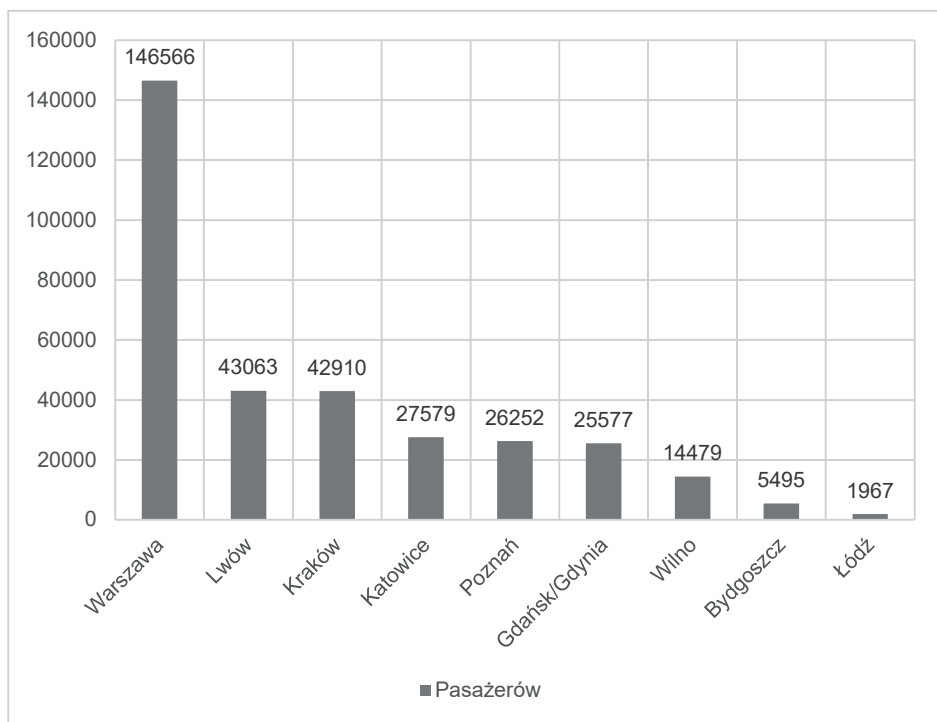
Połączenie lotnicze z Wybrzeżem początkowo było organizowane przez port lotniczy Gdańsk-Wrzeszcz na terenie Wolnego Miasta Gdańska. Lotnisko we Wrzeszczu, założone przez władze pruskie w 1910 roku, dysponowało dobrą infrastrukturą, a pole wzlotów miało średnicę około 1300 metrów. Korzystały z niego samoloty lecące z Berlina do Leningradu i Moskwy, a także z Gdańska do Berlina, Elbląga, Malborka, Królewca, Olsztyna i Szczecina. Samoloty firmy Aerolloyd do Polski zaczęły latać systematycznie w 1922 roku. Stworzono wówczas połączenie lotnicze Gdańska z Warszawą i Lwowem. Od 1929 roku PLL LOT uruchomiły połączenia z Bydgoszczą, Poznaniem i Katowicami. Budowa portu morskiego i miasta Gdyni wywołała konieczność ich powiązania komunikacyjnego, w tym lotniczego, z innymi regionami Polski, a także zagranicą. Lokalizację nowego lotniska wybrano w pobliżu Rumii, gdzie od 1933 roku prowadzono prace budowlane. Już w 1935 roku, mimo braków w infrastrukturze, otwarto lotnisko dla ruchu, przedłużając linię Lwów-Warszawa-Gdańsk do Gdyni. Jednak już w następnym roku, na skutek pogarszających

⁷ Ibidem, s. 96 i n.

⁸ M. Mikulski, A. Glass, op. cit., s. 103 i n.; D. Sipiński, P. Cybulak, K. Placha, op. cit., s. 55.

⁹ M. Mikulski, A. Glass, op. cit., s. 105 i nast.; D. Sipiński, P. Cybulak, K. Placha, op. cit., s. 108; A. Zarzycki, *Na podniebnych szlakach. Port lotniczy Poznań-Ławica. Tradycja i współczesność 1913–2001*, Poznań-Ławica 2001, s. 92.

się relacji Polski z Wolnym Miastem Gdańskiem zrezygnowano z międzyładowania we Wrzeszczu. W 1939 roku Gdynia-Rumia stała się portem tranzytowym dla linii Warszawa–Gdynia–Kopenhaga i uzyskała połączenie z Rzymem i Wenecją. Ogólne wyniki polskich przewoźników korzystających z lotnisk komunikacyjnych Gdańska i Gdyni do 1938 roku przedstawiały się następująco: blisko 26 000 pasażerów, 423 tony bagażu i towarów oraz 103 tony poczty i czasopism¹⁰.



Wykres 1. Liczba pasażerów obsługiwanych w polskich portach lotniczych w latach 1921–1938

Źródło: M. Mikulski, A. Glass, *Polski transport lotniczy 1918–1978*, Warszawa 1980, s. 85.

Na lotnisku Wilno-Porubanek, zbudowanym w latach 20., otwarto prowizoryczny port komunikacyjny w 1932 roku. W następnym roku podjęto budowę stałej infrastruktury, którą zakończono w 1936 roku, ale prace modernizacyjne trwały do wybuchu wojny. Od połowy 1932 roku z portu zaczęły korzystać samoloty linii lotniczej Warszawa–Wilno–Ryga–Tallin, przedłużonej w 1937 roku do Helsinek. W kwietniu 1939 roku uruchomiono połączenie z litewskim Kownem. Krótki okres działalności lotniska do wybuchu wojny sprawił, że wyniki nie były imponujące. Do 1938 roku

¹⁰ M. Mikulski, A. Glass, op. cit., s.107 i n.

odprawiono i przyjęto ponad 14 000 pasażerów, 2 344 tony bagażu i towarów oraz 60 ton poczty i czasopism¹¹.

Lotnisko w Bydgoszczy-Szwederowie, zbudowane przez Niemców w czasie I wojny światowej i wykorzystywane przez wojsko, dla komunikacji cywilnej zostało udostępnione dopiero w 1929 roku. Funkcjonowanie komunikacji lotniczej w Bydgoszczy ograniczyło się do lat 1929–1933 i obejmowało połączenia do Gdańska, Poznania i Warszawy. W tym czasie przewieziono ponad 5000 pasażerów, 143 ton bagażu i towarów oraz 7 ton poczty i czasopism¹².

W 1925 roku zbudowano lotnisko Łódź-Lublinek z utwardzoną kostką bazaltową drogą startową o długości 500 metrów. Lotnisko posiadało zabudowania dworca lotniczego i już w roku oddania do użytku mogły na nim lądować samoloty poznańskiego przedsiębiorstwa Aero obsługujące linię lotniczą Poznań–Łódź–Warszawa. W następnym roku pojawiły się samoloty linii Warszawa–Łódź–Kraków należące do towarzystwa lotniczego Aerolot. W 1927 roku linia została skrócona do relacji Łódź–Warszawa, natomiast uruchomiono sezonowe loty z okazji Targów Wschodnich do Lwowa. W niespełna dwuletnim okresie pracy lotniska komunikacyjnego Łódź-Lublinek odprawiono i przyjęto 2000 pasażerów, 51 ton bagażu i towarów oraz 1 tonę poczty i czasopism¹³.

W 1938 roku, ostatnim pełnym roku przedwojennej działalności komunikacji lotniczej, obsłużono w polskich portach lotniczych 33 000 pasażerów. Jak wspomniano, dominująca rola w przewozach lotniczych należała do Warszawy, której port na Okęciu odprawił i przyjął ponad 47% ogólnej liczby pasażerów w Polsce. Kolejne miejsca zajmowały: Poznań, Lwów, Wilno, Kraków, Katowice i Gdynia, z liczbą pasażerów od 3400 do 2300¹⁴.

POLSKA LUDOWA 1945–1989

W wyniku decyzji podjętych przez wielkie mocarstwa u schyłku II wojny światowej, nastąpiły istotne zmiany terytorium państwa polskiego. Polska utraciła szereg miast na Kresach Wschodnich, w tym miasta z portami komunikacji lotniczej Lwów i Wilno. Pojawiły się natomiast nowe możliwości rozwoju transportu lotniczego dzięki objęciu dużych miast na zachodzie i północy, przede wszystkim Wrocławia, Szczecina i Gdańska. Port lotniczy Gdańsk-Wrzeszcz wznowił działalność już w kwietniu 1945 roku, Wrocław-Mały Gądów w czerwcu 1945 roku, a Szczecin-Dąbie w kwietniu 1946 roku. Po latach oczekiwania uruchomiono komunikację lotniczą, niekiedy o charakterze sezonowym, z innymi miastami zachodnimi i północnymi: Koszalina w 1957 roku, ze Słupska w 1976 roku i z Zielonej Góry w 1977 roku¹⁵.

¹¹ Ibidem, s. 112–113.

¹² Ibidem, s. 114–115.

¹³ Ibidem, s. 115–117; D. Sipiński, P. Cybulak, K. Placha, op. cit., s. 96.

¹⁴ M. Mikulski, A. Glass, op. cit., s. 92 i n.

¹⁵ B. Rzezyński, *Logistyka polityczna sieci lotnisk komunikacyjnych w Polsce 1947–2007*, „Przegląd Komunikacyjny” 2009, nr 2, s. 29; M. Mikulski, A. Glass, op. cit., s. 203 i n.

Rozwój transportu lotniczego, szczególnie międzynarodowego, hamowała przynależność Polski do tzw. bloku radzieckiego i odrzucenie rynkowego systemu gospodarczego. Negatywnie wpłynęła na rozwój połączeń między Wschodem a Zachodem zainaugurowana w latach 40. tzw. zimna wojna. Jej skutki odczuwano do połowy lat 60., a przejściowe ożywienie w lotnictwie komunikacyjnym zahamował kryzys ekonomiczny w końcu dekady lat 70., a przede wszystkim wprowadzenie 13 grudnia 1981 roku stanu wojennego w Polsce. Rozwój przewozów cywilnych ograniczał monopol państwa realizowany przez PLL LOT, Departament Lotnictwa Ministerstwa Komunikacji oraz Zarząd Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych, a od 1987 roku przez Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” (PP „Porty Lotnicze”). Dopuszczenie towarzystw zagranicznych do obsługi polskich portów lotniczych odbywało się na podstawie umów bilateralnych. Monopol PLL LOT i PP „Porty Lotnicze” zniosła dopiero ustawa z 23 grudnia 1988 roku o działalności gospodarczej, liberalizująca gospodarkę PRL¹⁶.

W Polsce Ludowej, podobnie jak w okresie międzywojennym, dominującą pozycję w przewozach uzyskał port lotniczy Warszawa-Okęcie. W czasie wojny lotnisko zostało rozbudowane przez Niemców, powstał między innymi betonowy pas startowy, wykorzystywany przez transportowce i ciężkie bombowce. Przed wycofaniem okupanci kompletnie zniszczyli lotnisko, które odbudowywano do 1946 roku, stopniowo wprowadzając do obsługi coraz większe samoloty. Ich pasażerów obsługiwano w prowizorycznym budynku dworca. Do końca lat 50. zbudowano trzy utwardzone drogi startowe, z których najdłuższa miała 2000 metrów, a bezpieczeństwo lotów wzmocniło pierwsze urządzenie radarowe. Na początku lat 60. zdecydowano o rozbudowie Okęcia jako Centralnego Portu Lotniczego (CPL). W pierwszej kolejności przedłużono drogi startowe nr 1 – do 2300 metrów i nr 3 – do 3003 metrów, zrezygnowano zaś z drogi startowej nr 2, która niebezpiecznie prowadziła w kierunku najwyższego budynku w Warszawie – Pałacu Kultury i Nauki. Powstał nowoczesny hangar, zainstalowano radar precyzyjnego lądowania i oddano do użytku Centrum Kontroli Ruchu Lotniczego. W 1969 roku, ze znacznym opóźnieniem w stosunku do planów, powstał Międzynarodowy Dworzec Lotniczy (MDL), a dotychczasowy budynek dworca przystosowano do obsługi ruchu krajowego. MDL, zaprojektowany do obsługi około 1 mln pasażerów rocznie, szybko okazał się niewystarczający. Powstała głęboka dysproporcja między możliwościami przyjmowania samolotów przez lotnisko (przedłużono drogi startowe do 2800 i 3690 m) a potencjałem obsługi pasażerów. Jednak w latach 70. nie zdecydowano się na zasadniczą rozbudowę MDL i skoncentrowano się na działaniach doraźnych. W 1975 roku na miejscu prowizorycznego dworca powstał nowy budynek przeznaczony do obsługi ruchu krajowego. Natomiast w pobliżu MDL zbudowano prymitywny pawilon przylotowy („hala fińska”) dla podróżnych lotów zagranicznych, wyposażony w stanowiska odprawy, kantor, kiosk i dwa punkty informacyjne. W pomieszczeniach MDL, a szczególnie

¹⁶ E. Pijet-Migoń, *Zmiany rynku lotniczych przewozów pasażerskich w Polsce po akcesji do Unii Europejskiej*, Wrocław 2012, s. 73; Ustawa z dnia 23 grudnia 1988 r. o działalności gospodarczej, Dz.U. 1988 nr 41 poz. 324.

w ciasnej hali przylotowej, powszechnie panował tłok, a pierwszy kontakt z Warszawą obcokrajowców i powracających do kraju Polaków nie należał do najprzyjemniejszych¹⁷.

Problem niewydolności dworca lotniczego Warszawa-Okęcie przejściowo zniknął po wprowadzeniu w Polsce stanu wojennego, który radykalnie ograniczył ruch lotniczy. W połowie lat 80., mimo trudnej sytuacji ekonomicznej, władze zdecydowały się na budowę nowego terminala. Prace przygotowawcze, w tym poszukiwanie sposobu finansowania inwestycji, przeciągnęły się do początku lat 90. W konsekwencji owoce decyzji podjętej przez władze komunistyczne pojawiły się dopiero w Trzeciej Rzeczypospolitej.

Komunikacja lotnicza z lotniska Warszawa-Okęcie została podjęta w marcu 1945 roku przez samoloty transportowe Oddziału Lotnictwa Cywilnego przy Dowództwie Wojsk Lotniczych. Wojskowe samoloty transportowe odbywały loty na tzw. liniach okrężnych, wykorzystujących dostępne lotniska. Z końcem 1945 roku zlikwidowano Oddział Lotnictwa Cywilnego, a przewozy w komunikacji powietrznej powierzono upaństwowionemu 18 lipca 1945 roku przedsiębiorstwu PLL LOT. Pierwszą krajową linię Warszawa–Gdańsk uruchomiło ono 20 lutego 1946 roku, a do końca roku samoloty pasażerskie latały z Warszawy do Katowic, Krakowa, Łodzi, Poznania, Szczecina i Wrocławia. W 1946 roku otwarto linie zagraniczne do Berlina, Paryża, Sztokholmu i Pragi, w 1947 roku do Budapesztu i Belgradu, w 1948 roku do Bukaresztu i Kopenhagi, a w 1949 roku do Brukseli.

Na warszawskim lotnisku od 1945 roku lądowały samoloty przewoźników zagranicznych, początkowo europejskich, a w latach 70. pojawiły się samoloty z USA, Iraku i Libanu. W 1946 roku Okęcie obsługiło 56 000 pasażerów, w tym zaledwie 13% w ruchu międzynarodowym. Milion pasażerów przekroczono w 1971 roku. W 1978 roku, najlepszym pod względem przewozów przed kryzysem ekonomicznym i politycznym, było ich już 2,1 mln, w tym 71% w ruchu międzynarodowym. Waga przewiezionych towarów w 1946 roku wynosiła 227 ton, w najlepszym zaś 1974 roku – 19 610 ton. Lotnisko Okęcie stało się poważnym węzłem komunikacyjnym w Europie Środkowej, w którym przewozy tranzytowe pasażerów zwiększyły się w latach 1960–1976 przeszło pięciokrotnie, głównie na kierunku wschód–zachód¹⁸.

W Gdańsku-Wrzeszczu, po usunięciu zniszczeń wojennych, w latach 1946–1948 wybudowano betonowe drogi startowe długości 1800 i 1400 metrów, a w 1970 roku uruchomiono radar precyzyjnego lądowania. Gdańsk-Wrzeszcz pełnił funkcję międzynarodowego lotniska zapasowego dla Okęcia. Na przeszkodzie pełnego jego wykorzystania i rozwoju stały złe warunki bezpieczeństwa, związane z budową osiedla mieszkaniowego Przemyśle i pobliską Wysoczyzną Gdańską. Stanowiło to podstawę decyzji z 1971 roku o budowie nowego lotniska w Rębiechowie. Uzyskało ono drogę startową o długości 2800 metrów oraz urządzenia infrastruktury lotniskowej wraz

¹⁷ J. Liwiński, *75 lat Portu...*, s. 42; M. Mikulski, A. Glass, op. cit., s. 192 i n.; D. Sipiński, P. Cybulak, K. Placha, op. cit., s. 155–156.

¹⁸ A. Glass, L. Jonkajtys, *70-lecie lotowskiego żurawia*, Warszawa 1999, s. 59; J. Kaliński, B. Liberadzki, op. cit., s. 202 i n.; M. Mikulski, A. Glass, op. cit., s. 171, 183, 201–202; *Rocznik Statystyczny 1991*, Warszawa 1991, s. 368.

z terminalem towarowym, czasowo przystosowanym do obsługi pasażerów. Przeniesienie przewozów z Gdańska-Wrzeszcza do Rębiechowa nastąpiło w 1974 roku¹⁹.

Trójmiasto uzyskało połączenie lotnicze w kwietniu 1945 roku za pośrednictwem wspomnianej, czasowej linii okrężnej. W lutym 1946 roku uruchomiono połączenie Gdańsk-Warszawa, a w kolejnych latach, najczęściej sezonowo, samoloty latały do wybranych portów krajowych. Sporadycznie tworzone połączenia zagraniczne z Kopenhagą, Berlinem, Sztokholmem, Budapesztem, Burgas, Warną, Hamburgiem i Leningradem. W 1946 roku lotnisko obsłużyło blisko 16 000 pasażerów. Rekordowe przewozy z dworca lotniczego w Gdańsku-Wrzeszczu w okresie powojennym miały miejsce w 1973 roku i wyniosły 251 000 pasażerów oraz 1348 ton towarów. W 1975 roku, pierwszym pełnym roku eksploatacji, na nowym lotnisku w Rębiechowie obsłużono 215 000 pasażerów, a w 1979 roku, najlepszym przed kryzysem, było ich 254 000. Najwięcej towarów i poczty (2520 ton) odprawiono i przyjęto w 1976 roku²⁰.

Dla Górnśląskiego Okręgu Przemysłowego ośrodkiem komunikacji lotniczej po wojnie pozostał dworzec Katowice-Muchowiec. Jego działalność początkowo ograniczały zniszczenia wojenne, a następnie uciążliwe szkody górnicze. Podjęte działania inwestycyjne miały na celu utrzymanie ruchu, w tym celu w latach 1946–1947 wybudowano betonową drogę startową o długości 1250 m. Posuwające się szkody górnicze zmusiły jednak do zamknięcia lotniska dla komunikacji lotniczej w 1958 roku. Dopiero w 1966 roku udało się ją wznowić na bazie lotniska wojskowego w Pyrzowicach. Lotnisko wybudowane w czasie II wojny światowej posiadało trzy bitumiczno-betonowe drogi startowe o długości od 1000 do 1500 metrów. Do końca 1969 roku powstał niewielki terminal pasażerski i płyta postojowa. Powojenną komunikację lotniczą Katowic zainaugurowała w kwietniu 1945 roku linia okrężna, a 21 lutego 1946 roku uruchomiono połączenie z Warszawą. Z Pyrzowic 6 października 1966 roku wznowiono połączenie z Warszawą, a rok później do Gdańska. Na przełomie lat 60. i 70. pojawiły się połączenia sezonowe do Koszalina, Poznania i Szczecina, a w latach 70. zaczęto obsługiwać krajowe i zagraniczne loty czarterowe. Przewozy pasażerskie, które w 1946 roku ograniczyły się do 9000 osób, uzyskały szczyt w 1976 roku na poziomie 120 000 osób, analogiczne trendy wystąpiły w obsłudze ruchu towarowego, który wzrósł z 8 ton w 1946 roku do 1151 ton w 1976 roku²¹.

Lotnisko Poznań-Ławica, które w czasie wojny uzyskało utwardzoną drogę startową o długości 1500 metrów, początkowo przeszło doraźne remonty zniszczonej infrastruktury, a od 1958 roku podjęto jego rozbudowę. Drogę startową wydłużono do 2500 metrów oraz zainstalowano systemy radarowe. Dzięki temu Poznań-Ławica stał się drugim międzynarodowym, zapasowym portem lotniczym dla Warszawy.

¹⁹ M. Bakun, *Lotniczy Gdańsk 1945–1974*, Gdańsk 2014, s. 15 i n.; S. Czecharowski, *Polskie regionalne porty lotnicze po kilku latach (I)*, „Przegląd Komunikacyjny” 2002, nr 7, s. 25; M. Mikułski, A. Glass, op. cit., s. 206.

²⁰ M. Mikułski, A. Glass, op. cit., s. 209; E. Pijet-Migoń, op. cit., s. 102; *Rocznik Statystyczny Transportu 1981*, Warszawa 1982, s. 170–171.

²¹ M. Mikułski, A. Glass, op. cit., s. 227–230; *Historia portu*, <https://www.katowice-airport.com/pl/lotnisko/historia-portu> (dostęp: 15.05.2018).

Pierwsze samoloty ruchu okrężnego przyjęło w kwietniu 1945 roku, 11 marca 1946 roku uruchomiło zaś połączenia do Warszawy i Szczecina. W latach 1948–1958 w porcie obsługiowano także linie do Bydgoszczy, Łodzi i Wrocławia, a w 1968 roku do Kopenhagi. W latach 70. powstały linie sezonowe do Bydgoszczy, Krakowa, Katowic, Rzeszowa, Wrocławia i Zielonej Góry. Podczas Międzynarodowych Targów Poznańskich lądowały w Poznaniu samoloty PLL LOT lecące do Frankfurtu nad Menem i Kopenhagi, a wschodnioniemiecki Interflug organizował loty z Berlina. Pojawiły się loty czarterowe, między innymi do Burgas, Genewy, Helsinek, Lyonu i Trypolisu.

W 1946 roku Ławica obsługiwała 11 000 pasażerów i 22 tony towarów. Najlepszy dla lotniska pod względem przewozów pasażerskich był rok 1973, kiedy obsłużono 77 000 osób, zaś w przypadku towarów i poczty rok 1977 (1020 ton)²².

Do 1963 roku komunikacja lotnicza Krakowa wykorzystywała lotnisko Rakowice-Czyżyny, udostępnione do eksploatacji cywilnej w marcu 1945 roku, po wstępnej odbudowie ze zniszczeń wojennych. Port lotniczy, urządzenia biurowe i techniczne do 1957 roku mieściły się w drewnianym baraku w Rakowicach, który zastąpiono małym reprezentacyjnym budynkiem w Czyżynach. Główna droga startowa, wykonana z betonu, miała długość 2200 metrów. Lotnisko do końca lat 50. pełniło funkcję lotniska zapasowego dla ruchu międzynarodowego. Straciło ją na skutek rozbudowy miasta i bliskiej lokalizacji Nowej Huty. Z tych samych powodów lotnisko zostało całkowicie zamknięte w 1963 roku. Od 29 lutego 1964 roku, po kilku miesiącach przerwy w komunikacji lotniczej z Krakowem, zaczęto wykorzystywać dla jej potrzeb lotnisko wojskowe w Balicach o drodze startowej o długości 2000 m. Prace dostosowawcze doprowadziły do powstania w 1966 roku pawilonu dworca lotniczego, a w latach 70. do wydłużenia drogi startowej do 2400 metrów i zainstalowania radaru precyzyjnego lądowania. Dzięki tym inwestycjom port lotniczy Kraków-Balice ponownie uzyskał rangę międzynarodową. Wznowienie powojennej komunikacji lotniczej Krakowa było związane z uruchomieniem okrężnej linii lotniczej, która z czasem oferowała nawet 6 połączeń dziennie. W latach 50. powstało połączenie sezonowe do Łodzi, które umożliwiało pośrednie dotarcie do Gdańska, Katowic, Warszawy i Wrocławia. Drugą stałą linię utworzono w 1960 roku do Gdańska. Linie sezonowe łączyły w latach 60. Kraków z Nowym Targiem (w okresie zawodów narciarskich FIS), Koszalinem, Poznaniem, Szczecinem i Wrocławiem, a także z Kopenhagą, Pragą i Wiedniem. Do Krakowa latały także sezonowo samoloty przedsiębiorstwa Interflug z Berlina i AUA z Wiednia. Zdecydowany wzrost połączeń sezonowych i czarterowych nastąpił w latach 70., między innymi do Budapesztu, Burgas, Konstancy i Warny. Pod koniec lat 80. Amerykanie uruchomili połączenie do USA.

W 1946 roku lotnisko w Krakowie obsługiwało zaledwie 7000 pasażerów i 9 ton towarów. W 1979 roku, obsłużono 204 000 pasażerów i uzyskano maksymalny rezultat dla całego okresu Polski Ludowej. Najwyższy poziom przewozu towarów i poczty, wynoszący 3 575 ton, osiągnięto w 1975 roku²³.

²² M. Mikulski, A. Glass, op. cit., s. 218; A. Zarzycki, op. cit., s. 118 i n.

²³ S. Koziarski, *Przekształcenia infrastruktury transportowej w Polsce*, Opole 2010, s. 98; M. Mikulski, A. Glass, op. cit., s. 214; D. Sipiński, P. Cybulak, K. Placha, op. cit., s. 77–78.

Komunikację lotniczą Szczecina zainaugurowano na trawiastym lotnisku w Dąbiu, o bardzo złych warunkach naturalnych, mogącym przyjmować tylko najlżejsze samoloty pasażerskie. Dlatego zachodziła pilna potrzeba pozyskania lepszej lokalizacji. W połowie lat 60. zdecydowano, że będzie nią lotnisko wojskowe na wschód od Goleniowa, z drogą startową liczącą 1800 m. Nowy port lotniczy rozpoczął pracę w maju 1967 roku w dość prymitywnych warunkach. Dopiero po 10 latach uzyskał nowoczesny pawilon mieszczący stanowiska odprawy pasażerów, poczekalnie i placówki obsługi lotniska, przedłużono także do 2500 metrów drogę startową. Sama historia komunikacji lotniczej w Szczecinie sięga 15 kwietnia 1946 roku i przedłużenia linii Warszawa-Poznań, a od 1967 roku była realizowana przez bezpośrednie połączenie Szczecin-Warszawa. Wcześniej, bo już w 1947 roku, uruchomiono loty sezonowe ze Szczecina do Gdańska. Pod koniec lat 60. tego typu połączenia obejmowały Katowice, Kraków i Wrocław, a na początku lat 70. – Rzeszów. W 1979 roku uruchomiono sezonowe połączenia do Budapesztu i Warny.

W 1946 roku z portu lotniczego Szczecin-Dąbie skorzystało tylko 4000 pasażerów, odprawiono i przyjęto 8 ton towarów. W szczytowym dla ruchu pasażerskiego 1970 roku odprawiono 103 000 osób, wyłącznie w ruchu krajowym, a maksimum przewozu towarów uzyskano w 1973 roku (570 ton)²⁴.

Początki powojennej komunikacji lotniczej Wrocławia związane były z trawiastym lotniskiem na Gądowie Małym, z polem wzlotów długości około 1500 metrów i porządnym budynkiem dworca lotniczego. Rozwój budownictwa mieszkaniowego w zachodniej części Wrocławia sprawił, że rosła liczba przeszkód nawigacyjnych. W 1958 roku zdecydowano o przeniesieniu komunikacji na wojskowe lotnisko w Strachowicach. Lotnisko, wyposażone w betonową drogę startową o długości 2500 metrów, posiadało dworzec lotniczy adaptowany ze starego budynku. Dopiero w 1970 roku zyskało specjalny pawilon z pomieszczeniami odprawy pasażerów, poczekalnią i bufetem. Podobnie jak kilka innych portów lotniczych Wrocław został włączony w 1945 roku do systemu linii okrężnej. Dnia 25 kwietnia 1946 roku uruchomiono linię Wrocław-Warszawa, której samoloty w latach 1947–1958 miały międzylądowanie w Łodzi, zaś w latach 1948–1950 linię tranzytową Poznań-Wrocław-Katowice. W latach 60. pojawiły się linie sezonowe do Gdańska, Koszalina, Krakowa, Rzeszowa i Szczecina.

W 1946 roku odprawiono i przyjęto w porcie lotniczym Wrocław blisko 8000 pasażerów i 5 ton towarów. W następnych latach występowały znaczne wahania w zakresie przewozów, szczególnie po wprowadzeniu stanu wojennego. W Polsce Ludowej maksimum obsługowanych pasażerów i towarów we Wrocławiu przypadło na 1973 roku i wynosiło odpowiednio 215 000 osób i 2 443 ton towarów i poczty²⁵.

Lotnisko Łódź-Lublinek w czasie wojny zostało powiększone i wyposażone w betonową drogę startową o długości 1200 metrów. Po wojnie wybudowano port lotniczy i szereg urządzeń infrastruktury lotniskowej, ale jego eksploatację

²⁴ S. Koziarski, *Przekształcenia...*, s. 105; M. Mikulski, A. Glass, op. cit., s. 171, 221–224.

²⁵ S. Koziarski, *Przekształcenia...*, s. 101; M. Mikulski, A. Glass, op. cit., s. 220; D. Sipiński, P. Cybulak, K. Placha, op. cit., s. 179.

utrudniały liczne przeszkody nawigacyjne, związane z lokalizacją lotniska blisko miasta. Komunikację lotniczą zainauguowały na wiosnę 1945 roku loty okrężne, a po kilkumiesięcznej przerwie, 15 września 1946 roku, zaczęły lądować tam samoloty linii Warszawa–Łódź–Gdańsk. Również następne połączenia Łodzi związane były z międzyrządowaniem samolotów obsługujących linie Warszawa–Łódź–Wrocław, Warszawa–Łódź–Katowice, Katowice–Łódź–Gdańsk, Kraków–Łódź–Poznań. Wyjątkiem była eksploatowana w 1949 roku linia Łódź–Poznań–Bydgoszcz. Port lotniczy Łódź–Lublinek został zamknięty w 1959 roku na wiele lat w związku ze zmianą polityki państwa wobec krajowego transportu lotniczego. W swojej krótkiej historii w okresie PRL najwięcej pasażerów (47 000) odprawił i przyjął w 1951 roku, zaś towarów i poczty (761 ton) w 1954 roku²⁶.

Dosyć późno, bo 1 kwietnia 1948 roku, wznowiono powojenną komunikację lotniczą Bydgoszczy z lotniska wojskowego w Szwederowie. Samoloty latały do 1958 roku do Warszawy, a w latach 1948–1951 do Gdańska, Łodzi i Poznania. Jednak niska frekwencja spowodowała przerwanie komunikacji powietrznej na 10 lat. W 1969 roku wznowiono loty, ale tylko do Warszawy, które zlikwidowano w 1981 roku, po wprowadzeniu stanu wojennego. Szczyt przewozów pasażerskich Szwederowa przypadł na 1973 rok na poziomie 40 000 osób, a towarowych w 1974 roku (1016 ton)²⁷.

W czasie II wojny światowej Niemcy zbudowali lotnisko wojskowe na gruntach folwarku Jasionka, na północ od centrum Rzeszowa. Również po wojnie służyło ono celom wojskowym, a dopiero z początkiem lat 50. przystąpiono do prac adaptacyjnych dla potrzeb komunikacji lotniczej. W 1954 roku powstał budynek dworca lotniczego i obiekty pomocnicze. Zasadnicze prace modernizacyjne podjęto na początku lat 70. Dotychczasowa droga startowa o długości 1200 metrów została zastąpiona nową o długości 2500 m. Zainstalowano nowoczesne urządzenia nawigacyjne, umożliwiające pracę lotniska w trudnych warunkach. Początki stałej komunikacji lotniczej Rzeszowa wiążą się z uruchomieniem 15 czerwca 1951 roku linii Rzeszów–Warszawa. Inne połączenia do Gdańska, Koszalina, Szczecina i Wrocławia powstały dopiero na przełomie lat 60. i 70. Dominującą pozycję utrzymały jednak loty do i z Warszawy. W przewozach pasażerskich zaczynało się od 5000 pasażerów w 1951 roku, aby w szczytowym 1973 roku obsłużyć blisko 97 000 pasażerów. Maksimum przewozu towarów i poczty osiągnięto w 1974 roku na poziomie 1146 ton²⁸.

Dla potrzeb komunikacji lotniczej Wybrzeża Środkowego wykorzystywano, z przerwami, lotniska wojskowe. Z Koszalinem związane było Zegrze Pomorskie, położone na południe od miasta, z drogą startową o długości 1900 m. Odprawę pasażerów, w prowizorycznym budynku, rozpoczęto z początkiem maja 1957 roku, a dworzec lotniczy powstał dopiero w 1974 roku. Sezonowa linia łączyła w latach 1957–1958 Koszalin z Warszawą, po czym nastąpiła kilkuletnia przerwa. Od 1965 roku organizowano stałe loty do Warszawy oraz sezonowe do Katowic,

²⁶ M. Mikulski, A. Glass, op. cit., s. 233–235.

²⁷ Ibidem, s. 232–233; S. Czecharowski, *Polskie regionalne porty lotnicze po kilku latach (2)*, „Przegląd Komunikacyjny” 2002, nr 9, s. 17.

²⁸ M. Mikulski, A. Glass, op. cit., s. 225–226.

Krakowa, Rzeszowa i Wrocławia. W 1973 roku, szczytowym dla ruchu pasażerskiego, odprawiono i przyjęto w Zegrzu Pomorskim blisko 103 000 osób. Lotnisko wojskowe w Redzikowie, położone na wschód od miasta, stało się czasowo portem lotniczym dla Słupska. Przewozy na trasie Słupsk–Bydgoszcz–Warszawa, a następnie bez międzyrządowania, podjęto 3 maja 1976 roku i prowadzono z przerwami do połowy lat 80. W szczytowym 1985 roku odprawiono i przyjęto 49 000 pasażerów w ruchu krajowym i zagranicznym²⁹.

Bazą dla uruchomienia komunikacji lotniczej Zielonej Góry stało się lotnisko wojskowe w Babimście. Dysponowało betonową drogą startową o długości 2500 metrów i niezbyt nowoczesnymi urządzeniami nawigacyjnymi. Dzięki zbudowaniu pawilonu odpraw pasażerów 24 czerwca 1977 roku zainaugurowano połączenie Zielona Góra–Poznań–Warszawa, a maju 1978 roku bezpośrednią linię Zielona Góra–Warszawa. Uruchamiano także połączenia sezonowe do Gdańska i Rzeszowa. W 1978 roku, najlepszym dla przewozów lotniczych do czasu kryzysu, odprawiono i przyjęto 32 000 pasażerów. Lata 80. charakteryzowały się dramatycznym spadkiem liczby obsługiwanych pasażerów do 600 w 1987 roku. W konsekwencji na początku 1990 roku przerwano komunikację lotniczą z Zieloną Górą³⁰.

W Polsce Ludowej, w stosunku do okresu międzywojennego, nastąpiła istotna zmiana w sieci lotnisk komunikacyjnych. Lukę po Lwowie i Wilnie wypełniły objęte w 1945 roku miasta Koszalin, Słupsk, Szczecin, Wrocław i Zielona Góra oraz leżące na dawnych ziemiach Rzeszów. Nastąpiło przeniesienie dworców lotniczych w Katowicach i Krakowie z lotnisk funkcjonujących jeszcze przed wojną na lotniska wojskowe w Pyrzowicach i Balicach. Jedyne nowe lotnisko o przeznaczeniu cywilnym powstało w Rębiechowie, zastępując Gdańsk-Wrzeszcz. Porty lotnicze, mimo że do połowy lat 50. panował w nich marazm, szybko przekroczyły niski, przedwojenny poziom przewozów. Było to związane z wprowadzaniem pojemniejszego i bezpieczniejszego taboru latającego, a także ze złym funkcjonowaniem transportu lądowego w przypadku przewozów krajowych oraz stopniowym zwiększaniem możliwości wyjazdów zagranicznych obywateli, szczególnie po 1970 roku. Do 1979 roku, najlepszego pod względem przewozów przed kryzysem ekonomicznym i politycznym przełomu lat 70. i 80., ruch w polskich portach lotniczych zwiększył się do 3,4 mln osób³¹.

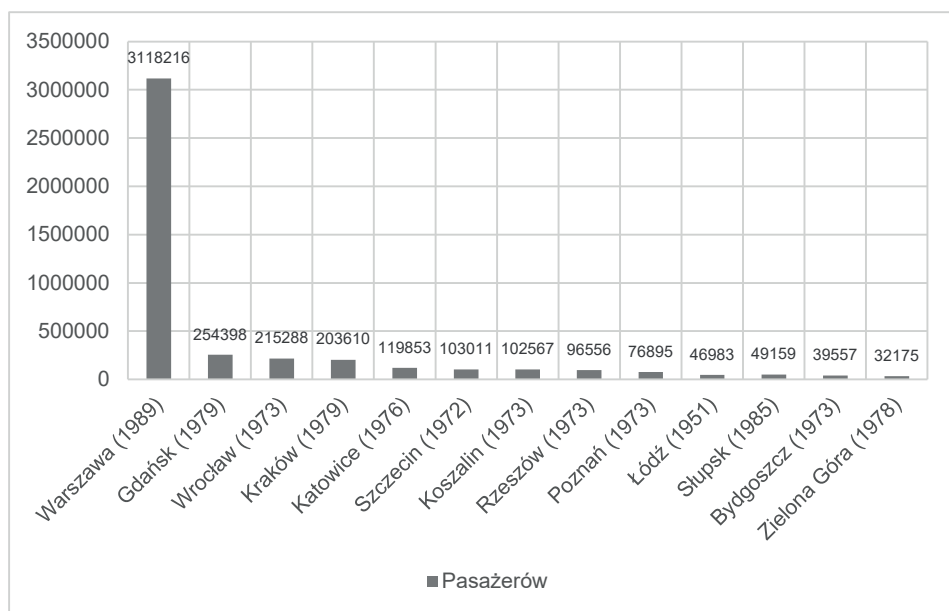
Transport lotniczy bardzo ucierpiał na skutek wspomnianego kryzysu, a przede wszystkim w konsekwencji wprowadzenia stanu wojennego w 1981 roku. Przejściowe zawieszenie połączeń lotniczych i restrykcje państw zachodnich wobec reżimu wojskowego w Polsce sprawiły, że ruch na dworcach lotniczych zmniejszył się z 2,9 mln w 1981 roku do 1,6 mln w 1982 roku, czyli o 42%. Spadek w ruchu krajowym wyniósł 39%, a w zagranicznym aż 46%. Powrót do wielkości przewozów

²⁹ S. Czecharowski, *Polskie regionalne porty lotnicze po kilku latach* (6), „Przegląd Komunikacyjny” 2003, nr 2, s. 22; M. Mikulski, A. Glass, op. cit., s. 230–231, 235; D. Sipiński, P. Cybulak, K. Placha, op. cit., s. 67; *Rocznik Statystyczny Transportu 1974*, Warszawa 1975, s. 170; *Rocznik Statystyczny Transportu 1986*, Warszawa 1987, s. 166–167; *Port Lotniczy PLL LOT Koszalin (EPKO Zegrze Pomorskie)*, <http://www.rosnowo.pl/n-port-lotniczy.html> (dostęp: 15.05.2018).

³⁰ M. Mikulski, A. Glass, op. cit., s. 235–236; *Rocznik Statystyczny Transportu 1981*, s. 170–171.

³¹ *Rocznik Statystyczny Transportu 1981*, s. 170–171.

z początku dekady nastąpił w 1984 roku. W następnych latach, ze względu na liberalizację przepisów paszportowych, szybko rozwijały się przewozy zagraniczne przy wyraźnym spadku transportu krajowego. W rezultacie w 1989 roku ruch pasażerski w portach lotniczych sięgnął rekordowej w PRL liczby 3,7 mln pasażerów, z czego 2,9 mln w ruchu międzynarodowym (78%). CPL, podobnie jak w okresie międzywojennym, utrzymał, a nawet powiększył, dominującą pozycję w polskiej komunikacji lotniczej. Dworzec Warszawa-Okęcie obsługiwał 84% podróżnych, podczas gdy udział Gdańska sięgał 5%, Krakowa – 3,5%, Wrocławia – 2%, Koszalina, Poznania, Rzeszowa i Szczecina – 1%, a portów lotniczych Katowic, Słupska i Zielonej Góry poniżej 1% ogólnego ruchu pasażerskiego³².



Wykres 2. Liczba pasażerów obsługiwanych w polskich portach lotniczych w latach szczytowych przewozów w okresie PRL

Źródło: opracowanie własne na podstawie M. Mikulski, A. Glass, *Polski transport lotniczy 1918–1978*, Warszawa 1980, s. 201 i dalsze; *Rocznik Statystyczny 1991*, Warszawa 1991, s. 368; *Rocznik Statystyczny Transportu 1981*, Warszawa 1982, s. 170–171; *Rocznik Statystyczny Transportu 1986*, Warszawa 1987, 166–167.

³² Zarządzenie Ministra Obrony Narodowej z 12 grudnia 1981 r. w sprawie okresowego ograniczenia ruchu lotniczego w przestrzeni powietrznej PRL, „Monitor Polski” 1981, nr 30, poz. 274; *Rocznik Statystyczny 1985*, Warszawa 1985, s. 342; *Rocznik Statystyczny 1990*, Warszawa 1990, s. 368.

TRZECIA RZECZPOSPOLITA 1990–2016

W chwili upadku PRL niewielka sieć portów komunikacyjnych była oparta na lotniskach wojskowych. W Warszawie na Okęciu występowało współużytkowanie z wojskiem, zaś w pełni cywilne były tylko lotniska w Gdańsku-Rębiechowie i Poznaniu-Ławicy. W ramach transformacji systemowej, w której istotną rolę odgrywały przemiany własnościowe, dążono do wyodrębnienia portów regionalnych i przekształcenia ich w spółki prawa handlowego. Jednocześnie pojawiały się inicjatywy rozbudowy istniejących i powołania do życia nowych portów lotniczych.

W ramach przekształceń własnościowych na lotniskach dotychczas zarządzanych przez PP „Porty Lotnicze” wyodrębniono majątek spółek mieszanych. W 1992 roku powstała spółka Port Lotniczy Wrocław S.A., utworzona przez PP „Porty Lotnicze”, miasto-gminę Wrocław i Skarb Państwa. Port Lotniczy Wrocław obrał za patrona Mikołaja Kopernika³³. Od końca kwietnia 1993 roku portem lotniczym Gdańsk-Rębiechowo, który w 2004 roku przybrał imię Lecha Wałęsy, zarządzała spółka Port Lotniczy Gdańsk-Trójmiasto Sp. z o.o. Jej udziałowcami były: PP „Porty Lotnicze”, Skarb Państwa oraz gminy Gdańsk, Gdynia i Sopot³⁴. Portem lotniczym w Katowicach-Pyrzowicach kierowało od 1994 roku Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A. z głównymi udziałowcami: Węgłokoks S.A. Katowice, PP „Porty Lotnicze”, województwo śląskie i ING Bank Śląski S.A.³⁵. W 1995 roku powstała spółka prawa handlowego Port Lotniczy Bydgoszcz S.A. im. Ignacego Józefa Paderewskiego, z kapitałem gminy Bydgoszcz, Skarbu Państwa i Wojskowych Zakładów Lotniczych³⁶. Od następnego roku działała spółka Międzynarodowy Port Lotniczy Kraków-Balice, z udziałowcami PP „Porty Lotnicze”, województwo małopolskie oraz gminy Kraków i Zabierzów. Port przybrał imię silnie związanego z Krakowem papieża Jana Pawła II³⁷. W 1997 roku PP „Porty Lotnicze”, miasto Poznań i województwo wielkopolskie założyły spółkę Port Lotniczy Poznań-Ławica im. Henryka Wieniawskiego³⁸. Dwa lata później rozpoczęła działalność spółka Port Lotniczy Szczecin-Goleniów Sp. z o.o., której podstawy kapitałowe tworzyły Miasto Szczecin i PP „Porty Lotnicze”. Portowi nadano imię NSZZ Solidarność³⁹. Pojawiły się także inicjatywy włączenia do komunikacji lotniczej nowych lotnisk. W 1996 roku powstała spółka Porty Lotnicze Mazury-Szczytno Sp. z o.o., z dominującym kapitałem PP „Porty Lotnicze”,

³³ S. Czecharowski, *Polskie regionalne porty lotnicze po kilku latach (5)*, „Przegląd Komunikacyjny” 2003, nr 1, s. 23.

³⁴ Idem, *Polskie regionalne porty lotnicze po kilku latach (1)*, s. 25.

³⁵ Idem, *Polskie regionalne porty lotnicze po kilku latach (7)*, „Przegląd Komunikacyjny” 2003, nr 3, s. 20.

³⁶ Idem, *Polskie regionalne porty lotnicze po kilku latach (2)*, s. 16.

³⁷ Idem, *Polskie regionalne porty lotnicze po kilku latach (8)*, „Przegląd Komunikacyjny” 2003, nr 4, s. 17.

³⁸ Idem, *Polskie regionalne porty lotnicze po kilku latach (4)*, „Przegląd Komunikacyjny” 2002, nr 12, s. 20.

³⁹ Idem, *Polskie regionalne porty lotnicze po kilku latach (3)*, „Przegląd Komunikacyjny” 2002, nr 10, s. 17.

Skarbu Państwa, miasta Szczytno i Energopol Trade S.A. dla uruchomienia komunikacji z lotniska w Szymanach. Po dziesięciu latach spółka European Business Partners Sp. z o.o. wykupiła większościowy pakiet i zmieniła nazwę Porty Lotnicze Mazury-Szczytno na Port Lotniczy Mazury⁴⁰. Trzy lata później zawiązano spółkę Port Lotniczy Lublin w Świdniku⁴¹. W 2001 roku powstała spółka Port Lotniczy Łódź Sp. z o.o., z dominującym kapitałem miasta Łodzi, która w 2006 roku nadała lotnisku patronat Władysława Reymonta⁴². W 2009 roku zainaugurowała działalność spółka Port Lotniczy Rzeszów-Jasionka, z udziałami województwa podkarpackiego i PP „Porty Lotnicze”⁴³. Na Lotnisku Zielona Góra-Babimost prawo do cywilnego wykorzystania infrastruktury uzyskała jednoosobowa spółka województwa lubuskiego pod nazwą Port Lotniczy Zielona Góra, która zarządzanie lotniskiem powierzyła PP „Porty Lotnicze”⁴⁴. W strukturach PP „Porty Lotnicze” pozostało lotnisko Okęcie w Warszawie, które w 2001 roku przyjęło imię Fryderyka Chopina⁴⁵.

W 1998 roku w Ministerstwie Transportu i Gospodarki Morskiej powstał *Plan rozwoju infrastruktury transportowej w Polsce do roku 2015*. Plan, przy wyraźnej preferencji lotniska Warszawa-Okęcie, dużą wagę przywiązywał do rozwoju tylko trzech regionalnych portów lotniczych: Gdańsk-Rębiechowo, Katowice-Pyrzowice i Kraków-Balice i przyznawał im status portów zapasowych dla warszawskiego. W gronie specjalistów lotniczych potraktowano to jako dyskryminację innych portów regionalnych. W kolejnym planie obejmującym okres do 2020 roku preferencje uzyskały także porty lotnicze Poznania i Wrocławia⁴⁶.

Rewolucyjne zapisy dla komunikacji lotniczej w Polsce przyniosła nowa ustawa Prawo Lotnicze z 3 lipca 2002 roku. Jako element pakietu zmian instytucjonalnych poprzedzających akces dostosowała ona system lotnictwa komunikacyjnego w Polsce do warunków „otwartego nieba” w Unii Europejskiej. Każde towarzystwo lotnicze zarejestrowane w UE, a także w Islandii i Norwegii, uzyskało prawo do organizowania lotów do Polski i wewnątrz kraju. Takie samo prawo uzyskali przewoźnicy zarejestrowani w Polsce. W ramach nowych regulacji powołano Urząd Lotnictwa Cywilnego, któremu powierzono między innymi nadzór nad lotniskami i ruchem lotniczym⁴⁷.

Po latach odczuwanego przez pasażerów i personel niedoinwestowania portu lotniczego Warszawa-Okęcie, 25 maja 1990 roku przedstawiciele PP „Porty Lotnicze” i PLL LOT podpisali kontrakt na budowę dworca pasażerskiego o przepustowości do

⁴⁰ Idem, *Polskie regionalne porty lotnicze po kilku latach* (2), s. 18; E. Pijet-Migoń, op. cit., s. 138.

⁴¹ Idem, *Polskie regionalne porty lotnicze po kilku latach* (11), „Przegląd Komunikacyjny” 2003, nr 10, s. 18.

⁴² *Dane firmy*, <http://www.airport.lodz.pl/o-firmie.html> (dostęp: 17.05.2018).

⁴³ E. Pijet-Migoń, op. cit., s. 131.

⁴⁴ *Historia portu lotniczego Zielona Góra*, <http://airport.lubuskie.pl/o-lotnisku/informacje/historia-portu-lotniczego-zielona-gora/> (dostęp: 18.05.2018).

⁴⁵ S. Czecharowski, *Polskie regionalne porty lotnicze po kilku latach* (6), s. 21.

⁴⁶ S. Bukowski, *Plan rozwoju infrastruktury transportowej w Polsce do roku 2015*, „Przegląd Komunikacyjny” 1998, nr 10, s. 1–8; Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, *Strategia rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*, Warszawa 2013, s. 57.

⁴⁷ E. Pijet-Migoń, op. cit., s. 75.

3,5 mln osób, dworca cargo o przepustowości 50 000 ton towarów rocznie i zakładu przygotowania posiłków pokładowych. Terminal został zaprojektowany zgodnie z obowiązującymi standardami dla tego typu obiektów. Hale odlotów i przylotów zostały połączone z miastem rozbudowanym systemem komunikacyjnym, obejmującym między innymi kryte i otwarte parkingi. Nowy Terminal 1 MDL Warszawa-Okęcie został oddany do użytku 17 czerwca 1992 roku⁴⁸. Już wtedy oceniano, że jego zdolności obsługi pasażerów szybko zostaną wyczerpane. W 2003 roku obsługiwał on już ponad 5 mln pasażerów, co skłoniło zarządcę do rozbudowy Terminala 1 do odprawy 5,5 mln pasażerów. Dla potrzeb linii niskokosztowych adaptowano „halę fińską”, pod nazwą Terminal Etiuda, który funkcjonował do 2009 roku. Jednocześnie przystąpiono do budowy Terminala 2, dostosowanego do obsługi 6,5 mln pasażerów. Dwa terminale, po zamknięciu Etiudy, zostały zintegrowane w Terminal A, którego starsza część była modernizowana do 2015 roku. Przed mistrzostwami Europy EURO 2012 zmodernizowano drogi startowe i doprowadzono linię kolejową dla potrzeb Szybkiej Komunikacji Miejskiej, powstały nowe hotele i parkingi. Terminal A mogący obsłużyć 12 mln pasażerów nie stwarzał odpowiednich perspektyw dla Lotniska Chopina. Dlatego władze państwowe rozwały konieczność budowy nowego portu lotniczego w odległości 50–60 kilometrów od Warszawy, wskazując jego lokalizację między innymi w rejonie Mszczonowa. Ostatecznie podjęto działania na rzecz dostosowania lotniska wojskowego w Modlinie do potrzeb tanich linii lotniczych⁴⁹.

Przed przystąpieniem Polski do UE Okęcie posiadało 43 połączenia z miastami zagranicznymi w 30 państwach. Polityka „otwartego nieba” spowodowała duże zainteresowanie Okęciem linii niskokosztowych, zarówno polskich, jak i zagranicznych. Po 6 miesiącach od przystąpienia Polski do UE operowało z lotniska 7 towarzystw niskokosztowych (Air Polonia, Germanwings, Air Berlin, Niki, Sky Europe, Wizz Air i Easy Jet), a w latach 2005–2007 dołączyły Centralwings, Ryanair i Norwegian. Połączenia z Warszawą rozwijały także tradycyjne towarzystwa lotnicze. W rezultacie w 2008 roku, najlepszym od czasu podjęcia transformacji systemowej, z Okęcia można było dolecieć do 80 portów lotniczych w 34 krajach. Lotnisko, które w 2003 roku obsługiwało 5,2 mln pasażerów, w 2008 roku odprawiło ich już 9,5 mln. Wpływ światowego kryzysu finansowego spowodował w 2009 roku spadek ruchu do 8,3 mln pasażerów. Już jednak w następnym roku pojawiło się ożywienie w przewozach, a w 2012 roku przekroczono poziom z rekordowego 2008 roku, w 2016 roku zaś odprawiono i przyjęto 12,8 mln osób. Przeladunki towarów i poczty wyniosły 85 800 ton, co stanowiło 78% obsłużonych przez polskie porty lotnicze⁵⁰.

⁴⁸ S. Poźniak, *Nowy MDL Warszawa Okęcie*, „Przegląd Komunikacyjny” 1992, nr 6, s.21–22; w. i w., *Długo oczekiwany ruch na Okęciu*, „Przegląd Komunikacyjny” 1990, nr 9, s. 197–198; E. Pijet-Migoń, op. cit., s. 89.

⁴⁹ S. Koziarski, *Przekształcenia...*, s. 90; D. Sipiński, P. Cybulak, K. Placha, op. cit., s.158 i n.; *Lotnisko Chopina w Warszawie*, https://pl.wikipedia.org/wiki/Lotnisko_Chopina_w_Warszawie (dostęp: 10.05.2018).

⁵⁰ E. Pijet-Migoń, op. cit., s. 90–95; *Transport. Wyniki działalności w 2016 r.*, Warszawa 2017, s. 236; *Liczba obsłużonych pasażerów oraz wykonanych operacji w ruchu krajowym i międzynarodowym*

Lotnisko w Krakowie stopniowo przechodziło gruntowną modernizację. W 1995 roku wydłużono drogę startową do 2550 metrów, zainstalowano nowoczesne urządzenia nawigacyjne, pozwalające na przyjmowanie wszystkich typów samolotów. W 1993 roku podjęto budowę nowego terminala pasażerskiego, który w 2001 roku przebudowano i powiększono. Nowy terminal cargo udostępniono w 2000 roku, zaś terminal pasażerski, zwiększający przepustowość do 5 mln, a w przyszłości do 7 mln podróży rocznie, oddano do użytku w 2007 roku. Dużym udogodnieniem dla pasażerów było uruchomienie połączenia kolejowego z Dworca Głównego do Balic. Inwestycje i duża pojemność rynku małopolskiego wpłynęły na zwiększenie siatki połączeń, szczególnie zagranicznych. Do najważniejszych należało uruchomienie lotów do Kanady i USA. W 2002 roku z Krakowa samoloty PLL LOT, Swiss i Austrian Airlines latały regularnie do Warszawy, Gdańska, Chicago, Frankfurtu, Kopenhagi, Londynu, Nowego Jorku, Paryża, Rzymu, Tel Avivu, Toronto, Wiednia oraz Zurychu. Od 2004 roku połączenia z Krakowa rozwijały towarystwa niskokosztowe, a ich pionierem było słowackie Sky Europe, które w 2004 roku uruchomiło w Balicach bazę operacyjną. Kilka lat później podobnie postąpił Ryanair. W 2007 roku działało już 9 przewoźników niskokosztowych, łącznie z towarystwami tradycyjnymi, umożliwiali oni dotarcie z Krakowa do 47 miast w 34 krajach. Liczba pasażerów obsługiwanych przez lotnisko w Balicach, która w 2003 roku wynosiła 593 000, w 2016 roku zbliżyła się do 5 mln, a jednocześnie przeładowano 599 ton towarów i poczty⁵¹.

Na lotnisku w Gdańsku-Rębiechowie w 1997 roku oddano do użytku nowy terminal pasażerski, który po 10 latach został powiększony, umożliwiając obsługę 3 mln pasażerów rocznie. W 2012 roku udostępniono Terminal 2 zwiększający przepustowość portu do 5 mln pasażerów rocznie. W latach 90. uruchomiono loty do Frankfurtu, Kopenhagi i Londynu, ale zasadnicze zwiększenie pracy portu przyniosła działalność towarystw niskokosztowych. Jako pierwsze pojawiły się Wizz Air, Air Polonia i Air Lithuania, a następnie Germanwings, Centralwings i Ryanair. W 2007 roku Gdańsk miał połączenia z 21 miastami w Europie, z tego 6 było obsługiwanych przez towarystwa tradycyjne, a 15 przez niskokosztowe. Liczba odprawionych i przyjętych pasażerów, która w 2003 roku wyniosła 365 000, w 2008 roku sięgnęła 1,9 mln, a najpopularniejszą linią była trasa do Londynu. Wzmożony ruch skłonił do dalszej rozbudowy terminala dla obsługi 5 mln pasażerów rocznie. Było to posunięcie słuszne, gdyż w 2016 roku obsłużono blisko 4 mln pasażerów, a także 5200 ton towarów i poczty⁵².

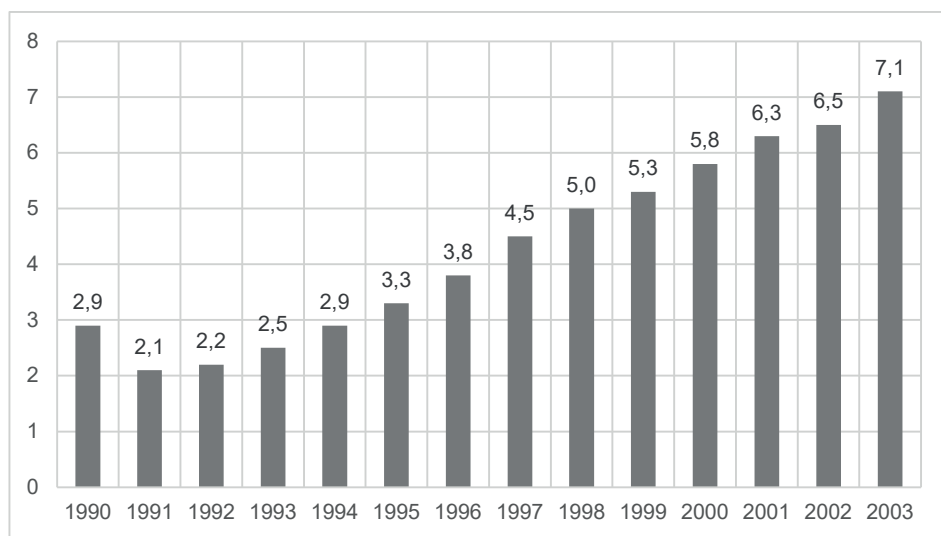
Dnia 28 października 1990 roku nastąpiło zamknięcie komunikacji lotniczej z portu Katowice-Pyrzowice, a podstawową przyczyną była silna konkurencja

– regularnym i czarterowym w latach 2014–2016, http://ulc.gov.pl/_download/regulacja_ryнку/statystyki/IV_kw_2016/wg_portow_lotniczych-2016kw4_v2.pdf (dostęp: 5.05.2018).

⁵¹ S. Czecharowski, *Polskie regionalne porty lotnicze po kilku latach* (8), s. 18; S. Koziański, *Przekształcenia...*, s. 98; E. Pijet-Migoń, op. cit., s. 116–117; D. Sipiński, P. Cybulak, K. Placha, op. cit., s. 78 i n.; *Transport. Wyniki działalności w 2016 r...*, s. 236; *Liczba obsługiwanych pasażerów...* (dostęp: 6.06.2018).

⁵² S. Koziański, *Polska w systemie transportowym Unii Europejskiej. Inwestycje infrastrukturalne*, Opole 2014, s. 169; E. Pijet-Migoń, op. cit., s. 101 i dalsze; *Transport. Wyniki działalności w 2016 r...*, s. 236; *Liczba obsługiwanych pasażerów...* (dostęp: 11.06.2018).

lotniska krakowskiego. Ponowne otwarcie lotów nastąpiło 2 lipca 1992 roku, kiedy PLL LOT wznowiły połączenie lotnicze Katowic z Warszawą. W 1993 roku Luft-hansa uruchomiła połączenia do Frankfurtu nad Menem. Wkrótce analogiczną linię uruchomiły PLL LOT. W 1995 roku nastąpił czasowy, skokowy wzrost przewozów portu Katowice-Pyrzowice w związku z remontem drogi startowej krakowskiego lotniska w Balicach. Dłużej korzystały z lotniska samoloty Austrian Airlines oferujące loty do Wiednia i PLL LOT z połączeniami do Monachium i Zurychu. Wzrost ruchu skłonił do inwestowania, w latach 90. zmodernizowano terminal pasażerski i rozbudowano hale cargo. Na początku wieku wydłużono drogę startową do 2800 metrów, a następnie wybudowano nową o długości 3200 metrów i zbudowano drugi terminal pasażerski, co łącznie dało możliwość obsługi 3,6 mln pasażerów rocznie. Zasadnicze przyspieszenie dynamiki obsługi pasażerów było związane z pojawieniem się w 2004 roku niskokosztowego towarzystwa lotniczego Wizz Air, które stworzyło w Pyrzowicach swoją bazę operacyjną, a następnie innych tego typu towarzystw. W rezultacie w 2007 roku Katowice miały połączenia z 30 miastami, z czego 25 realizowali przewoźnicy niskokosztowi. Liczba pasażerów, która 2003 roku wynosiła 258 000, w 2016 roku przekroczyła 3,2 mln. Na lotnisku przeładowano w 2016 roku blisko 15 000 ton towarów i poczt⁵³.



Wykres 3. Liczba pasażerów obsługiwanych w polskich portach lotniczych w latach 1990–2003 (w mln)

Źródło: *Rocznik Statystyczny 1992*, Warszawa 1992, s. 353; *Rocznik Statystyczny 1993*, Warszawa 1993, s. 367; *Liczba obsługiwanych pasażerów...* (dostęp: 10.06.2018).

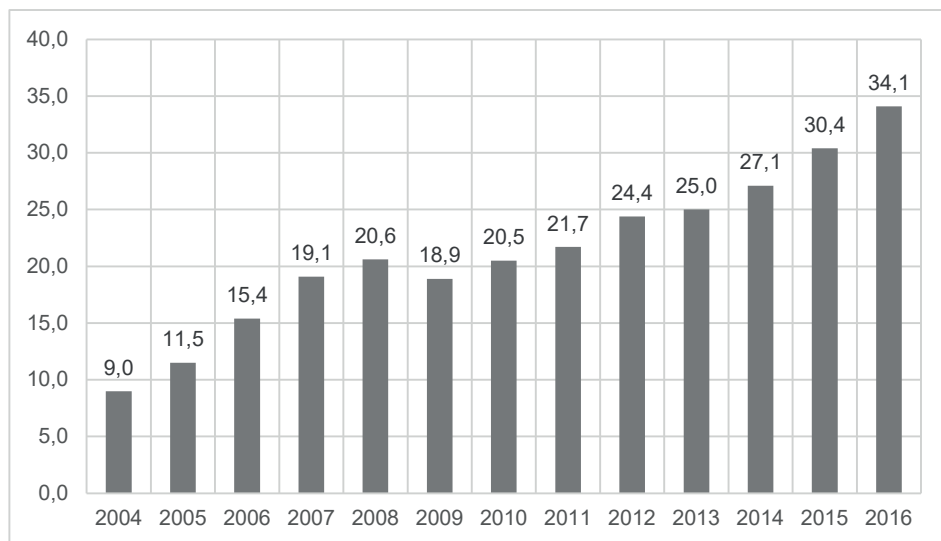
⁵³ S. Czecharowski, *Polskie regionalne porty lotnicze po kilku latach (7)*, s. 22–23; S. Koziański, *Polska...*, s. 171; E. Pijet-Migoń, op. cit., s.109–111; *Transport. Wyniki działalności w 2016 r....*, s. 236; *Historia portu...*; *Liczba obsługiwanych pasażerów...* (dostęp: 11.06.2018).

Spółka Port Lotniczy Wrocław S.A., jako główne cele wysunęła modernizację lotniska i dostosowanie do obsługi ruchu międzynarodowego. W latach 90. rozbudowano terminal pasażerski umożliwiając obsługę 1,5 mln podróżnych rocznie i utworzono terminal towarowy o przepustowości 5 000 ton rocznie. Dalsza rozbudowa terminala nastąpiła w związku z mistrzostwami EURO 2012, zwiększając jego przepustowość do 3 mln osób. Port wrocławski zgodnie z założeniami szybko rozwijał ruch międzynarodowy. W latach 90. powstały linie do Frankfurtu, Düsseldorfu, Kopenhagi, Monachium i Wiednia. W 2000 roku ruch międzynarodowy był już dwa razy większy niż w 1993 roku i sięgnął 29% ogólnej liczby pasażerów. W następnych latach z obsługi lotniska wycofało się towarzystwo Austrian Airlines, organizujące loty do Wiednia i SAS z trasą do Kopenhagi. Krótki był także epizod z niskokosztową Air Polonią, która w latach 2003–2004 stworzyła we Wrocławiu bazę operacyjną i organizowała loty do Gdańska, Warszawy i Paryża. W konsekwencji, poza obleganą linią do Warszawy, dłużej utrzymały się stałe loty do Frankfurtu nad Menem i Monachium oraz czarterowe do Bułgarii, Grecji, Tunezji i Turcji. Polityka „otwartego nieba” zachęciła do korzystania z wrocławskiego lotniska liczne firmy niskokosztowe. Jako pierwsze pojawiły się w 2005 roku Ryanair i Centralwings. Wizz Air i Ryanair utworzyły w Porcie Lotniczym im. Mikołaja Kopernika bazy operacyjne. W 2009 roku samolotem z Wrocławia można było dotrzeć do 22 miast, a obsługa należała do 7 przewoźników, w tym 5 niskokosztowych. Silny wzrost przewozów obserwowano od 2006 roku, a w 2016 roku odprawiono i przyjęto już 2,4 mln pasażerów i 2500 ton towarów i poczty⁵⁴.

W okresie transformacji systemowej przyspieszyła modernizacja lotniska w Poznaniu. Przedłużono drogę startową do 2964 metrów i zainstalowano nowsze urządzenia nawigacyjne. Do 1997 roku rozbudowano dotychczasowy terminal pasażerski do obsługi 900 000 pasażerów, a w 2001 roku oddano nowy o przepustowości 1,5 mln podróżnych rocznie i terminal cargo. Tradycyjnie, najpopularniejsza linia łączyła Poznań z Warszawą. Po upadku NRD, która hamowała ekspansję lotniska poznańskiego na Zachód, pojawiły się połączenia z Düsseldorfem, Hanowerem, Norymbergą, Dreznem i Brukselą. Z Poznania można było dolecieć do Kopenhagi i Wiednia, a także do Szczecina i Zielonej Góry. Przybywało lotów czarterowych, jednak z początkiem wieku następowały liczne przetasowania w sieci połączeń międzynarodowych. Po wprowadzeniu zasady „otwartego nieba” w 2005 roku na lotnisku poznańskim pojawił się Wizz Air, który uruchomił bazę operacyjną. Trzy lata później korzystały z Ławicy 3 linie niskokosztowe i 4 tradycyjne. Ruch pasażerski, który w 2003 roku wyniósł około 200 000, do 2016 roku wzrósł do 1,7 mln osób. W terminalu cargo przeładowano w 2015 roku 3800 ton towarów i poczty⁵⁵.

⁵⁴ S. Czecharowski, *Polskie regionalne porty lotnicze po kilku latach* (5), s. 24; E. Pijet-Migoń, op. cit., s. 141–145; D. Sipiński, P. Cybulak, K. Placha, op. cit., s. 180 i n.; *Transport. Wyniki działalności w 2016 r.*..., s. 236, *Liczba obsługiwanych pasażerów*... (dostęp: 11.06.2018).

⁵⁵ S. Czecharowski, *Polskie regionalne porty lotnicze po kilku latach* (4), s. 20; E. Pijet-Migoń, op. cit., s. 125–129; D. Sipiński, P. Cybulak, K. Placha, op. cit., s. 111; *Transport. Wyniki działalności w 2016 r.*..., s. 236; A. Zarzycki, op. cit., s. 118 i dalsze; *Liczba obsługiwanych pasażerów*... (dostęp: 11.06.2018).



Wykres 4. Liczba pasażerów obsługiwanych w polskich portach lotniczych w latach 2004–2016 (w mln)

Źródło: A. Haszman, *Transport lotniczy [w:] System transportu Polski. 10 lat w Unii Europejskiej*, red. J. Pieriegud, Warszawa 2015, s. 60; *Liczba obsługiwanych pasażerów...* (dostęp: 11.06.2018).

Port lotniczy Rzeszów-Jasionka, z którego wyprowadziło się wojsko, w 1994 roku uzyskał status lotniska międzynarodowego. Po wydłużeniu i modernizacji w 2003 roku, dysponował drugą po Okęciu drogą startową o długości 3200 metrów, pozwalającą na przyjmowanie największych samolotów świata. Dla podniesienia bezpieczeństwa lotów zainstalowano nowoczesne urządzenia nawigacyjne i radar. W 2012 roku dwa małe terminale zastąpił nowoczesny budynek dworca o przepustowości 1,8 mln pasażerów rocznie. Podstawowym połączeniem Rzeszowa była wznowiona w 1996 roku linia do Warszawy, zsynchronizowana z lotami atlantyckimi, w związku z dużym zainteresowaniem mieszkańców Podkarpacia lotami do Ameryki. Port Rzeszów-Jasionka miał wielki potencjał dla organizacji przewozów cargo, szczególnie w relacji wschód–zachód, wykorzystywany między innymi w lotach do Azerbejdżanu i Gruzji. Po 2004 roku na lotnisku Rzeszów-Jasionka pojawił się przewoźnik niskokosztowy – Ryanair, organizujący loty na Wyspy Brytyjskie, a przejściowo do Frankfurtu. W latach 2007–2010 PLL LOT organizował loty sezonowe do Nowego Jorku, a w latach 2013–2015 EuroLOT do Paryża i Rzymu. Liczba odprawionych i przyjmowanych w Rzeszowie pasażerów wzrosła z 67 000 w 2003 roku do 664 000 w 2016 roku, a przeładowanych towarów i poczty do 729 ton⁵⁶.

⁵⁶ S. Czecharowski, *Polskie regionalne porty lotnicze po kilku latach (9)*, „Przegląd Komunikacyjny” 2003, nr 6, s. 23–24; S. Koziański, *Przekształcenia...*, s. 103–104; E. Pijet-Migoń, op. cit., s. 130–131; D. Sipiński, P. Cybulak, K. Placha, op. cit., s. 127 i n.; *Transport. Wyniki działalności*

Na lotnisku w Goleniowie, które funkcjonowało jako komunikacja lotnicza Szczecina, w latach 2001 i 2006 otwarto terminale pozwalające obsłużyć 1 mln podróźnych rocznie oraz zainstalowano nowoczesne urządzenia nawigacyjne. Port obsługiwał głównie połączenie z Warszawą, a okresowo z Kopenhagą, Bydgoszczą, Łodzią i Poznaniem. Większe nasilenie ruchu pojawiło się wraz z wejściem po 2004 roku przewoźników niskokosztowych Ryanair, Centralwings i Norwegian, którzy uruchomili połączenia na Wyspy Brytyjskie i do Oslo. Liczba odprawionych i przyjętych pasażerów wzrosła z 87 000 w 2003 roku do 294 000 w 2008 roku oraz 467 000 w 2016 roku. Przewozy towarów i poczty utrzymywały się na niskim poziomie, a w 2016 roku były niezauważalne statystycznie⁵⁷.

Komunikację lotniczą Bydgoszczy, po 15 latach przerwy, wznowił 10 lipca 1996 roku, na kilka miesięcy, prywatny przewoźnik TASAWI, dowożący pasażerów do Warszawy. Ponowne otwarcie portu nastąpiło w 1998 roku przez EuroLOT, we współpracy z TASAWI, a połączenie z Warszawy przedłużono do Szczecina. Komunikację, poza niską frekwencją, utrudniały przestarzałe urządzenia nawigacyjne i brak odpowiednich pomieszczeń. Dopiero w 2002 roku przystąpiono do modernizacji infrastruktury lotniskowej, podjęto między innymi budowę terminala pasażerskiego o przepustowości 200 000 pasażerów rocznie, który oddano do użytku 2004 roku. W latach 2004–2005 korzystały z lotniska niskokosztowe linie Air Polonia i Ryanair, następnie pojawiły się Centralwings i Jet Air. Ten ostatni przewoźnik zorganizował w Bydgoszczy swoją bazę operacyjną. Z lotniska odbywały się loty na Wyspy Brytyjskie, a także do Berlina, Kopenhagi, Wiednia, Krakowa i Łodzi. Liczba obsługiwanych pasażerów zaczęła szybko rosnąć po 2005 roku, w następnym było ich 133 000, a 10 lat później już 322 000. W przypadku towarów i poczty w 2016 roku przeładowano tylko 128 ton⁵⁸.

Wznowienie komunikacji lotniczej Łodzi, po 40 latach przerwy, nastąpiło 21 kwietnia 1999 roku przez EuroLOT na trasie Łódź–Warszawa. Niska frekwencja sprawiła, że od sierpnia zastąpiono ją połączeniem Warszawa–Szczecin z międzylądowaniem w Łodzi. W okresie zimowym komunikacja była zawieszana z powodu niedostatecznego wyposażenia lotniska. Latem 2002 roku uruchomiono urządzenia wspomagania lądowania, a w latach 2005–2006 przedłużono pas startowy do 2100 metrów i otwarto Terminal nr 2. W 2012 roku udostępniono Terminal 3., co zwiększyło przepustowość portu lotniczego do 3 mln rocznie. Dzięki temu powiększono liczbę lotów do Warszawy i uruchomiono pierwsze połączenie zagraniczne do Kolonii. Szerszy rozwój lotów zagranicznych zaczął się od jesieni 2005 roku, kiedy Łódź włączona została do sieci połączeń Ryanair. Jednak loty międzynarodowe w większości nie miały charakteru stałego. Pojawiały się na krótko połączenia do Paryża,

w 2016 r..., s. 236; *Ruch pasażerski na lotnisku Rzeszów-Jasionka*, <http://www.rzeszowairport.pl/pl/lotnisko/statystyki-ruchu/ruch-pasazerski> (dostęp: 7.06.2018); *Port lotniczy Rzeszów-Jasionka*, https://pl.wikipedia.org/wiki/Port_lotniczy_Rzeszów-Jasionka (dostęp: 7.06.2018).

⁵⁷ S. Czecharowski, *Polskie regionalne porty lotnicze po kilku latach* (3), s. 17; E. Pijet-Migoń, op. cit., s. 136–137; D. Sipiński, P. Cybulak, K. Placha, op. cit., s. 138; *Transport. Wyniki działalności w 2016 r...*, s. 236; *Liczba obsługiwanych pasażerów...* (dostęp: 11.06.2018).

⁵⁸ S. Czecharowski, *Polskie regionalne porty lotnicze po kilku latach* (2), s. 17; E. Pijet-Migoń, op. cit., s. 136; *Transport. Wyniki działalności w 2016 r...*, s. 236; *Liczba obsługiwanych pasażerów...* (dostęp: 11.06.2018).

Rzymu, Tel Avivu, Kopenhagi i Wiednia. Dostę regularne były loty do miast na Wyspach Brytyjskich organizowane przez towarzystwa niskokosztowe. W 2015 roku Łódź-Lublinek stał się bazą operacyjną Adria Airways związanej z Lufthansą. Przewozy na lotnisku Reymonta, które w 2003 roku wynosiły zaledwie 7000 osób, do 2012 roku wzrosły do 463 000 pasażerów, między innymi dzięki operacjom przewoźnika OLT Express. Następnie zaczęły jednak szybko spadać do 241 000 w 2016 roku. Co istotne, port nie obsługiwał przewozów towarowych⁵⁹.

Jak wspomniano, z początkiem lat 90. ustała komunikacja lotnicza Zielonej Góry, jej wznowienie, po 11-letniej przerwie, nastąpiło 25 marca 2001 roku. Rejsy do Warszawy często miały międzylądowanie w Poznaniu, a w 2004 roku ponownie nastąpiła 15-miesięczna przerwa do 28 listopada 2005 roku. Kolejne zawieszenie komunikacji miało miejsce w 2011 roku. Lotnisko w Babimostie nie zainteresowało przewoźników niskokosztowych, poza krótkim epizodem ze Sprint Air. Frekwencja na lotnisku była generalnie niska i wykazywała silne wahania. W 2003 roku odprawiono i przyjęto 7500 pasażerów, a w 2009 roku zaledwie 2900, w 2015 roku 15 600, a w 2016 roku tylko 8700, przy absencji przewozów cargo. Mimo to, dokonano rozbudowy istniejącego terminala i budowy nowego, uzyskując możliwość obsługi 0,5 mln pasażerów rocznie⁶⁰.

Z początkiem transformacji systemowej nastąpił upadek komunikacji lotniczej Środkowego Wybrzeża. Tylko w 1990 roku realizowano rejsy samolotów PLL LOT w trójkącie Warszawa-Słupsk-Koszalin-Warszawa oraz małej firmy prywatnej na trasie Słupsk-Warszawa⁶¹. Mimo różnych inicjatyw lokalnych, wskazujących na potencjał przewozowy i istniejącą infrastrukturę lotniskową, do 2016 roku nie doszło do wznowienia regularnej komunikacji z miastami Środkowego Wybrzeża.

Powodzeniem, chociaż nie bez problemów, zakończyły się niektóre inicjatywy w innych regionach kraju. Szczególnym przypadkiem był nowy port lotniczy w Modlinie, oddalonym o 35 kilometrów od Warszawy w kierunku północno-zachodnim. W 2003 roku, głównie z inicjatywy samorządowców, postanowiono wykorzystać byłe lotnisko wojskowe dla uruchomienia komunikacji w oparciu o linie niskokosztowe. W tym celu w 2006 roku powołano Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin Sp. z o.o., której udziałowcami byli: województwo mazowieckie, PP „Porty Lotnicze”, Agencja Mienia Wojskowego oraz miasto Nowy Dwór Mazowiecki. Po trwających od 2010 roku pracach modernizacyjnych i dostosowawczych w 2012 roku oddano do użytku drogę startową o długości 2500 metrów, urządzenia nawigacyjne i terminal o zdolności obsługi 3 mln pasażerów rocznie. Pierwszy samolot rejsowy linii Wizz Air (z Budapesztu) wylądował 15 lipca 2012 roku, a wkrótce dołączył Ryanair z licznymi połączeniami europejskimi. Początek pracy lotniska

⁵⁹ S. Czecharowski, *Polskie regionalne porty lotnicze po kilku latach* (10), „Przegląd Komunikacyjny” 2003, nr 7–8, s. 36–37; E. Pijet-Migoń, op. cit., s. 121–123; D. Sipiński, P. Cybulak, K. Placha, op. cit., s. 98 i n.; <http://www.airport.lodz.pl/pl/historia/1/0.html>; *Statystyki*, <http://www.airport.lodz.pl/pl/statystyki.html#tab1> (dostęp: 12.06.2018).

⁶⁰ S. Czecharowski, *Polskie regionalne porty lotnicze po kilku latach* (6), s. 22; E. Pijet-Migoń, op. cit., s. 146–147; *Transport. Wyniki działalności w 2016 r.*, s. 236; *Port lotniczy Zielona Góra-Babimost*, https://pl.wikipedia.org/wiki/Port_lotniczy_Zielona_Góra-Babimost (dostęp: 7.06.2018); *Liczba obsługiwanych pasażerów...* (dostęp: 15.06.2018).

⁶¹ S. Czecharowski, *Polskie regionalne porty lotnicze po kilku latach* (6), s. 22.

okazał się pechowy z powodu usterek technicznych drogi startowej, co spowodowało unieruchomienie lotniska od grudnia 2012 roku do czerwca 2013 roku. Od września 2013 roku obsługę lotniska zmonopolizowała firma Ryanair, która w następnym roku uruchomiła w Modlinie bazę operacyjną. Do 2016 roku uruchomiła 54 połączenia do różnych miast europejskich, z dominacją ośrodków położonych na Wyspach Brytyjskich. Liczba obsługiwanych pasażerów bardzo szybko rosła, w niepełnych latach operacyjnych 2012 i 2013 wynosiła kolejno 345 i 857 000, natomiast w 2014 roku – 1,7 mln, a w 2016 roku – 2,9 mln osób. Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin skoncentrowany był wyłącznie na przewozie osób⁶².

Spółka Port Lotniczy Lublin, z dominującym udziałem miasta Lublina, po rozważeniu różnych wariantów, zdecydowała się na dostosowanie lotniska fabrycznego w Świdniku. Po kilku latach projektowania i budowy terminala pasażerskiego, drogi startowej o długości 2520 metrów i innych urządzeń infrastrukturalnych, dnia 17 grudnia 2012 roku nastąpiło otwarcie portu. Lotniskiem zainteresowały się linie Ryanair i Wizz Air organizujące loty na Wyspy Brytyjskie oraz do Brukseli, Oslo i Sztokholmu. W 2013 roku uruchomiono połączenie krajowe EuroLOT-u do Gdańska, a w 2014 roku Lufthansy do Frankfurtu. Ważnym wydarzeniem dla młodego portu była lokalizacja bazy operacyjnej Wizz Airu we wrześniu 2015 roku. Liczba odprawionych i przyjętych pasażerów wzrosła ze 188 000 w 2013 roku do 378 000 w 2016 roku, przy marginalnej roli przewozów cargo⁶³.

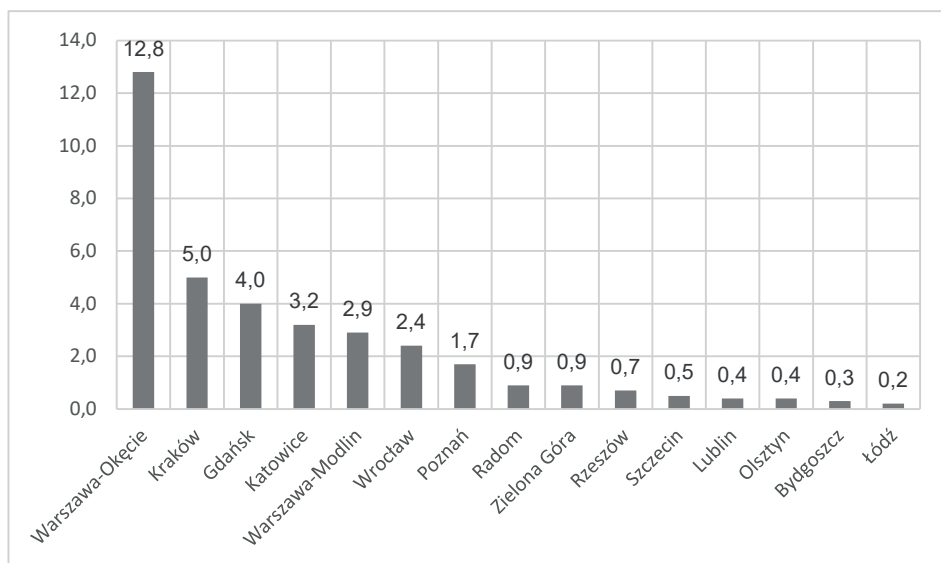
Spółka Porty Lotnicze Mazury-Szczytno podjęła działalność operacyjną w 1996 roku. Korzystano z bazy lotniska wojskowego w Szymanach dysponującego drogą startową o długości 2000 metrów. Początki komunikacji lotniczej z Portu Lotniczego Olsztyn-Mazury okazały się trudne, głównie ze względu na niską gęstość zaludnienia tzw. obszaru ciężenia. Od 2 czerwca 1996 roku samoloty PLL LOT obsługiwały sezonowe linie do Warszawy i innych miast Polski. Zarząd Spółki duże nadzieje wiązał z obsługą ruchu turystycznego z Niemiec, który jednak ograniczył się do lotów czarterowych firmy Augsburg Airways. Ruch krajowy był niewielki, w rezultacie przewozy miały tendencję spadkową i obniżyły się z 1 363 do 423 pasażerów rocznie w latach 1996–2004. Z kolei w okresie 2005–2015 nastąpiła przerwa w komunikacji wykorzystana na działania modernizacyjne, między innymi budowę nowego terminala, z możliwością obsługi 0,5 mln pasażerów rocznie. Komunikację wznowiono 21 stycznia 2016 roku lotami Sprint Air do Krakowa i Berlina. Pojawiły się także inne linie (Wizz Air, Ryanair, Adria Airways, Sprint Air i PLL LOT), z połączeniami między innymi na Wyspy Brytyjskie. Do końca roku odprawiono i przyjęto 41 000 pasażerów. Port Lotniczy Olsztyn-Mazury nie podjął obsługi przewozów cargo⁶⁴.

⁶² D. Sipiński, P. Cybulak, K. Placha, op. cit., s. 167 i n.; *Historia lotniska*, <https://www.modlinairport.pl/lotnisko/historia-lotniska> (dostęp: 7.06.2018); *Port lotniczy Warszawa-Modlin*, https://pl.wikipedia.org/wiki/Port_lotniczy_Warszawa-Modlin (dostęp: 7.06.2018); *Statystyki wg portów lotniczych*, <http://ulc.gov.pl/pl/regulacja-rynku/statystyki-i-analizy-rynku-transportu-lotniczego/3724-statystyki-wg-portow-lotniczych> (dostęp: 16.06.2018).

⁶³ S. Czecharowski, *Polskie regionalne porty lotnicze po kilku latach (11)*, s. 18; *Transport. Wyniki działalności w 2016 r...*, s. 236; <http://www.airport.lublin.pl/lotnisko/kalendarium.html>; *Statystyki*, <http://www.airport.lublin.pl/lotnisko/statystyki.html> (dostęp: 5.06.2018).

⁶⁴ S. Czecharowski, *Polskie regionalne porty lotnicze po kilku latach (2)*, s. 19; E. Pijet-Migoń, op. cit., s. 139; D. Sipiński, P. Cybulak, K. Placha, op. cit., s. 144 i n.; *Liczba obsługiwanych pasażerów...*

W 2001 roku w celu wykorzystania miejscowego lotniska wojskowego dla komunikacji cywilnej powstała spółka akcyjna Port Lotniczy Radom. Dopiero 10 lat później podjęto prace przygotowawcze, między innymi przeniesiono z Łodzi terminal, który oddano do użytku w 2014 roku. Po licznych próbach przyciągnięcia przewoźników w kwietniu 2016 roku Sprint Air uruchomił regularne operacje lotnicze z Radomia do Berlina, Pragi, Gdańska i Wrocławia, a w czerwcu do Lwowa. Do końca roku przewieziono 9000 podróżnych przy braku przewozów cargo⁶⁵.



Wykres 5. Liczba pasażerów obsługiwanych w polskich portach lotniczych w 2016 roku (w mln)

Źródło: *Liczba obsługiwanych pasażerów...* (dostęp: 16.06.2018).

Po 1989 roku całe polskie lotnictwo komunikacyjne silnie odczuło „depresję transformacyjną”. Liczba podróżnych w portach lotniczych zmniejszyła się z 3,7 mln w ostatnim roku istnienia PRL do 2,1 mln w 1991 roku. Powrót do poziomu z 1989 roku nastąpił w 1996 roku, a dalsze coroczne przyrosty podróżnych trwały do 2008 roku, w którym odnotowano 20,6 mln pasażerów. Następny rok cechował przejściowy spadek liczby podróżnych o 1,7 mln, związany ze skutkami światowego kryzysu finansowego. Od 2010 roku następował systematyczny wzrost liczby obsługiwanych podróżnych do 34,1 mln w 2016 roku, z czego 89% stanowili pasażerowie w połączeniach międzynarodowych. Dynamiczny wzrost ruchu na dworcach lotniczych związany był z otwarciem Polski na kontakty zagraniczne, szczególnie po 2004 roku, oraz

⁶⁵ <http://www.lotnisko-radom.eu/pl/lotnisko/o-nas>; *Liczba obsługiwanych pasażerów...*; *Radom: Będą przedłużać pas startowy?*, <http://www.rynekinfrastruktury.pl/wiadomosci/radom-beda-przedluzac-pas-startowy-49238.html> (dostęp: 16.06.2018).

z operacjami linii niskokosztowych. Ich pasażerowie, którzy w 2004 roku stanowili około 12%, w 2016 roku już około 60% ogółu podróźnych obsługiwanych na polskich lotniskach. O ekspansji linii niskokosztowych świadczył także fakt, że w 2016 roku udział największej z nich – Ryanair – wynosił 30,6%, zaś narodowego przewoźnika PLL LOT – 22,4%. Do 2016 roku, przy generalnie dynamicznym wzroście liczby pasażerów korzystających z polskich portów lotniczych, nastąpiły istotne zmiany w ich pozycji rynkowej. Dominujący udział Lotniska Chopina w przewozach pasażerskich obniżył się do 37,6%, Katowic – do 9,4%, Wrocławia – do 7%, a Poznania – do 5%. Wzrósł natomiast udział Krakowa – do 14,6%, Gdańska – do 11,7%, a nowo powstały Modlin doszedł do poziomu 8,4%. W konsekwencji zmieniła się kolejność największych portów regionalnych pod względem wielkości obsługiwanych pasażerów. Krakowowi kolejno ustępowały Gdańsk, Katowice, Modlin, Wrocław i Poznań. Od czołówki odstawały porty lotnicze Rzeszowa (1,9%), Szczecina (1,4%) i Lublina (1,1%), a przede wszystkim Bydgoszczy (0,9%), Łodzi (0,7%), Olsztyna (0,1%) oraz Radomia i Zielonej Góry (0,03%). W przewozach cargo, które w 2016 roku wyniosły ponad 110 000 ton, dominowało Lotnisko Chopina (78% przewozów), a zdecydowanie mniejsze udziały miały lotniska regionalne w Katowicach (15,5%), Gdańsku (4,8%) i Wrocławiu (2,3%). Przewozy cargo nie odbywały się w portach lotniczych Łodzi, Modlina, Olsztyna, Radomia, Szczecina i Zielonej Góry⁶⁶.

KONKLUZJA

W historii portów lotniczych w Polsce na specjalne potraktowanie zasługują dwa okresy. Międzywojenny, w którym rodziło się lotnictwo komunikacyjne, i po 2004 roku, kiedy odnotowano jego burzliwy rozwój. Powstanie i rozwój lotnictwa komunikacyjnego Drugiej Rzeczypospolitej silnie związany był z polityką etatystyczną mającą na celu modernizację państwa. Świadczy o tym budowa lotnisk w Warszawie na Okęciu, w Gdyni, Katowicach, Łodzi i Wilnie, których działalność przysłużyła się integracji kraju po latach zaborów. W Polsce Ludowej komunikacja cywilna bazowała na sieci lotnisk wojskowych, którą uzupełniono nowym portem lotniczym w Gdańsku-Rębiechowie. Połączenia lotnicze dyskryminowały duże obszary północno-wschodnie państwa. Nieśmiałe próby przełamania tych dysproporcji pojawiły się dopiero w Trzeciej Rzeczypospolitej za sprawą lotnisk w Lublinie i Radomiu. Nie sposób jednak nie zauważyć utrzymujących się dysproporcji w sieci dworców lotniczych, nawiązującej do złej tradycji Polski A i Polski B. Bezsprzeczny fenomenem był czterokrotny wzrost liczby obsługiwanych pasażerów w polskich portach lotniczych w latach 2004–2016, w decydującej mierze związany z polityką „otwartego nieba”⁶⁷.

⁶⁶ J. Liwiński, *Krajowe porty lotnicze 2006*, „Przegląd Komunikacyjny” 2007, nr 3, s. 31–35; J. Liwiński, *Krajowe porty lotnicze 2007*, „Przegląd Komunikacyjny” 2008, nr 3, s. 16–20; J. Liwiński, *Polskie porty lotnicze w statystyce*, „Przegląd Komunikacyjny” 2006, nr 6, s. 11; E. Pijet-Migoń, op. cit., s. 81–82; *Transport. Wyniki działalności w 2016 r.*..., s. 232 i n.; *Liczba obsługiwanych pasażerów...*, zob. wykresy 3 i 4. (dostęp: 16.06.2018).

⁶⁷ B. Rzezczyński, op. cit., s. 31.

BIBLIOGRAFIA

- Bakun M., *Lotniczy Gdańsk 1945–1974*, Gdańsk 2014.
- Bukowski S., *Plan rozwoju infrastruktury transportowej w Polsce do roku 2015*, „Przegląd Komunikacyjny” 1998, nr 10.
- Czecharowski S., *Polskie regionalne porty lotnicze po kilku latach (1)*, „Przegląd Komunikacyjny” 2002, nr 7.
- Czecharowski S., *Polskie regionalne porty lotnicze po kilku latach (2)*, „Przegląd Komunikacyjny” 2002, nr 9.
- Czecharowski S., *Polskie regionalne porty lotnicze po kilku latach (3)*, „Przegląd Komunikacyjny” 2002, nr 10.
- Czecharowski S., *Polskie regionalne porty lotnicze po kilku latach (4)*, „Przegląd Komunikacyjny” 2002, nr 12.
- Czecharowski S., *Polskie regionalne porty lotnicze po kilku latach (5)*, „Przegląd Komunikacyjny” 2003, nr 1.
- Czecharowski S., *Polskie regionalne porty lotnicze po kilku latach (6)*, „Przegląd Komunikacyjny” 2003, nr 2.
- Czecharowski S., *Polskie regionalne porty lotnicze po kilku latach (7)*, „Przegląd Komunikacyjny” 2003, nr 3.
- Czecharowski S., *Polskie regionalne porty lotnicze po kilku latach (8)*, „Przegląd Komunikacyjny” 2003, nr 4.
- Czecharowski S., *Polskie regionalne porty lotnicze po kilku latach (9)*, „Przegląd Komunikacyjny” 2003, nr 6.
- Czecharowski S., *Polskie regionalne porty lotnicze po kilku latach (10)*, „Przegląd Komunikacyjny” 2003, nr 7–8.
- Czecharowski S., *Polskie regionalne porty lotnicze po kilku latach (11)*, „Przegląd Komunikacyjny” 2003, nr 10.
- Glass A., Jonkajtys L., *70-lecie lotowskiego żurawia*, Warszawa 1999.
- Dane firmy, <http://www.airport.lodz.pl/pl/o-firmie.html> (dostęp: 17.05.2018).
- Historia lotniska, <https://www.modlinairport.pl/lotnisko/historia-lotniska> (dostęp: 7.06.2018).
- Historia portu, <https://www.katowice-airport.com/pl/lotnisko/historia-portu> (dostęp: 15.05.2018).
- Historia portu lotniczego Zielona Góra, <http://airport.lubuskie.pl/o-lotnisku/informacje/historia-portu-lotniczego-zielona-gora/> (dostęp: 18.05.2018).
- Kaliński J., Liberadzki B., *Transport w Polsce 1918–1978. Zarys historii*, Warszawa 1986.
- Koziarski S., *Polska w systemie transportowym Unii Europejskiej. Inwestycje infrastrukturalne*, Opole 2014.
- Koziarski S., *Przekształcenia infrastruktury transportowej w Polsce*, Opole 2010.
- Kresy Zachodnie. Gospodarcze i społeczne znaczenie polskich kresów, red. T. Głowiński, Wrocław 2015.
- Liczba obsłużonych pasażerów oraz wykonanych operacji w ruchu krajowym i międzynarodowym – regularnym i czarterowym w latach 2014–2016, http://ulc.gov.pl/_download/regulacja_rynku/statystyki/IV_kw_2016/wg_portow_lotniczych-2016kw4_v2.pdf (dostęp: 5.05.2018).
- Liwiński J., *75 lat Portu Lotniczego Warszawa Okęcie*, „Przegląd Komunikacyjny” 2009, nr 6.
- Liwiński J., *Krajowe porty lotnicze 2006*, „Przegląd Komunikacyjny” 2007, nr 3.
- Liwiński J., *Krajowe porty lotnicze 2007*, „Przegląd Komunikacyjny” 2008, nr 3.

- Liwiński J., *Polskie Linie Lotnicze „LOT” w okresie międzywojennym*, „Przegląd Komunikacyjny” 2008, nr 1.
- Liwiński J., *Polskie porty lotnicze w statystyce*, „Przegląd Komunikacyjny” 2006, nr 6.
- Lotnisko Chopina w Warszawie*, https://pl.wikipedia.org/wiki/Lotnisko_Chopina_w_Warszawie (dostęp: 10.05.2018).
- Mikulski M., Glass A., *Polski transport lotniczy 1918–1978*, Warszawa 1980.
- Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, *Strategia rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*, Warszawa 2013.
- Morawski W., *Pole Mokotowskie do 1939 roku [w:] Historia zabytkowego kampusu Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie*, red. W. Morawski, Warszawa 2015.
- Pijet-Migoń E., *Zmiany rynku lotniczych przewozów pasażerskich w Polsce po akcesji do Unii Europejskiej*, Wrocław 2012.
- PLL LOT, *Komunikacja lotnicza w Polsce*, Warszawa 1934.
- Port Lotniczy PLL LOT Koszalin (EPKO Zegrze Pomorskie), <http://www.rosnowo.pl/n-port-lotniczy.html> (dostęp: 15.05.2018).
- Port lotniczy Rzeszów-Jasionka, https://pl.wikipedia.org/wiki/Port_lotniczy_Rzeszów-Jasionka (dostęp: 7.06.2018).
- Port lotniczy Warszawa-Modlin, https://pl.wikipedia.org/wiki/Port_lotniczy_Warszawa-Modlin (dostęp: 7.06.2018).
- Port lotniczy Zielona Góra-Babimost, https://pl.wikipedia.org/wiki/Port_lotniczy_Zielona_Góra-Babimost (dostęp: 7.06.2018).
- Późniak S., *Nowy MDL Warszawa Okęcie*, „Przegląd Komunikacyjny” 1992, nr 6.
- Rocznik Statystyczny 1985*, Warszawa 1985.
- Rocznik Statystyczny 1990*, Warszawa 1990.
- Rocznik Statystyczny 1991*, Warszawa 1991.
- Rocznik Statystyczny 1993*, Warszawa 1993.
- Rocznik Statystyczny Transportu 1981*, Warszawa 1982.
- Rocznik Statystyczny Transportu 1986*, Warszawa 1987.
- Ruch pasażerski na lotnisku Rzeszów-Jasionka*, <http://www.rzeszowairport.pl/pl/lotnisko/statystyki-ruchu/ruch-pasazerski> (dostęp: 7.06.2018).
- Rzeczyński B., *Logistyka polityczna sieci lotnisk komunikacyjnych w Polsce 1947–2007*, „Przegląd Komunikacyjny” 2009, nr 2.
- Sipiński D., Cybulak P., Placha K., *Lotniska w Polsce*, Łódź 2016.
- Statystyki*, <http://www.airport.lodz.pl/pl/statystyki.html#tab1> (dostęp: 12.06.2018).
- Statystyki wg portów lotniczych*, <http://ulc.gov.pl/pl/regulacja-rynku/statystyki-i-analizy-rynku-transportu-lotniczego/3724-statystyki-wg-portow-lotniczych> (dostęp: 16.06.2018).
- System transportu Polski. 10 lat w Unii Europejskiej*, red. J. Pieriegud, Warszawa 2015.
- w. i w., *Długo oczekiwany ruch na Okęciu*, „Przegląd Komunikacyjny” 1990, nr 9.
- Zarządzenie Ministra Obrony Narodowej z 12 grudnia 1981 r. w sprawie okresowego ograniczenia ruchu lotniczego w przestrzeni powietrznej PRL, „Monitor Polski” 1981, nr 30, poz. 274.
- Zarzycki A., *Na podniebnych szlakach. Port lotniczy Poznań-Ławica. Tradycja i współczesność 1913–2001*, Poznań-Ławica 2001.