

RAPORT KORYTARZA TRANSPORTOWEGO BAŁTYK-ADRIATYK W POLSCE

Stan infrastruktury liniowej oraz punktowej na rok 2020



Stowarzyszenie Polskich Regionów Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk Gdańsk 2020

Spis treści

1. Wstęp	5
2. Stan zaawansowania prac nad budową oraz modernizacją autostrad i dróg krajowych w strefie korytarza Bałtyk-Adriatyk w Polsce	6
3. Stan zaawansowania prac nad modernizacją linii kolejowych E 65 i CE 65 oraz E59 i CE59	13
4. Dostęp do portów morskich	21
5. Stan zaawansowania prac nad modernizacją dróg wodnych Wisły i Odry	24
6. Centra magazynowania i parki logistyczne oraz ich dostępność w poszczególnych województwach	29
• Pomorskie	30
• Kujawsko-Pomorskie	38
• Warmińsko-Mazurskie	40
• Mazowieckie	41
• Łódzkie	45
• Śląskie	53
• Wielkopolskie	60
• Zachodniopomorskie	72
• Lubuskie	76
• Dolnośląskie	77
• Opolskie	80
7. Terminale przeładunkowe oraz ich dostępność w poszczególnych województwach	81
• Pomorskie	81
• Kujawsko-Pomorskie	90
• Warmińsko-Mazurskie	91
• Mazowieckie	92
• Łódzkie	93
• Śląskie	95
• Wielkopolskie	97
• Zachodniopomorskie	98
• Lubuskie	101
• Dolnośląskie	101
• Opolskie	102
8. Zastosowanie mobilnych technologii i standardów ekologicznych w logistyce	102
9. Porty lotnicze CARGO w poszczególnych województwach	104
• Pomorskie	104
• Kujawsko-Pomorskie	105
• Warmińsko-Mazurskie	105
• Mazowieckie	106
• Łódzkie	106
• Śląskie	107

• Wielkopolskie	107
• Zachodniopomorskie	108
• Lubuskie	108
• Dolnośląskie	109
10. Potencjalne tereny dla inwestycji związanych z Korytarzem Bałtyk-Adriatyk	109
• Pomorskie	109
• Kujawsko-Pomorskie	111
• Warmińsko-Mazurskie	113
• Mazowieckie	114
• Łódzkie	115
• Śląskie	116
• Wielkopolskie	120
• Zachodniopomorskie	123
• Lubuskie	125
• Dolnośląskie	125
11. Podsumowanie raportu	128
12. Spis tabel i rysunków	131
13. Metoda przygotowania raportu i bibliografia	132

1. Wstęp

Jest nam szczególnie miło, iż możemy oddać do Państwa rąk kolejną edycję Raportu Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk w Polsce. Rok bieżący z całą pewnością naznaczony jest skutkami pandemii koronawirusa, które wywarły swój wpływ na kondycję branży transportowej i logistycznej. Negatywne następstwa odczuły zwłaszcza te firmy spedycyjne i logistyczne, które stanowią ogniwa globalnych łańcuchów dostaw, zwłaszcza powiązanych z chińskimi fabrykami. Konsekwencje odbiły się zarówno na połączeniach morskich (obsługiwanych przez gdański DCT), jak i lądowych.

Z drugiej jednak strony sam proces realizacji inwestycji przebiega bez zakłóceń. Wciąż oddawane są do użytku kolejne odcinki autostrad, dróg szybkiego ruchu i połączeń kolejowych. W portach morskich realizowane są inwestycje na rzecz pogłębienia kanałów portowych, rozbudowy terminali i układów transportowych tzw. „ostatniej mili”. W efekcie polskie porty morskie odnotowują w ostatnich latach systematyczny wzrost przeładunków. Niebawem mają być także wybudowane nowe terminale intermodalne korzystające z dostępu do dróg wodnych śródlądowych - w Zajączkowie Tczewskim (inwestor - PCC Intermodal), a także w Emilianowie (inwestor - Port Gdyński) i Solcu Kujawskim. Terminale te, których promocją zajmuje się nasze stowarzyszenie, będą stanowiły zaplecze dla polskich portów morskich. Początkiem korytarza są porty morskie, z których wolumen przewożony jest w prawie 90% w głąb naszego kraju do terminali lądowych np. w Kutnie, Brzegu Dolnym, Gliwicach czy Kolbuszowej. Do największych przewoźników kolejowych należy zaliczyć PKP Cargo, PCC Intermodal, Captrain Polska i DB Cargo Polska.

Korytarz Bałtyk-Adriatyk jest jedną z najważniejszych transeuropejskich sieci drogowo-kolejowych, o kluczowym znaczeniu dla rozwoju Polski i jej gospodarki morskiej. Łączy on Bałtyk z Morzem Adriatyckim, prowadząc przez uprzemysłowione rejony od południowej Polski (Górny Śląsk) poprzez Wiedeń, Bratysławę i rejon Alp Wschodnich aż po północne Włochy. Aktualnie ok. 40 % polskiego handlu zagranicznego obsługiwane jest przez polskie porty morskie.

Porty te posiadają jednak dość słabą pozycję konkurencyjną w zakresie obsługi ładunków tranzytowych. Ładunki te stanowią ok. 16% przeładunków realizowanych w polskich portach morskich, z czego połowę stanowi tranzyt morski kontenerów, realizowany głównie w gdańskim terminalu DCT. W polskich portach morskich obsługiwane są przede wszystkim ładunki tranzytu niemieckiego, czeskiego i słowackiego. W ostatnich latach w mniejszych ilościach obsługiwane były także ładunki m.in. węgierskie, austriackie i ukraińskie. Szansę na pozyskanie ładunków z tzw. zaplecza spornego osłabia kilka czynników zewnętrznych. Jednym z nich jest asymetria we wprowadzaniu ograniczeń związanych z emisją dwutlenku siarki przez statki morskie. Morze Bałtyckie ze względu na jego duży stan zanieczyszczenia posiada bardziej restrykcyjne wymogi w powyższym względzie niż np. Morze Śródziemne. Problemem w dostępie polskich portów morskich do zaplecza tranzytowego jest także jakość infrastruktury kolejowej i przejść granicznych, co wpływa na wysoki czas transportu ładunków do zaplecza tranzytowego (Czechy, Słowacja, Węgry) w porównaniu do przewozów przez porty niemieckie. Istotnym problemem jest brak udziału wodnego transportu śródlądowego w obsłudze ładunków skonteneryzowanych. Plany rządowe dotyczące rewitalizacji dróg wodnych śródlądowych nie wyszły jak na razie poza sferę deklaracji, choć Polska podpisała konwencję AGN.

Oddawany do Państwa rąk raport to opracowanie powstałe na podstawie informacji uzyskanych od przedstawicieli województw zrzeszonych w Stowarzyszeniu Polskich Regionów Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk (SPR KTBA), a także województw kooperujących ze stowarzyszeniem. Są to zatem województwa wchodzące w skład zarówno Pomorskiej, jak i Zachodniopomorskiej odnogi Korytarza. Takie ujęcie terytorialne pokrywa się z delimitacją Korytarza Bałtyk-Adriatyk przyjętą w ramach Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 roku dzielącego przestrzeń europejską na 9 korytarzy sieci bazowej TEN-T. Jedną z konsekwencji powyższego rozporządzenia było właśnie powstanie Korytarza Bałtyk-Adriatyk, a także

powołanie Stowarzyszenia Polskich Regionów Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk.

W przygotowaniu niniejszego raportu skupiliśmy się nie tylko na analizie uwarunkowań infrastruktury liniowej - autostrady A-1 i drogi ekspresowej S3, modernizacji linii kolejowych E 65 i C-E 65 oraz E 59 i C-E 59, ale także punktowej złożonej z portów, terminali i centrów logistycznych. Pamiętamy bowiem, że inwestycje infrastrukturalne są warunkiem niezbędnym choć niewystarczającym dla wygenerowania przepływów towarowych i pasażerskich w korytarzu. Stąd równie ważne są inwestycje i przedsięwzięcia tworzące wartość dodaną. Szan-

se na sukces rozwojowy można wykorzystać wtedy, gdy odejmiemy od traktowania korytarza transportowego jako wiązki infrastrukturalnej zapewniającej wyłącznie funkcje transportowe. Należy go traktować jako oś strefy rozwojowej, a więc obszaru dynamicznego wzrostu, którego funkcjonowanie i perspektywy zależą m.in. od jakości udostępnionych terenów inwestycyjnych, a także zakładów produkcyjnych, stref rozwojowych i centrów logistyczno-dystrybucyjnych ulokowanych w strefie korytarza. Istotne są w końcu systemy informatyczne i telekomunikacyjne służące sterowaniu i monitorowaniu przepływów wewnątrz korytarza.

2. Stan zaawansowania prac nad budową oraz modernizacją autostrad i dróg krajowych w strefie korytarza Bałtyk–Adriatyk w Polsce.

W skład infrastruktury drogowej korytarza transportowego Bałtyk-Adriatyk w Polsce wchodzi nitki połączeń drogowych przebiegających od zespołów portowych Gdańska i Gdyni (na wschodzie) oraz Szczecina-Świnoujścia (na zachodzie) w kierunku południowym. Te odgańczenia to autostrada A-1 biegnąca z Gdańska i Gdyni oraz droga ekspresowa S3 biegnąca ze Świnoujścia i Szczecina. Poniżej omówiono oba połączenia.

Autostrada A-1 określana jest mianem kręgosłupa ruchu krajowego oraz tranzytowego z północy na południe. W węźle Łódź Północ, na północ od Łodzi, autostrada krzyżuje się z autostradą A2. W Gliwicach Sośnicy przecina autostradę A4, zaś na granicy państwowej w okolicy Wodzisławia Śląskiego i czeskiego Bogumina łączy się z czeską autostradą D1.

Możliwość dofinansowania inwestycji drogowych wchodzących w skład korytarza, w tym na rzecz autostrady A-1 wzrosła w związku z procesem integracji europejskiej. W wyniku przyjęcia przez Komisję Europejską listy 30 projektów priorytetowych TEN-T projekt połączenia drogowego „autostrada Gdańsk- Łódź - Wiedeń/Bratysława” został oznaczony statusem projektu priorytetowego nr 25 i mógł być finansowany z Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Nowym instrumentem UE służącym wsparciu

infrastruktury transportowej na lata 2014-2020 jest „Connecting Europe Facility”.

Sam proces budowy autostrady przebiegał etapowo i realizowany był w sposób, który został scharakteryzowany poniżej. W lipcu 2005 roku koncesjonariusz, Gdańsk Transport Company S.A., rozpoczął budowę północnego odcinka autostrady Rusocin – Nowe Marzy o długości 89,5 km. W styczniu 2007 Ministerstwo Infrastruktury zdecydowało o unieważnieniu koncesji GTC na budowę kolejnego odcinka autostrady, argumentując, że tańsze będzie wybudowanie go przez GDDKiA. GTC odwołało się od tej decyzji i wygrało rozprawę w Wojewódzkim Sądzie Administracyjnym w Warszawie.

W grudniu 2007 został otwarty pierwszy, 25-kilometrowy odcinek autostrady w województwie pomorskim pomiędzy węzłem Rusocin a węzłem Swarozyn. W październiku 2008 otwarto odcinek Swarozyn – Nowe Marzy. W grudniu 2008 otwarto jedną 3-kilometrową jezdnię na obwodnicy Strykowa.

Jeżeli chodzi o południową część autostrady, to w grudniu 2009 roku oddany został do użytku węzeł autostradowy Gliwice Sośnica, jednak całość robót związanych z budową węzła została zakończona w lipcu 2010 roku. Także w grudniu 2009 oddany został odcinek Gliwice Sośnica – Bełk. W grudniu 2010 oddano odcinek od węzła Bełk do węzła Rowień. W kwietniu 2011 oddano odcinek

Żory – Świerklany. We wrześniu 2011 oddano odcinek Gliwice Wschód – Gliwice Sośnica. Wykonawcą było konsorcjum firm ze spółką Polimex-Mostostal na czele.

W październiku 2011 roku oddano odcinek Grudziądz – Toruń - Południe, o długości 62 km, z zachodnią nitką Mostu Armii Krajowej w Toruniu oraz mostem obok Grudziądza. W grudniu 2011 oddano odcinek Zabrze Północ – Gliwice Wschód. W czerwcu 2012 – oddano odcinek Pyrzowice – Zabrze Północ. W październiku 2012 oddano węzeł Bytom, znajdujący się na odcinku Pyrzowice – Zabrze Północ. W listopadzie 2012 oddano do użytku fragment Kowal – Łódź Północ. W listopadzie 2012 oddano do użytku fragment Mszana – granica z Czechami w Gorzyczkach. W maju 2014 oddano do użytku fragment Świerklany – Mszana, kończąc w ten sposób cały odcinek Gliwice – granica z Czechami. Z kolei w lipcu 2016 r. do użytku oddany został liczący 40 km odcinek Stryków-Tuszyn (około miesiąc przed planowanym terminem).

W sierpniu 2019 r. został ukończony odcinek Pyrzowice – Częstochowa, a w grudniu tego samego roku otwarto dla ruchu Autostradą obwodnicę Częstochowy.

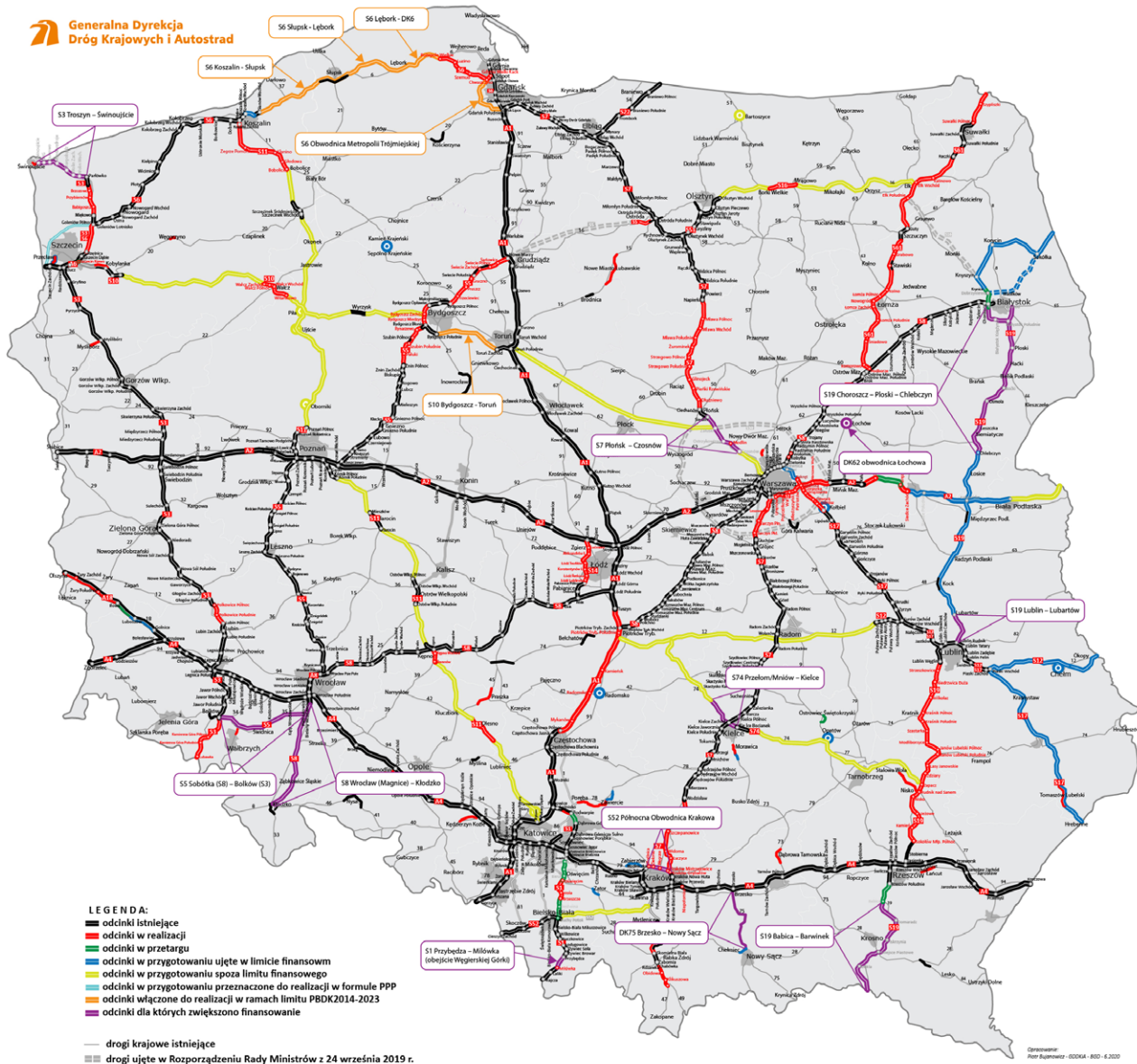
Obecnie na etapie realizacyjnym znajduje się liczący ok. 83 km odcinek Tuszyn – Częstochowa (podzielony na 5 odcinków realizacyjnych). Początkowo inwestycja miała być finansowana w formule partnerstwa publiczno-prywatnego. Obecnie zadanie jest finansowane, podobnie jak w przypadku innych zadań realizowanych przez GDDKiA z budżetu państwa. Inwestycja realizowana jest w istniejącym śladzie trasy wybudowanej jeszcze w czasach PRL - autostrady A1 (Tuszyn – Piotrków Tryb.) i drogi krajowej nr 1. Planowane zakończenie prac i tym samym ukończenie całości autostrady A1 w Polsce przewidywane jest do 2022 r. Na wspomnianym odcinku autostrada będzie mieć po 3 pasy w każdym kierunku, tak by obsłużyć wysokie natężenie ruchu prognozowane na najbliższe lata.

Tabela 1. Stan zaawansowania prac na poszczególnych odcinkach autostrady A1.

Autostrada A1			
Odcinek	Długość	Lata realizacji	Obecny etap
Gdańsk - Nowe Marzy	89,45 km	2005-2008	zakończony
Nowe Marzy – Toruń	62,4 km	2008-2011	zakończony
Toruń – Kowal	63,9 km	2010-2012	zakończony
Kowal – Kutno Północ	30 km	2010-2012	zakończony
Kutno Północ – Kutno Wschód	15,2 km	2010-2012	zakończony
Kutno Wschód – Piątek	9 km	2010-2012	zakończony
Piątek – Stryków	21 km	2010-2012	zakończony
Węzeł Stryków	4,85 km	2010-2012	zakończony
Stryków – Tuszyn	40 km	2011-2016	zakończony
Tuszyn - Częstochowa	83 km	2018 - 2022	W trakcie realizacji
Częstochowa - Pyrzowice	57 km	2015 - 2019	Zakończono - w trakcie realizacji pozostają jedynie węzeł „Częstochowa Blachownia” (przewidywany termin oddania II kw. 2020)
Pyrzowice - Piekary Śląskie	16,1 km	2009-2012	zakończony
Piekary Śląskie - węzeł Sośnica	26,1 km	2009-2012	zakończony
Węzeł Sośnica	2,2 km	2008-2010	zakończony
Węzeł Sośnica - Bełk	15,4 km	2007-2009	zakończony
Bełk - Świerklany	14,1 km	2008-2011	zakończony
Świerklany - Gorzyczki	18,3 km	2010-2014	zakończony

Źródło: Opracowanie własne na podst.: danych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad

Rysunek 1. Program budowy dróg krajowych 2014-2023



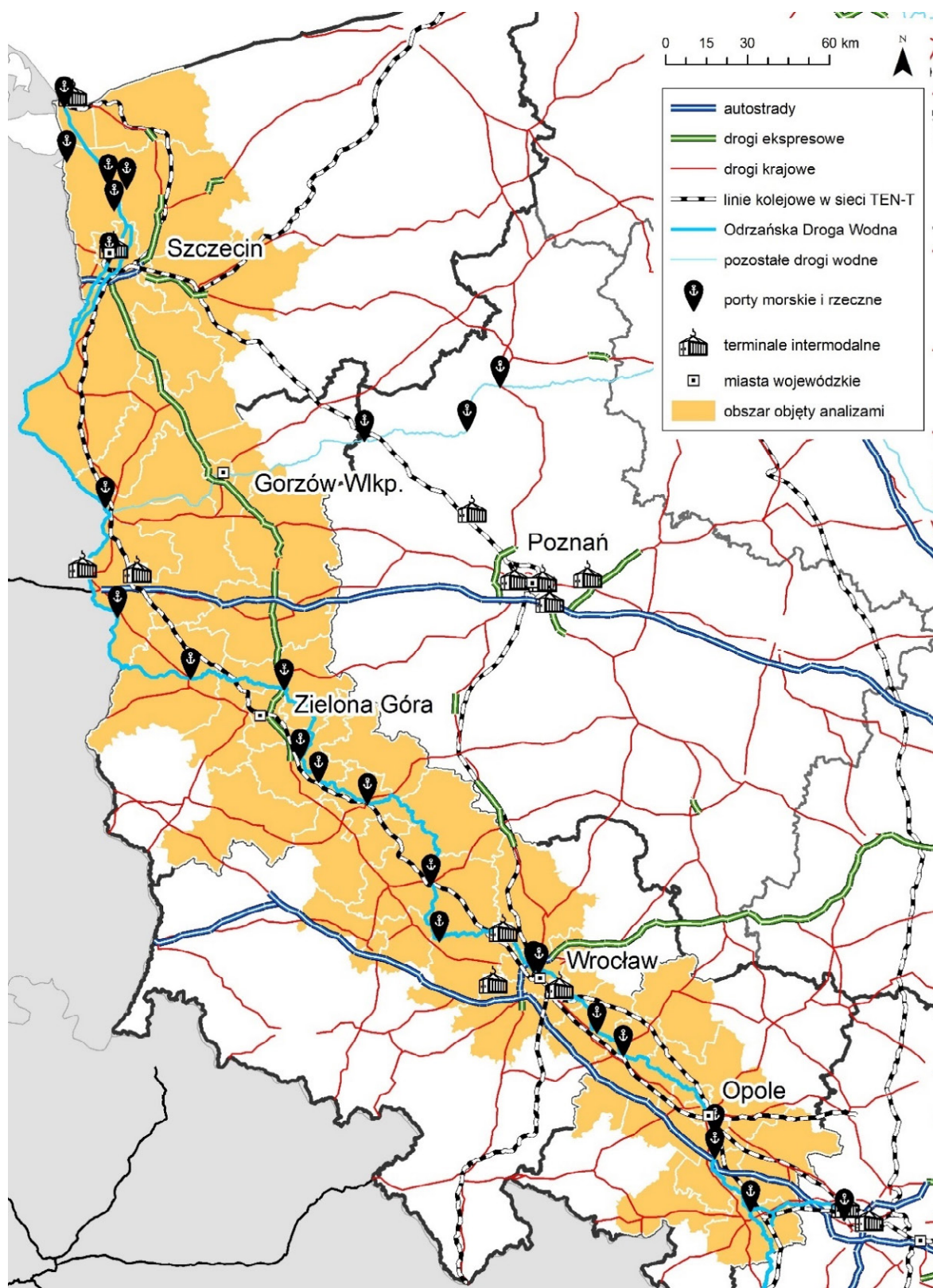
Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad stan na 16.06.2020

Drogi ekspresowe S6 i S7 stanowią ważne odgańczenia dla dystrybucji ruchu tranzytowego pochodzącego z pomorskich portów w kierunku zachodnim oraz wschodnim. W ciągu S6 rozpoczęły się już prace nad Obwodnicą Metropolii Trójmiejskiej w formule PPP. Nowa droga zapewni możliwości tranzytu i omiędzia całego Trójmiasta. Drugą, już realizowaną w tym rejonie inwestycją jest budowa tzw. Trasy Kaszubskiej, która ma odciążać obecną trasę S6, wyprowadzając ruch bezpośrednio z Obwodnicy Trójmiasta na zachód

omiijając przejazd przez zachodnie dzielnice Gdyni oraz przez Rumie, Redę i Wejherowo.

Z kolei na wschód od autostrady A-1 realizowana jest alternatywna, ekspresowa trasa w ciągu drogi ekspresowej S7. To połączenie Gdańska z Warszawą, Radomiem, Kielcami i Krakowem oraz autostradą A-4. W ostatnich pięciu latach GDDKiA udostępniła do ruchu trasę łączącą Trójmiasto z granicą województwa mazowieckiego. Dalszy fragment prowadzący do Płońska jest w trakcie budowy i będzie sukcesywnie udostępniany w kolejnych dwóch

Rysunek 2: Mapa infrastruktury transportowej w obszarze oddziaływania zachodniej części Korytarza Bałtyk – Adriatyk



Źródło: Zestaw analiz w zakresie rozwoju funkcji transportowych i logistycznych Odry Środkowej i Dolnej stanowiącej część korytarza sieci bazowej TEN-T, raport projektu TENtacle, sierpień 2017

latach. Część trasy między Płońskiem a Warszawą została podzielona na mniejsze odcinki, które są na różnym etapie zaawansowania. Prace budowlane trwają także na S7 na południe od Warszawy. Nowa S7 ma połączyć Południową Obwodnicę Warszawy w ciągu S2 i doprowadzić trasę do granicy z woj. małopolskim. Cały odcinek łączący Warszawę z Krakowem – poza krótkim odcinkiem w okolicach Miechowa – w ciągu najbliższych 5 lat będzie dostępny dla kierowców jako droga szybkiego ruchu.

Droga ekspresowa S3 Świnoujście Szczecin – Legnica Lubawka jest ważnym elementem międzynarodowego szlaku E 65 z Malmo w Szwecji do miejscowości Chania na Krecie oraz zachodniego odgałęzienia Korytarza Bałtyk-Adriatyk. Droga prowadzi południkowo od zespołu portów morskich Świnoujście – Szczecin na południe, wzdłuż zachodniej granicy kraju, przez ośrodki miejskie Gorzowa Wlkp. i Zielonej Góry, Zagłębie Miedziowe (Głogów, Polkowice, Lubin, Legnica) do południowej granicy z Czechami. Zapewni najkrótsze bezpośrednie połączenie Skandynawii (E65) z północnymi Czechami (rejon Hradca Kralove i Pardubic). Na swoim przebiegu będzie krzyżowała się z autostradami: A6, A2 oraz A4. Jest elementem bazowej sieci TEN-T (Transeuropejskiej Sieci Transportowej) oraz stanowi drogowy komponent Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego.

Realizacja całego przebiegu drogi S3 umożliwi: dogodne połączenie tranzytowe o znaczeniu międzynarodowym pomiędzy krajami skandynawskimi i krajami na Bałkanach, stworzenie korzystnych warunków wspierania rozwoju regionów położonych wzdłuż drogi ekspresowej S3, poprzez zapewnienie im bezpośredniego dostępu do transportu i połączeń z dużymi ośrodkami miejskimi, stymulowanie rozwoju rynku transportowo – logistycznego, rozwój transportu intermodalnego przez powiązanie dróg i infrastruktury kolejowej.

S3 połączy też trzy województwa Polski Zachodniej: zachodniopomorskie, lubuskie i dolnośląskie, przy czym najdłuższy odcinek leży na terenie województwa lubuskiego (odległość od granicy województwa zachodniopomorskiego do granicy z dolnośląskim po trasie S3 wynosi 184 km). Północna część S3 włączona jest w Szczecinie w sieć autostrad europejskich za pośrednictwem autostrady A6 w węzłach Kijewo i Klucz, zaś pomiędzy

tym pierwszym a węzłem Rzęśnia przebieg drogi pokrywa się z przebiegiem autostrady A6. Droga stanowi fragment szlaku łączącego aglomerację szczecińską z Trójmiastem (wraz z projektowaną drogą ekspresową S6) oraz Berlinem (poprzez autostradę A-11), za pośrednictwem autostrady A2 łączy ją również z aglomeracją poznańską, łódzką i warszawską, a przez autostradę A4 z aglomeracją wrocławską, Górnośląskim Okręgiem Przemysłowym oraz aglomeracją krakowską.

Droga ekspresowa S3 będzie miała docelowo ok. 470 km długości. Inwestycje w ramach perspektyw finansowych Unii Europejskiej 2013-2017 oraz 2014-2020 sprawiły, że droga na odcinku blisko 370 km jest dwujezdniową drogą ekspresową. Do zrealizowania pozostały odcinki: Świnoujście – Troszyn (prace przygotowawcze), Brzozowo – Miękowo (w trakcie realizacji), Zielona Góra Północ – Nowa Sól (budowa II jezdnii – w trakcie realizacji), Bolków-Lubawka (w trakcie realizacji), o łącznej długości 133 km.

Na odcinku między Szczecinem a Świnoujściem obecnie rozbudowywana jest droga S3 na odcinkach Brzozowo – Miękowo i Miękowo – Rzęśnia (40 km). W ramach rozbudowy planuje się: likwidację kolizyjnego skrzyżowania z drogą powiatową w m. Kliniska i budowę w jego miejsce węzła drogowego, przebudowę węzła „Rzęśnia” wraz z korektą geometryczną trasy łagodzącą promień łuku drogi, likwidację wszelkich zjazdów i połączeń w jednym poziomie, w tym likwidację parkingów leśnych. Droga na całym odcinku zostanie wygradzona od otaczającego terenu siatkami, zostaną również wybudowane górne przejścia dla zwierząt. Roboty budowlane na tych odcinkach rozpoczną się wiosną 2019 roku, a ich zakończenie nastąpi w 2021 roku. W przygotowaniu jest ostatni fragment S3 w województwie zachodniopomorskim - Świnoujście – Troszyn o długości 33 km. W grudniu 2019 r. ogłoszono przetarg na realizację tego odcinka.

Duże znaczenie dla Województwa Zachodniopomorskiego posiada ponadto tzw. **Zachodnie drogowe obejście Szczecina** w ciągu drogi S6, które zostało zakwalifikowane do realizacji w formule partnerstwa publiczno-prywatnego przez rząd. Droga przebiegać będzie pomiędzy węzłami Goleniów-Północ a Kołbaskowo, stanowiąc alternatywne połączenie dla istniejącego obecnie na tym odcinku ciągu dróg S3 i A6 oraz zapewniając efektywne

Tabela 2: Stan zaawansowania prac na poszczególnych odcinkach drogi ekspresowej S3

Droga ekspresowa S3			
Odcinek	Długość	Lata realizacji	Obecny etap
Obwodnica Międzyzdrojów	2,96 km	2006-2008	zakończony – jednojezdniowa droga w parametrach drogi ekspresowej, dwujezdniową drogą ekspresową będzie po wybudowaniu odcinka Świnoujście - Troszyn
Obwodnica Wolina	2,56 km	2002-2003	zakończony - jednojezdniowa droga w parametrach drogi ekspresowej, dwujezdniową drogą ekspresową będzie po wybudowaniu odcinka Świnoujście - Troszyn
Świnoujście - Troszyn	34,5 km	2020-2024	ogłoszono przetarg na realizację tego odcinka w systemie projektuj i buduj
Obwodnica Troszyna, Parłówka i Ostromic	6,1 km	2009 - 2011	zakończony
Obwodnica Brzozowa	4,8 km	2017-2021	w trakcie realizacji
Obwodnica Miękowa	4,8 km	2009 - 2012	zakończony
Brzozowo - Miękowo	23 km	2017-2021	w trakcie realizacji
Rurka – Rzęsnica	13,3 km	2017-2021	w trakcie realizacji -dostosowanie do pełnych parametrów drogi ekspresowej
Kijewo - Rzęsnica	3,5 km	2017-2020	w realizacji przebudowa węzła Kijewo i odcinka szlakowego węzeł Szczecin Dąbie - węzeł Rzęsnica
Klucz - Kijewo	7,7 km	2005-2007	zakończony
Klucz - Pyrzyce	28,2 km	2008-2010	zakończony
Pyrzyce - Myślibórz	26,7 km	2007-2010	zakończony
Myślibórz - Gorzów Wielkopolski	26,7 km	2008-2010	zakończony
Obwodnica Gorzowa Wlkp.	11,6 km	2014-2017	zakończony
Gorzów Wlkp.- Międzyrzecz	37 km	2011-2014	zakończony
Obwodnica Międzyrzecza	6,4 km	2014-2017	zakończony
Międzyrzecz - Sulechów	43 km	2010-2013	zakończony
Sulechów-Nowa Sól	44 km	2009-2019 (z wyjątkiem jednego z mostów na rz. Odrze gdzie realizacja planowana jest na 2019 r.).	zakończony
Nowa Sól - Legnica	81,2 km	2014-2018	Do zrealizowania pozostał jedynie odcinek od węzła Kaźmierzów do węzła Lubin Północ (14,4 km) – w trakcie realizacji (2019-2021)
Legnica – Jawor	19,73 km	2014-2018	zakończony
Jawor – Bolków	16,11 km	2014-2018	zakończony
Bolków-Lubawka	31 km	2016-2023	w trakcie realizacji
Bolków – Kamienna Góra	16,1 km)	koniec 2023 r	w trakcie realizacji
Kamienna Góra – Lubawka	15,3 km	– koniec 2021 r.	w trakcie realizacji

Źródło: Opracowanie własne na podst.: danych GDDKiA

skomunikowanie Portu w Policach, Zakładów Chemicznych Police Grupa Azoty S.A., Polic oraz północnych i zachodnich dzielnic Szczecina. Kluczowym elementem przedsięwzięcia jest odcinek Węzeł nr 6 „Police” – Przeprawa przez Odrę – Węzeł nr 8 „Goleniów”, zapewniający na terenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego brakującą północną drogową przeprawę przez Odrę. Inwestycja została wpisana na listę zadań Planu Pracy Europejskiego Koordynatora ds. Korytarza Bałtyk-Adriatyk, jako zadanie kluczowe dla rozwoju Szczecina i województwa zachodniopomorskiego.

Kolejnym ważnym przedsięwzięciem jest **tunel drogowy pomiędzy wyspami Uznam i Wolin w Świnoujściu w ciągu drogi krajowej nr 93**. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oraz Gmina Miasto Świnoujście podpisały w kwietniu 2017 r. umowę o zastępstwie inwestycyjnym przy budowie tunelu. Równocześnie została podpisana umowa o dofinansowanie pomiędzy Centrum Unijnych Projektów Transportowych i Miastem Świnoujście. Projekt będzie finansowany z dofinansowania ze środków UE i z wkładu własnego Miasta Świnoujście. Stała przeprawa w Świnoujściu łączy wyspy Uznam i Wolin, które rozdziela rzeka Świna, która stanowi część toru wodnego do portu w Szczecinie. Obecnie komunikacje zapewniają przeprawy promowe, które nie zapewniają odpowiedniej przepustowości (co powoduje długi czas oczekiwania na prom) i są wrażliwe na zmienne warunki atmosferyczne. Stałe połączenie będzie drogowym tunelem drążonym w korytarzu północnym rzeki Świny. Całkowita długość inwestycji wyniesie około 3,4 kilometra, w tym 1,44 kilometra jednorurowego tunelu, który zostanie wykonany w technologii tarczy drążonej TBM (ang. Tunnel Boring Machine). Zgodnie z harmonogramem realizacji inwestycji, drążenie tunelu pod Świną w Świnoujściu rozpocznie się w 2021 r. Zakończenie realizacji inwestycji przewidziane jest we wrześniu 2022 roku.

Dla Województwa Dolnośląskiego ważnym przedsięwzięciem, uzupełniającym Korytarz Bałtyk - Adriatyk, jest rozbudowa/budowa autostrady A4 na odcinku Wrocław-Krzyżowa. Obecnie przygotowywane jest „Studium Korytarzowe wraz z analizą techniczno-ekonomiczno-logistyczną rozbudowy/budowy autostrady A4 na odcinku Wrocław-Krzyżowa”. Autostrada A4 w województwie dolnośląskim to najstarszy odcinek autostradowy w Polsce.

Według GDDKiA obecnie autostrada A4 na odcinku od Wrocławia do Krzyżowej nie spełnia w pełnym zakresie warunków technicznych przewidzianych dla autostrad. Tymczasem z roku na rok wzrasta natężenie ruchu, które momentami dochodzi do 100 tysięcy pojazdów na dobę.

Na północy kraju od Trójmiasta odchodzą drogi szybkiego ruchu **S6 (w kierunku Szczecina) i S7 (w kierunku Warszawy i na Kraków)**. Korytarz Bałtyk-Adriatyk przecina także autostrada A-2 biegnąca przez Warszawę i Poznań oraz niżej autostrada A-4 biegnąca przez Katowice i Wrocław. Ważną rolę dla korytarza Bałtyk-Adriatyk odgrywa **droga ekspresowa S69** połączona z odcinkiem transgranicznym Katowice-Żylna. Istotna jest także droga S1 omijająca Katowice i biegnąca na Bielsko-Białą.

Zwraca się uwagę, że rezultatem realizacji przedmiotowych zadań realizowanych wzdłuż ciągów autostradowych i drogowych będzie osiągnięcie spójności gospodarczo-społecznej poprzez rozwój i modernizację infrastruktury sprzyjającej likwidacji różnic na poziomie rozwoju poszczególnych gmin i powiatów. Efekt ten zostanie osiągnięty poprzez: odciążenie miejscowości z ruchu tranzytowego, poprawę standardów komunikacyjnych poszczególnych regionów, a co za tym idzie średnich prędkości, czasów i odległości podróży oraz poprawę płynności i bezpieczeństwa ruchu drogowego, zmniejszenie emisji szkodliwych substancji przez pojazdy samochodowe wskutek polepszenia warunków ruchu, udrożnienie powiązań komunikacyjnych gmin z układem drogowym regionalnym i ponadregionalnym, dostosowanie wewnętrznego układu drogowo – ulicznego gminy do wymagań wynikających z rozwoju procesów gospodarczych transportowych. Nastąpi także wzrost atrakcyjności inwestycyjnej terenów położonych w pobliżu ciągów drogowych. Do rezultatów cząstkowych projektu można zaliczyć: poprawę powiązań infrastrukturalnych z drogami krajowymi, poprawę dostępności komunikacyjnej do obszarów działalności gospodarczej – miejsc pracy.

Przedsięwzięcia są komplementarne do inwestycji wykonywanych na innych odcinkach dróg krajowych mających na celu stworzenie sieci połączeń o znacznie wyższych niż obecnie parametrach użytkowych i o dużej przepustowości, stanowiących sieć połączeń pomiędzy największymi ośrodkami gospodarczymi kraju.

3. Stan zaawansowania prac nad modernizacją linii kolejowych E 65, C-E 65 oraz E 59, C-E 59.

Kolejowa część Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk odgrywa zasadniczą rolę z uwagi na priorytet dla przewozów kolejowych w Unii Europejskiej. Stąd w ramach instrumentu finansowego „Łącząc Europę” (32 mld euro, czyli ok. 120 mld zł) na wsparcie finansowe mogą liczyć w pierwszej kolejności połączenia kolejowe.

W skład kolejowych odnóg Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk wchodzi ujęte w umowie AGC i AGTC linie kolejowe E 65 i C-E 65 (z portów Gdańsk i Gdynia) oraz E 59 i C-E 59 (z portów Szczecin i Świnoujście). Wszystkie z tych linii podlegają aktualnie modernizacji, która polega na: przebudowie nawierzchni kolejowej, przebudowie i budowie nowych obiektów inżynierskich (mosty, wiadukty, przepusty), modernizacji sieci trakcyjnej, modernizacji i rozbudowie układu zasilania elektroenergetycznego, modernizacji systemu sterowania ruchem kolejowym, łączności, urządzeń sygnalizacji przejazdowej i diagnostyki stanów awaryjnych taboru, przebudowie i budowie nowych peronów, przejść podziemnych dla podróźnych, urządzeń obsługi niepełnosprawnych i systemu informacji dla podróźnych, budowie obiektów i urządzeń dla ochrony środowiska (ekrany akustyczne, ekodukty, przełazy dla zwierząt, separatory zanieczyszczeń).

Celem realizacji projektów inwestycyjnych na ww. liniach kolejowych jest dostosowanie ich do wymogów sieci kompleksowej zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. tj.:

- wyposażenie infrastruktury kolejowej w ERTMS, z wyjątkiem sieci odizolowanych ERTMS jest projektem ujednoczonego sterowania ruchem kolejowym, który ma zapewnić interoperacyjność transportu kolejowego, czyli możliwość swobodnego poruszania się pociągów w sieciach kolejowych poszczególnych państw bez konieczności zatrzymywania się na granicach oraz wymiany lokomotyw.
- spełnienie wymogów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE (25) oraz środków wykonawczych do niej, aby zapewnić interoperacyjność sieci kompleksowej;

- spełnienie wymogów technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI) przyjętych zgodnie z art. 6 dyrektywy 2008/57/WE, z wyjątkiem przypadków dozwolonych na podstawie odpowiedniej TSI lub procedury określonej w art. 9 dyrektywy 2008/57/WE;
- pełna elektryfikacja w zakresie linii oraz, w miarę potrzeb związanych z eksploatacją pociągów zasilanych elektrycznie, w zakresie bocznicy, z wyjątkiem sieci odizolowanych;
- spełnienie wymogów określonych w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE (26) w zakresie dostępu do terminali towarowych.

Powyższe ciągi transportowe obejmują linie kolejowe zarówno na sieci kompleksowej (C- E 59) jak i bazowej (E65, C-E 65, E59) TEN- T, w związku z powyższym celem realizacji inwestycji znajdujących się na sieci bazowej TEN-T jest zgodnie z art. 39 Rozporządzenia 1315/2013 spełnienie do końca roku 2030 do następujących parametrów:

- pełna elektryfikacja linii oraz – w miarę potrzeb związanych z eksploatacją pociągów zasilanych elektrycznie – bocznicy;
- dostosowanie linii towarowych sieci bazowej wymienionych w załączniku I do Rozporządzenia 1315/2013 do nacisku osi co najmniej 22,5 t (221 kN/oś), prędkości konstrukcyjnej 100 km/h i możliwości uruchomienia pociągów o długości 740 m;
- pełne wdrożenie ERTMS;
- nominalna szerokość toru dla nowych linii kolejowych: 1 435 mm z wyjątkiem przypadków, gdy nowa linia jest przedłużeniem sieci, której szerokość toru jest inna i która nie jest połączona z głównymi liniami kolejowymi w Unii.

Celem realizacji powyższych inwestycji jest również:

- zapewnienie zwiększonej dostępności i łączności obszaru oddziaływania z innymi regionami Unii Europejskiej;

- ograniczenie uciążliwości dla środowiska naturalnego w zakresie hałasu;
- zmniejszenie zagrożenia oddziaływania transportu ładunków niebezpiecznych na środowisko;
- zdecydowane zmniejszenie kosztów bieżącego utrzymania infrastruktury z tytułu zastosowania elementów o wysokiej niezawodności i trwałości oraz w wyniku likwidacji zbędnej infrastruktury i ilości stanowisk pracy;
- pobudzanie rozwoju ekonomicznego na szczeblu regionalnym i krajowym, a także wspieranie bardziej opłacalnych i niezawodnych międzynarodowych usług przewozowych dla pasażerów i towarów w obszarze wspólnych interesów Polski i UE, ze szczególnym uwzględnieniem wydajności przewoźników kolejowych w korytarzach międzynarodowych i interoperacyjności z innymi środkami transportu.

Linia kolejowa E 65 na terenie Polski przebiega przez miasta Gdynia – Warszawa – Zawiercie – Katowice – Zebrzydowice i ma długość 1355 km. Połączenie przeznaczone jest dla ruchu pasażerskiego i towarowego. Na odcinku Gdynia – Warszawa – Zawiercie główne inwestycje zostały już przeprowadzone. W efekcie linia przygotowana jest do jazdy pociągów z prędkością 160 km/h oraz odcinkowo 200 km/h na Centralnej Magistrali Kolejowej (Grodzisk Mazowiecki – Idzikowice, Włoszczowa – Zawiercie). W 2020 r. w ramach przedsięwzięcia „Modernizacja linii kolejowej nr 4 – Centralna Magistrala Kolejowa etap II”, zakończono prace modernizacyjne na stacji Idzikowice, polegające na wymianie torowiska, nawierzchni torowej wraz z odwodnieniem oraz sieci trakcyjnej. Obecnie trwa przebudowa obiektów inżynierskich (przepusty, wiadukty, mosty) oraz budowa dróg technologicznych. Dodatkowo kontynuowane są prace związane z projektowaniem i zabudową ERTMS/ETCS poziomu 2, który pozwoli osiągać prędkości powyżej 200 km/h. Finansowanie tych przedsięwzięć pochodzi z budżetu państwa. Ponadto dla odcinka Będzin – Katowice – Tychy – Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice do finansowania w ramach instrumentu CEF zgłoszono poniższe projekty:

- w drugim naborze CEF przeprowadzeniu prac przygotowawczych (podpisano Grant Agreement dla przedmiotowego projektu)

- trzecim naborze CEF na prace budowlane (podpisano Grant Agreement dla części projektu obejmującego most Wisła-Czechowice-Dziedzice-Zabrzeg. Zakończenie realizacji prac na odcinku Kalina-Rusiec Łódzki planowane jest w 2023 roku).

W przypadku uzyskania dofinansowania z instrumentu CEF zakończenie realizacji prac na przedmiotowym odcinku planowane jest w 2023 roku.

Modernizacji podlega także **linia kolejowa nr 226** wchodząca w skład ciągu E 65, przeznaczona dla ruchu towarowego. Linia biegnie z Pruszcza Gdańskiego do Portu Północnego w Gdańsku. Gotowy jest już dwutorowy most nad Martwą Wisłą będący częścią składową linii. Zasadnicze prace modernizacyjne trasy zostały zakończone w 2017 roku. Bardzo ważną częścią trasy jest system nowych wiaduktów kolejowych w Gdańsku: nad ulicami Sienną, Wosia Budzysza i Lenartowicza.

W ramach projektu ważną rolę odgrywa uruchomienie systemu ECTS. Linia stanowi jedyne połączenie kolejowe Portu Północnego z krajem. Linią kierowane są pociągi m.in. do gdańskiego terminala kontenerowego, a także do stacji zakładowej Gdańsk Rafineria firmy Lotos Kolej, z którą linia 226 łączy się przez zelektryfikowaną bocznice, z której korzystają zestawione z cystern pociągi przewożące przetwory naftowe wyprodukowane przez Rafinerię Gdańską. Ponadto linią transportuje się polski węgiel przeznaczony na eksport przez Port Północny.

Linia kolejowa C-E 65

Prace modernizacyjne odbywają się także na linii kolejowej C-E 65, tzw. „magistrali węglowej” (Nr 131 Chorzów Batory – Tczew), łączącej Górny Śląsk, Zagłębie Dąbrowskie i Częstochowę z portami w Gdańsku i Gdyni. W ramach inwestycji nastąpi kompleksowa wymiana nawierzchni torowej, wymiana elementów sieci trakcyjnej, przebudowa i modernizacja obiektów inżynierskich oraz części stacji i przystanków kolejowych. Linia będzie dostosowana do prędkości 140 km/h oraz odcinkami do 200 km/h (odcinek Inowrocław – Tczew) oraz dla pociągów towarowych 120 km/h. Z uwagi na znaczne przekroczenia budżetu, występowały problemy z wyłonieniem wykonawców dla poszczególnych odcinków, przez co wartość prac realizowanych na całym odcinku wzrosła niemal dwukrotnie. W 2019 r. w ramach przedsięwzięcia

„Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo”, zawarto umowy na realizację odcinków Kalina – Rusiec Łódzki oraz Rusiec Łódzki – Zduńska Wola Karsznice, dla których prace mają się zakończyć w 2024 r. Podpisano również umowę na opracowanie dokumentacji projektowej dla odcinka Zduńska Wola Karsznice – Inowrocław – Tczew (planowane zakończenie 2021 r.). Prace budowlane związane z realizacją północnego odcinka linii Nr 131 przewidziane są w ramach nowej perspektywy finansowej, w latach 2022 – 2026. W 2019 r, trwało również postępowanie przetargowe dla odcinka Chorzów Batory – Nakło Śląskie (rozstrzygnięcie w 2020 r.). W 2020 roku planuje się ogłoszenie przetargu na wykonanie dokumentacji projektowej na odcinku Nakło Śląskie - Kalina. Roboty budowlane zostaną zrealizowane w Nowej Perspektywie 2024 – 2027. Ponadto, zgodnie z Planem wdrażania Europejskiego Systemu Sterowania Pociągami, do 2025 r. na linii będzie funkcjonował system ERTMS/GSM-R.

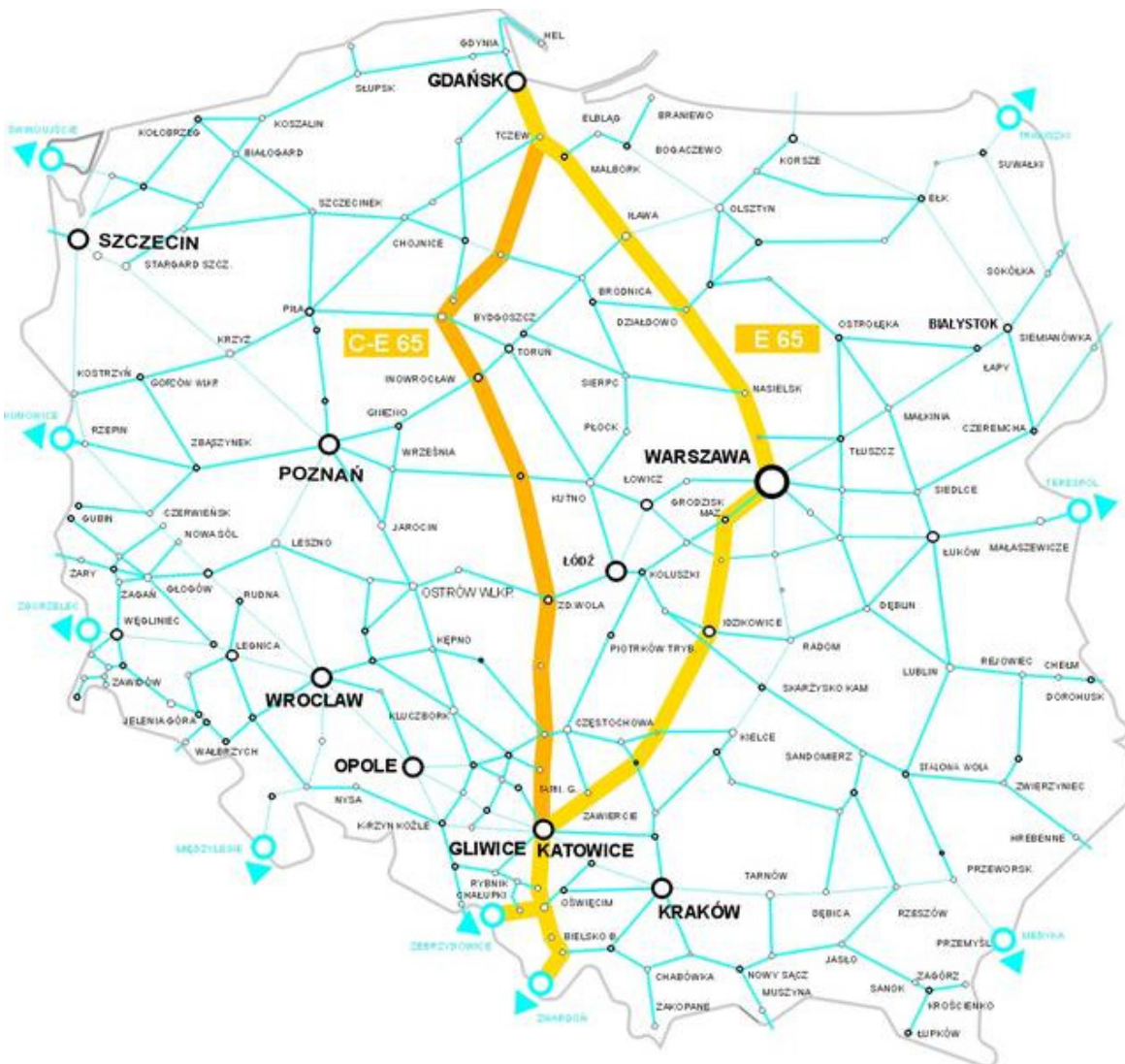
Odgałęzieniem od linii kolejowej C-E 65, wchodzącym w skład dawnej magistrali węglowej jest **linia kolejowa nr 201**, łącząca Nową Wieś Wielką z Portem w Gdyni przez Bydgoszcz Leśną, Wierzchucin, Lipowę Tucholską, Kościerzynę i Somonino. Linia ta należy do sieci bazowej tylko na odcinku Nowa Wieś Wielka – Maksymilianowo, a na odcinku Maksymilianowo – Gdynia do sieci kompleksowej TEN-T. Linia ta w okresie międzywojennym zapewniała połączenie z portem w Gdyni z pominięciem Wolnego Miasta Gdańska, przez co ułatwiała eksport węgla kamiennego, wcześniej mocno utrudniany przez władze WM Gdańska. W wyniku zmiany granic w 1939 linia ta straciła na znaczeniu, przez co stała się linią lokalną, która w razie problemów na odcinku Tczew – Gdańsk – Gdynia jest wykorzystywana jako objazd. Część linii od Kościerzyny do Gdyni, którą zmodernizowano w latach 2012-2015 wykorzystywana jest dla przewozów pasażerskich w ramach Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. Modernizacja obejmowała wymianę nawierzchni, budowę nowych peronów, wymianę rozjazdów. Zakończona została również w 2015 roku modernizacja stacji Gdańsk Osowa i Gdynia Wielki Kack. Do 2023 roku prowadzone będą także prace w południowej części linii - na odcinku od Nowej Wsi Wielkiej

do Maksymilianowa. Celem prac (wymiana nawierzchni torów, przebudowa sieci trakcyjnej, rewitalizacja obiektów inżynierskich) będzie przywrócenie prędkości rozkładowej pociągów towarowych do $V=100$ km/h. W grudniu 2017 w ramach Pomorskiej Kolei Metropolitalnej otwarto dwa nowe przystanki Gdynia Karwiny i Gdynia Stadion. Z kolei w maju 2017 podpisano umowę na kolejny etap prac modernizacyjnych na odcinku Nowa Wieś Wielka – Maksymilianowo. We wrześniu 2017 PKP PLK podpisały ze spółką Egis Poland umowę na opracowanie dokumentacji projektowej na budowę 2. toru pomiędzy Gdańskiem Osową a Kościerzyną oraz elektryfikację odcinka Kościerzyna – Gdynia. W 2018 postanowiono, że Egis Poland oraz WYG International zaprojektują trzeci tor na odcinku Gdańsk Osowa - Gdynia Główna. W listopadzie 2018 PKP PLK podpisały z firmą MGGP S.A. umowę na wykonanie dokumentacji projektowej przebudowy i elektryfikacji linii na odcinku Maksymilianowo – Kościerzyna. Zakłada się, że prędkość pociągów pasażerskich osiągnie 140 km/h, a towarowych 120 km/h. Zbudowanych od nowa lub zmodernizowanych (podwyższonych i wydłużonych) zostanie 31 peronów na 15 stacjach i przystankach, które wyposażone zostaną w nowe wiaty, oświetlenie, ławki, megafony i tablice informacyjne. Przewiduje się również kompleksową modernizację stacji Maksymilianowo i powstanie w jej rejonie dwupoziomowego skrzyżowania z linią kolejową nr 131. Modernizacja obejmie również urządzenia sterowania ruchem kolejowym i telekomunikacji.

Korytarz E-59 to międzynarodowy ciąg transportowy, ujęty w sieci bazowej TEN-T, przeznaczony do obsługi kolejowego ruchu pasażerskiego i towarowego na osi północ-południe. Łączy Malmö z Bratysławą, Budapesztem, Pragą i Wiedniem, przebiegając przez porty w Ystad i Świnoujściu. Korytarz zapewnia najkrótsze i najdogodniejsze połączenie Skandynawii z Europą Środkowo-Wschodnią i Południową. Na obszarze Polski przebiega od Świnoujścia przez Szczecin, Poznań, Wrocław, Opole, Kędzierzyn Koźle, Racibórz do Chałupek na granicy polsko-czeskiej liniami kolejowymi:

- nr 401 Szczecin Dąbie – Świnoujście Port,
- nr 351 Poznań – Szczecin,
- nr 271 Wrocław – Poznań,

Rysunek 3. Linie kolejowe CE-65 oraz E-65.



Źródło: PKP PLK

- nr 132 Gliwice Łabędy – Wrocław,
- nr 136 Kędzierzyn Koźle – Opole,
- nr 151 Kędzierzyn Koźle – Chałupki – granica RP.

Korytarz E-59 na całym przebiegu przez Polskę należy do sieci bazowej TEN-T. Ciąg ten objęty jest także Umową europejską o głównych międzynarodowych liniach kolejowych (AGC).

Modernizacjom o szerokim zakresie od kilkunastu lat poddawane są poszczególne linie kolejowe tworzące korytarz E-59 na terytorium Polski. Kilka lat po przystąpieniu do Unii Europejskiej kompleksowo zmodernizowano linię nr 132 na odcinku Opole Zachodnie – Wrocław Bro-

chów, która stanowi odcinek wspólny dla korytarza E-59 i korytarza E-30 przebiegającego przez Polskę od granicy polsko-niemieckiej w Zgorzelsku do Medyki na granicy polsko-ukraińskiej.

W ostatnich latach zrealizowano II etapy modernizacji linii nr 271 z Wrocławia do Poznania, w ramach których linię przebudowano na odcinku od Wrocławia przez Rawicz do granicy województwa wielkopolskiego oraz od stacji Poznań Główny do stacji Czempień. Z uwagi na opóźnienie powstałe w wyniku zejścia z placu budowy włoskiego wykonawcy robót, w fazie realizacji nadal pozostaje odcinek Czempień – Leszno – granica woje-

wództwa dolnośląskiego. Inwestor – spółka PKP PLK S.A. przewiduje, że zakończenie prac na tym odcinku i tym samym zakończenie modernizacji całej linii nr 271 Wrocław – Poznań nastąpi do połowy 2021 roku. Rezultatem przeprowadzonych prac będzie podniesienie prędkości maksymalnej pociągów pasażerskich do 160 km/h, a towarowych do 120 km/h, zwiększenie dopuszczalnego nacisku osi pociągów towarowych do 22,5 tony oraz możliwość obsługi pociągów towarowych o długości całkowitej do 750 metrów.

Efekty inwestycji dla pasażerów, to krótsza o prawie pół godziny podróż z Wrocławia do Rawicza w przypadku pociągów najszybszych i kilkunastominutowe skrócenie podróży dla składów regionalnych. Istotnym elementem modernizacji była przebudowa układu torowego oraz urządzeń sterowania ruchem na posterunku odgałęzonym Grabiszyn we Wrocławiu, który cechuje się obecnie większą przepustowością, zapewniając szybszy wjazd pociągów na stację Wrocław Główny od strony zachodniej i północnej. Lepszą ochronę środowiska wzdłuż linii kolejowej uzyskano m.in. dzięki budowie 2 ekoduktów, 15 km ekranów akustycznych oraz 49 separatorów dla ochrony czystości wód. Z powodu problemów z wykonawcami prac zakończenie modernizacji ostatniego odcinka linii nr 271 i tym samym całej linii Wrocław - Poznań przewiduje się w połowie 2021 roku. W zakresie dotyczącym m.in. nawierzchni torowej, podtorza, układu geometrycznego, nośności obiektów inżynierskich, sieci trakcyjnej, linia swym standardem będzie spełniać warunki dla wprowadzenia docelowej prędkości maksymalnej pociągów pasażerskich do 200 km/h. Warunkiem niezbędnym dla dopuszczenia takiej prędkości jest jednak likwidacja wszystkich przejazdów kolejowo-drogowych w poziomie torów i zastąpienie ich bezkolizyjnymi skrzyżowaniami dwupoziomymi.

W 2018 roku rozpoczęła się modernizacja linii kolejowej nr 351 na odcinku Poznań Główny – Szczecin Dąbie. W pierwszej kolejności zawarto umowy z wykonawcami modernizacji odcinków przebiegających przez obszar Wielkopolski, obejmujących odcinki Poznań – Szamotuły oraz Szamotuły – Wronki. W 2019 roku podpisano umowy z wykonawcami odcinków Słonice – Stargard i Stargard – Szczecin Dąbie, a na początku 2020 roku PKP PLK S.A. zawarły umowy wykonawcze na odcinki Wronki

– Krzyż, Krzyż – Dobiegniew oraz Dobiegniew - Słonice. Linia nr 351 modernizowana jest ze środków Unii Europejskiej w ramach projektów finansowanych z instrumentu „Łącząc Europę” (CEF), w związku z czym termin zakończenia jej realizacji pierwotnie przewidywany był do końca 2020 roku. Przedłużające się procedury przetargowe oraz proces uzyskiwania stosownych uzgodnień i pozwoleń spowodowały opóźnienie rozpoczęcia i realizacji inwestycji. Zarządca infrastruktury kolejowej uzyskał zgodę Komisji Europejskiej na przedłużenie terminu ostatecznego rozliczenia inwestycji do grudnia 2023 roku.

Efektem modernizacji linii nr 351 będzie podniesienie prędkości maksymalnej pociągów pasażerskich do 160 km/h, co pozwoli na skrócenie czasu podróży w relacji Poznań – Szczecin o około 25-30 minut (o około 20-25%) dla najszybszych pociągów pasażerskich i około 15 minut dla pociągów regionalnych. Ponadto zmodernizowana infrastruktura linii umożliwi kursowanie pociągów towarowych z prędkością maksymalną do 120 km/h przy jednoczesnym maksymalnym nacisku na oś wynoszącym 225 kN. Poprawie ulegnie przepustowość linii oraz wzrośnie dopuszczalna maksymalna długość pociągów towarowych, co poprawi efektywność i konkurencyjność transportu kolejowego względem innych gałęzi transportu w korytarzu Bałtyk - Adriatyk.

Inwestycja pomija odcinek Szczecin Dąbie – Szczecin Główny linii nr 351 oraz samą stację Szczecin Dąbie. Odcinek ten włączono do odrębnego projektu, obejmującego węzeł szczeciński m.in. z liniami nr 401, 408, 409, 428 i 432 przebiegającymi od Świnoujścia przez Szczecin Dąbie do stacji Szczecin Podjuchy oraz do stacji granicznej Szczecin Gumieńce. Na początku 2020 roku zakończono postępowanie przetargowe mające na celu wyłonienie wykonawcy dokumentacji przedprojektowej tej inwestycji. Prace na gruncie zrealizowane zostaną w perspektywie finansowej 2021-2027.

Od 2018 roku realizowana jest modernizacja linii kolejowej nr 136 Opole Groszowice – Kędzierzyn Koźle. Standard linii po zakończeniu modernizacji będzie analogiczny jak w przypadku linii 271, 351 i 132, co zapewni jednakowe warunki dla kursowania pociągów pasażerskich i towarowych na całym przebiegu korytarza E-59 przez

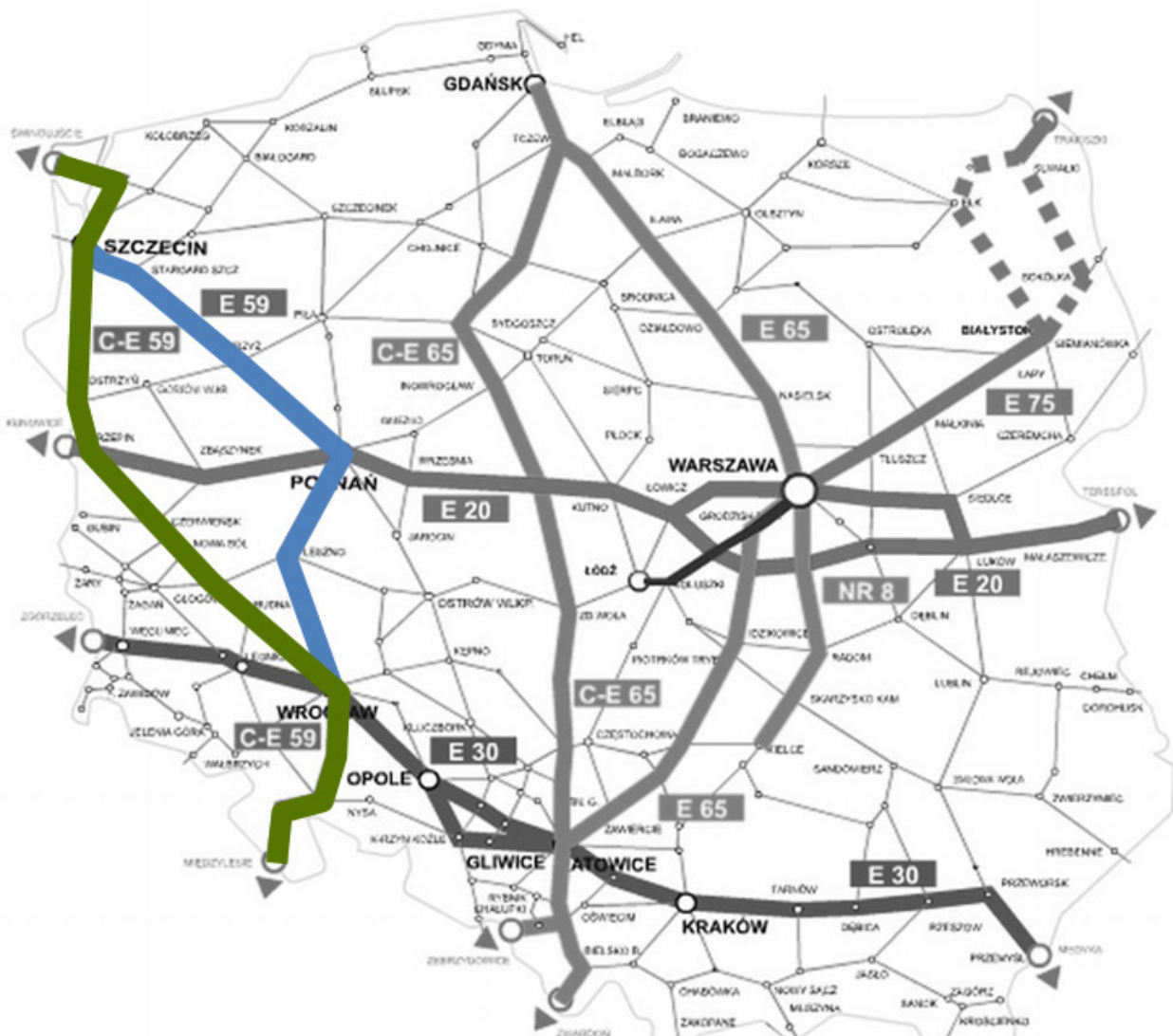
Polskę. Zakończenie prac związanych z modernizacją linii nr 136 przewidziane jest na IV kwartał 2021 roku.

Przygotowywana jest procedura przetargowa związana z wyłonieniem wykonawcy dokumentacji dla modernizacji linii nr 151 Kędzierzyn Koźle – Chałupki – granica RP. Prace na tej linii mają zostać wykonane również w kolejnej perspektywie finansowej. Po zakończeniu powyższych prac cały polski odcinek międzynarodowego korytarza E-59 będzie jednolity pod względem eksploatacyjno-technicznym, a swym standardem będzie odpowiadał najwyższym wymaganiom dla konkurencyjnego i szybkiego pasażerskiego i towarowego transportu kolejowego, zapewniając przy tym niedyskryminowany

dostęp dla wszystkich przewoźników kolejowych posiadających stosowne licencje, upoważniające do prowadzenia przewozów międzynarodowych.

Magistrala CE-59 stanowi przeznaczony dla ruchu towarowego fragment korytarza transportowego biegnącego z Malmö do Ostrawy. Jest ona odgałęzieniem od ciągu E-59 Wrocław – Poznań – Szczecin. Formalnie linia należy jedynie do sieci kompleksowej TEN-T, w związku z czym nie stanowi elementu korytarza sieci bazowej Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie, niemniej jej znaczenie dla ww. Korytarza jest kluczowe, stąd raport obejmuje także tę linię. Jest to połączenie Skandynawii z Europą Środkowo-Wschodnią i Południową. Linia została objęta

Rysunek 4. Linie kolejowe E-59 oraz C-E-59



Źródło: Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. na podstawie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

umową o głównych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego AGTC. Na terytorium Polski w skład ciągu C-E-59 wchodzi linie kolejowe: nr 276 Wrocław Główny - Międzyzlesie, nr 273 na odcinku Wrocław Główny – Szczecin Port Centralny oraz nr 428 Szczecin Dąbie - Szczecin Podjuchy.

Realizowana modernizacja linii ma na celu m.in. przygotowanie jej infrastruktury do prędkości 120 km/h dla pociągów pasażerskich i towarowych, zwiększenie przepustowości, podniesienie dopuszczalnego nacisku osi do 225 kN oraz zwiększenie dopuszczalnej długości pociągów towarowych do 750 metrów. PKP PLK S.A. rozpoczęły prace modernizacyjne na linii C-E-59 w poprzedniej i kontynuują w obecnej perspektywie finansowej na odcinku: Głogów – Zielona Góra – Rzepin – Dolna Odra. W ramach Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych zrealizowano i są realizowane następujące zadania:

- Modernizacja linii nr 273 na odcinku Dolna Odra - Szczecin Podjuchy – Szczecin Port Centralny SPC - inwestycja zakończona w 2014 r. (bez przebudowy jednotorowego zwodzonego mostu kolejowego na rzece Regalicy na szlaku Szczecin Podjuchy – Szczecin Port Centralny);
- Modernizacja linii nr 273 na odcinku Głogów – Zielona Góra – Rzepin – Dolna Odra – inwestycja zakończona w 2019 r.;
- Prace na odcinku Rudna Gwizdanów – Głogów - inwestycja zakończona w 2015 r.;
- Ułożenie światłowodowego kabla telekomunikacyjnego na odcinku Kostrzyn – Dolna Odra - projekt zrealizowany w 2014 r.

Zarządca infrastruktury przeprowadził również wstępne analizy w zakresie możliwości punktowego podniesienia maksymalnych prędkości bez ingerencji w geometrię linii i wytypował odcinki linii kolejowej Wrocław – Zielona Góra – Szczecin, na których możliwe będzie podniesienie prędkości pociągów pasażerskich do 140 km/h po zakończeniu wszystkich prac na linii.

Ponadto w bieżącej perspektywie zaplanowano prace na odcinku z Wrocławia do Głogowa za 0,5 mld zł ze środków POIiŚ. W najbliższych latach niezbędne będzie także podjęcie wysiłków na rzecz zwiększenia przepustowości Wrocławskiego Węzła Kolejowego. Związane to jest

z coraz większą ilością połączeń oraz uruchamianiem nowych pociągów pasażerskich w ruchu dalekobieżnym, regionalnym i aglomeracyjnym.

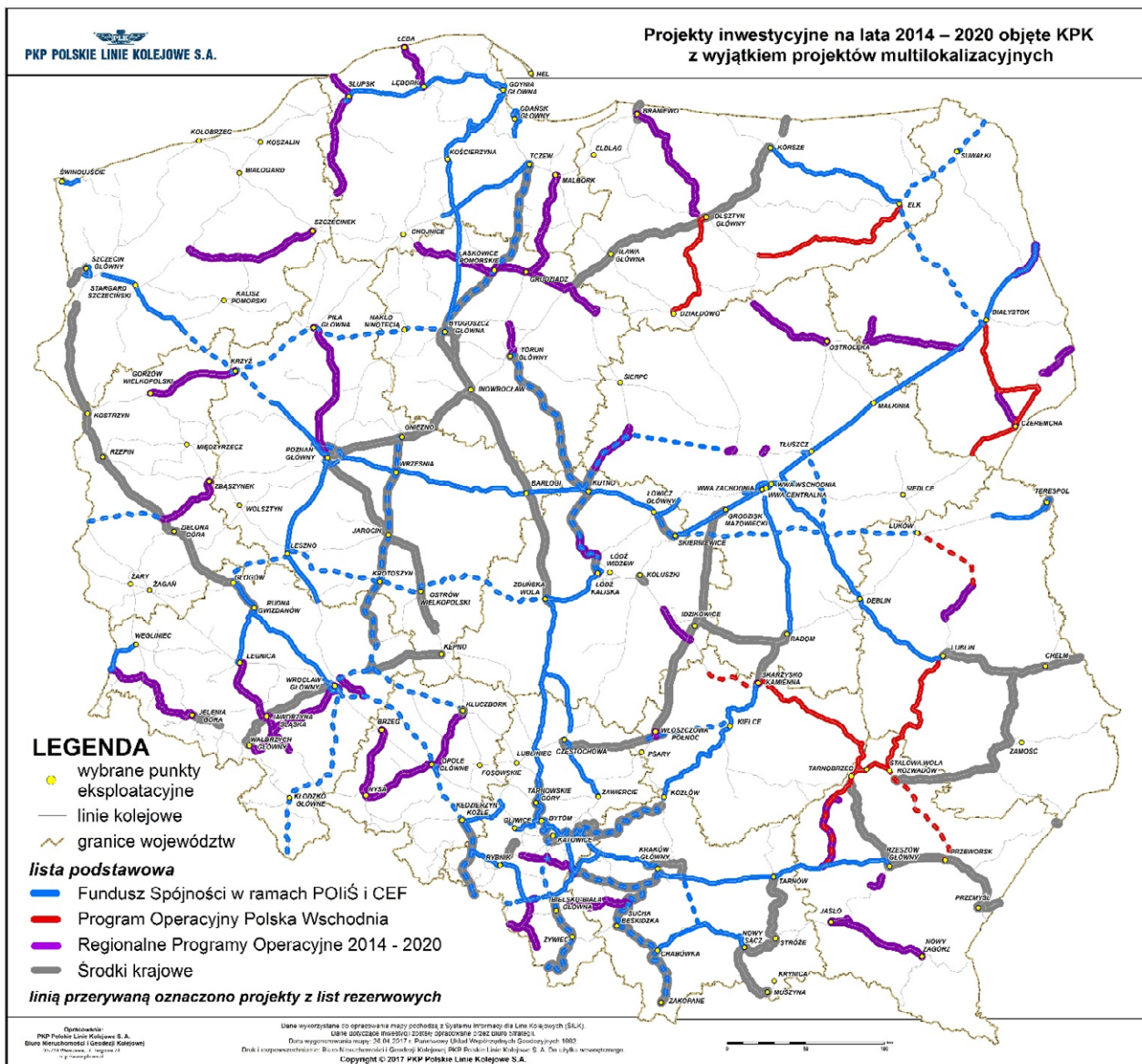
W związku z budową systemu Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej, a także ze względu na konieczność poprawy warunków żeglugi na Odrze Wschodniej (Regalicy) przewiduje się budowę nowego, dwutorowego mostu kolejowego w ciągu linii nr 273 na szlaku Szczecin Podjuchy – Szczecin Port Centralny SPA oraz rozbudowę tego szlaku do standardu dwutorowego. Pozwoli to podwoić przepustowość tego odcinka, stanowiącego obecnie wąskie gardło w ruchu pociągów oraz poprawić warunki dla żeglugi śródlądowej na Regalicy dzięki likwidacji wystuzonego, niskiego, awaryjnego i jednocześnie mostu zwodzonego i zastąpienie go nową dwutorową przeprawą o niemal dwukrotnie wyższym świetle pionowym.

Ciągi C-E 65 i C-E 59 oraz linia nr 201 wchodzi również w skład **kolejowego korytarza towarowego nr 5 Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie**. Korytarz ten łączy sześć krajów: Polskę, Słowację, Czechy, Austrię, Włochy i Słowenię. Rozpoczyna się w polskich portach Morza Bałtyckiego (Świnoujście, Szczecin, Gdynia, Gdańsk) skąd biegnie przez Wrocław/Katowice i Ostrawę/Żylinę do Bratysławy, stamtąd do Wiednia/Klagenfurtu – Udine do Wenecji/Triestu – Bolonii i Rawenny. Ostatni odcinek tego szlaku obejmuje Graz – Maribor – Lublanę i Koper/Triest. Korytarz towarowy nr 5 łączy 70 terminali i centrów logistycznych, z których 30 znajduje się w Polsce. Przebieg korytarza towarowego nr 5 częściowo pokrywa się z przebiegiem korytarza sieci bazowej TEN-T Bałtyk Adriatyk.

Na terenie Polski korytarz towarowy nr 5 przebiega przez województwa: Zachodniopomorskie, Lubuskie, Dolnośląskie, Opolskie, Śląskie, Pomorskie, Kujawsko-Pomorskie, Wielkopolskie i Łódzkie. W kilku miejscach korytarz towarowy nr 5 krzyżuje się z przebiegającym równoleżnikowo korytarzem towarowym nr 8 Morze Północne – Morze Bałtyckie.

Korytarz towarowy nie jest przedsięwzięciem inwestycyjnym. Funkcjonuje on na zasadzie współpracy między zarządcami infrastruktury kilku krajów i usprawnień organizacyjnych w przekraczaniu granic. To zintegrowana usługa w międzynarodowym ruchu pociągów towaro-

Rysunek 5. Inwestycje kolejowe planowane w latach 2014-2020



Źródło: Krajowy program kolejowy do 2023 roku.

wych, która umożliwia zamówienie całej trasy przebiegającej przez kilka państw w jednym miejscu, w tzw. punkcie kompleksowej obsługi.

Korytarze towarowe zostały utworzone Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 913/2010 z 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kole-

jowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy. Tworzą one ogólnoeuropejską sieć, której zadaniem jest promowanie i zwiększanie konkurencyjności kolei jako środka transportu towarów w ruchu międzynarodowym.

4. Dostęp do portów morskich

Bardzo ważnym elementem Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk są układy komunikacyjne zapewniające dostęp do portów morskich. Włączenie tych odcinków określanych mianem „ostatniej mili” do sieci TEN-T leży w interesie użytkowników korytarza.

Dostęp do portu w Gdańsku jest już zapewniony dzięki dokończeniu Trasy Sucharskiego (droga krajowa 89) łączącej port z Obwodnicą Południową Gdańska. Obwodnica ta będąca częścią składową S7 łączy się z Obwodnicą Trójmiasta biegnącą w kierunku autostrady A-1. Wykończony już został tunel pod Martwą Wisłą będący częścią składową Trasy Słowackiego, łączącego Trasę Sucharskiego z drogą krajową 91, która zapewnia dostęp drogowy do lewobrzeżnej części Portu Wewnętrznego Portu Gdańsk oraz umożliwia bezpośrednie połączenie portu morskiego z portem lotniczym. Gotowy jest już także dwutorowy most nad Martwą Wisłą będący częścią składową linii kolejowej nr 226, która uległa gruntownej przebudowie, łączącej stację PKP Gdańsk Port Północny z Pruszczem Gdańskim. Przebudowa tej linii wraz z budową nowego obiektu mostowego o długości 122 m umożliwia jazdę pociągów z prędkością 100 km na godz. Znacznie się też zwiększyła przepustowość - poprzednio na przedmiotowej linii mogło przejechać 30 par pociągów na dobę, po modernizacji wzrosła do 180 par pociągów na dobę. Zasadnicze prace modernizacyjne na linii 226 zostały zakończone w 2017 roku, w tym nowe wiadukty kolejowe w Gdańsku nad ulicami Sienną, Wosia Budzysza i Lenartowicza.

Aktualnie trwa realizacja projektu „Poprawa dostępu kolejowego do Portu Gdańsk”. Zakres obejmuje przebudowę układów torowych wszystkich obsługujących Port Gdańsk stacji (m.in. w celu dostosowania ich do obsługi pociągów o długości 750 m), elektryfikację wybranych torów stacyjnych oraz rozbudowę Lokalnego Centrum Sterowania Gdańsk Port Północny. Podniesiona zostanie prędkość na torach głównych zasadniczych do co najmniej 60 km/h, a na pozostałych torach do co najmniej 40 km/h, a dopuszczalne naciski do 221 kN/oś.

Jako wariant alternatywny dostępu do Portu w Gdańsku i Lotniska w Rębiechowie jest rozpatrywana ulica

Kartuska wraz Obwodnicą Metropolii Trójmiejskiej, stanowiącej końcowy odcinek korytarza BAC (30-kilometrowa droga ekspresowa łącząca Południową Obwodnicę Gdańską z Trasą Kaszubską w Chwaszczynie). Prace nad Obwodnicą Metropolii Trójmiejskiej będącej częścią składową trasy S-6 już się rozpoczęły.

Jeżeli chodzi o dostęp od strony morza to Urząd Morski prowadzi inwestycję modernizacji toru podejściowego oraz falochronu w Porcie Północnym w Gdańsku. Trwa także przygotowanie studium wykonalności, którego przedmiotem jest analiza możliwości wykorzystania drogi wodnej rzeki Wisły jako alternatywy dla lądowych rodzajów transportu (głównie drogowego).

Dostęp do portu w Gdyni został zapewniony, ale nie spełnia standardu TEN-T w zakresie infrastruktury dostępu do portów sieci bazowej. W latach 2008 – 2011 zrealizowano inwestycje poprawiające dostęp poprzez budowę „III etapu Trasy Kwiatkowskiego” oraz rozbudowę i modernizację ul. J. Wiśniewskiego łączącej port wschodni z zachodnim. W 2019 r. jedynym połączeniem drogowym do portu jest Estakada Kwiatkowskiego (droga powiatowa niespełniająca standardów nośności dla dróg tranzytowych). Z uwagi na rokroczny wzrost przeładunków w porcie, przepustowość tej drogi, jak i jej postępującą dekapitalizację, a także niedostosowanie tego obiektu do struktury ruchu, jej dalsza intensywna eksploatacja może spowodować katastrofę komunikacyjną odcinając port, miasto oraz północne obszary województwa pomorskiego od połączeń z zapleczem społeczno-gospodarczym. W świetle Programu Rozwoju Polskich Portów Morskich do roku 2030 r. (2019 r.): „W przypadku Portu Gdynia istotne znaczenie ma jednak problem braku właściwego dostępu drogowego tzw. „ostatniej mili”, o parametrach właściwych dla sieci TEN-T, spełniającego wymogi Traktatu Akcesyjnego odnośnie do nacisków na oś 11,5 t dla dróg tranzytowych.” Estakada Kwiatkowskiego wymaga pilnej modernizacji, a wysiłki portu kierowane są w szczególności na rzecz realizacji bezpośredniego dostępu drogowego do portu o standardzie drogi krajowej, czyli budowy „Drogi Czerwonej”. Droga ta wyprowadziłaby ruch tranzytowy z Obwodnicy Trójmiejskiej (S6) do portu oraz w kierunku Rumii i Półwyspu

Helskiego, gdzie łączyłaby się z planowaną Obwodnicą Północną Aglomeracji Trójmiejskiej. W 2019 r. zmiana ustawy o portach i przystaniach morskich stworzyła możliwość rozwiązania problemu dostępu drogowego do portu w Gdyni. W ustawie określono maksymalny limit wydatków budżetu państwa, będących skutkiem finansowym przyjętych rozwiązań na lata 2020-2028 w łącznej kwocie 2000 mln zł. Te środki mogą zostać wydatkowane na budowę Drogi Czerwonej. Należy dodać, że Port Gdynia podnosi również postulat modernizacji Obwodnicy Trójmiejskiej (S6) poprzez dobudowanie trzeciego pasa w obu kierunkach.

Odnośnie do dostępu kolejowego do portu, kluczową inwestycją jest modernizacja linii kolejowej nr 201 łącząca Gdynię z Kościerzyną oraz Bydgoszczą wzdłuż dawnej „magistrali węglowej”. Trasa ta pozwoli na omińnięcie trójmiejskiego węzła kolejowego i bezpośrednio będzie wyprowadzać ruch towarowy w kierunku Kościerzyny. Rozpoczęto realizację projektu „Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni”, który przewiduje gruntowną przebudowę stacji kolejowej Gdynia Port wraz z infrastrukturą towarzyszącą, w tym wymianę nawierzchni kolejowej wraz z podtorzem i odwodnieniem. Obejmuje ona łącznie teren 70 hektarów, budowę 130 kilometrów torów kolejowych wraz z 355 rozjazdami i przejazdami kolejowo-drogowymi na odcinkach 6 linii kolejowych. Ponadto, planowana budowa Lokalnego Centrum Sterowania Gdynia Port zapewni sprawniejszy ruch pociągów. Podniesiona zostanie prędkość na torach głównych zasadniczych do co najmniej 60 km/h, a na pozostałych torach do co najmniej 40 km/h, a dopuszczalne naciski do 221 kN/oś. Realizowany jest również projekt „Rozbudowa dostępu kolejowego do zachodniej części Portu Gdynia – przebudowa i elektryfikacja”. Przebudowa zachodniej części Portu Gdynia przyczyni się do poprawy jego konkurencyjności, głównie poprzez skrócenie czasu pobytu składu pociągu na Stacji Gdynia Port oraz w porcie. Uzyska się to dzięki możliwości wprowadzania całych składów pociągów trakcją elektryczną bezpośrednio ze szlaku na układ torowy BCT, bez konieczności zmiany lokomotywy na spalinową na Stacji Gdynia Port. Projektowane grupy torów łączą się z torami PKP w układzie Stacji Gdynia Port.

Jeżeli chodzi o dostęp do portu od strony przedpoła (od strony morza), w 2011 roku zakończono inwestycję pogłębiania kanału portowego do 13,5 m, dofinansowaną ze środków unijnych. Trwają inwestycje pogłębiania toru podejściowego (we współpracy z Urzędem Morskim w Gdyni), akwenów wewnętrznych oraz przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia. Realizowana jest koncepcja pogłębiania kanału portowego do - 16 m, a toru podejściowego do - 17 m, aby przyjmować statki o dużym zanurzeniu (do 15,0 m). Trwa również przebudowa obrotnicy nr 2 w akwatorium portu, która docelowo uzyska szerokość do 480 m oraz umożliwi obracanie statków o długości do 400 m. Aktualnie, w Porcie Gdynia trwa również proces przed inwestycyjny przedsięwzięcia w formule PPP „Budowa Portu Zewnętrznego w Porcie Gdynia”, dzięki wejściu w życie ustawy o inwestycjach w zakresie budowy portów zewnętrznych (2019 r.).

Dostęp do zespołu portowego Szczecin-Świnoujście znajduje się aktualnie na zadawalającym poziomie. Niemniej realizowanych jest szereg inwestycji infrastrukturalnych na rzecz polepszenia dostępu do portów od strony lądu i morza. W układzie krajowym trwa budowa i modernizacja drogi S3 na odcinku obwodnica Miękowa – Terminal Promowy w Świnoujściu. Odcinek Brzozowo-Miękowo o długości 22,4 km od października 2014 r. jest w przetargu. Zakończenie realizacji inwestycji planowane jest w II połowie 2020 roku. Drugi odcinek - między Świnoujściem a Troszynem - o długości 34,5 km jest w trakcie przygotowania.

W układzie lokalnym, w celu poprawy dostępu drogowego do terminalu promowego w Świnoujściu poprzez eliminację wąskiego gardła ostatniej mili, Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA realizuje inwestycję polegającą na budowie parkingu rezerwowego dla przybywających do terminalu samochodów ciężarowych, które w okresach szczytu (spiętrzenia wynikające z ograniczenia odejść promów wskutek awarii lub złych warunków atmosferycznych) nie będą zmuszone do parkowania na ulicy prowadzącej jednocześnie do terminalu oraz do miasta Świnoujście. Inwestycja ta zostanie ukończona w grudniu 2021 i usprawni dojazd do terminalu promowego oraz do miasta Świnoujście poprzez powstający tunel pod rzeką Świną, do którego

wjazd zlokalizowany jest w bezpośredniej bliskości bramy terminalu promowego.

Również w układzie lokalnym realizowane są inwestycje na rzecz poprawy dostępu do portu w Szczecinie, w szczególności przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie Międzyodrza. Pod tą nazwą kryje się złożona inwestycja, której najbardziej spektakularną częścią będzie budowa Mostu Kłódnego. Poza tym obejmie ona m.in. budowę ronda na ul. Energetyków i przebudowę dróg na Łasztowni. Całość ma zostać zrealizowana do 2023 r. Całkowity koszt inwestycji to aż 471 mln zł. Ze środków unijnych pochodzić będzie 100 mln zł.

Od strony południowej realizowana jest rozbudowa skrzyżowania ul. Floriana Krygiera z ul. Granitową z odcinkiem drogi w kierunku autostrady A6. Budowa wielkiego skrzyżowania ma rozwiązać problemy z korkami w Podjuchach. Zakres inwestycji jest duży, obejmuje m.in. budowę nowego mostu na Regalicy. Prace potrwać 15 miesięcy, więc ich finału można spodziewać się w 2020 r. Realizowana jest również budowa obwodnicy Warzymic i Przeclawia w ciągu DK 13, która w znacznym stopniu zmniejszy korki tworzące się na wyjeździe ze Szczecina.

W trakcie realizacji są także inwestycje na rzecz poprawy kolejowego dostępu do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu. Roboty budowlane rozpoczęły się w 2019 roku a ich zakończenie planowane jest do końca 2021 r. Efektem inwestycji realizowanej w Szczecinie będzie usprawnienie dojazdu z magistrali międzynarodowych E-59 i C-E-59 do stacji Szczecin Port Centralny oraz do rejonów przeładunkowych tej stacji. W ramach zdania wymianie podlega większość rozjazdów i torów stacyjnych z uwzględnieniem modernizacji podtorza, systemów odwodnienia, oświetlenia i łączności. Układ torowy stacji modernizowany jest z uwzględnieniem potrzeby spełniania warunków dla aktualnych, zwiększonych potrzeb przewozowych i zapewnienia większej przepustowości stacji. Zadanie obejmuje m.in. dobudowę i elektryfikację torów prowadzących z rejonu SPB do dworca wrocławskiego (rejon przeładunków drobnicowych) oraz do Basenu Górniczego (rejon przeładunków masowych). Kompleksowo przebudowywane są głowice rozjazdowe w rejonach SPA, SPB i SPC oraz tory stacyjne – główne i dodatkowe wraz z podtorzem.

W Świnoujściu postępuje modernizacja i rozbudowa infrastruktury dojazdowej do portu w ciągu linii kolejowej nr 401 Szczecin Dąbie – Świnoujście Port, nr 996 Lubiewo – Świnoujście SiB, a także linii nr 997 Świnoujście SiB – Świnoujście Baza Promowa. Projekt obejmuje również dobudowę drugiego toru na odcinku Świnoujście SiA - Świnoujście SiB w ciągu linii nr 401. W ramach projektu, podobnie jak ma to miejsce w Szczecinie, kompleksowo przebudowywane są głowice rozjazdowe, tory główne i dodatkowe wraz z podtorzem, systemem odwodnień, oświetleniem, łącznością. Powyższe inwestycje zapewnią możliwość obsługi najdłuższych i najcięższych pociągów towarowych, dopuszczonych do kursowania po sieci PKP PLK S.A.

Realizowane są także inwestycje na rzecz poprawy żeglowności Odrzańskiej Drogi Wodnej, które omawiane są w rozdziale 5.2. Na mocy porozumienia z początku 2020 r. pomiędzy Wodami Polskimi i PKP PLK rozpoczną się prace projektowe dot. remontu i przebudowy mostu kolejowego w Podjuchach – jednego z wąskich gardel limitujących przepustowość transportu kolejowego. W lutym 2019 r. Wody Polskie - RZGW w Szczecinie podjęły decyzję o przebudowie i modernizacji nie tylko samego mostu, lecz również o budowie nowego układu kolejowych dojazdów do niego.

Most w obecnym stanie utrudnia i wstrzymuje pracę lodołamaczy w zimowej akcji lodołamania i prowadzenie osłony przeciwlodowej, a podczas całego sezonu nawigacyjnego utrudnia żeglugę śródlądową na trasie do i z portu Szczecin.

Most zostanie przebudowany na obiekt stały, dwutorowy o znacznie większym świetle pionowym. W połączeniu z przebudową obecnie jednotorowego szlaku kolejowego Szczecin Podjuchy – Szczecin Port Centralny SPA do standardu dwutorowego dwukrotnie wzrośnie przepustowość tego odcinka linii kolejowej nr 273, a ponadto zapewnione zostaną warunki dla żeglugi największych barek dopuszczonych do pracy na Odrzańskiej Drodze Wodnej oraz możliwość nieskrępowanego prowadzenia akcji lodołamania w okresie zimowym.

W celu poprawy dostępu od strony morza do zespołu portowego Szczecin-Świnoujście realizowanych będzie kilka istotnych inwestycji. Są to: modernizacja

toru wodnego Świnoujście - Szczecin do głębokości 12,5m (do 2021 r.), pogłębienie do 14,5 m toru podejściowego do Świnoujścia na odcinku: wejście do portu wewnętrznego - nabrzeże Portowców, wraz z obrotnicą dla statków o dł. 300 m. Zarząd portu w Szczecinie prowadzi również zakrojone na szeroką skalę działania modernizacyjne basenów portowych przystosowując

port do obsługi statków o zanurzeniu do 11,5 m. Z kolei na okres po 2020 roku planowana jest poprawa parametrów wejściowych do portu zewnętrznego w Świnoujściu poprzez pogłębienie toru podejściowego prowadzącego na obszarze Bałtyku do głębokości 17 m, co umożliwi obsługę największych statków wchodzących na Bałtyk.

5. Stan zaawansowania prac nad modernizacją dróg wodnych Wisły i Odry

Wykorzystanie transportowe dróg wodnych rzek Wisły i Odry jest aktualnie niewielkie. Sytuacja ta jest konsekwencją wieloletnich zaniedbań infrastrukturalnych. W ostatnim czasie można jednak zaobserwować zwielokrotnienie inicjatyw na rzecz wykorzystania polskich dróg śródlądowych Wisły i Odry, tak aby zapewniały połączenie akwenów morskich z metropoliami krajowymi. W tym celu m.in. powołano Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (MGMiŻS), które w późniejszym czasie objęło również gospodarkę wodną (PGW Wody Polskie).

Kluczowe znaczenie dla udroźnienia Wisły i Odry ma ratyfikacja przez Prezydenta RP tzw. Umowy AGN, czyli Porozumienia w Sprawie Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych Międzynarodowego Znaczenia (przyjętego w 1997 r. w Genewie), która nastąpiła na początku 2017 roku w Warszawie. Akcesja do Porozumienia AGN jest wyrazem woli politycznej do modernizacji istniejących szlaków wodnych oraz budowy infrastruktury rzecznej w miejscach, gdzie do tej pory nie istniała i dostosowania jej do wymogów międzynarodowych, czyli wymogów min. IV klasy żeglowności. Termin realizacji tego zobowiązania nie jest określony. Zgodnie z informacjami strony rządowej do 2021 roku ma być gotowa dokumentacja. Jak na razie Rada Ministrów w dniu 14.06.2016 r. przyjęła „Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016 - 2020 z perspektywą do roku 2030”. Dla Odrzańskiej Drogi Wodnej są obecnie opracowywane dokumentacje techniczne w zakresie przystosowania jej do klasy żeglowności Va oraz budowy polskiego odcinka połączenia Dunaj – Odra – Łaba i Kanału Śląskiego. Prowadzone są także analizy kosztów i korzyści modernizacji tej drogi wodnej. Wyniki prac stanowiąc będą podstawę dla sformułowania projek-

tu Programu Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej, który wraz prognozą oddziaływania na środowisko poddanie zostanie konsultacjom społecznym.

Z kolei z drogi Wodnej E 40 (Gdańsk – Warszawa – Brześć) w trakcie opracowania jest studium wykonalności, zaś do 2021 r. powstanie Program Rozwoju Drogi Wodnej E-40/E-70.

Generalnie akcesja do Porozumienia ma za zadanie umożliwić Polsce włączenie śródlądowych dróg wodnych do sieci europejskich korytarzy transportowych TEN-T w 2023 roku (termin rewizji sieci TEN-T) i dzięki temu aktywne korzystanie z instrumentu finansującego infrastrukturę transportową w Europie w oparciu o CEF („Łącząc Europę”). Celem MGMTiŻS podczas rewizji jest włączenie śródlądowych dróg wodnych do sieci bazowej TEN-T w oparciu o konkretne projekty inwestycyjne zmierzające do uzyskania międzynarodowych klas żeglowności (klasa Va). Identyfikacja tych projektów nastąpi w programach rozwoju śródlądowych dróg wodnych, czyli w przypadku Odry w „Programie rozwoju ODW”.

Realizacja konwencji AGN ma duże znaczenie dla Polski z uwagi na ukształtowaną tu sieć rzeczną. Przez Polskę przechodzą trzy spośród europejskich szlaków wodnych. To drogi wodne E-30 (dla Odry), E-40 (od Morza Bałtyckiego- Gdańska do Morza Czarnego – Odessy) oraz E-70 (połączenie wschód-zachód: od Rotterdamu do Kłajpedy, łączące Odrę z Zalewem Wiślanym). Dwie ostatnie drogi wodne zakładają rewitalizację dolnego odcinka Wisły: E-70 - od Kanału Bydgoskiego do Zalewu Wiślanego i E-40 – od Warszawy do Gdańska.

Szacunkowe koszty budowy i modernizacji wybranych polskich śródlądowych dróg wodnych w zakresie przy-

Rysunek 6. Rozwój śródlądowych dróg wodnych o międzynarodowym znaczeniu w Polsce do 2030 roku



Źródło: materiały prasowe MGiMiZ

stosującym je do parametrów szlaków żeglugowych o znaczeniu międzynarodowym są zróżnicowane w zależności od przyjętej koncepcji oraz wariantów i wynoszą dla: Odrzańskiej Drogi Wodnej, wraz z Kanałem Gliwickim i połączeniem Odra-Dunaj – od 16,5 do 22,6 mld zł; środkowego i dolnego odcinka Wisły od Warszawy do Gdańska – ok. 31,5 mld zł; Kanału Śląskiego – ok. 11,0 mld zł; drogi wodnej Warszawa-Brześć – od 8,1 do 25,5 mld zł. Te kwoty mogą się zmienić w zależności od wyników ww. analiz.

5.1. Infrastruktura transportu wodnego śródlądowego – Wisła.

Droga Wodna rzeki Wisły składa się z górnego oraz dolnego biegu. Ważniejszą rolę odgrywają inicjatywy na rzecz

rewitalizacji jej dolnego odcinka Wisły (zwłaszcza Gdańsk – Bydgoszcz z przedłużeniem do Warszawy) wchodzącego w skład Międzynarodowych Dróg Wodnych E-70 (z Rotterdamu do Kaliningradu) i E-40 (z Gdańska, Narwią i Bugiem do Brześcia, Dnieprem do Morza Czarnego). Odcinek ten wymaga dużych nakładów finansowych z uwagi na postępujący proces erozyjny poniżej stopnia wodnego we Włocławku i wiele przeszkód nawigacyjnych w postaci progów, przemiałów i łach piaszczystych.

W pierwszym etapie modernizacji drogi wodnej należy zapewnić odcinkowi II klasę żeglowności w okresie sezonu żeglugowego zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych, docelowo należałoby dążyć do klasy IV.

Obecnie trwają prace nad projektowaniem oraz uzgodnieniem dokumentacji techniczno – środowiskowej dla stopnia wodnego i śluzy **Siarzewo** (w okolicach Ciechocinka).

Barierą w rewitalizacji może być zaklasyfikowanie niektórych jej obszarów do projektu Natura 2000. Dolna część Wisły może także być docelowo wykorzystana do transportu kontenerów z pomorskich portów, a zwłaszcza z gdańskiego terminala głębokowodnego DCT w głąb Polski. Także droga wodna E 70 jest w stanie przejąć część ładunków, obsługiwanych do tej pory transportem lądowym, w relacjach między Szczecinem, Świnoujściem, Gdynią i Gdańskiem a leżącymi wzdłuż jej ośrodkami gospodarczymi: Piłą, Gorzowem Wielkopolskim i aglomeracją bydgosko-toruńską, a w relacjach międzynarodowych, między Europą Zachodnią a Obwodem Kaliningradzkim (MDW E70), bądź Ukrainą (MDW E40). Jako dogodne miejsce dla rzecznej węzła intermodalnego spełniającego rolę usługową względem pomorskich portów wskazuje się Zajączkowo Tczewskie. Ważnym węzłem aglomeracji bydgosko-toruńskiej może być także Węzeł logistyczny Bydgoszcz, na który składają się: Platforma multimodalna Bydgoszcz-Solec Kujawski oraz Terminal intermodalny Emilianowo.

Rejon Bydgoszczy jest najważniejszym węzłem dolnego biegu Wisły, łączą się tu dwie międzynarodowe drogi wodne śródlądowe, spinając dorzecza Europy Zachodniej i Wschodniej. Na rzecz rewitalizacji polskiego odcinka MDW E70 już w 2006 podpisana została deklaracja programowa w sprawie planu działań na rzecz rozwoju MDW E70 (które podpisały województwa: kujawsko-pomorskie, lubuskie, pomorskie, warmińsko-mazurskie, wielkopolskie). Porozumieniu temu przewodniczy województwo pomorskie. Województwa zrzeszone w porozumieniu podpisały także petycję do rządu aby przystąpić do konwencji AGN.

W latach 2006 - 2019 opracowano szereg analiz i opracowań merytorycznych związanych z rozwojem planowanej na terenie Polski drogi wodnej E 70, w tym „Koncepcję programowo – przestrzenną rewitalizacji śródlądowej drogi wodnej relacji zachód - wschód, obejmującej drogi wodne: Odra, Warta, Noteć, Kanał Bydgoski, Wisła, Nogat, Szarpawa oraz Zalew Wiślany” obejmującej swym zakresem: strategię programową, koncepcję programowo

– przestrzenną, analizę środowiskową i program promocji MDW E 70. Ponadto przeprowadzono badania nawigacyjno – żeglugowe na polskim odcinku MDW E70 czy opracowano listę tzw. „wąskich gardeł” - miejsc najbardziej ograniczających żeglugę turystyczną i towarową.

Obecnie prowadzone prace związane z opracowaniem Studium przebiegu Międzynarodowej Drogi Wodnej E70 na Odcinku Odra-Wisła. W ramach I i II etapu prac wykonano Analizę uwarunkowań funkcjonowania drogi wodnej na odcinku Odra-Wisła i dostosowania jej do wymogów Konwencji AGN (2018) oraz Analizę uwarunkowań przestrzennych, środowiskowych i fizjograficznych dla połączenia drogi wodnej Odra – Wisła (2020).

Z kolei w Kontraktach Terytorialnych Województwa Pomorskiego, Kujawsko-Pomorskiego i Mazowieckiego uwzględniono realizację przedsięwzięć priorytetowych dot. żeglugi śródlądowej i rewitalizacji Wisły, w tym m.in.: odbudowa budowli regulacyjnych na Dolnej Wiśle w km 933-847, modernizacja śluz żeglugowych na drodze wodnej Nogatu, Szarpawy i Martwej Wisły, czy budowa stopnia wodnego Siarzewo.

Samorząd Województwa Pomorskiego koordynował także ponadregionalny projekt pn. „Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej”. W latach 2010 – 2014 zrealizowano zadania dot. budowy sieci portów i przystani żeglarskich oraz infrastruktury poprawiającej dostęp do akwenów w delcie Wisły, tj. w Elblągu, Tolkmicku, Nowej Pasłęce, Krynicy Morskiej, Kątach Rybackich, Osłonce, Rybinie, Drewnicy, Gdańskiej Głowie, Przegalinie, Błotniku, Tczewie, Białej Górze i Malborku. Zrealizowano również projekty dotyczące obszaru przemysłowego w Grudziądzu oraz „Program Rewitalizacji i Rozwoju Bydgoskiego Węzła Wodnego” o znaczeniu strategicznym. Ważną inwestycją będzie budowa platformy multimodalnej w Solcu Kujawskim. Istotną rolę odgrywają także inwestycje związane z modernizacją i rozbudową infrastruktury Portu Morskiego w Elblągu. Rozwój tego ostatniego powiązany jest z inwestycją przekopu Mierzei Wiślanej.

Ponadto, samorządy województw pomorskiego, kujawsko-pomorskiego, mazowieckiego, warmińsko-mazurskiego i lubelskiego podpisały 2014 roku list intencyjny w sprawie woli współpracy na rzecz aktywizacji gospodarczej wzdłuż polskiego odcinka Międzynarodowej

Drogi Wodnej E40 na odcinku Gdańsk-Bydgoszcz-Toruń-Warszawa - Brześć, na mocy którego strony postanowiły nawiązać współpracę służącą uzyskaniu efektu synergii działań, wymianie doświadczeń i osiągnięciu wzajemnych korzyści na rzecz wzrostu potencjału gospodarczego oraz zapewnienia zrównoważonego rozwoju obszaru Wisły. Porozumieniu temu przewodzi województwo kujawsko-pomorskie, podobnie jak porozumieniu na rzecz rewitalizacji MDW E70 – województwo pomorskie.

Od lipca 2018 roku na zlecenie Portu Gdańskiego wykonywane jest także „**Studium wykonalności dla kompleksowego zagospodarowania międzynarodowych dróg wodnych E-40 dla rzeki Wisły na odcinku od Gdańska do Warszawy E-40 od Warszawy do granicy Polska-Białoruś (Brześć) oraz E-70 na odcinku od Wisły do Zalewu Wiślanego (Elbląg)**”. Celem opracowania jest szczegółowa analiza zasadności i wykonalności przedsięwzięcia, wsparcie procesu decyzyjnego związanego z uruchomieniem planu dotyczącego rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce oraz ocena, czy analizowane przedsięwzięcie jest uzasadnione z ekonomiczno – społecznego punktu widzenia. Wykonanie dokumentu, którego odbiór planowany jest na III kw. 2020 r. jest warunkiem wstępnym dla rozpoczęcia procesu inwestycyjnego.

Warto też zwrócić uwagę, że ważnym instrumentem służącym rewitalizacji drogi wodnej rzeki Wisły byłaby budowa kaskady dolnej Wisły. Kaskada ta nie tylko, że zapewniłaby IV stopień żeglowności dla dolnej Wisły, pociągała by za sobą także budowę 4-5 elektrowni wodnych oraz 3-4 przejścia przez Wisłę, a także zapewniłaby regulację przeciwpowodziową.

5.2. Infrastruktura transportu wodnego śródlądowego - Odrzańska Droga Wodna (ODW)

Rzeka Odra także napotyka na ograniczenia żeglugowe choć sytuacja jej jest pod tym względem znacznie lepsza aniżeli rzeki Wisły. Parametrami ograniczającymi możliwości żeglugowe Odry są głębokość i szerokość szlaku żeglownego, promienie łuków, prześwit pod mostami (poziomy i pionowy). Kluczowym z punktu widzenia spójności szlaku wodnego Odry i komunikacji wodnej regionów położonych nad górną i środkową Odrą z portem Szczecin oraz z drogami wodnymi zachodniej Europy jest odcinek rzeki od Brzegu Dolnego do ujścia Nysy Łużyckiej. Odcinek ten, długości 260 km, charakteryzuje się najgorszymi parametrami technicznymi i warunkami żeglugowymi. Najtrudniejszą częścią szlaku jest fragment bezpośrednio poniżej stopnia w Brzegu Dolnym, gdzie postępuje erozja denną znacznie utrudniająca żeglugę. Ten stan rzeczy pozwoli ulega poprawie z uwagi na oddanie do eksploatacji stopnia wodnego w Malczycach (w czerwcu 2018 otwarto dla żeglugi śluzę). W ramach prac w cofce stopnia Malczyce do końca 2022 r. mają być uporządkowane brzegi i koryto rzeki aż do Brzegu Dolnego. Zły stan techniczny budowli i urządzeń znajdujących się na rzece jest skutkiem wieloletniego niedoceniań roli transportu śródlądowego oraz braku bieżącego inwestowania w utrzymanie i modernizację infrastruktury ODW, jednak staraniem poszczególnych RZGW (w Gliwicach, Wrocławiu i Szczecinie) sytuacja stopniowo ulega poprawie.

Realizacja inwestycji zaplanowanych w ramach uchylonego Programu dla Odry 2006 w zakresie żeglugi śródlądowej pozwoli jedynie przywrócić stan z I połowy XX wieku. Z kolei ratyfikowanie na początku 2017 r. przez Prezydenta RP porozumienia AGN stworzy podstawy rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce dzięki kompatybilności z systemami transportowymi innych krajów Unii Europejskiej.

Szansą na dostosowanie Odry do parametrów co najmniej IV klasy żeglowności są opracowane przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej „Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016 - 2020 z perspektywą do roku 2030”, przyjęte przez Radę Ministrów 14.06.2016 r. (MP z 22.07.2016, poz. 711). Pierwszym z 4 priorytetów jest Odrzańska Droga Wodna (E-30) wraz z modernizacją Kanału Gliwickiego, budową połączenia Odra – Dunaj oraz budową Kanału Śląskiego. Pozwoli to na osiągnięcie międzynarodowej klasy żeglowności i włączenie w europejską sieć w/w dróg wodnych.

Niemniej jednak modernizacja i przebudowa rzecznej infrastruktury transportowej Odry została zapoczątkowana w obecnie realizowanych i już zakończonych zadaniach w ramach POIiS 2014-2020 polegających na przystosowaniu ODW do III klasy drogi wodnej.

Stan zaawansowania realizowanych 11 projektów z zakresu modernizacji śródlądowych dróg wodnych na łącz-

na kwotę ponad 1,7 mld zł: Prace modernizacyjne na Odrze granicznej w celu zapewnienia zimowego lodołamania, Modernizacja zabudowy regulacyjnej na Odrze granicznej, Odbudowa i modernizacja zabudowy regulacyjnej Odry. Przywrócenie warunków żeglowności drogi wodnej. Odcinek od stopnia Malczyce do ujścia Nysy Łużyckiej. W tym zabezpieczenie stopnia w Brzegu Dolnym przed podmywaniem i utratą stateczności. Modernizacja śluz odrzańskich na Kanale Gliwickim - przystosowanie do III klasy drogi wodnej Stopień Brzeg Dolny - roboty modernizacyjne na stopniu. Modernizacja jazów odrzańskich - woj. Opolskie (Januszkowice, Wróblin, Zwanowice). Modernizacja jazów odrzańskich na odcinku w zarządzie RZGW Wrocław - woj. opolskie (Krępna, Groszowice, Dobrzeń). Modernizacja 3 długich śluz pociągowych z ich awanportami i sterowniami na stopniach wodnych: Januszkowice, Krapkowice i Opole, oraz rewitalizacja śluz krótkich dla ciągłości żeglugi śródlądowej - przystosowanie Odry do III klasy drogi wodnej, Budowa jazu klapowego na stopniu wodnym Ujście Nysy w km 180,50 rz. Odry z uwzględnieniem obiektów towarzyszących, Modernizacja stopnia wodnego Rędzin na Odrze w km 260,1 przystosowanie do III klasy drogi wodnej. .

Modernizacja 341 ostróg zlokalizowanych na odcinku 123 kilometrów, od Ścinawy w województwie dolnośląskim do ujścia Nysy Łużyckiej w województwie lubuskim zminimalizuje erozyjne oddziaływanie nurtu na brzegi rzeki i poprawi warunki żeglugowe poprzez zwiększenie średnich głębokości szlaku żeglugowego. Usunięte zostaną odsypiska i wyłyżenia na newralgicznych odcinkach rzeki Odry. Inwestycja przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa powodziowego mieszkańców - pozwoli na bezpieczne prowadzenie akcji lodołamania i zapobieganie w ten sposób powodziom zatorowym.

W związku z podpisaniem polsko-niemieckiej umowy o Odrze granicznej (27.04.2015) w województwie lubuskim i zachodniopomorskim trwają prace modernizacyjne na Odrze granicznej. Głównym celem zadania inwestycyjnego jest odtworzenie warunków, które umożliwią prowadzenie akcji lodołamania przy użyciu lodołamaczy poprzez zapewnienie odpowiedniej głębokości rzeki, stabilizację warunków przepływu i likwidację miejsc zatorogennych. Zapewni to możliwość odprowadzenia lodu z rzeki Odry do Morza Bałtyckiego. Osiągnięcie tego celu

będzie możliwe poprzez uzyskanie na wybranych odcinkach Odry granicznej głębokości 1,8 m z 80% prawdopodobieństwem przekroczenia przy przepływie 160 m³/s (ujście Nysy Łużyckiej – ujście Warty), oraz głębokości 1,8 m z 90% prawdopodobieństwem przekroczenia przy przepływie 250 m³/s (ujście Warty – Widuchowa). Powyższe głębokości mają za zadanie zagwarantować możliwość sprawnego przeprowadzania zimowej akcji lodołamania przy użyciu lodołamaczy, co wpłynie bezpośrednio na podniesienie poziomu ochrony przeciwpowodziowej dla ludności mieszkającej w dorzeczu Odry. Modernizacja obejmie łącznie odcinek ok. 54,4 km. Planowane prace będą realizowane w okresie od września 2020 r. do grudnia 2022.

Kontynuowany jest zapoczątkowany w 2015 r. Projekt Ochrony Przeciwpowodziowej Dorzecza Odry i Wisły (Program Odra-Wisła). W ramach tego Projektu Wody Polskie przystępują do rozbudowy 11 km wałów Wrocławskiego Węzła Wodnego wzdłuż rzeki Widawy. Inwestycja poprawi warunki ochrony przeciwpowodziowej oraz zapobiegnie w przyszłości cofaniu się wód Odry do doliny Widawy.

W lipcu 2018 r. została podpisana umowa na realizację projektu „Pełne wdrożenie RIS Dolnej Odry” współfinansowanego ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020. Przedsięwzięcie będzie realizowane przez Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie do końca 2020 roku. System RIS obecnie obejmuje 97,3 km dróg śródlądowych w klasie Vb (Zachodniopomorskie) - od Szczecina do Ognicy km 697 rz. Odry w rejonie działania Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie. Docelowo RIS obejmie rzekę Odrę od Szczecina do mostu w Świecku km 580 (Lubuskie) oraz odcinek Warty od Nadzoru Wodnego w Świerkocinie do ujścia rzeki.

W 2019 r. podpisano umowy na zaprojektowanie nowych stopni wodnych w Lubiązu i Ścinawie, których zakres obejmie budowę nowych stopni wodnych w celu ochrony przeciwpowodziowej, powstrzymania procesów erozyjnych w korycie rzeki, poprawę stosunków wodnych i gruntowo-wodnych, produkcję ekologicznej energii elektrycznej oraz poprawę warunków żeglugowych docelowo do klasy Va.

Ponadto modernizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej do co najmniej IV klasy żeglowności w ramach sieci TEN-T

została ze względu na odległe terminy realizacji, przesunięta pod koniec 2019 r. do sekcji projektów potencjalnie planowanych do złożenia do oceny w ramach Funduszu InvestEU., podobnie jak zadanie: Budowa Kanału Śląskiego.

O przebudowę mostu kolejowego w Podjuchach RZGW w Szczecinie zabiegał od wielu lat, mając poparcie armatorów śródlądowych i ich kontrahentów. Zwodzone przešlo często się psuje, utrudniając żeglugę nie tylko barkom, pchaczom i statkom pasażerskim, ale też lodołamaczom. Prześwit pod stałym pręśsem wynosi niespełna 3 m i dla wielu jednostek jest niewystarczający. W 2016 roku zwodzona część mostu przeszła remont, ale awarie nadal się

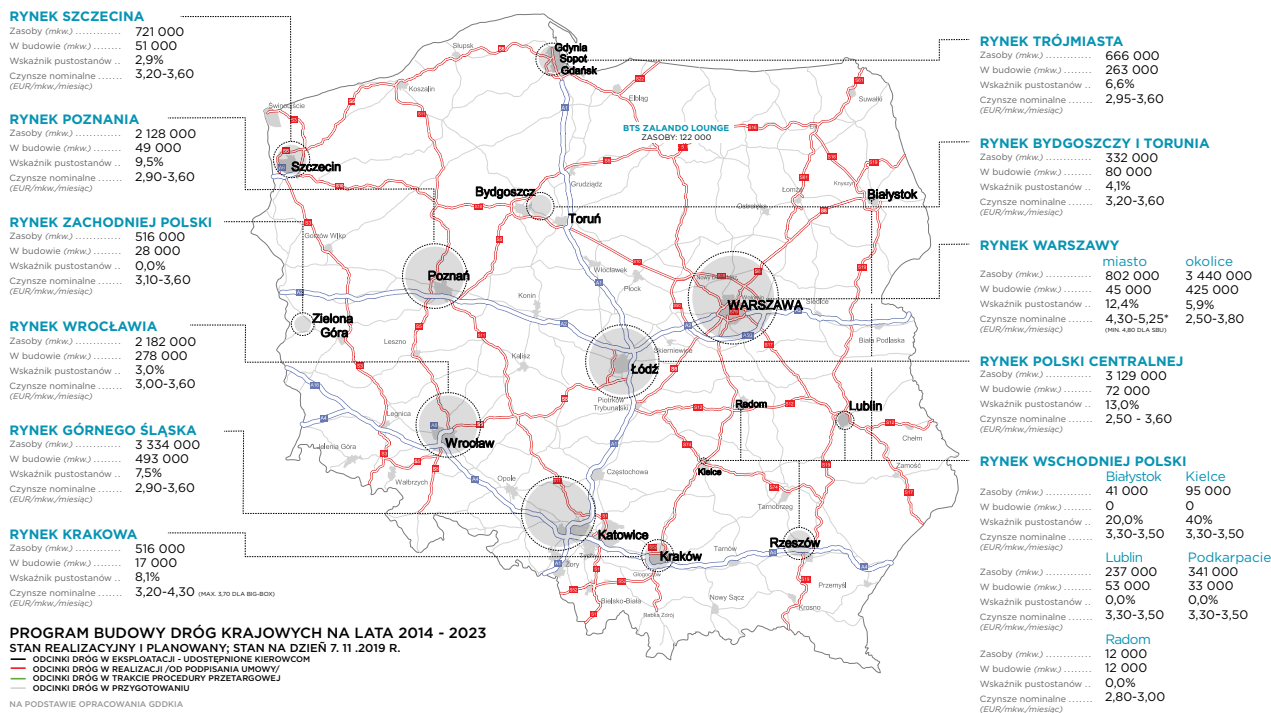
zdarzają. Budowa nowego mostu kolejowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą ma być realizowana w ramach Projektu Ochrony Przeciwpowodziowej w Dorzeczu Odry i Wisły – „Przebudowa mostów w celu zapewnienia minimalnego prześwitu”, finansowanego przez Bank Światowy oraz Bank Rozwoju Rady Europy. Na mocy porozumienia z początku 2020 r. pomiędzy Wodami Polskimi i PKP PLK rozpoczną się prace projektowe dot. remontu i przebudowy mostu kolejowego w Podjuchach. W lutym 2019 r. Wody Polskie - RZGW w Szczecinie podjęły decyzję o przebudowie i modernizacji nie tylko samego mostu, lecz również o budowie nowego układu kolejowych dojazdów do niego.

6. Centra magazynowania i parki logistyczne oraz ich dostępność w poszczególnych województwach

Rok 2019 był bardzo dobrym na rynku magazynowym w Polsce. Rozwój widać zarówno na płaszczyźnie najemców jak i deweloperów. W roku tym wzrost wielkości podaży był rekordowy i ukształtował się na poziomie

2,7 mln m², jest to wzrost 21% w stosunku do roku 2018. Całkowite zasoby magazynowe Polski w roku 2019 to 18,6 mln m². Tak dobra sytuacja na rynku mimo wzrostu podaży nie spowodowała dużego wzrostu pustostanów,

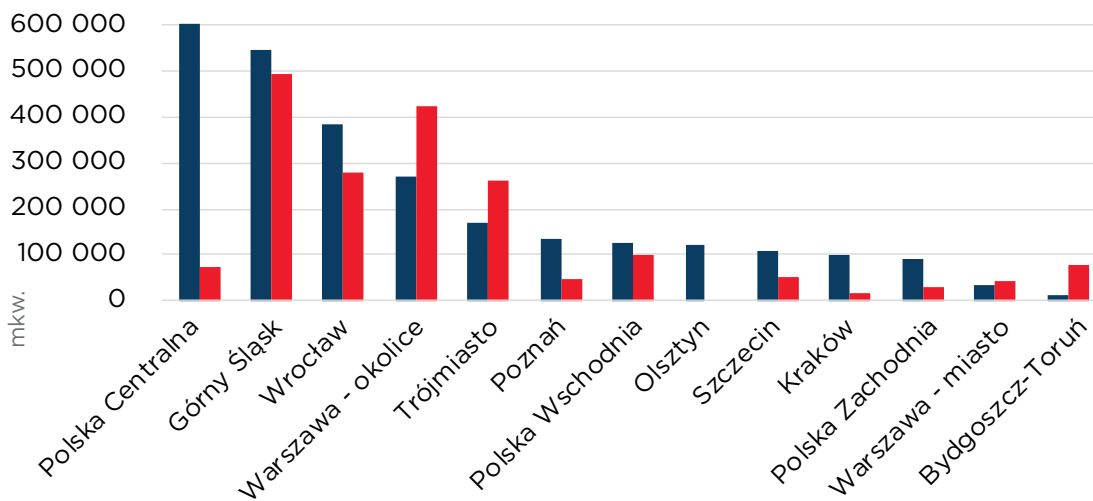
Rysunek 7. Centra logistyczne i magazyny w Polsce (na koniec 2019 r.)



Źródło: Raport Marketbeat Cushman and Wakefield

Rysunek 8. Aktywność deweloperska w 2019 r na rynku magazynowym.

AKTYWNOŚĆ DEWELOPERSKA W REGIONACH W 2019 ROKU



Źródło: Raport Marketbeat Cusham and Wakefield

wynosił on na koniec roku 7,5%, co jest tylko 2,5% wzrostem w stosunku do roku ubiegłego. Na rynku inwestycji powstaje 1,9 mln m² nowych powierzchni magazynowych z czego 51% zabezpieczona jest już umowami pre-let.

Największymi rynkami magazynowymi w Polsce nadal są: region Warszawy i okolic, region Górnego Śląska, Polski Centralnej z Łodzią, Wrocław i Poznań. Wrocław w 2019 roku rozwijał się bardzo dynamicznie i jego powierzchnia magazynowa wzrosła o 386 tysięcy metrów kwadratowych, wyprzedzając rynek poznański i zajmując tym samym miejsce czwarte. Na lidera rynków mniejszych wysunęło się Trójmiasto, które obecnie pretenduje do szóstego miejsca w Polsce. W 2019 roku rynek ten wzrósł o 170 tysięcy metrów kwadratowych magazynów a nowe inwestycje na ten rok to kolejne 263 tysiące m². Nowe projekty powstają też m.in. na takich rynkach jak Bydgoszcz-Toruń (80 000 m²), Lublin (53 000 m²) czy Szczecin (51 000 m²). Jak widać centrum i południe kraju wciąż stanowią największe kompleksy magazynowe w kraju aczkolwiek deweloperzy zaczynają interesować się mniejszymi miastami ze względu na niski stan pustostanów w tamtych regionach, mniejszy problem zatrudnienia oraz niższe stawki dla pracowników. Rynki duże mimo, że nie są jeszcze w pełni nasycone i popyt ciągle rośnie napotykają na duże problemy ze znalezieniem

pracowników, a co za tym idzie stawki znacznie różnią się od tych w mniejszych regionach.

• Pomorskie

Coraz lepsza infrastruktura transportowa oraz dalszy wzrost pozycji Gdańska i Gdyni na liście największych portów kontenerowych w rejonie Bałtyku wpływa na szybki rozwój rynku magazynowego w regionie.

W pierwszej połowie 2019 roku deweloperzy ukończyli 47 projektów o łącznej powierzchni 1,09 mln m², z czego na rynek trójmiejski przypadło 11%. Na koniec grudnia 2019 roku zasoby powierzchni magazynowej w regionie Trójmiasta wyniosły 666 tys. m² i od początku roku wzrosły o 183 000 m², co stanowi rekordowy poziom aktywności deweloperskiej. Szybki rozwój rynku potwierdza także fakt, że około 35% zasobów nowoczesnej powierzchni magazynowej w regionie zostało dostarczone zaledwie w okresie ostatnich 12 miesięcy. Na rynku trójmiejskim szczególnie aktywne są firmy Panattoni oraz 7R.

Pomorski rynek magazynowy bardzo sprawnie się rozwija, aczkolwiek skoncentrowany jest wyłącznie w rejonie obszaru metropolitalnego. Najdalsze od trójmiasta inwestycje zlokalizowane są w Słupsku, a od południa w Tczewie (Swarożyn). Z raportu firmy Cusham and Wakefield wynika, że na koniec trzeciego kwartału

2019r w województwie pomorskim współczynnik pustostanów wynosił aż 10,3% i był drugi co do wielkości po Warszawie, jednak okolice Warszawy mają już dużo niższy wskaźnik, bo tylko 4,1%. Mimo to w budowie jest kolejne 102 tys. mkw. nowych powierzchni magazynowych. Na koniec roku wskaźnik pustostanów kształtował się już na poziomie 6,6%. Wśród największych nowych projektów, których budowa rozpoczęła się w ostatnim roku na pomorzu były m.in. Panattoni Park Tricity South II (72 tys. m², Pruszcz Gdański), 7R Park Tczew (46.6 tys. m²) Panattoni Park Tricity North (45 tys. m², Rumia), czy 7R Park Gdańsk II (22 tys. m², Gdańsk-Kowale).

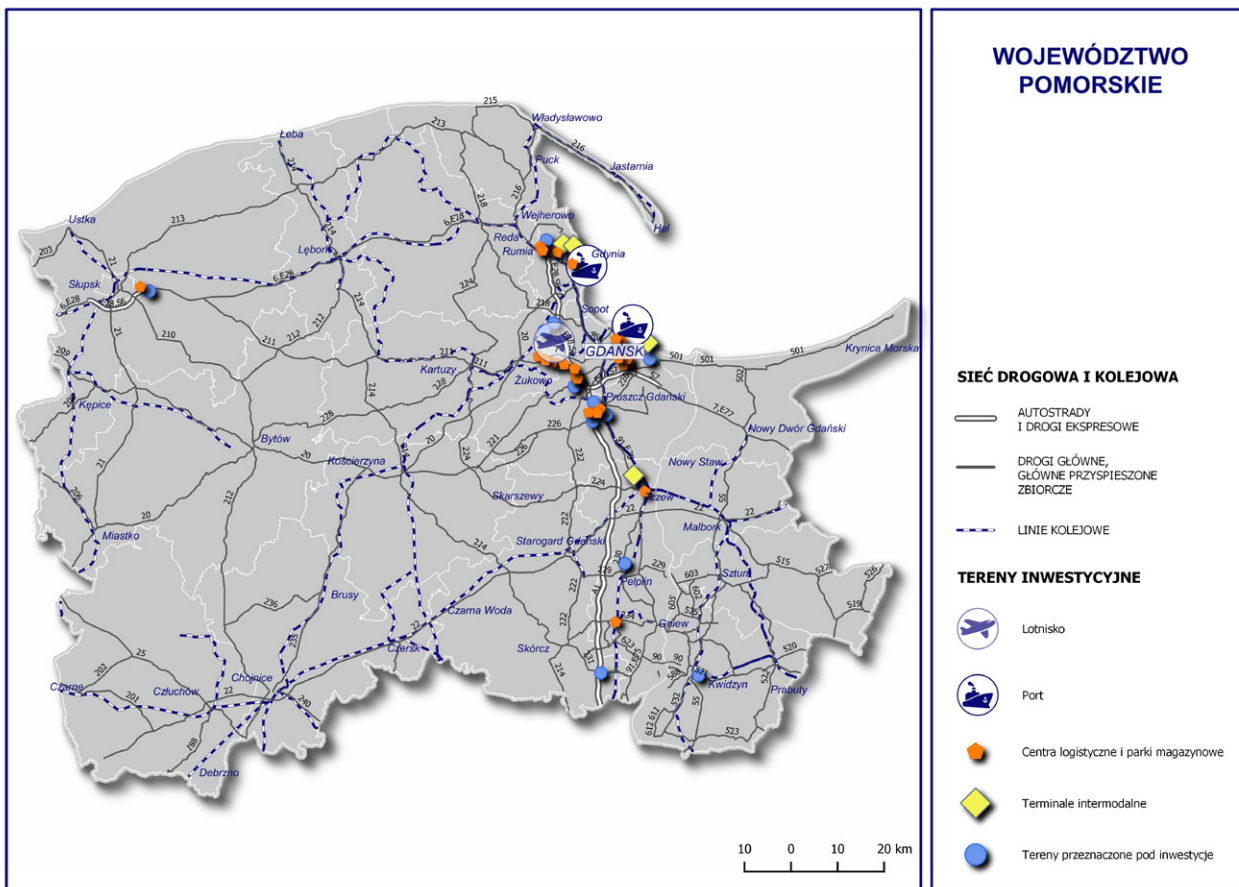
Pomorskie Centrum Logistyczne (Port Północny)

Pomorskie Centrum Logistyczne to teren obejmujący ok. 112 hektarów zlokalizowanych w Porcie Północnym w Gdańsku. Administrowane jest ono przez spółkę mia-

sta Gdańsk – Gdańską Agencją Rozwoju Gospodarczego. Działka położona w bliskiej okolicy Portu Północnego i terminala DCT. Teren inwestycyjny usytuowany jest również w bezpośrednim sąsiedztwie Trasy Sucharskiego, dzięki czemu jest dobrze skomunikowany z terenami Portowymi a także z Centrum Gdańska. Przy granicy tej lokalizacji znajduje się Centrum Administracyjno-Usługowe KOGA z nowoczesnymi powierzchniami biurowymi.

Australijska Grupa Goodman, w 2019 roku była operatorem tego obszaru. Pomorskie Centrum Logistyczne w Gdańsku to kluczowy projekt budowlany tej firmy w Polsce. Pomorskie Centrum Logistyczne oferuje możliwość budowy magazynów logistycznych i hal produkcyjnych wraz ze zintegrowanymi powierzchniami biurowymi o łącznej powierzchni ok. 500 tys. m². Obiekt obecnie posiada 125 tys. m² istniejącej powierzchni logistycznej, w budowie jest budynek 4 co daje kolejne 25 tys. m². Jest

Rysunek 9. Rozmieszczenie infrastruktury liniowej i punktowej w województwie pomorskim



Źródło: Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego.

to miejsce przeznaczone dla praktycznie każdej działalności, od produkcji do magazynowania. Wysokiej jakości powierzchnie są dostępne już od 3 500 m². Istnieje również możliwość objęcia części terenu statusem specjalnej Strefy Ekonomicznej oraz wolnego obszaru celnego.

W marcu 2020 pojawiła się informacja, że GLP (wcześniej znane jako Global Logistic Properties) ogłosiło przejęcie Goodman Group w Europie Środkowej i Wschodniej. Wartość podpisanej umowy to 1 mld euro. To przejęcie oznacza, iż Pomorskie Centrum Logistyczne - gdański park logistyczny na zapleczu DCT Gdańsk - zmienił właściciela.¹

Centrum logistyczne Portu Gdynia

Centrum logistyczne Portu Gdynia w przyszłości może odgrywać rolę najważniejszego centrum logistycznego w Gdyni. Potencjał rozwojowy centrum wynika z przylegającej do niego Specjalnej Strefy Ekonomicznej, stoczni, dwóch terminali kontenerowych, terminali ro-ro i promowego a także przyległych terenów kolejowych linii E-65. W bezpośrednim sąsiedztwie strefy położone są strategiczne magazyny paliw (w tym gazu) oraz tereny przemysłowe – w tym gmin sąsiednich, umożliwiając powstanie Subregionalnej Strefy Funkcjonalnej „Dolina Logistyczna”. Inwestycja jest w trakcie realizacji. W obszarze tworzonego Centrum Logistycznego od III kw. 2018 roku trwa realizacja inwestycji budowy terminalu intermodalnego na terenie Centrum Logistycznego wraz z budową urządzeń sterowania ruchem kolejowym i placów składowych do magazynowania ładunków zjednostkowanych ze środków POIiŚ 2014-2020. Koniec inwestycji planowany jest na III kwartał 2021 roku.

Zakres projektu obejmuje:

- stworzenie nowego układu kolejowo-drogowego poprzez budowę torów ładunkowych, toru dojazdowego i toru komunikacyjnego oraz dróg wewnętrznych,
- przebudowę istniejącego układu torowego,
- budowę placu manewrowo-odstawczego,
- przygotowanie nawierzchni placów utwardzonych,

- wykonanie infrastruktury towarzyszącej: wodno-kanalizacyjnej, sanitarnej, elektroenergetycznej, teletechnicznej,
- budowę ogrodzenia wraz z bramami wokół bocznic i placów manewrowo – odstawczych oraz budowę dwóch zbiorników retencyjnych wraz z niezbędną infrastrukturą.

Planowane jest udostępnianie kolejnych placów składowych na terenach przygotowanych jako „greenfield” dla centrum. W efekcie obszar centrum logistycznego docelowo może wynieść nawet 30 ha. Bezpośredni dojazd do centrum zapewniony jest ze strony ul. Janka Wiśniewskiego i ul. Kontenerowej, a w przyszłości także ze strony ul. Logistycznej. Dnia 30 lipca 2019 roku, podpisana została kolejna umowa na roboty budowlane o wartości ponad 5 mln złotych brutto. Inwestycja dotyczy budowy drogi technologicznej, łączącej ulicę Kontenerową i Logistyczną. Jest ona częścią bardzo dużego przedsięwzięcia pn.: „Budowa infrastruktury intermodalnej na terenie Centrum Logistycznego Portu Gdynia”. Całe przedsięwzięcie szacowane jest na łączną kwotę 155 mln zł netto. Poza drogą o długości około 360 m zrealizowane zostanie również nowe odwodnienie, przebudowa sieci sanitarnej oraz wodociągowej i oświetlenie całej ulicy.

Dzięki nowej drodze technologicznej usprawniony zostanie wewnętrzny transport na terenie zaplecza Portu Gdynia. Po obu stronach drogi przewidziano około 100 miejsc postojowych, dla samochodów osobowych. Zakres podpisanego kontraktu obejmuje również przebudowę, istniejącego w ciągu drogi technologicznej, przepustu na Potoku Chylońskim wraz z umocnieniem jego skarp i dna. Gotowa droga ma zostać oddana do użytkowania w drugim kwartale 2020 roku.

W październiku 2019 roku oddano również nowoczesny magazyn wysokiego składowania który jest jednym z kluczowych elementów Intermodalnego Centrum Logistycznego w Porcie Zachodnim. Jest to pierwszy z czterech przewidzianych do realizacji tego typu magazynów w Porcie Gdynia, który już w momencie budowania znalazł najemcę. Na terenie o powierzchni 30.000 m² oprócz magazynów powstaną również place składowe oraz niezbędna infrastruktura drogowa i kolejowa. Magazyn o wysokości użytkowej 10,5 m, jest przeznaczony do

¹ <https://www.portalmorski.pl/porty-logistyka/44665-nowy-wlasciciel-parku-logistycznego-przy-dct-gdansk-glp-przejmuje-aktywa-goodman>

składowania wysoko przetworzonych towarów drobnicowych w opakowaniach. Prowadzone usługi logistyczne związane będą z magazynowaniem, przyjęciem, składowaniem, kompletacją i konfekcjonowaniem oraz wydawaniem zapasów w systemie cross-dockingu. Podzielony wewnątrz na cztery komory magazynowe o powierzchni od 2500 - 4000 m². Każda komora zostanie dostosowana do wymiarów regałów ramowych paletowych z zapewnieniem szerokości korytarza roboczego dla urządzeń transportowych – wózków podnośnikowych z wysuwanymi masztami. Konstrukcja dachowa obiektu jest przystosowana do instalacji fotowoltaicznej na całej powierzchni dachu.

Magazyn wysokiego składowania przy ul. Polskiej w Gdyni

Wybudowany w 2017 roku magazyn jednokondygnacyjny o powierzchni użytkowej ok. 5 tys. m² z wydzieloną funkcjonalnie częścią biurową składa się z trzech komór magazynowych. Obiekt wybudowano z uwzględnieniem potrzeb czterech firm: Elpol, Damen Shipyards Gdynia, Rol-Ryż użytkujących komory magazynowe oraz firmy Uni-logistics użytkującej wydzieloną funkcjonalnie od magazynu część biurową. W obiekcie przewiduje się składowanie i dystrybucję towarów drobnicowych w opakowaniach z wyłączeniem ładunków niebezpiecznych oraz prowadzenie usług związanych z magazynowaniem, przyjęciem, składowaniem, kompletacją i wydawaniem towarów. Wysokość składowania towarów do 10,5 m. Kubatura wynosi ok. 56 980 m³, powierzchnia zabudowy ok. 665,01 m², wysokość budynku ok. 14,5 m. Magazyn posiada trzy komory magazynowe o powierzchni: 1147 m², 1403 m² oraz 1330 m². Obiekt wyposażony jest w system wykrywania i sygnalizacji pożaru, system alarmowy sygnalizacji włamania i napadu, system kontroli dostępu. Każda z komór magazynowych posiada zaplecze biurowo-socjalne oraz podjazd dla samochodów ciężarowych z dkiem wyładowniczym i systemowy dok z fartuchami uszczelniającymi, umożliwiające wyładunek i załadunek różnego rodzaju samochodów od małych dostawczych do pojazdów typu TIR. Ponadto wybudowano place manewrowe wzdłuż ściany północnej magazynu z dokami przeładunkowymi oraz parkingi dla około 50 samochodów osobowych.

Centrum Magazynowe przy ulicy Hutniczej w Gdyni

W Gdyni przy ulicy Hutniczej 53 od lat funkcjonuje Centrum Magazynowe Hutnicza I. Kompleks magazynów i biur zbudowany ma powierzchnię ponad 12 tys. m² wliczając w to pomieszczenia biurowe i socjalne. Projekt budowy Centrum Magazynowego Hutnicza II w tej chwili został porzucony i nie ma w planach rozbudowy centrum w najbliższym czasie.

Gdańsk Distribution Centre Kowale

Gdańsk Distribution Centre Kowale to park magazynowo biurowy w Gdańsku, składający się z 6 budynków, którego infrastruktura przeznaczona jest również do lekkiej produkcji. Lokalizacja zapewnia dogodnie połączenie komunikacyjne do tras wylotowych Trójmiasta. Warto podkreślić, że magazyny do wynajęcia w Gdańsku znajdują się w odległości jedynie 5 km od lotniska, 10 km od Portu Gdańskiego i głębokowodnego terminala kontenerowego DCT Gdańsk oraz 15 km od centrum Gdańska. Całkowita powierzchnia magazynowa parku obejmuje magazyny oferujące blisko 130 000 mkw. powierzchni do wynajęcia. W dyspozycji jest także 10 tys. m² powierzchni biurowych.

Logistic Center Pruszcz Gdański ul. Zastawna

Logistic Center Pruszcz Gdański to centrum logistyczne w Pruszczu Gdańskim zlokalizowane przy ulicy Zastawnej w pobliżu sortowni Poczty Polskiej. Powierzchnia obiektu wynosi ponad 11 000 m². Budynek został zaprojektowany w taki sposób, by rozstaw słupów na hali wynosił 22 m x 12 m. Wysokość magazynu netto to 10 m, zaś głębokość – 66 m. Posadzka jest w stanie wytrzymać obciążenia sięgające do 5 t/m². Centrum zostało zaprojektowane dla małych i średnich najemców. Poza tradycyjnym wysokim składowaniem możliwe jest również przechowywanie towarów, dla których wymagana jest temperatura kontrolowana. Niewątpliwym atutem magazynu jest bliskość dużych węzłów komunikacyjnych – wymienić należy tu przede wszystkim obwodnicę Trójmiasta, a także autostradę A1.

SEGRO Logistics Park Gdańsk (wykupione przez Hines Global Income Trust)

Fundusz inwestycyjny Hines Global Income Trust („Hines Global”) nabył nowoczesny park logistyczny o po-

wierzchni ponad 30 tys. m kw., zlokalizowany w Pruszczu Gdańskim. Rolę zarządcy nieruchomości zakupionej w dniu 24 września 2019 roku od platformy inwestycyjnej The SEGRO European Logistics Partnership („SELP”) będzie pełniła spółka Hines Polska.

Centrum logistyczne tworzą dwie wysokiej klasy nieruchomości magazynowe, których łączna powierzchnia wynosi 32 237 m². Obiekty powstały w 2013 oraz 2015 roku i są w pełni wynajęte przez firmy, które wykorzystują je do dystrybucji produktów na rynek trójmiejski. 25 500 m² powierzchni nieruchomości zajmuje Żabka Polska – największa w kraju sieć niewielkich sklepów spożywczych typu convenience. Pozostałe 5 100 m² wynajmuje z kolei DB Schenker, niemiecki operator logistyczny specjalizujący się w kompleksowym zarządzaniu łańcuchem dostaw, który poza magazynowaniem, oferuje również rozwiązania spedycyjne i transportowe.

Inwestycja znajduje się w Pruszczu Gdańskim, w sąsiedztwie węzła Rusocin, zapewniającego bezpośredni dostęp do obwodnicy Trójmiasta i Autostrady A1. Nieruchomość oddalona jest zaledwie 11 km od centrum Gdańska. Obecność portu morskiego pozwala na transportowanie towarów drogą morską.

Istnieje możliwość budowy hal dostosowanych do indywidualnych potrzeb klienta w systemie build-to-suit (BTS), przy czym minimalny moduł najmu wynosi 2.500 mkw. Placówka docelowo może mieć nawet 95 tys. m² powierzchni w pięciu halach magazynowych. Magazyny w Pruszczu Gdańskim mają 10 m wysokości netto, 120 m głębokości oraz posadzkę mogącą wytrzymać obciążenie rzędu 5t/m². Magazyny wyposażone są w nowoczesne rozwiązania przeciwpożarowe w postaci systemu tryskaczy oraz klap dymowych.

Centra logistyczne firmy 7R:

7R City Flex Gdańsk Airport

7R City Flex Gdańsk-Airport to nowoczesny obiekt magazynowy, zlokalizowany przy ulicy Sądzińskiej, w bezpośrednim sąsiedztwie drogi S6 oraz obwodnicy Trójmiasta. Położenie obiektu pozwala na szybki dojazd do lotniska oraz centrum Gdańska, a jednocześnie, dzięki usytuowaniu blisko autostrady A1, zapewnia szybką ko-

munikację z Polską centralną. Dzięki łatwemu dostępowi do komunikacji miejskiej (szybka kolej PKM, autobus) jest atrakcyjną lokalizacją dla pracowników czy klientów. 7R City Flex Gdańsk-Airport to projekt magazynowy klasy A o łącznej powierzchni około 9 000 m² - minimalny moduł 1,7K m². Obiekt charakteryzuje się najwyższym standardem wśród obiektów magazynowych na rynku Pomorskim. 7R City Flex Gdańsk-Airport to nowoczesny obiekt magazynowy, zlokalizowany przy ulicy Sądzińskiej, w bezpośrednim sąsiedztwie drogi S6 oraz obwodnicy Trójmiasta. Położenie obiektu pozwala na szybki dojazd do lotniska oraz centrum Gdańska, a jednocześnie, dzięki usytuowaniu blisko autostrady A1, zapewnia szybką komunikację z Polską centralną. Dzięki łatwemu dostępowi do komunikacji miejskiej (szybka kolej PKM, autobus) jest atrakcyjną lokalizacją dla pracowników czy klientów. 7R City Flex Gdańsk-Airport to projekt magazynowy klasy A o łącznej powierzchni około 9 000 m². Obiekt charakteryzuje się najwyższym standardem wśród obiektów magazynowych na rynku Pomorskim.

7R City Flex Gdańsk II

7R City Flex Gdańsk II to nowoczesny obiekt, zlokalizowany w pobliżu miejscowości Kowale k. Gdańska, tuż przy Trójmiejskiej Obwodnicy. Niewątpliwym atutem jest bliska odległość do centrum Gdańska oraz Gdyni, a także międzynarodowego Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy. Dostępna w obiektach przestrzeń można zaaranżować i dopasować nie tylko pod typową powierzchnię magazynową, ale także lekką produkcję oraz usługi. Usytuowanie blisko Parku handlowego gwarantuje dostęp do odpowiedniej infrastruktury oraz komunikacji miejskiej (bliskość autobusu oraz pętli tramwajowej) co sprawia, że jest to atrakcyjna lokalizacja również dla pracowników. Dzięki zastosowanym najnowszym rozwiązaniom ekologicznym, wpływającym m.in. na wzrost efektywności energetycznej, 7R City Flex Gdańsk II objęty jest certyfikacją BREEAM. Całkowita powierzchnia najmu to 11 tys. m² gdzie minimalny moduł wynosi 1.6 tys. m².

7R City Flex Gdynia

7R City Flex Gdynia to nowoczesny obiekt klasy A, który powstaje w ramach konceptu sieci miejskich magazynów 7R City Flex. To pierwsza inwestycja typu Small Business Unit w Gdyni. Jedną z głównych zalet obiektu jest jego lo-

kalizacja. Ulica Hutnicza przy której znajduje się magazyn zapewnia doskonałe połączenie z Portem Gdynia dzięki dogodnemu dostępowi do Estakady Kwiatkowskiego oraz sprawny wyjazd na obwodnicę Trójmiasta w kierunku Autostrady A1. Usytuowanie w granicach aglomeracji gwarantuje dostęp do odpowiedniej infrastruktury oraz komunikacji miejskiej, co sprawia, że jest to również atrakcyjna lokalizacja dla pracowników. 7R City Flex Gdynia dzięki zastosowanym w nim rozwiązaniom ekologicznym wpływającym m.in. na wzrost efektywności energetycznej objęty jest certyfikacją BREEAM. Całkowita powierzchnia najmu to 14 tys. m² gdzie minimalny moduł wynosi 1 tys. m².

7R Park Gdańsk I Kowale

7R Park Gdańsk I to zespół sześciu nowoczesnych obiektów logistycznych o łącznej powierzchni 128 500 m² (I -14 tys. m², II -26 tys. m², III-20 tys. m², IV-17,5 tys. m², V-33 tys. m², VI-18 tys. m²) - minimalny moduł to 2 tys. m². Magazyny zlokalizowane są w bezpośrednim sąsiedztwie drogi S6 oraz obwodnicy Trójmiasta. Park dzięki usytuowaniu blisko autostrady A1 zapewnia szybką komunikację z Polską centralną. 7R Park Gdańsk charakteryzuje się doskonałą lokalizacją oraz najwyższym standardem wśród obiektów magazynowych na rynku pomorskim. 7R Park Gdańsk to obiekty wysokiej jakości, zapewniające rozwiązania energooszczędne takie jak oświetlenia LED oraz wysoki standard ochrony przeciwpożarowej.

7R Park Gdańsk II w budowie

7R Park Gdańsk II to kompleks trzech nowoczesnych obiektów, który powstaje w miejscowości Kowale k. Gdańska, tuż przy Trójmiejskiej Obwodnicy. To kolejna inwestycja 7R na magazynowej mapie Trójmiasta. Obiekty znajdują się w Gdańsku Kowalach przy ul. Magnackiej tuż przy węźle Szadółki, zaledwie kilka kilometrów od Autostrady A1 oraz południowej obwodnicy S7. Niewątpliwym atutem jest również bliska odległość do centrum Gdańska oraz Gdyni, a także międzynarodowego portu lotniczego Gdańsk Airport. Dostępna w obiektach przestrzeń można zaaranżować dopasować nie tylko pod typową powierzchnię magazynową, ale także lekką produkcję. Usytuowanie w granicach aglomeracji gwarantuje dostęp do odpowiedniej infrastruktury oraz komunikacji miejskiej, co sprawia, że jest to atrakcyjna lokalizacja również dla pracowników. Dzięki zastosowanym najnowszym rozwiązaniom ekologicznym, wpływa-

jącym m.in. na wzrost efektywności energetycznej, 7R Park Gdańsk II objęty jest certyfikacją BREEAM. Całkowita powierzchnia najmu to 52.4 tys. m² (budynek I-10.9 tys. m², budynek II-20.3 tys. m², budynek III-21.1 tys. m²)

7R Park Słupsk – w budowie

7R Park Słupsk to pierwszy nowoczesny obiekt klasy A na mapie Słupska. Magazyn zlokalizowany będzie w bezpośrednim sąsiedztwie drogi S6, co zapewnia doskonałe połączenie z Gdańskiem oraz Szczecinem. Lokalizacja inwestycji pozwala również na łatwy dostęp do bardzo dobrze wykwalifikowanej siły roboczej ze Słupska oraz okolic. Całkowita powierzchnia najmu to 18.9 tys. m² gdzie minimalny moduł to 1.5 tys. m².

7R Park Tczew

7R Park Tczew to zespół pięciu nowoczesnych obiektów magazynowych klasy A zlokalizowany przy skrzyżowaniu dróg krajowych nr 91 oraz nr 244, w pobliżu autostrady A1 - bezpośrednio przy węźle Swarozyn z ekspozycją na autostradę A1. Obiekty I oraz II są już oddane do użytkowania. Trzeci z budynków realizowany będzie w formule BTS. Park charakteryzuje się doskonałą lokalizacją tuż przy autostradzie A1 umożliwiającą swobodny wyjazd w kierunku Gdańska, Warszawy i Łodzi. Bliskość miast Tczew, Starogardu Gdańskiego oraz Malborka zapewnia dostęp do wykwalifikowanej kadry pracowniczej. Obiekty odznaczają się najwyższym standardem realizacji, a ich powierzchnie można elastycznie dostosować pod różne rodzaje działalności, w tym funkcję produkcyjną. Położenie 7R Park Tczew w Pomorskiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej (PSSE), czyni tę lokalizację jeszcze atrakcyjniejszą ze względu na dogodne warunki do rozwoju lokalnej przedsiębiorczości. Całkowita powierzchnia najmu to 96.2 tys. m² - budynek I – 26.2 tys. m², budynek II – 20.5 tys. m², budynek III typu BTS – 30.4 tys. m², budynek IV A – 10.7 tys. m², budynek IV B – 8.3 tys. m². Minimalny moduł w tym magazynie wynosi 3.3 tys. m².

Centra logistyczne firmy Panattoni:

Panattoni Park Gdańsk w pobliżu DCT

Panattoni Park Gdańsk oferuje klientom powierzchnie magazynową oraz biurową. Inwestycja jest położona

w pobliżu kontenerowego terminalu głębokowodnego (DCT Gdańsk). W niewielkiej odległości od magazynów w Gdańsku znajduje się również południowa obwodnica Trójmiasta, łącząca autostradę A1 z drogą krajową nr 7, a od planowanego węzła „Błonia” dzieli go zaledwie 500 m. Wspomniany węzeł znajduje się na trasie Sucharskiego, która biegnie z portu gdańskiego do autostrady A1 oraz do obwodnicy południowej Trójmiasta. Magazyny w Gdańsku wchodzące w skład Panattoni Park Gdańsk są pierwszymi obiektami firmy Panattoni Europe wybudowanymi przez niego na Pomorzu. Park magazynowy składa się z czterech magazynów zlokalizowanych w Gdańsku, których łączna powierzchnia wynosi 46 870 m². Obiekt ten jest ukończony i nie ma w planach jego rozbudowy.

Panattoni Park Gdańsk III – ul. Jabłoniowa

Panattoni Park Gdańsk III oferuje najwyższą jakość powierzchni magazynowej oraz biurowej, jak również najnowocześniejsze rozwiązania składowania towarów. Najważniejszym jednak atutem parku jest jego doskonała lokalizacja w sąsiedztwie dróg ekspresowych S6, S7 oraz autostrady A1, co zapewnia idealne warunki dla firm, które kładą nacisk na sprawny transport.

Panattoni Park Gdańsk III to park dystrybucyjny składający się z dwóch hali magazynowej klasy A o łącznej powierzchni ok. 61 tys. m². Park oferuje możliwość wynajęcia powierzchni magazynowo – produkcyjnych, dostosowanych do indywidualnych potrzeb Klienta z różnych branż. Wydzielone Jednostki odpowiadają potrzebom logistyki, dystrybucji, składowania czy produkcji.

Panattoni Park Gdańsk IV – Rafineria

Panattoni Park Gdańsk IV o powierzchni 41 500 m² znajduje się zaledwie 4 km od Portu Gdańskiego, głębokowodnego terminala kontenerowego DCT Gdańsk, są to tereny na przeciwko Rafinerii Gdańskiej, przy ulicy Elbląskiej.

Panattoni Park Gdańsk IV składa się z dwóch hal magazynowych klasy A o łącznej powierzchni niemal 41 500 m² i oferuje możliwość wynajęcia powierzchni magazynowo – produkcyjnych, dostosowanych do indywidualnych potrzeb klienta z różnych branż. Wydzielone jednostki odpowiadają potrzebom logistyki, dystrybucji, składowania czy lekkiej produkcji. Inwestycja ta została ukończona w trzecim kwartale 2018 r.

Panattoni Park Gdańsk Airport – w budowie

Panattoni Europe sukcesywnie stawia na rozbudowę oferty powierzchni magazynowych w rejonie Trójmiasta. To bardzo dynamicznie rozwijająca się część Polski, strategicznie położona na przecięciu szlaków handlowych łączących Skandynawię z Europą Południową oraz Polskę z krajami bałtyckimi. Panattoni Park Airport położony jest w bezpośrednim sąsiedztwie portu lotniczego im. Lecha Wałęsy, co dodatkowo podnosi atrakcyjność lokalizacji.

Panattoni Park Gdańsk Airport będzie się składał w sumie z 4 budynków magazynowych, których konstrukcja ruszy w IV kwartale bieżącego roku. Pierwsi najemcy sprawdzą się już w połowie 2020 r. Dzięki atrakcyjnej lokalizacji blisko portu lotniczego, Panattoni Park Gdańsk Airport będzie doskonale włączony w Trójmiejski system transportu publicznego. Do lotniska dociera Pomorska Kolej Metropolitarna, regularnie kursują autobusy, a jeden z przystanków znajduje się bezpośrednio przed planowanym Parkiem, co znacznie ułatwi dojazd pracownikom.

Panattoni Park Gdańsk Airport w ramach czterech budynków oferuje najwyższą jakość powierzchni magazynowej oraz biurowej, jak również najnowocześniejsze rozwiązania składowania towarów. Wyposażony jest w wygodne place manewrowe, bramy „O” oraz umożliwia elastyczne kształtowanie modułów. Park certyfikowany jest w systemie BREEAM na poziomie „Good”. Część parku została już wynajęta m.in. przez firmę BKK, która na powierzchni 68 500 m² prowadzić będzie operacje logistyczne na potrzeby sklepów stacjonarnych home&you, a także sklepu internetowego tej marki.

Panattoni Park Tricity South II – Będzieszyn koło Pruszcza Gdańskiego – w budowie

Panattoni, w marcu 2019 rozpoczął budowę Panattoni Park Tricity South II. Zlokalizowany niedaleko Pruszcza Gdańskiego - w Będzieszynie kompleks w sąsiedztwie autostrady A1 pozwoli dostać się do czeskiej granicy, sieć kolejowa do Warszawy, Bratysławy i Wiednia, a Port Gdański obsłuży towary przybywające m.in. Chin, USA, czy Singapuru.

Planowane jest wybudowanie dwóch budynków. Pierwsze 25 000 m² z 70 000 planowanych będzie dostępne już w sierpniu 2020 r, z czego ponad 3 500 m² ma już na-

jemcę, który będzie realizował procesy lekkiej produkcji, konfekcjonowania i składowania.

Panattoni Park Tricity South II, podobnie jak wszystkie parki dewelopera realizowane od 2020 r. będzie certyfikowany metodą BREEAM New Construction International na poziomie VERY GOOD. Z tego powodu kompleks będzie wyposażony w automatykę budynkową BMS zarządzającą systemami automatycznego sterowania w obiektach (energią elektryczną, oświetleniem, wentylacją, ogrzewaniem LED), jak i system ograniczający zużycie wody czy automatycznego szczytowania tablic rejestracyjnych. Ponadto, Panattoni przeprowadzi działania z zakresu Land Stewardship (dbałości o teren), zachowując jak największą powierzchnię biologicznie czynnej (np. dotychczasową zieleni) podczas realizacji inwestycji. Zainstalowane zostaną ule i budki dla ptaków, nie wspominając o wiatach rowerowych i car sharingu.

Panattoni Park Tricity North –Rumia, w budowie

Panattoni Park Tricity North to piąty park magazynowy dewelopera w Trójmieście, ale pierwszy w okolicach Gdyni i pobliskiego portu i Bałtyckiego Terminala Kontenerowego. Park ten składa się z jednej hali magazynowej klasy A o łącznej powierzchni ponad 44 tys. m². Park oferuje możliwość wynajęcia powierzchni magazynowo – produkcyjnych oraz biurowej dostosowanej do indywidualnych potrzeb najemcy. Obiekt wyposażony jest w doki i bramy z poziomu „0”, obszerne place manewrowe, minimalna powierzchnia najmu to 2 tys. m². Ponadto, zaprojektowano w nim liczne rozwiązania energooszczędne oraz proekologiczne, dzięki czemu spełnia wymogi certyfikatu BREEAM na poziomie „Good”. Obiekt dostępny jest od pierwszego kwartału 2020 roku.

BTS Nagel ul. Elbląska Gdańsk

BTS dla firmy Nagel-Group cechują nowoczesne rozwiązania konstrukcyjne i technologiczne, dostosowane do wysokich wymagań branży FMCG (fast-moving consumer goods). Ze względu na wymogi procesu magazynowania produktów spożywczych, w obiektach zastosowano szczególne rozwiązania technologiczne tj., izolacja termiczna oraz systemy chłodzenia. Na uwagę zasługuje system kontroli temperatury powietrza na całej powierzchni budynków. Dodatkowo, część magazynową, w której umieszczono

regaly, wyróżnia niestandardowa wysokość użytkowa, tj. 11,5 m, podczas gdy zazwyczaj wynosi ona 10 m. Całkowita powierzchnia magazynu to 3500 m².

TriStar Park Gdańsk (wcześniej Panattoni Park Gdańsk II – Pruszcz Gdański)

TriStar Gdańsk to nowoczesna hala magazynowa klasy A o całkowitej powierzchni 28.9 tys. m². Park zlokalizowany jest 20 km od centrum Gdańska, 3 km od autostrady A1. Atutem obiektu jest niedaleka odległość od Portu Gdańskiego i głębokowodnego terminala kontenerowego DCT Gdańsk. Powierzchnia parku może być dostosowana zarówno pod działalność dystrybucyjną jak i produkcyjną. Inwestycja składa się z jednego budynku a najmniejszy możliwy moduł to 1,6 tys. m².

SSKW Gdańsk ul. Miałki Szlak

SSKW Gdańsk to kompleks sześciu hal produkcyjnych i magazynowych do wynajęcia o łącznej powierzchni 21 tys. m². Park magazynowy zlokalizowany jest przy najważniejszych drogach w Gdańsku: S7 (wylot na Warszawę) i Trasie Sucharskiego (do portu i obwodnicy) znajduje się on zaledwie kilometr od starówki Gdańska.

Mapletree Park Gdańsk ul. Bysewska wcześniej Prologis Park Gdańsk

Mapletree Park Gdańsk przy ulicy Bysewskiej w Gdańsku to nowoczesne centrum magazynowe zlokalizowane 13 km od centrum miasta oraz 8 km od Portu Lotniczego im. Lecha Wałęsy w Gdańsku, w sąsiedztwie drogi krajowej nr 7, która łączy się z obwodnicą Trójmiasta jak również z autostradą A1 (Trójmiasto - Łódź - Gliwice). Obiekt oferuje najemcom powierzchnie na terenie trzech hal odpowiadające na potrzeby zarówno działalności magazynowej, logistycznej jak i produkcyjnej. Całkowita powierzchnia magazynów to prawie 91 tys. m². Minimalny moduł magazynowy to 2.7 tys. m².

Mniejsze magazyny w województwie pomorskim:

Centrum logistyczne Morzeszczyn, powiat tczewski

Nieruchomość zlokalizowana jest w miejscowości Morzeszczyn, przy autostradzie A1, 100 m od stacji kolejowej

wej. Jest to zespół magazynowy o łącznej powierzchni około 20 tys. m² z bramami magazynowymi na poziomie "0"

Bałtyckie Centrum Logistyczne w budowie

Dekpol rozpoczął budowę dwóch nowoczesnych hal magazynowo usługowych w Gdańsku na terenie Wyspy Portowej. Inwestycja powstaje na terenie gdańskiej Przeróbki. Projekt zakłada budowę dwóch nowoczesnych hal magazynowo - usługowych z wydzielonymi częściami biurowymi. Obiekty składać się będą z modułów typu SBU (small business unit) przeznaczonych na niewielkie magazyny, pod lekką produkcję lub reprezentacyjne biura. Przedsięwzięcie zostanie zrealizowane na zlecenie firmy Flex Gdańsk BCL. Inwestor posiada jeszcze w ofercie wolne powierzchnie do wynajęcia.

Bałtyckie Centrum Logistyczne posiadać będzie dostęp do bocznic kolejowej PKP. Zlokalizowane będzie blisko terminala kontenerowego DCT oraz tylko 2 km od drogi ekspresowej S7. Do centrum Gdańska dojazd samochodem zabierze z kolei zaledwie 3 minuty.

Magazyny Magnacka ATC Cargo – Gdańsk Kowale

Jest to obiekt magazynowo biurowy wybudowany w 2011 roku o 6,5 tys. m² powierzchni magazynowej wysokiego składowania z dostępem poprzez 3 bramy zero oraz dwa doki. Przed magazynem dostępny jest plac manewrowy o powierzchni 5 000 m² z możliwością parkowania samochodów TIR i osobowych.

Centrum logistyczne BTS dla Bluejetod ul.

Przyrodników

Centrum logistyczne składa się z około 3000 m² powierzchni magazynowej i biurowej.

Centrum logistyczne Royal Business Park ul. Kartuska

Otwarte w marcu 2019 roku Royal Business Park to centrum dystrybucyjne, które łączy funkcje magazynowe i biurowe. Kompleks wybudowany przez krajowego inwestora znajduje się na terenie Gdańskiej Agencji Rozwoju Gospodarczego oraz strefy ekonomicznej. Na inwestycję składają się dwa budynki o łącznej powierzchni 11 150 mkw. dysponujące wysokiej klasy po-

wierzchnią magazynową i biurową. Royal Business Park znajduje się w sąsiedztwie drogi krajowej nr 7, która bezpośrednio prowadzi do Obwodnicy Trójmiasta (S7). Zaletą lokalizacji parku jest bliskość Portu Lotniczego Gdańsk. Hala wysokiego składowania wraz z budynkiem biurowym, podzielona na segmenty (1726 m², 1147 m², 2255 m²) Segmenty można łączyć w większe powierzchnie. Ochrona instalacją tryskaczową, gęstość obciążenia ogniowego powyżej 4000MJ/m². Posadzka bezpyłowa o nośności 5T/m². Cały obiekt oświetlony lampami LED nowej generacji. Dostępne bramy z poziomu „0” i doki rozładunkowe. W obecnej chwili cały budynek wynajęty jest przez firmę BioFeed, producenta pasz.

• Kujawsko-Pomorskie

Województwo Kujawsko-Pomorskie coraz bardziej otwiera się na rozwój usług logistycznych w regionie. Funkcjonuje tu kilku mniejszych operatorów oferujących powierzchnię magazynową, którzy sukcesywnie rozszerzają swoją ofertę o nowe lokalizacje i centra magazynowania. Dużą szansą dla regionu jest lokalizacja w regionie Węzła logistycznego Bydgoszcz integrującego transport wodny, drogowy i kolejowy wraz z centrum logistyczno-magazynowym. Stanowić go będzie kolejowo-drogowy terminal intermodalny w Emilianowie („suchy port”) oraz kolejowo-drogowo-wodna platforma multimodalna Bydgoszcz-Solec Kujawski. Położenie Bydgoszczy na przecięciu dwóch dróg wodnych śródlądowych objętych umową AGN (MDW E40 i E70) oraz dogodne połączenie wodne z trójmiejskimi portami morskimi daje szansę na odgrywanie, przez to miasto, funkcji ważnego węzła logistycznego kraju, bazującego na drodze wodnej rzeki Wisły, połączeniach kolejowych i drogowych i porcie lotniczym. To doskonała lokalizacja dla centrum logistycznego, które byłoby sprzężone z pomorskimi portami, zwłaszcza w sytuacji wzrastającej kongestii na drogach.

W najbliższej przyszłości na terenie Województwa Kujawsko-Pomorskiego planowana jest budowa dwóch terminali przeładunkowych, które stworzą dobre warunki dla rozwoju transportu w regionie oraz Korytarza Bałtyk-Adriatyk.

Panattoni Park Toruń w Grębocinie

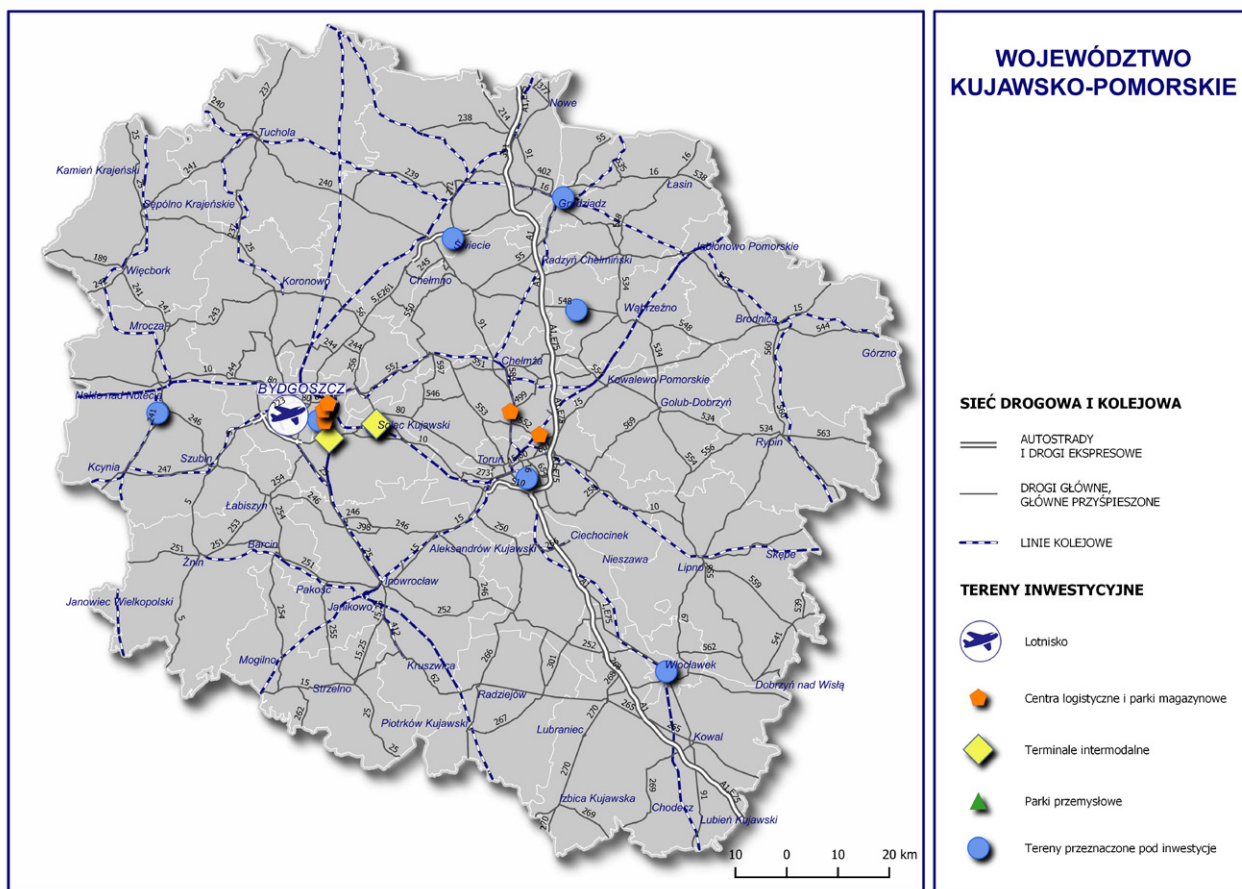
Inwestycja zrealizowana została przez Panattoni Europe. Teren zlokalizowany jest w Grębocinie w odległości ok. 12 km od centrum Torunia przy drodze krajowej nr 552 oraz 4 km od węzła autostrady A1 w Lubiczu. W ramach Panattoni Park Toruń planowane są dwa kompleksy. Pierwszy już zrealizowany, to inwestycja build-to-suit („szyta na miarę”) o powierzchni ok. 30 000 m². Jest to centrum dystrybucyjne realizowane na zlecenie firmy Cereal Partners Poland Toruń-Pacific (CPP), hala, którą w całości zajmuje CPP i jest ściśle dostosowana do potrzeb producenta płatków śniadaniowych. Składa się z obiektu wysokiego składowania (magazynu o powierzchni 29 410 m² oraz części biurowej o powierzchni ok. 900 m²). Obiekt wyposażony jest w zautomatyzowane systemy dystrybucji. Drugi budynek parku (jeszcze nie istniejący) będzie oferował 31 000 m² nowoczesnej powierzchni magazynowej pod wynajem. Moduły maga-

zynowe będą elastycznie dostosowane do potrzeb klientów z różnych branż.

Centrum logistyczne Panattoni Park Toruń II (w trakcie realizacji)

Panattoni Park Toruń oferuje nowoczesne powierzchnie magazynowe oraz produkcyjne o łącznym metrażu 62 560 m², położone przy ul. Przelot w Toruniu. Kompleks jest świetnie skomunikowany, położony bezpośrednio przy drodze krajowej nr 80, zaledwie 2 km od węzła Lubicz, który łączy się z autostradą A1 i drogą ekspresową S10 w kierunku Warszawy. Z parku do centrum Torunia jest zaledwie 10 km, do Bydgoszczy 53 km, a do Gdańska 161 km. Panattoni Park Toruń II składa się będzie z dwóch budynków magazynowych klasy A. Moduły mogą być dowolnie kształtowane, dzięki czemu powierzchnia parku z łatwością może być dostosowana do potrzeb najemców reprezentujących różne branże, w tym sektor produkcyjny.

Rysunek 10. Rozmieszczenie infrastruktury liniowej oraz punktowej w województwie kujawsko-pomorskim.



Źródło: Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego

Centrum logistyczne Panattoni Park Bydgoszcz II i III

Panattoni Park Bydgoszcz oferuje obecnie dwa komplekсы powierzchni przemysłowej w ramach nowoczesnych budynków magazynowych klasy A, położonych w obrębie miasta nieopodal Bydgoskiego Parku Przemysłowo-Technologicznego. Obiekty z przeznaczeniem na składowanie oraz lekką produkcję, może być dowolnie dostosowany do potrzeb jednej firmy bądź kilku najemców. Wyposażone są w wygodne place manewrowe, przestronne parkingi oraz nowoczesne moduły biurowe. Panattoni II przy ul. Dachtery o powierzchni ponad 37 271m² oraz Panattoni III przy ul. Mokrej o powierzchni ponad 45 622m². Centrum logistyczne jest dobrze skomunikowane, niedaleko oddalone drogi krajowe, w odległości ok. 3 km od obwodnicy Bydgoszczy (droga S10), która docelowo połączy Szczecin z aglomeracją warszawską. Dodatkowo 8 km od parku znajduje się międzynarodowy Port Lotniczy Bydgoszcz-Szwederowo.

Waimea Logistic Park Bydgoszcz

Waimea Logistic Park Bydgoszcz to nowoczesne centrum dystrybucyjne oferujące powierzchnie klasy A w (docelowo) sześciu budynkach o łącznej powierzchni ok. 25 510 m². Kompleks zlokalizowany jest we wschodniej części miasta i charakteryzuje się dobrą komunikacją z pozostałymi dzielnicami miasta, dzięki położeniu blisko ul. Nowotoruńskiej. Lokalizacja Parku zapewnia dobry dostęp do drogi S5 (Bydgoszcz-Poznań-Wrocław), S10 (Szczecin-Bydgoszcz-Toruń), nr 25 (Bydgoszcz-Konin-Kalisz), nr 80 (Bydgoszcz-Lubicz) oraz do międzynarodowego Portu Lotniczego Bydgoszcz-Szwederowo oddalonego o 7 km. Przystanek komunikacji publicznej usytuowany jest w odległości ok. 100 m. Stacja kolejowa zlokalizowana jest w odległości 4 km od parku. Obecnie na ukończeniu jest hala produkcyjna o powierzchni 16 200m². Budynek A o metrażu ponad 9 tys. m² został już w pełni zagospodarowany przez klientów biznesowych. Dodatkowo firma oferuje dla małego biznesu (small business units) powierzchnie modułowe tj. hale magazynowo - produkcyjne o wielkości każda 527 m² z 1 rampą oraz dostępną powierzchnią biurową 86 m².

Goodman Toruń Logistics Centre

Całkowita powierzchnia centrum logistycznego to 66 934 m². Centrum logistyczne jest zlokalizowane w ob-

rzebie Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej w Ostaszewie k. Torunia. Centrum jest dobrze skomunikowane zarówno z zachodnimi, jak i wschodnimi rynkami poprzez multimodalną sieć transportu włączając w to lotnisko w Bydgoszczy (50 km) oraz odległe o 12 km skrzyżowanie dróg A1/S10. Zapewnia to łatwy dostęp do miast takich jak Toruń (8 km), Gdańsk (176 km), Warszawa (210 km) oraz Szczecin (310 km).

• Warmińsko-Mazurskie

W województwie warmińsko-mazurskim ulokowanych jest kilku mniejszych operatorów oferujących powierzchnie magazynowe. Są one zlokalizowane głównie na obrzeżach dużych aglomeracji miejskich takich jak Olsztyn czy Elbląg. Pomimo niewielkiej ilości i dostępnych wielkości magazynów i placówek logistycznych to właśnie dzięki wzrastającemu znaczeniu korytarza oraz obecności rozwijającego się portu morskiego w Elblągu mają one największe szanse i potencjał na znaczący rozwój w perspektywie kilku najbliższych lat. W miejscu krzyżowania się nowo wybudowanej obwodnicy Olsztyna z drogą S 51 (węzeł Olsztyn Południe) powstaje park logistyczny Panattoni Park Olsztyn o wielkości 39 087 m², z czego 30 000 m² ma być przeznaczony na wynajem. Przeznaczony będzie zarówno do magazynowania, jak i lekkiej produkcji. Dodatkowo z początkiem 2020 r. Rohlig Suus Logistics w Olsztynie otworzył swoje centrum magazynowo - biurowe. Obiekt obsługuje transport drogowy drobnicowy oraz całopojazdowy nie tylko dla klientów województwa warmińsko-mazurskiego, ale ze względu na bliskość trójmiejskich portów jest także istotnym punktem na mapie transportu intermodalnego. Obiekt ma charakter multikliencki i obsługuje kontrahentów z różnych sektorów przemysłu.

Zasadniczo położenie województwa wskazuje na trzy potencjalne obszary dla centrów logistycznych w obszarze ciężenia korytarza Bałtyk-Adriatyk:

1. Obszar miejski Olsztyna (kierunek powiązania komunikacyjnego miasta z drogą ekspresową nr S7) - byłoby to centrum nastawione na wspierania obszaru miejskiego.
2. W sąsiedztwie Elbląga – na skrzyżowaniu szlaków transportowych: drogi krajowej i ekspresowej nr 22

(z Obwodu Kaliningradzkiego w kierunku A-1) z drogą ekspresową nr 7 (połączenie portów trójmiasta z centrum Polski).

3. W sąsiedztwie Olsztynka – na skrzyżowaniu dróg S7 i S51 (w połowie drogi między Warszawą i Gdańskiem, świadczące usługi na rynek zarówno regionalny jak i ponadregionalny z uwagi na doskonałą dostępność transportową (drogi S7, S51 i linia kolejowa 216 Olsztyn-Olsztynek-Działdowo).

• Mazowieckie

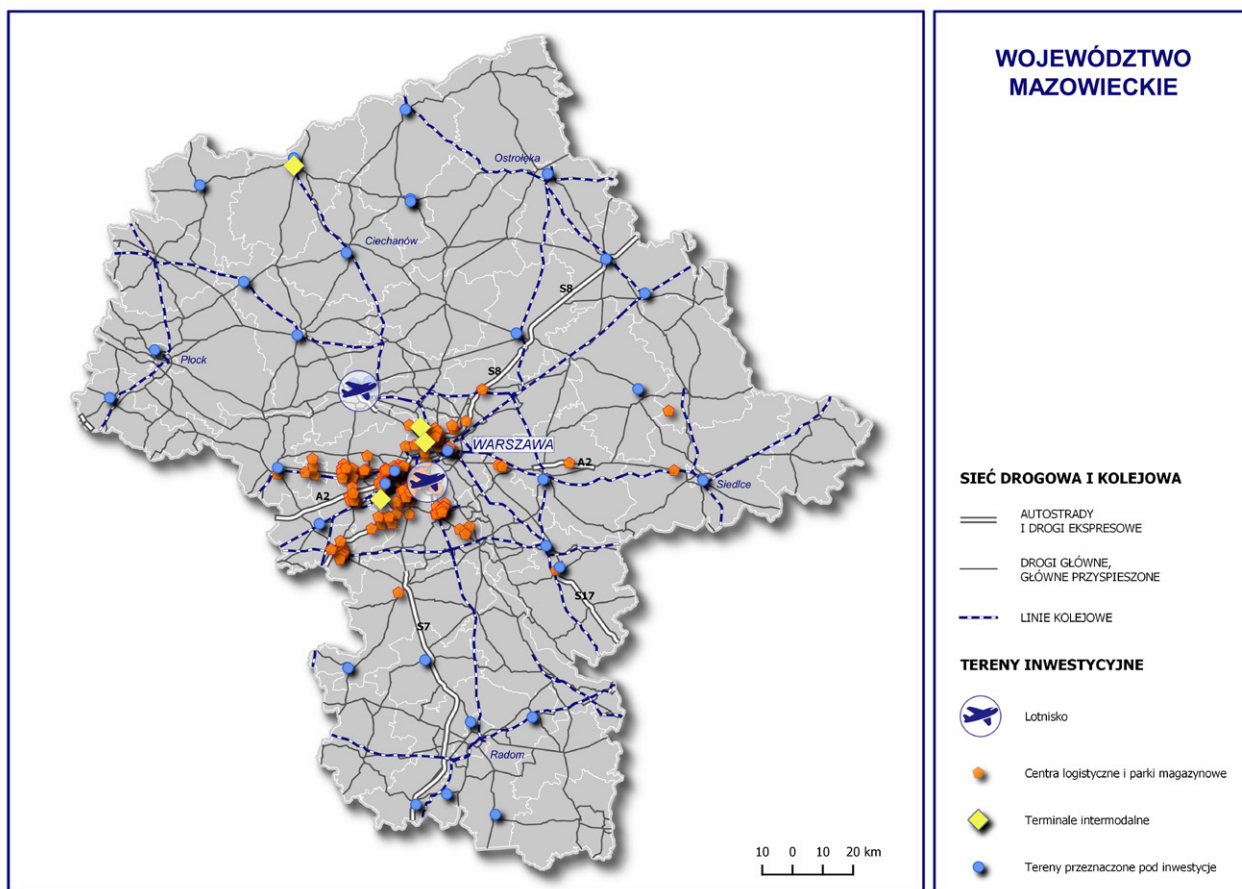
Województwo mazowieckie z aglomeracją warszawską jest głównym węzłem transportu ładunków drobnicowych, skierowanych zarówno do najważniejszych krajowych jak i zagranicznych nadawców oraz odbiorców. Stąd jest największym rynkiem magazynowym w kraju. W 2019 roku funkcjonowało 157 centrów magazyno-

wych oferujących blisko 5,2 mln m² powierzchni do wynajęcia. W roku 2019 powstało 25 nowych parków logistycznych o łącznej powierzchni magazynowej wynoszącej 640 tys. m². Na tak dynamiczny rozwój tego sektora gospodarki istotny wpływ ma bardzo dobra dostępność Warszawy do sieci dróg krajowych oraz linii kolejowych. Poniżej zestawienie centrów magazynowych oraz parków logistycznych o powierzchni powyżej 50 000 m².

P3 Błonie

Największy kompleks logistyczny w okolicy Warszawy, oferujący docelowo 325.000 m² powierzchni magazynowej oraz biurowej na 80 hektarowej działce. Istnieje możliwość przystosowania powierzchni na potrzeby prowadzenia lekkiej produkcji. P3 Błonie zlokalizowany jest 27 km od centrum Warszawy, w odległości kilkuset metrów od drogi krajowej nr 92. Położenie parku umożliwia dobry dojazd do autostrady A2 / trasy europejskiej E30 (Warszawa-Lódź-Poznań) dzięki drogom wojewódzkim

Rysunek 11. Rozmieszczenie infrastruktury liniowej oraz punktowej w województwie mazowieckim.



Źródło: Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie

nr 579 i nr 720. Park znajduje się niedaleko sieci kolejowej oraz sieci transportu publicznego.

P3 Mszczonów

Składa się z dziesięciu obiektów o łącznej powierzchni wynoszącej 319.000 m². Większość hal magazynowo - biurowych została zbudowana w systemie build-to-suit (BTS), czyli na specjalne życzenie klienta. Powierzchnie przystosowane są zarówno do prowadzenia działalności logistycznej, jak i do lekkiej produkcji, przy czym minimalny moduł najmu wynosi 3.600 m². Park posiada własną bocznice kolejową. P3 Mszczonów leży 45 km na południowy - zachód od Warszawy, około 40 minut jazdy od międzynarodowego Portu Lotniczego Warszawa-Okęcie. Kompleks znajduje się blisko drogi ekspresowej S8 / trasy europejskiej E67 (Wrocław-Warszawa-Białystok), posiada także dobry dojazd drogą krajową nr 50 do oddalonej o 18 km autostrady A2. W okolicach Mszczonowa przebiegają linie transportu publicznego, co umożliwia dogodny dojazd do parku.

MLP Pruszków II

Centrum składa się z hal magazynowych i produkcyjnych o łącznej planowanej powierzchni wynoszącej ponad 292,000 m². Park magazynowy położony jest w miejscowości Moszna-Parcele położonej 25 km na zachód od centrum Warszawy. Park zlokalizowany jest przy autostradzie A2 w odległości 5 km od węzła Pruszków, co umożliwia dogodny dostęp do południowej obwodnicy Warszawy S2 oraz drogi S8.

Prologis Park Błonie

Kompleks dystrybucyjny, w skład którego wchodzi dziesięć budynków magazynowo - biurowych o łącznej powierzchni wynoszącej ponad 200.000 m². Prologis Park Błonie usytuowany jest w Kopytowie 25 km na zachód od centrum Warszawy. Park zlokalizowany jest przy drodze krajowej nr 92, 8 km od autostrady A2, co umożliwia dogodny dostęp do południowej obwodnicy Warszawy S2 oraz S8.

MLP Pruszków I

Park logistyczny położony na działce o powierzchni 43 ha, gdzie powstało łącznie 170.695 m² powierzchni magazynowo - produkcyjnej. Kompleks posiada własną

bocznice kolejową. MLP Pruszków I jest zlokalizowany 2 minuty jazdy od Al. Jerozolimskich oraz 10 minut jazdy od Alei Krakowskiej, stanowiących główne arterie Warszawy. Kompleks znajduje się także blisko autostrady A2. Blisko parku przebiegają linie kolejowe (PKP, WKD) oraz autobusy linii miejskich i podmiejskich.

Prologis Park Teresin

Park magazynowy, w skład którego wchodzi sześć budynków o łącznej powierzchni wynoszącej prawie 159.000 m², przy czym minimalny moduł najmu wynosi 3.600 m². Park posiada własną bocznice kolejową, połączoną z międzynarodową linią biegnącą ze wschodu na zachód Europy. Prologis Park Teresin położony jest około 40 km na zachód od centrum Warszawy, z dobrym dostępem do drogi krajowej nr 92 oddalonej 500 m od parku.

MLP Teresin

Docelowo park logistyczny łącznie oferować będzie 147.312 m² powierzchni magazynowej i produkcyjnej. Budynki będą posiadać także moduły biurowe. Park zlokalizowany jest w Teresinie, ok. 30 km od centrum Warszawy, z dostępem do drogi krajowej nr 92.

SEGRO Logistics Park Warsaw, Nadarzyn

Kompleks logistyczny powstał na działce o powierzchni 32 ha, przy czym łączna powierzchnia magazynowo-produkcyjna docelowo wynosić będzie ponad 120.000 m². SEGRO Logistics Park Warsaw, Nadarzyn zlokalizowany jest 5 km na południe od administracyjnych granic Warszawy i 18 km od międzynarodowego Portu Lotniczego Warszawa-Okęcie. Park położony jest bezpośrednio przy drodze S8 oraz 4 km od drogi krajowej nr 7 / trasy europejskiej E77 (Gdańsk-Warszawa-Kraków).

Prologis Park Błonie II

Centrum dystrybucyjne oferujące trzy hale magazynowe o łącznej powierzchni wynoszącej 113.093 m². Planowana jest rozbudowa kompleksu do ośmiu budynków, których łączna powierzchnia będzie wynosić 234.197 m². Prologis Park Błonie II położony jest 25 km od Warszawy, w obrębie Strefy Przemysłowej Błonie-Pass, 500 m od drogi krajowej nr 92 oraz 10 km od węzła Tłuste na autostradzie A2.

City Point

Park logistyczny o powierzchni wynoszącej blisko 100.000 m². W skład kompleksu wchodzi 18 budynków magazynowych z modułami socjalno-biuroowymi oraz dwa budynki biurowe. Powierzchnia magazynowa parku może być dostosowana do prowadzenia działalności produkcyjnej i dystrybucyjnej. City Point zlokalizowany jest 7 km od centrum Warszawy w dzielnicy Warszawa Targówek przy ulicy Matuszewskiej, z dostępem do drogi ekspresowej S8. Centrum logistyczne znajduje się w odległości 20 km od portu międzynarodowego lotniska im. F. Chopina.

Prologis Park Janki

Kompleks dystrybucyjny składający się z trzech hal magazynowych o łącznej powierzchni wynoszącej prawie 100.000 m². Do parku możliwy jest dojazd komunikacją miejską. Prologis Park Janki znajduje się 15 km na południowy-zachód od centrum Warszawy, 14 km od międzynarodowego Portu Lotniczego Warszawa-Okęcie. Położony niedaleko węzła "Wypędy" (Sokołowska) łączącego drogę ekspresową S8 oraz drogę krajową nr 7.

Hillwood Marki

Docelowo oferować będzie cztery budynki magazynowe o łącznej powierzchni 93.800 m². Park posiadać będzie powierzchnię dostosowaną zarówno pod potrzeby logistyki, jak i produkcji. Hillwood Marki zlokalizowany jest około 19 km od centrum Warszawy. Park posiada dostęp do pobliskiej trasy ekspresowej S8 oraz autostrady A2. W pobliżu parku znajdują się przystanki komunikacji publicznej.

Hillwood Pruszków

Centrum logistyczne zlokalizowane w Parzniewie, ok. 3 km od węzła "Pruszków" na autostradzie A2 i ok. 20 km od centrum Warszawy. Planowane jest wybudowanie 100,000 m² powierzchni magazynowej wraz z powierzchniami biurowo-socjalnymi. Projekt zapewnia dostęp do głównych dróg transportowych w kraju: autostrada A2, a także dostęp do obwodnicy Warszawy – S8 / S2. W bliskim sąsiedztwie Hillwood Pruszków zlokalizowane są: Agencja Celna, a także przystanek kolejowy PKP linii Warszawa - Grodzisk.

Hillwood Błonie II

Centrum logistyczne, oferujące sześć budynków magazynowo - biurowych o łącznej powierzchni około 76.600 m². Hillwood Błonie II zlokalizowany jest na terenie gminy Błonie, 35 km na zachód od centrum Warszawy, 400 metrów od drogi krajowej nr 92. Położenie centrum umożliwia także dojazd do oddalonej o 8 km autostrady A2. Park znajduje się niedaleko sieci kolejowej oraz sieci transportu publicznego.

SEGRO Logistics Park Warsaw, Pruszków

Centrum dystrybucyjne w skład którego wchodzi dwie hale magazynowe o łącznej powierzchni wynoszącej 72.950 m². Park przystosowany jest głównie do wy­mogów średnich i większych firm, w tym do prowadzenia lekkiej produkcji. SEGRO Logistics Park Warsaw, Pruszków zlokalizowany jest 15 km od centrum Warszawy. Park położony jest 800 m od drogi krajowej nr 92, niedaleko węzła Pruszków na autostradzie A2. Możliwość dojazdu środkami komunikacji miejskiej.

Panattoni Park Pruszków II

Kompleks logistyczny, w skład którego wchodzi trzy hale magazynowo - biurowe, o łącznej powierzchni 69.300 m². Panattoni Park Pruszków II zlokalizowany jest 22 km od centrum Warszawy, przy węźle Pruszków na autostradzie A2. Park położony jest także 4 km od drogi krajowej nr 92. Port lotniczy im. F. Chopina oddalony jest o 25 km. Możliwość dojazdu środkami komunikacji miejskiej.

West Park Ożarów

Centrum logistyczne składające się z trzech hal magazynowych o łącznej powierzchni wynoszącej ok. 68.000 m². West Park Ożarów położony jest w Ożarowie Mazowieckim około 15 km od Warszawy, 12 km od międzynarodowego Portu Lotniczego Warszawa-Okęcie. Park zlokalizowany jest w bezpośrednim sąsiedztwie drogi krajowej nr 92 oraz w niewielkiej odległości do węzła Pruszków, położonego przy autostradzie A2. Niedaleko kompleksu przebiega także linia komunikacji miejskiej.

Panattoni Park Grodzisk III

Park położony jest w sąsiedztwie węzła „Grodzisk Mazowiecki” autostrady A2, oraz w pobliżu planowanej

obwodnicy. Łącznie z Panattoni Park Grodzisk I i II stanowi portfel ponad 150 000 m² powierzchni magazynowej. Trzeci park Panattoni w Grodzisku oferuje prawie 70 000 m² powierzchni magazynowo - biurowej w ramach 4 hal, w tym budynku przeznaczonego na potrzeby logistyki cross - dockowej.

Logicor Piaseczno

Park biznesowo-technologiczno-logistyczny z budynkami biurowymi, który oferuje wynajem powierzchni biurowych i magazynowych. Logicor Piaseczno położony jest 15 km na południe od centrum Warszawy i 7 km od lotniska Okęcie. Dojazd do tras szybkiego ruchu (Kraków i Katowice), w tym autostrady A2 (południowa autostradowa obwodnica Warszawy S2), drogi ekspresowej S7 i obwodnicy Warszawy. Możliwy dojazd komunikacją publiczną z Warszawy i okolicznych gmin. Nieruchomość położona w północnej części Warszawy. hale produkcyjne na terenie obiektu wraz z pomieszczeniami magazynowymi i biurowymi tworzą łączną przestrzeń o powierzchni 60 tys. m kw.

SEGRO Business Park Warsaw, Ożarów

Kompleks dystrybucyjny składający się z siedmiu budynków o łącznej powierzchni wynoszącej 57.200 m², oferujący powierzchnie magazynowo - produkcyjne i biurowe. SEGRO Business Park Warsaw, Ożarów położony jest w Ożarowie, 16 km od centrum Warszawy. Bliskość autostrady A2 oraz drogi krajowej nr 92. Niedaleko parku znajduje się stacja kolei dojazdowej WKD.

Prologis Park Warsaw Żerań

Park logistyczny położony na 11,35 ha działce, w skład którego wchodzi cztery obiekty magazynowo-biurowe o łącznej powierzchni najmu wynoszącej 56.500 m² Prologis Park Warsaw Żerań zlokalizowany jest 10 km od centrum Warszawy, dzięki czemu możliwy jest dojazd liniami komunikacji miejskiej do kompleksu. Park położony jest tuż przy drodze ekspresowej S8, blisko drogi ekspresowej S7 oraz 15 km od autostrady A2.

Distribution Park Okęcie

Łączna powierzchnia użytkowa czterech budynków należących do parku wynosi 39.000 m², w tym 22.500 m² powierzchni magazynowej oraz 16.500 m² powierzchni biurowej. Distribution Park Okęcie położony jest w są-

siedztwie Międzynarodowego Portu Lotniczego im. F. Chopina, około 10 km od centrum Warszawy, 0,5 km od pętli tramwajowej oraz parkingu „Parkuj i Jedź” przy Alei Krakowskiej. Park położony jest także w pobliżu dróg wyjazdowych: drogi S8 i drogi krajowej nr 7.

Metropol Park Jagiellońska

Park magazynowo-biurowy zlokalizowany w Warszawie o całkowitej powierzchni 55,000 m². Obiekt magazynowo-biurowy znajduje się w bliskim sąsiedztwie Trasy Toruńskiej, a także w pobliżu dróg szybkiego ruchu S8 oraz S7.

Hillwood Warszawa II

Park magazynowy, obejmujący 2 budynki o łącznej powierzchni ponad 50 000 m². Centrum położone jest na Targówku, 8 km od centrum Warszawy, w sąsiedztwie drogi ekspresowej S8 oraz autostrady A2. Międzynarodowy Port Lotniczy Okęcie oddalony jest o ok. 15 km. Dostępny środkami transportu publicznego.

Panattoni Park Warsaw North

Park magazynowy oferujący ok. 54 000 m² powierzchni, zlokalizowany przy węźle „Radzymin Północny” drogi ekspresowej S8 i obwodnicy Marek, w odległości ok. 30 km od centrum Warszawy.

Panattoni Park Janki III

To hala magazynowa o powierzchni 52,600 m². Panattoni Park Warszawa Janki III zlokalizowany jest w odległości 16 km od centrum Warszawy oraz 13 km od lotniska Chopina, w pobliżu skrzyżowania trasy S8 z drogą krajową nr 7 w odległości 3 km od węzła Wypędy.

Hillwood Kalwaria II

Centrum logistyczne oferujące na 9 ha działce ponad 50.000 m² powierzchni magazynowo - biurowej. Hillwood Kalwaria II położony jest w miejscowości Łubna, 25 km od centrum Warszawy. Położenie przy drodze krajowej nr 79 (Warszawa-Kraków-Katowice) zapewnia dojazd do oddalonej o 15 km południowej obwodnicy Warszawy S2 oraz do drogi krajowej nr 7.

Diamond Business Park Ursus

Park magazynowy w trakcie rozbudowy, który docelowo oferował będzie 50 000 m² powierzchni magazynowej

i biurowej w ramach dwóch budynków. Diamond Business Park Ursus położony jest 8 km od centrum Warszawy oraz 8 km od międzynarodowego lotniska im. F. Chopina, w pobliżu głównych węzłów autostrady A2 oraz drogi Salomea-Wolica łączącej Trasę Krakowską (droga krajowa nr 7) i Trasę Katowicką (droga S8) z Alejami Jerozolimskimi.

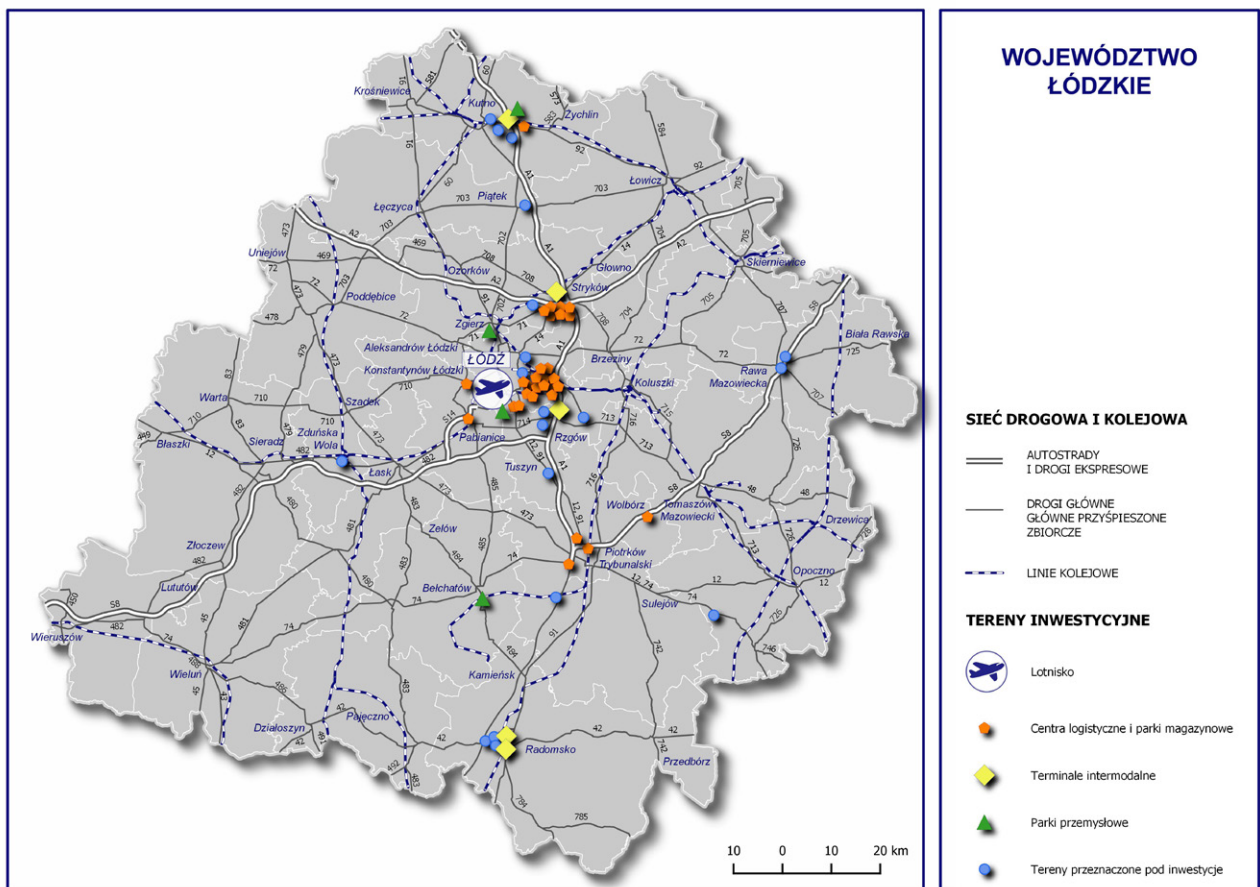
• Łódzkie

Położenie województwa łódzkiego na przecięciu dwóch korytarzy bazowej Transeuropejskiej Sieci Transportowej, Bałtyk – Adriatyk oraz Morze Północne – Bałtyk, daje znaczne impulsy rozwojowe. Stopniowo dopełniający się strategiczny układ drogowy województwa, poprzez zrealizowane: autostradę A2, drogę ekspresową S8 oraz autostradę A1 do węzła „Tuszyn”, zwiększa dostępność zewnętrzną regionu i sprzyja działalności

logistycznej. Zakończenie realizacji odcinka autostrady A1 Stryków-Tuszyn wpłynęło na wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza Łódź, skróceniu podróży na odcinku Piotrków Trybunalski – Stryków oraz wzrost atrakcyjności inwestycyjnej terenów we wschodniej części aglomeracji łódzkiej. Dynamiczny rozwój kompleksów magazynowych w regionie znajduje odzwierciedlenie w łącznej powierzchni zasobów magazynowych, która aktualnie wynosi 2,27 mln m².

W strategicznych dokumentach Województwa Łódzkiego („Plan zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego oraz plan zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego Łodzi” i „Strategii rozwoju województwa łódzkiego 2020”) wskazano rejony predestynowane do ukształtowania centrów logistycznych wybrane na podstawie analiz ofert terenowych oraz planowanego układu komunikacyjnego wyższego rzędu.

Rysunek 12. Rozmieszczenie infrastruktury liniowej oraz punktowej w województwie łódzkim.



Źródło: Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego

Ponadto, w celu efektywnego wykorzystania przewag lokalizacyjnych obszarów miejskich i wiejskich wskazano w „Strategii...” Obszary Strategicznej Interwencji wynikające z polityki rozwoju województwa, do których należą obszary będące w strefie oddziaływania sieci TEN-T. Poniżej przedstawione zostały główne, funkcjonujące obecnie ośrodki działalności logistycznej.

Logicor Łódź I

Park zlokalizowany przy ulicy Manewrowej 6/10 (dzielnica Widzew Przemysłowy), 6 km na południowy - wschód od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 6 km od węzła „Łódź – Wschód” na autostradzie A1; 1,5 km od terminalu kontenerowego Łódź Olechów (Spedcont); 4 km od drogi krajowej nr 14; 2,5 km od drogi wojewódzkiej nr 713. Jest to nowoczesne centrum dystrybucyjne przeznaczone dla średnich i dużych najemców, poszukujących powierzchni magazynowych do wynajęcia w celu składowania towarów oraz prowadzenia operacji logistycznych. Na powierzchnię magazynową składają się z trzy budynki o łącznej powierzchni 60 646 m². Aktualnie powierzchnia do wynajęcia wynosi 9 300 m².

Logicor Łódź II

Park położony jest przy ulicy Zakładowej (dzielnica Olechów/Widzew), 10 km na południowy - wschód od centrum Łodzi, w bezpośrednim sąsiedztwie fabryki Dell; 3 km od węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1; 2 km od terminalu kontenerowego Łódź Olechów (Spedcont); 7,5 km od drogi krajowej nr 14; 2,5 km od drogi wojewódzkiej nr 713. Logicor Łódź II to nowoczesny kompleks logistyczny oferujący budynek magazynowy z wysokiej jakości modułami biurowymi. Łączna powierzchnia magazynowa wynosi 53 396 m². Obecnie brak jest powierzchni do wynajęcia.

Logicor Łódź III

Park zlokalizowany jest przy ulicy Granicznej (dzielnica Górna), 7 km na południe od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 10 km od węzła „Łódź Górna” na autostradzie A1; 8 km od terminalu kontenerowego Łódź Olechów (Spedcont); 700 m od drogi krajowej nr 91; 5 km od Portu Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta (cargo). Jest to niewielki park magazynowy przeznaczony dla małych i średnich najemców. Ela-

styczność i nowoczesność zastosowanych rozwiązań sprawia, że magazyn może nie tylko stanowić miejsce do składowania towarów, ale pełnić rolę hali produkcyjnej, terminalu przeładunkowego, sortowni, chłodni, składu celnego czy też siedziby firmy. Cały park logistyczny to jeden obiekt o powierzchni magazynowej 29 460 m². Aktualnie powierzchnia do wynajęcia wynosi 2 300 m².

Panattoni Park Business Center Łódź IV

Park położony pomiędzy ulicami Dostawczą i Gen. J. Dąbrowskiego (dzielnica Widzew Przemysłowy), 5 km na południowy - wschód od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 8 km od węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1; 3,5 km od terminalu kontenerowego Łódź Olechów (Spedcont); 2 km od drogi krajowej nr 14; 4,5 km od drogi wojewódzkiej nr 713. Jest to park biznesowy oferujący do wynajęcia niewielkie powierzchnie magazynowe wraz z pomieszczeniami biurowymi. Na powierzchnię magazynową składają się dwa budynki o łącznej powierzchni 19 300 m². Obecnie brak jest wolnych powierzchni do wynajęcia.

Panattoni Park Business Center Łódź

Park zlokalizowany jest przy skrzyżowaniu ulic Dostawczej i Puszkina (dzielnica Widzew Przemysłowy), 5 km na południowy - wschód od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 6 km od węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1; 1,5 km od terminalu kontenerowego Łódź Olechów (Spedcont); 4 km od drogi krajowej nr 14; 2 km od drogi wojewódzkiej nr 713. Jest to niewielki park magazynowo - biurowy oferujący powierzchnię typu „small business units” przeznaczony dla firm poszukujących niedużych magazynów do wynajęcia wraz z biurami. Na powierzchnię magazynową składają się dwa budynki o łącznej powierzchni 18 700 m². Aktualnie powierzchnia do wynajęcia wynosi 7 800 m².

Panattoni Business Center Łódź II

Park położony we wschodniej części Łodzi przy ul. Niciarnianej w odległości 4 km od centrum miasta oraz 5,5 km od węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1; 6,3 km od terminalu kontenerowego Łódź Olechów (Spedcont). Jest to obiekt o przeznaczeniu magazynowo-produkcyjno-biurowym. Na Park składają się dwa nowoczesne

budynki o łącznej powierzchni magazynowej 31 500 m². Obecnie brak jest wolnych powierzchni do wynajęcia.

Panattoni Park Łódź East

Park zlokalizowany jest przy ulicy Zakładowej (dzielnica Olechów/Widzew), 10 km na południowy - wschód od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 3 km od węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1; 2 km od terminalu kontenerowego Łódź Olechów (Spedcont); 7,5 km od drogi krajowej nr 14; 2,5 km od drogi wojewódzkiej nr 713. Jest to nowoczesny park oferujący magazyny i hale produkcyjne do wynajęcia. Istniejąca powierzchnia magazynowa wynosi obecnie łącznie 108 700 m² w trzech budynkach. Aktualnie park dysponuje wolną powierzchnią magazynową do wynajęcia o wielkości 4 600 m².

Segro Business Park Łódź I

Park zlokalizowany przy ulicy Rokicińskiej (dzielnica Widzew), 6 km na południowy - wschód od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 2 km od węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1; 4 km od terminalu kontenerowego Łódź Olechów (Spedcont); 6 km od drogi krajowej nr 14; bezpośrednio przy drodze wojewódzkiej nr 713. Jest to nowoczesny obiekt biznesowy oferujący powierzchnie typu „big box” oraz „small business units” przeznaczony dla firm poszukujących elastycznych powierzchni komercyjnych z przeznaczeniem zarówno na biura, jak i małe magazyny oraz lekką produkcję. Na powierzchnię magazynową składają się dwa budynki o łącznej powierzchni 34 200 m². Obecnie brak jest wolnych powierzchni do wynajęcia. W bezpośrednim sąsiedztwie powstał SEGRO Business Park Łódź II.

Segro Business Park Łódź II

Park zlokalizowany we wschodniej części Łodzi przy ul. Rokicińskiej, w bezpośrednim sąsiedztwie SEGRO Business Park Łódź I, 1,5 km od węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1; ok. 20 km od węzła „Stryków” na autostradzie A2, 4 km od terminalu kontenerowego Łódź Olechów (Spedcont); 6 km od drogi krajowej nr 14. Dodatkowym atutem jest również jego niewielka odległość do portu lotniczego im. Wł. Reymonta (ok. 15 km). Park ten oferuje elastyczne powierzchnie z przeznaczeniem na biura, małe magazyny oraz lekką produkcję. Na powierzchnię magazynową składają się trzy budynki o łącz-

nej powierzchni 21 200 m². Istnieje możliwość adaptacji budynków na hale produkcyjne. Obecnie brak jest wolnych powierzchni do wynajęcia.

Segro Logistics Park Łódź

Park zlokalizowany jest przy ulicy Zakładowej w Łodzi (dzielnica Olechów/Widzew), 10 km na południowy - wschód od centrum miasta. Orientacyjne odległości: 3 km od węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1; 2 km od terminalu kontenerowego Łódź Olechów (Spedcont); 7,5 km od drogi krajowej nr 14; 2,5 km od drogi wojewódzkiej nr 713. Park tworzy jedna hala magazynowa, która może być zaadaptowana pod lekką produkcję. Powierzchnia magazynowa wynosi obecnie 37 000 m². Aktualnie brak jest wolnej powierzchni do wynajęcia.

Goodman Łódź Logistic Centre w Pabianicach

Park zlokalizowany jest przy ulicy Lutomierskiej w Pabianicach, 1,5 km na północ od centrum Pabianic i 16 km na południowy zachód od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 19 km od węzła „Łódź Górna” na autostradzie A1; 300 m od węzła „Pabianice Płn.” na drodze ekspresowej S14; 8 km od węzła „Pabianice Płd.” na drodze ekspresowej S8, 19 km od terminalu kontenerowego Łódź Olechów (Spedcont); bezpośrednio przy drodze krajowej nr 71; 1 km od drogi krajowej nr 14. Na powierzchnię magazynową składają się dwa budynki o łącznej powierzchni 27 000 m². Obecnie brak jest wolnych powierzchni do wynajęcia.

Prologis Park Łódź

Park zlokalizowany jest przy alei Ofiar Terroryzmu 11 Września w Łodzi, w dzielnicy Widzew Przemysłowy, około 12 km na od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości od strategicznych elementów układu transportowego wynoszą: 3 km od węzła „Łódź-Wschód” na autostradzie A1; 20 kilometrów od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2), 1 km od terminalu kontenerowego Łódź Olechów (Spedcont). Cała inwestycja docelowo składać się będzie z pięciu budynków, których łączną powierzchnię zaprojektowano na 91 100 m². Aktualnie zrealizowano dwa budynki, w których powierzchnia magazynowa wynosi 16 900 m². Jest to powierzchnia dostępna do wynajęcia.

Panattoni City Logistics Łódź I

Park zlokalizowany jest we wschodniej części Łodzi, przy ulicy Dostawczej, około 6 km na południowy - wschód od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości parku od strategicznych elementów układu transportowego wynoszą: 7,5 km od węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1; 25 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); 15 km od węzła „Rzgów” na drodze ekspresowej S8; 3,5 km od terminalu kontenerowego Łódź Olechów (Spedcont); 12 km od Portu Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta (cargo). Park tworzy jeden budynek o powierzchni 33 573 m² przeznaczony do magazynowania i lekkiej produkcji. Aktualnie brak jest wolnej powierzchni do wynajęcia.

Central European Logistics Hub

Park zlokalizowany jest w przy ulicy Jędrzejowskiej, około 8 km na południowy - wschód od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości od strategicznych elementów układu transportowego wynoszą: 5 km od węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1; 25 kilometrów od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); 2 km od terminalu kontenerowego Łódź Olechów (Spedcont); 15 km od Portu Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta (cargo). Jest to bardzo duża inwestycja, która docelowo ma obejmować około 400 000 m² powierzchni magazynowej z przeznaczeniem zarówno na składowanie, jak i lekką produkcję. Aktualnie zrealizowano osiem budynków, w których powierzchnia magazynowa wynosi 325 800 m². Obecnie park dysponuje wolną powierzchnią magazynową do wynajęcia o wielkości 127 600 m²

Panattoni Business Center Łódź III

Park zlokalizowany jest we wschodniej części Łodzi, przy ulicy Niciarnianej, około 6 km na południowy - wschód od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości parku od strategicznych elementów układu transportowego wynoszą: 8 km od węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1; 25 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); 6 km od terminalu kontenerowego Łódź Olechów (Spedcont); 12 km od Portu Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta (cargo). Park tworzy jeden budynek o powierzchni 30 469 m². Aktualnie wolna powierzchnia magazynowa do wynajęcia wynosi 15 000 m².

7R City Flex Łódź

Park zlokalizowany jest we wschodniej części Łodzi, przy ulicy Rokicińskiej, około 10 km na południowy - wschód od centrum Łodzi. Atutem parku jest położenie w bezpośrednim sąsiedztwie węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1. Orientacyjne odległości parku od innych strategicznych elementów układu transportowego wynoszą: 20 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); 5 km od terminalu kontenerowego Łódź Olechów (Spedcont); 18 km od Portu Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta (cargo). Park tworzy jeden budynek o powierzchni 8 200 m². Aktualnie wolna powierzchnia magazynowa do wynajęcia wynosi 1 000 m².

7R Park Łódź West

Park zlokalizowany jest przy ulicy Inwestycyjnej w Konstancynie Łódzkim, który graniczy z Łodzią od strony zachodniej; jego odległość od centrum miasta Łodzi to około 10 km. Położony jest w bezpośrednim sąsiedztwie będącej w realizacji drogi ekspresowej S14, stanowiącej zachodnią obwodnicę Łodzi. Orientacyjne odległości od innych strategicznych elementów układu transportowego wynoszą: 20 km od węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1; 25 km od węzła „Emilia” na autostradzie A2, 30 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); 18 km od terminalu kontenerowego Łódź Olechów (Spedcont); 5 km od Portu Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta (cargo). Na park składają się dwa nowoczesne budynki o łącznej powierzchni 31 100 m². Aktualnie powierzchnia do wynajęcia wynosi 16 000 m².

Hillwood Łódź Górna

Park zlokalizowany jest przy ulicy Józefów (dzielnica Górna), około 10 km na południe od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości parku od strategicznych elementów układu transportowego wynoszą: 10 km od węzła „Łódź Górna” na autostradzie A1 i węzła „Rzgów” na drodze ekspresowej S8, 30 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2), 7 km od terminalu kontenerowego Łódź Olechów (Spedcont); 11 km od Portu Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta (cargo). Cała inwestycja docelowo składać się będzie z dwóch budynków magazynowo - produkcyjnych o łącznej powierzchni 162 800 m². Aktualnie zrealizowano jeden budynek

o powierzchni 69 800 m². Jest to powierzchnia dostępna do wynajęcia.

MLP Łódź Wschód (planowany)

Park powstać ma przy alei Ofiar Terroryzmu 11 Września w Łodzi, w przemysłowej części dzielnicy Widzew, około 5 km na południowy - wschód od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości parku od strategicznych elementów układu transportowego wynoszą: 5 km od węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1; 25 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); 1 km od terminalu kontenerowego Łódź Olechów (Spedcont); 15 km od Portu Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta (cargo). Inwestycja docelowo składać się będzie z dwóch budynków przystosowanych do magazynowania i lekkiej produkcji, których łączną powierzchnię zaprojektowano na 66 327 m².

HILLWOOD Łódź I (planowany)

Park zlokalizowany będzie w miejscowości Lućmierz-Las, w gminie Zgierz, około 15 km na północ od centrum Łodzi, w bezpośrednim sąsiedztwie drogi ekspresowej S14, będącej w trakcie realizacji. Orientacyjne odległości parku od strategicznych elementów układu transportowego wynoszą: 5 km od węzła „Emilia” na autostradzie A2; 20 km od węzła „Łódź Północ” stanowiącego skrzyżowanie autostrad A1 i A2, terminalu kontenerowego w Strykowie (Erontrans) oraz Portu Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta (cargo). Docelowo powstać ma zespół czterech budynków magazynowo-produkcyjnych o powierzchni 199 400 m².

Segro Logistic Park Łódź II (planowany)

Park ma powstać w południowo-zachodniej części Łodzi, około 6 km od centrum miasta. Inwestycja wyróżnia lokalizacja w pobliżu jednej z głównych ulic miasta – Al. Jana Pawła II (droga krajowa nr 91). Orientacyjne odległości parku od strategicznych elementów układu transportowego wynoszą: 15 km od węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1; 12 km od terminalu kontenerowego Łódź Olechów (Spedcont); 4 km od Portu Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta (cargo). Planowana inwestycja obejmuje budowę dwóch budynków magazynowych o łącznej powierzchni 35 200 m².

Goodman Park (planowany)

Park zlokalizowany będzie w południowo - wschodniej części Łodzi (dzielnica Widzew), około 10 km od centrum miasta. Orientacyjne odległości parku od strategicznych elementów układu transportowego wynoszą: 5 km od węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1; 25 km od węzła „Łódź Północ” stanowiącego skrzyżowanie autostrad A1 i A2; 5 km od terminalu kontenerowego Łódź Olechów (Spedcont); 15 km od Portu Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta (cargo). Planowana inwestycja obejmuje budowę jednego budynku o powierzchni 41 200 m².

Goodman Łódź II Logistics Center (planowany)

Park zlokalizowany będzie w gminie Tuszyn, w bezpośrednim sąsiedztwie węzła „Tuszyn” na autostradzie A1, około 30 km na południe od centrum Łodzi i około 20 km na północ od centrum Piotrkowa Trybunalskiego. Orientacyjne odległości parku od strategicznych elementów układu transportowego wynoszą: 12 km od węzła „Rzgów” na drodze ekspresowej S8; 25 km od terminalu kontenerowego Łódź Olechów (Spedcont); 30 km od Portu Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta (cargo). Planowana inwestycja obejmuje budowę trzech budynków magazynowych o łącznej powierzchni 88 000 m².

Hillwood Zgierz (planowany)

Park ma powstać w miejscowości Dąbrówka Wielka, około 4 km od Zgierza i 15 km od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości od strategicznych elementów układu transportowego wynoszą: 2 km od węzła „Zgierz” na autostradzie A2, 16 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); 16 km od terminalu kontenerowego w Strykowie (Erontrans); 20 km od Portu Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta (cargo). Jest to bardzo duża inwestycja, która docelowo ma obejmować budowę 14 budynków magazynowych o łącznej powierzchni około 530 000 m².

Diamond Business Park Stryków

Park zlokalizowany jest 4,5 km na południowy - zachód od centrum Strykowa. Orientacyjne odległości od strategicznych elementów układu transportowego wynoszą: 2 km od węzła „Stryków” na autostradzie A2 i 5 km od

węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); bezpośrednio przy drodze krajowej nr 71; 5 km od terminalu kontenerowego w Strykowie (Erontrans). Park oferuje powierzchnie średnim i dużym najemcom. Na park składają się trzy obiekty o łącznej powierzchni magazynowej 38 400 m². Plany rozbudowy przewidują realizację kolejnych czterech budynków o łącznej powierzchni ok. 54 500 m². Aktualnie powierzchnia do wynajęcia wynosi 6 000 m².

Logicor Stryków

Park zlokalizowany jest 4 km na południowy - zachód od centrum Strykowa. Orientacyjne odległości od strategicznych elementów układu transportowego wynoszą: 1,5 km od węzła „Stryków” na autostradzie A2; 4,5 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); bezpośrednio przy drodze krajowej nr 71, 1 km od drogi krajowej nr 14; 5 km od terminalu kontenerowego w Strykowie (Erontrans). Oferta Parku obejmuje nowoczesne powierzchnie magazynowe zarówno dla bardzo dużych najemców jak i firm poszukujących mniejszych magazynów. Powierzchnia magazynowa łącznie w trzech budynkach wynosi 100 800 m². Aktualnie powierzchnia do wynajęcia wynosi 50 100 m².

Segro Logistic Park Stryków

Park zlokalizowany jest 1,5 km na południowy - zachód od centrum Strykowa, w sąsiedztwie węzła „Stryków” na autostradzie A2. Orientacyjne odległości od innych strategicznych elementów układu transportowego wynoszą: 3 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); 5 km od terminalu kontenerowego w Strykowie (Erontrans). Jest to obiekt oferujący nowoczesne powierzchnie magazynowe i produkcyjne. Całkowita, docelowa powierzchnia magazynowa wynieść ma około 400 000 m². Do tej pory zrealizowano budynki o łącznej powierzchni magazynowej 301 000 m² (9 hal zbudowano, 4 są planowane lub w budowie). Aktualnie powierzchnia do wynajęcia wynosi 18 700 m².

Hillwood Stryków

Park położony jest w Strykowie, w bezpośrednim sąsiedztwie drogi krajowej nr 71 i węzła „Stryków” na autostradzie A2. Orientacyjne odległości od innych strategicznych elementów układu transportowego

wynoszą: 3 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); 6 km od terminalu kontenerowego w Strykowie (Erontrans). Na powierzchnię magazynową składają się dwa budynki o łącznej powierzchni 84 600 m². Aktualnie powierzchnia do wynajęcia wynosi 15 400 m².

Panattoni Park Stryków II

Park zlokalizowany jest około 3 km na południe od centrum Strykowa, bezpośrednio przy drodze krajowej nr 14. Orientacyjne odległości od strategicznych elementów układu transportowego wynoszą: 1,5 km od węzła „Stryków” na autostradzie A2; 4 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); 6 km od terminalu kontenerowego w Strykowie (Erontrans). Jako jeden z najnowocześniejszych obiektów do składowania towarów w Polsce, umożliwia indywidualne dostosowywanie modułów magazynowych do potrzeb najemców z różnych sektorów przemysłu. Park tworzą trzy budynki o łącznej powierzchni 128 378 m². Aktualnie brak jest wolnej powierzchni do wynajęcia.

ProLogis Park Stryków

Park zlokalizowany jest 2,5 km na południowy - zachód od centrum Strykowa, w sąsiedztwie węzła „Stryków” na autostradzie A2. Orientacyjne odległości od strategicznych elementów układu transportowego wynoszą: 5 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); 6 km od terminalu kontenerowego w Strykowie (Erontrans). Na park składają się dwa budynki o łącznej powierzchni magazynowej 40 412 m². Plany rozbudowy parku przewidują realizację trzeciego budynku o powierzchni 39 744 m². Obecnie brak wolnych powierzchni do wynajęcia.

Panattoni Park Stryków III

Park zlokalizowany jest około 3 km na południe od centrum Strykowa, w bezpośrednim sąsiedztwie Panattoni Park Stryków II, przy węźle „Stryków” na autostradzie A2. Odległość od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2) wynosi około 4,5 km; od terminalu kontenerowego w Strykowie 6 km (Erontrans). Na powierzchnię magazynową składają się dwa budynki o łącznej powierzchni 94 011 m². Aktualnie powierzchnia do wynajęcia wynosi 22 100 m².

MountPark Stryków (planowany)

Park zlokalizowany będzie około 2 km na północ od centrum Strykowa, bezpośrednio przy drodze wojewódzkiej nr 708. Orientacyjne odległości parku od strategicznych elementów układu transportowego wynoszą: 4,5 km od węzła „Stryków” na autostradzie A2; 8 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); 2 km od terminalu intermodalnego w Strykowie (Erontrans). Plany inwestycyjne obejmują budowę siedmiu budynków o łącznej powierzchni 246 000 m².

MLP Stryków (planowany)

Park zlokalizowany będzie około 4 km na południowy zachód od centrum Strykowa, bezpośrednio przy drodze krajowej nr 71. Orientacyjne odległości parku od strategicznych elementów układu transportowego wynoszą: 1 km od węzła „Stryków” na autostradzie A2; 5 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); 4,5 km od terminalu intermodalnego w Strykowie (Erontrans). Plany inwestycyjne obejmują budowę czterech budynków o łącznej powierzchni 153 100 m².

P3 Piotrków

Park zlokalizowany jest w Woli Bykowskiej, 6 km na północ od centrum Piotrkowa Trybunalskiego. Orientacyjne odległości parku od strategicznych elementów układu transportowego wynoszą: 4 km od węzła „Piotrków Trybunalski Zachód” na autostradzie A1; 1 km od węzła „Piotrków Trybunalski Północ” na drodze ekspresowej S8. Jest to obiekt magazynowo-dystrybucyjny zapewniający elastyczność w zakresie możliwej funkcji. Powierzchnia magazynowa siedmiu zrealizowanych dotychczas budynków wynosi 251 700 m². Docelowo park ma się składać z dwunastu budynków o łącznej powierzchni 476 900 m². Aktualnie powierzchnia do wynajęcia wynosi 50 500 m².

ProLogis Park Piotrków Trybunalski

Park zlokalizowany przy al. Generała Sikorskiego, 6 km na zachód od centrum Piotrkowa Trybunalskiego. Orientacyjne odległości parku od strategicznych elementów układu transportowego wynoszą: bezpośrednio przy węźle „Piotrków Trybunalski Południe” na autostradzie

A1; 5 km od węzła „Piotrków Trybunalski Zachód” na autostradzie A1 (skrzyżowanie z drogą ekspresową S8). Jest to centrum dystrybucyjne oferujące powierzchnie pod składowanie i magazynowanie towarów, a także dystrybucję. Istnieje również możliwość adaptacji budynków magazynowych na cele produkcyjne. Park magazynowy składa się z dwóch budynków o łącznej powierzchni magazynowej 79 585 m². Aktualnie powierzchnia do wynajęcia wynosi 16 300 m².

Logistic City Piotrków Distribution Center

Park zlokalizowany 4 km na północ od centrum Piotrkowa Trybunalskiego. Orientacyjne odległości parku od strategicznych elementów układu transportowego wynoszą: bezpośrednio przy węźle „Piotrków Trybunalski Wschód” na drodze ekspresowej S8; 7 km od węzła „Piotrków Trybunalski Zachód” na autostradzie A1. Jest to duży kompleks logistyczny dysponujący powierzchnią magazynową wysokiego składowania. Całkowita, docelowa powierzchnia zabudowy wynieść ma 412 968 m². Do tej pory zrealizowano 4 budynki, w których łączna powierzchnia magazynowa wynosi 133 504 m². Aktualnie powierzchnia do wynajęcia wynosi 23 900 m².

Partner Logistic Wolbórz

Park zlokalizowany jest w Wolborzu, ok. 15 km na północny - wschód od centrum Piotrkowa Trybunalskiego. Orientacyjne odległości parku od strategicznych elementów układu transportowego wynoszą: 2 km od węzła „Wolbórz” na drodze ekspresowej S8; 18 km od węzła „Piotrków Trybunalski Zachód” na autostradzie A1. Park składa się z jednego budynku magazynowo-biurowego o powierzchni 27 200 m². Aktualnie powierzchnia do wynajęcia wynosi 18 200 m².

Hillwood Kutno

Park zrealizowany jest 7 km na wschód od centrum miasta Kutno, bezpośrednio przy drodze krajowej nr 9. Orientacyjne odległości parku od strategicznych elementów układu transportowego wynoszą: 1 km od węzła „Kutno Wschód” na autostradzie A1; 3 km od terminalu kontenerowego w Kutnie (PCC Intermodal). Park składa się z jednego budynku o powierzchni 31 969 m². Jest to powierzchnia aktualnie dostępna do wynajęcia.

Panattoni Park Kutno (planowany)

Park zlokalizowany będzie 7 km na wschód od centrum miasta Kutno, bezpośrednio przy drodze krajowej nr 92. Orientacyjne odległości parku od strategicznych elementów układu transportowego wynoszą: 1 km od węzła „Kutno Wschód” na autostradzie A1; 3 km od terminalu kontenerowego w Kutnie (PCC Intermodal). Plany inwestycyjne obejmują budowę trzech budynków o łącznej powierzchni 198 700 m².

Hillwood Łowicz Południe (planowany)

Park zlokalizowany będzie w miejscowości Łyszkowice, około 16 km na południe od centrum Łowicza, przy węźle „Łowicz” na autostradzie A2. Orientacyjne odległości parku od strategicznych elementów układu transportowego wynoszą: 25 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); 30 km od terminalu intermodalnego w Strykowie (Erontrans). Plany inwestycyjne obejmują budowę dwóch budynków o łącznej powierzchni 107 700 m².

Hillwood Rawa Mazowiecka (planowany)

Park zlokalizowany będzie w północno-wschodniej części Rawy Mazowieckiej, 3 km od centrum miasta, w sąsiedztwie węzła „Rawa Mazowiecka Północ” na drodze ekspresowej S8. Park będzie oferował elastyczne powierzchnie z przeznaczeniem na biura, magazyny oraz lekką produkcję. Plany inwestycyjne obejmują budowę dwóch budynków o łącznej powierzchni 130 500 m².²

Kutnowski Park Agro – Przemysłowy

Park położony jest w wschodniej części m. Kutno, w pobliżu międzynarodowej linii kolejowej E-20, intermodalnego terminalu kontenerowego Kutno (PCC Intermodal), autostrady A1 (1,6 km) oraz drogi krajowej nr 92. Odległość Parku do autostrady A2 wynosi ok. 35 km. Obszar parku to ok. 370 ha. Na terenie parku funkcjonuje ponad 60 firm z branży spożywczej, farmaceutycznej, produkcji maszyn rolniczych, transportowej, produkcji opakowań i tworzyw sztucznych, między innymi: DS Smith Polska S.A., Enginova Sp. z o.o., Fuji Seal Poland Sp. z o.o., Kellogg/UMA Investments Sp. z o.o., Kofola/Hoop Polska

S.A., Lampre Polska Sp. z o.o., Nijhof-Wassink Sp. z o.o., PCC Intermodal S.A., Pini Polonia Sp. z o.o., Printpack Poland Sp. z o.o., Sirmax Polska Sp. z o.o. Oferta KPAP w zakresie terenów inwestycyjnych jest bardzo zróżnicowana, obejmuje grunty będące własnością Miasta jak i grunty prywatne. Infrastruktura terenów przystosowana jest do potrzeb odbiorców przemysłowych i gwarantuje dostarczanie wszystkich niezbędnych mediów. Oferowane tereny objęte są Miejscowymi Planami Zagospodarowania Przestrzennego. Cały obszar KPAP wskazany jest w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego jako teren obiektów produkcyjnych, składów, magazynów, centrów logistycznych i obsługi transportu.

Park Przemysłowy Boruta Zgierz

Park zlokalizowany jest w południowo - zachodniej części m. Zgierza. Orientacyjne odległości: 10 km od centrum Łodzi, 8 km od autostrady A2, 1 km od drogi krajowej nr 1, ok. 1 km od drogi krajowej nr 71 oraz bezpośrednio przy będącej w realizacji drodze ekspresowej S14 – tzw. zachodniej obwodnicy Łodzi. Park zajmuje obszar 173,9 ha i wyposażony jest w m.in. system bocznic kolejowych. Członkami Parku Przemysłowego Boruta Zgierz są: Gmina Miasto Zgierz, Miejskie Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej, Uniwersytet Łódzki, Politechnika Łódzka, Instytut Barwników i Produktów Organicznych, Malex, Sawo Recykling, Energetyka Boruta, Widexpol, Agro-Land, Isko-Denim, Pentawena, Margaz, Brenntag Polska.

BioNanoPark (dawny Łódzki Regionalny Park Naukowo-Technologiczny)

Park zlokalizowany jest przy ul. Dubois 114/116 w sąsiedztwie Portu Lotniczego Łódź im. Wł. Reymonta i terminala CARGO. Orientacyjne odległości: 1,5 km od drogi krajowej nr 14; 2,7 km od drogi krajowej nr 91; 30 km od autostrady A2 i istniejącego węzła autostradowego „Łódź Płn.” na skrzyżowaniu autostrad A1, A2. Główną misją parku jest optymalne wykorzystanie zasobów gospodarczych i intelektualnych regionu, transfer nowoczesnych technologii z nauki do przemysłu, a co za tym idzie podniesienie konkurencyjności regionalnej gospodarki. Całkowita powierzchnia Parku wynosi 14 ha, a na jego terenie działa Inkubator Technologiczny oraz BioNano-

² Źródło: Opracowanie własne na podstawie m.in. Jones Lang Lasalle, Cushman&Wakefield

Park, będący jednym z najnowocześniejszych w Europie centrum badawczo – wdrożeniowych dla biznesu. W ramach BioNanoParku od początku jego istnienia funkcjonuje Laboratorium Biotechnologii Przemysłowej oraz Laboratorium Biofizyki Molekularnej i Nanostrukturalnej (w skład której wchodzi Pracownia Indywidualnych Implantów Medycznych). W styczniu 2016 r. rozszerzone zostało centrum wdrożeniowe dla biznesu poprzez realizację nowego obiektu z sześcioma laboratoriami: symulacji molekularnych, biosensorów i elektroniki organicznej, badań strukturalnych nanomateriałów, medycyny spersonalizowanej, autentykacji produktów oraz z tzw. superkomputerem – ARUZ czyli analizatorem rzeczywistych układów złożonych (automat DLL). W Łódzkim Regionalnym Parku Naukowo-Technologicznym preferowane są następujące branże: informatyka, produkcja nowoczesnej aparatury leczniczej, produkcja leków, kosmetyków i komponentów farmaceutycznych, odnawialne i nowe źródła energii, produkcja nowych materiałów dla potrzeb medycyny i włókiennictwa, ochrona środowiska, biotechnologie, nanotechnologie, zdrowa żywność.

Bełchatowsko-Kleszczowski Park Przemysłowo-Technologiczny

Park zlokalizowany jest w południowej części Bełchatowa, w dzielnicy przemysłowej, 5 km od drogi krajowej nr 74, 200 m od drogi wojewódzkiej nr 484. W pobliżu Parku przebiega linia kolejowa nr 24, na której odbywa się wyłącznie ruch towarowy do KWB Bełchatów. Celem powołania Bełchatowsko-Kleszczowskiego Parku Przemysłowo-Technologicznego było przełamanie monokulturowego charakteru bełchatowskiego przemysłu, pobudzenie aktywności gospodarczej regionu łódzkiego, wprowadzenie tam nowoczesnych technologii oraz efektywne zagospodarowanie wyłączzonego z użytkowania majątku przedsiębiorstw. Park dysponuje uzbrojonym terenem pod inwestycje w dwóch obszarach: Obszar Bełchatów I oraz Obszar Rząśnia. Spółka zarządzająca BKPPPT oferuje możliwość nabycia lub dzierżawy wolnych obszarów i obiektów, korzystania z infrastruktury oraz profesjonalnych usług pomocniczych, transferu technologii, jak również pomoc w pozyskiwaniu środków finansowych (w tym z funduszy strukturalnych Unii Europejskiej). BKPPPT oferuje inwestorom ulgi w lokalnych podatkach, pomoc organizacyjno - prawną, szkoleniową

i wsparcie finansowe z funduszu pożyczkowo-inwestycyjnego. Obecnie na terenie Parku działają m.in.: PATRY-SPAW, VIMA, Energia-Logistyka, OSKAR, Systemy Ogrodzeniowe, ISOTECH, BUDOSIL.³

• Śląskie

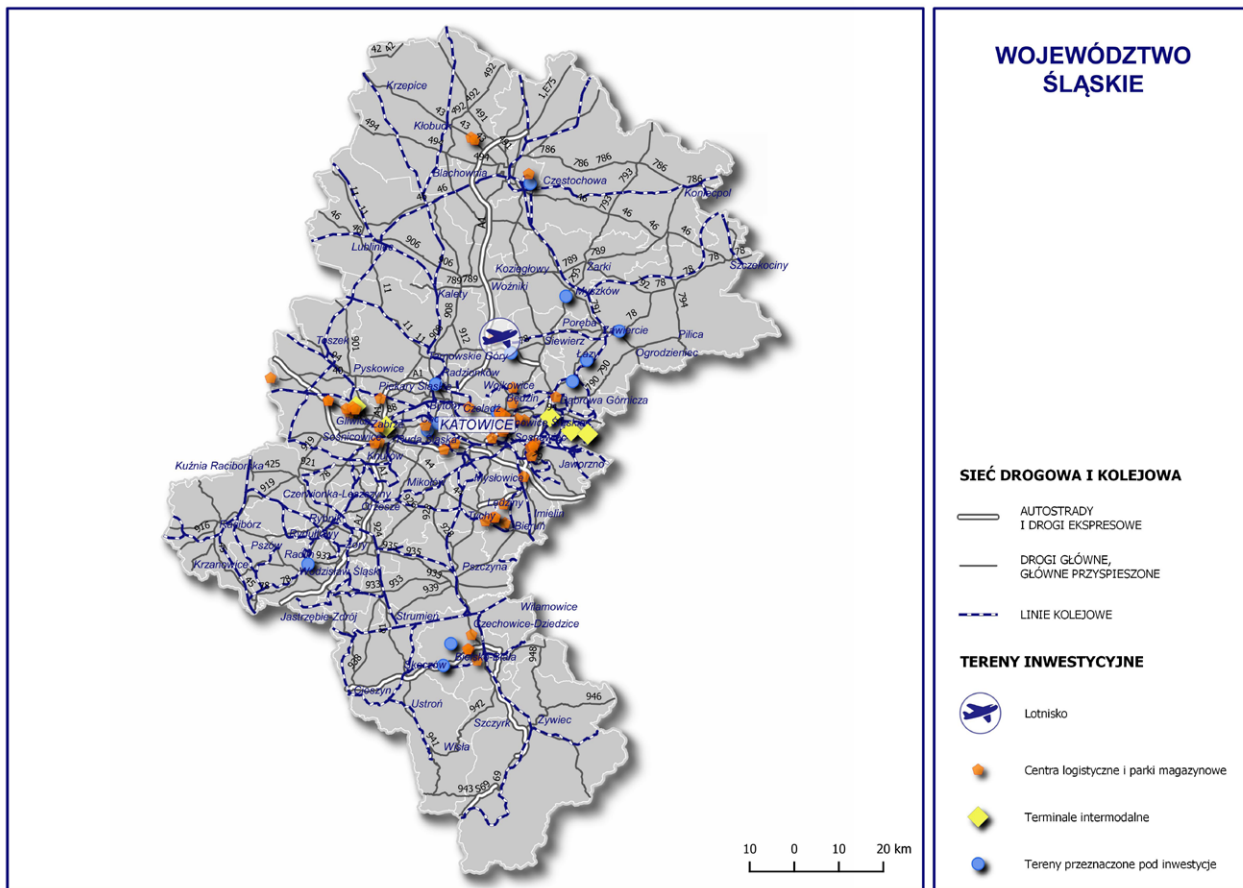
Województwo Śląskie jest jednym z najbardziej uprzemysłowionych i rozwiniętych logistycznie terenów Polski. Znajdują się tu największe w kraju kopalnie i huty, a także ważne fabryki motoryzacyjne oraz zakłady energetyczne. Silne rozwinęły się firmy z branży transportowej oraz logistycznej. Dodatkowo województwo śląskie ze swoim potencjałem eksportowym, potencjałem ludnościowym skupiającym 4,5 miliona osób oraz położeniem przygranicznym tworzy idealne warunki dla rozwoju rynku powierzchni magazynowych. Województwo Śląskie przecinają szlaki drogowe i kolejowe, łączące Polskę z Niemcami, Czechami, Słowacją i Ukrainą. Stwarza to bardzo dobre warunki dla nowych inwestycji krajowych i zagranicznych. Równie ważną rolę odgrywa również dobrze rozwinięta w rejonie śląskim sieć dróg krajowych i wojewódzkich. Górny Śląsk to drugi po Warszawie, największy rynek magazynowy w Polsce, który za sprawą rozwoju infrastruktury drogowej już wkrótce ma szansę stać się ośrodkiem dystrybucyjnym o ponadregionalnej skali. Do grona największych górnośląskich kompleksów magazynowych zaliczamy parki firmy Prologis w Chorzowie i Dąbrowie Górniczej, magazyn Logicor w Mysłowicach, SEGRO Logistics Park Gliwice oraz obiekt MLP Group w Tychach. Górnośląski rynek magazynowy swoim zasięgiem obejmuje całą aglomerację, stąd też najemcy do dyspozycji mają również mniejsze magazyny w Bieruniu, Sosnowcu, Będzinie, Czeladzi, Bielsku-Białej i Częstochowie. Swoje centra logistyczne rozwijają w regionie czółwe firmy deweloperskie jak Panattoni, Prologis, SEGRO, MLP, Goodman, Logicor, Hillwood czy 7R.

Podstawowe wskaźniki dotyczące rynku magazynowego w województwie śląskim:

3,38 mln mkw. zasobów powierzchni magazynowych, w tym budowie około 579 tys. mkw. Wskaźnik pustosta-

³ Źródło: Opracowanie własne na podstawie m.in. Polskiej Agencji Inwestycji i handlu

Rysunek 13. Rozmieszczenie infrastruktury liniowej oraz punktowej w województwie śląskim.



Źródło: Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego

nów wynosi 7,3%. Czynsze bazowe oscylują w granicach 2.90 - 3.60 EUR/mkw.

7R Beskid Park

Centrum 7R Beskid Park w Czechowicach – Dziećuchach jest zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie DK 1/ E75, z możliwością zjazdu do drogi krajowej. Położenie nieruchomości ułatwia szybki dojazd do najważniejszych miast aglomeracji śląskiej, a także przejść granicznych w Cieszynie i Korbielowie. Łączna powierzchnia logistyczna wynosić będzie ponad 56 000 m².

7R Park Gorzyce

7R Park Gorzyce jest strategicznie usytuowany na południu Polski, raptem 2 km od granicy z Czechami. Położenie tuż przy autostradzie A1 sprawia, że miejsce jest idealne pod logistykę. Składać się będzie z dwóch budynków najwyższej klasy. Moduły parku mogą być przy-

stosowane nie tylko pod magazynowanie, ale również do lekkiej produkcji. Łączna planowana powierzchnia 42 080 m².

7R Siemianowice Śląskie

7R Siemianowice Śląskie położony jest na terenie konurbacji górnośląskiej, 8 km od centrum Katowic, bezpośrednio przy drodze krajowej nr. 94. Park ma zapewnioną dobrą komunikację z autostradą A1, drogą krajową nr. 86 oraz wszystkimi miastami konurbacji. Port Lotniczy Katowice w Pyrzowicach oddalony jest o 17 km. Obecna wielkość parku 12 500 m².

7R Logistic Sosnowiec

7R Logistic Sosnowiec zlokalizowany jest w Sosnowcu, 8 km od centrum Katowic. Centrum logistyczne położone jest ok. 1 km od trasy S86, co zapewnia dobry dostęp do oddalonej o 7 km autostrady A4 / trasy europejskiej

E40 (Wrocław-Katowice-Kraków). Park położony jest 25 km od międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice-Pyrzowice. Do parku możliwy jest dojazd komunikacją miejską. 7R Logistic Milowice w Sosnowcu łącznie oferuje 10 600 m² powierzchni, w tym 7.400 m² powierzchni magazynowej i 3.200 m² powierzchni biurowej.

Alliance Silesia Logistics Center

Alliance Silesia Logistics Center zlokalizowane jest w Czeladzi położonej w samym centrum regionu Górnego Śląska, zaledwie 10 km od Katowic, przy trasie ekspresowej S86 (Katowice-Sosnowiec). Bardzo dobry dostęp do regionalnego, jak i do ogólnopolskiego rynku zapewnia położenie niedaleko drogi ekspresowej S1 / trasy europejskiej E75 (Toruń-Łódź-Katowice), a także dobry dojazd do oddalanej o 12 minut autostrady A4 / trasy europejskiej E40 (Wrocław-Katowice- Kraków). Obecna wielkość centrum wynosi: 87 105 m².

Bielsko-Biała Logistic Center

Hillwood Bielsko Biała I położony jest bezpośrednio przy drodze ekspresowej S1 / trasie europejskiej E75 (Gdańsk-Katowice-Tychy), zaledwie 5 km od centrum Bielska-Białej. Lokalizacja parku, 37 km od granicy słowackiej i 29 km od granicy czeskiej, blisko drogi ekspresowej S69 (Bielsko-Biała - granica polsko-słowacka) stwarza dobre warunki dystrybucji na rynek krajowy jak i na rynki Europy Środkowej i Wschodniej. To centrum dystrybucyjne o łącznej powierzchni 41 000 m².

Diamond Business Park Gliwice

Diamond Business Park Gliwice znajduje się w Katowickiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej (część Północna Gliwickiej Podstrefy), przy drodze krajowej nr 88 (Gliwice-Bytom), 7 km od węzła Kleszczów na autostradzie A4 / trasie europejskiej E40 (Wrocław-

Katowice-Kraków). Położenie parku zapewnia także dobry dostęp do autostrady A1 / trasy europejskiej E75 (Trójmiasto-Toruń-Gliwice). W odległości 2 km znajduje się stacja kolejowa oraz śródlądowy Port Gliwice, umożliwiający transport rzeczny do Niemiec. Park dostosowany jest do potrzeb średnich i małych firm. Obecna wielkość parku wynosi 53 470 m².

Distribution Park Sosnowiec

Distribution Park Sosnowiec zlokalizowany jest przy ulicy Sokolskiej w Sosnowcu - mieście należącym do konurbacji górnośląskiej, której atutem jest znakomita infrastruktura oraz bliskość granicy z Czechami i Słowacją. Centrum położone jest przy drodze krajowej nr 94, w niedalekiej odległości od autostrady A4 / trasy europejskiej E40 (Wrocław-Katowice-Kraków) i drogi ekspresowej S1 (lotnisko Pyrzowice - granica z Czechami). Park położony jest 30 km od międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice-Pyrzowice. Obecna wielkość parku wynosi: 46 800 m².

DL Invest Park Psary/Czeladź

DL Invest Park Psary/Czeladź będzie jednym z największych parków logistycznych w regionie, położony na terenie obejmującym 900 000 m². Park oferuje możliwość rozbudowy centrum o obiekty magazynowe i produkcyjne o łącznej powierzchni do 320 000 m². Minimalna powierzchnia działki wynosi 10 000 m², przy czym istnieje możliwość dopasowania powierzchni do indywidualnych wymagań klienta. Park zlokalizowany jest w Psarach / Czeladzi, 13 km od centrum Katowic, przy węźle Psary-Sarnów na drodze krajowej nr 86 (Katowice- Warszawa). Park posiada także dobry dostęp do autostrady A4 / trasy europejskiej E40 (Wrocław-Katowice- Kraków) oraz międzynarodowego portu lotniczego Katowice-Pyrzowice usytuowanych 15 km od parku.

EXETER Park Czeladź

EXETER Park Czeladź zlokalizowane jest w Czeladzi położonej w samym centrum regionu Górnego Śląska, zaledwie 10 km od Katowic, przy trasie ekspresowej S86 (Katowice-Sosnowiec). Bardzo dobry dostęp do regionalnego, jak i do ogólnopolskiego rynku zapewnia położenie niedaleko drogi ekspresowej S1 / trasy europejskiej E75 (Toruń-Łódź-Katowice), a także dobry dojazd do oddalanej o 12 minut autostrady A4 / trasy europejskiej E40 (Wrocław-Katowice-Kraków). Centrum logistyczne oferuje 90 000 mkw.

EXETER Park Sosnowiec

EXETER Park Sosnowiec jest zlokalizowany w Sosnowcu bezpośrednio przy trasie ekspresowej S1, w odległości

4 km od skrzyżowania z autostradą A4. Park docelowo oferować będzie ponad 60 000 m².

Goodman Gliwice Logistics Centre

Goodman Gliwice Logistics Centre to wielofunkcyjny nowoczesny park magazynowy, z możliwością budowy powierzchni magazynowej, logistycznej, produkcyjnej oraz biurowej do 52.200 m². Goodman Gliwice Logistics Centre zlokalizowany jest w Katowickiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej w Podstrefie Gliwice. Położenie parku przy drodze krajowej nr 88 (Gliwice- Bytom) oraz drodze europejskiej E40 zapewnia doskonałe połączenie z miastami w Polsce jak i Europie.

Goodman Sosnowiec Logistics Centre

Goodman Sosnowiec Logistics Centre to park magazynowy oferujący możliwość budowy wysokiej jakości magazynów o łącznej powierzchni wynoszącej ok. 100.000 m². Powierzchnie mogą zostać specjalnie dopasowane indywidualnych wymagań klienta, min. do potrzeb produkcji lekkiej.

Goodman Łędziny Logistics Centre

Goodman Łędziny Logistics Centre oddalone jest od połączenia autostrady A4 i drogi ekspresowej S1 o zaledwie 10 minut jazdy. To sam środek przemysłowego Śląska i Zagłębia, miejsce idealne pod logistykę, czy też lekką produkcję, a dodatkową zaletą Centrum jest dedykowany zjazd z S1. Centrum Logistyczne zlokalizowane jest w KSSE, w podstrefie Gliwice. To powierzchnie magazynowe, logistyczne i produkcyjne o planowanej powierzchni ponad 111 500 m²

Hillwood Gliwice Sośnica

Hillwood Gliwice Sośnica położony jest niecały kilometr od węzła autostrad A1 i A4. Park leży 5 km od centrum Gliwic, co zapewnia łatwy dostęp do pracowników. to inwestycja składająca się z dwóch nowoczesnych budynków magazynowych o łącznej powierzchni ok. 87 000 m² (27 000 m² w budowie).

Hillwood Ruda Śląska

Hillwood Ruda Śląska położony jest ok. 4 km od centrum miasta Rudy Śląskiej przy drodze krajowej nr 925 oraz Trasie Średnicowej. Lokalizacja nieruchomości zapewnia

doskonały dostęp do autostrady A4 oraz A1. Międzynarodowy Port Lotniczy Katowice w Pyrzowicach oddalony jest o ok. 30 km, natomiast lotnisko w Krakowie znajduje się 80 km od parku. to nowoczesny park magazynowy obejmujący 2 budynki o łącznej powierzchni ok. 63 000 m². (32 000 m² w budowie).

Hillwood Sosnowiec Zagłębie

Hillwood Sosnowiec Zagłębie położony jest 6 km od centrum Katowic w Sosnowcu, przy drodze ekspresowej S86 (Al. Roździeńskiego). Zapewnia to bezpośrednie połączenie z Drogową Trasą Średnicową i autostradą A4, oddaloną 6,5 km na południe. Dzięki bezpośredniej lokalizacji przy przystankach linii tramwajowych i autobusowych (200 m) oraz pobliskiej stacji kolejowej (2,5 km), najemcy mogą liczyć na łatwy dostęp do wykwalifikowanej kadry pracowniczej. Oferuje hale magazynowe klasy A o łącznej powierzchni ok. 56 000 m².

Hillwood Częstochowa Zachód

Hillwood Częstochowa to nowoczesny park magazynowy na wynajem zlokalizowany 13 km od Częstochowy w Gruszewinie, bezpośrednio przy drodze nr 43. Park oddalony jest ok. 70 km od Portu Lotniczego Katowice. Całkowita planowana powierzchnia magazynowa 57 179 m².

Hillwood Częstochowa-Miasto

Hillwood Częstochowa - Miasto położony jest bezpośrednio przy drodze krajowej nr 91. W odległości ok. 7 km od inwestycji znajduje się wjazd na autostradę A1, co sprawia że miejsce jest doskonale nie tylko pod logistykę miejską, ale również krajową. Hillwood Częstochowa - Miasto to planowana inwestycja parku miejskiego o docelowej powierzchni ponad 63 000 m². Składać się będzie z dwóch najwyższej klasy budynków magazynowych.

Logicor Czeladź

Logicor Czeladź zlokalizowany jest na terenie konurbacji górnośląskiej, 2,5 km od Czeladzi. Znajduje się bezpośrednio przy drodze krajowej nr 86 (Łódź-Tychy), posiada także dobry dostęp do węzła autostrady A4 (Wrocław-Katowice-Kraków) z drogą ekspresową S1 /trasą europejską E75 (Lotnisko Pyrzowice – granica polsko-czeska).

Dodatkowe atuty lokalizacji to odległość 16 km od międzynarodowego Portu Lotniczego

Katowice-Pyrzowice oraz możliwość dojazdu środkami komunikacji publicznej do parku. Aktualnie istniejące magazyny przystosowane są między innymi dla klientów z branży spożywczej, opakowań i produkcji części samochodowych. Obecna wielkość parku wynosi: 48.300 m².

Logicor Gliwice

Logicor Gliwice znajduje się w północno-zachodniej części Górnego Śląska blisko strategicznego węzła Sośnica, co czyni go ważnym centrum logistycznym w regionie. Park położony jest 5 km od centrum Gliwic w odległości 1 km od węzła Gliwice-Sośnica, łączącym autostradę A1 (Trójmiasto-Gliwice) z A4 / trasę europejską E40 (Wrocław-Katowice-Kraków) i drogą krajową numer 44 (Gliwice-Kraków). Park położony jest 47 km od granicy polsko-czeskiej i 35 km od międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice- Pyrzowice. Obecna wielkość parku 16 160 m².

Logicor Gliwice II

Logicor Gliwice II zlokalizowany jest w zachodnio-północnej części Górnego Śląska, ok. 8 km od centrum Gliwic. Kompleks znajduje się na terenie Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (Podstrefa Gliwicka), która oferuje najemcom możliwość skorzystania z ulg podatkowych. Centrum położone jest w sąsiedztwie węzła Gliwice-Sośnica, łączącego autostradę A1 (Trójmiasto- Łódź-Gliwice) z A4 / trasę europejską E40 (Wrocław-Katowice-Kraków) i drogą krajową numer 44 (Gliwice-Kraków), co umożliwia między innymi dobry dojazd do międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice- Pyrzowice. Bliska odległość do granicy czeskiej i słowackiej umożliwia ekspansję na rynki Europy Środkowej i Wschodniej. Logicor Gliwice II to kompleks dystrybucyjny który łącznie oferować będzie 26.200 m². Obecna wielkość parku 8 000 m².

Logicor Mysłowice

Logicor Mysłowice położony jest 16 km od centrum Katowic, wzdłuż drogi ekspresowej S1 / trasy europejskiej E75 (Port Lotniczy Katowice-Pyrzowice - Bielsko-Biała – granica polsko-czeska), zaledwie 2 km od węzła łączącego S1/E75 i autostradę A4 / trasę europejską E40

(Wrocław-Katowice-Kraków). Dodatkowo w pobliżu parku znajduje się węzeł drogowy trasy E75 z drogą wojewódzką nr 934. Lokalizacja zapewnia dobre połączenie z miastami na Górnym Śląsku oraz z Czechami i Słowacją. Park znajduje się w odległości 30 km od międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice-Pyrzowice.

Logicor Mysłowice to jedno z największych centrów dystrybucyjnych w Polsce, w skład którego wchodzi osiem budynków. Powierzchnia całkowita wynosi ok. 197 000 m².

LP Bieruń

Millennium Logistic Park Bieruń to park magazynowy, położony na działce o powierzchni 12 ha, zlokalizowany w miejscowości Bieruń. Działka objęta jest Specjalną Strefą Ekonomiczną. MLP Bieruń położony jest w Bieruniu, ok. 2 km od Tych. Bliskość autostrady A4 i drogi ekspresowej S1 zapewnia bardzo dobrą komunikację z innymi miastami na Górnym Śląsku jak i z całą Polską. Obecna wielkość parku wynosi: 55 000 m².

LP Tychy

MLP Tychy położony jest ok. 3 km od węzła drogi krajowej nr 44 (Gliwice-Kraków) i drogi ekspresowej S1 / trasy europejskiej E75-E462 (Gdańsk-Katowice). Odległość do głównego dworca kolejowego w Tychach wynosi 7 km. Park znajduje się w obrębie Podstrefy Tyskiej należącej do Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, która oferuje inwestorom możliwość skorzystania z ulg podatkowych. Obecna wielkość parku wynosi: 90 860 m².

MLP Czeladź

MLP Czeladź to nowoczesny park dystrybucyjny który oferować będzie 71.000 mkw. powierzchni magazynowej, dostosowanej zarówno do potrzeb logistyki jak i produkcji lekkiej. Park zlokalizowany jest w Czeladzi, około 8 km od centrum Katowic. Park położony jest przy drodze krajowej nr 94 i posiada dobry dostęp do drogi krajowej nr 86. Planowana wielkość parku 71 000 m².

MLP Gliwice

MLP Gliwice położony jest przy węźle Zabrze Zachód, łączącym autostradę A1 (Trójmiasto-Łódź-granica z Czechami) oraz drogą krajową nr 78 (Gliwice-Międzynarodo-

dowy Port Lotniczy Katowice w Pyrzowicach). Docelowo oferować będzie ok. 45 000 m². (8 000 w budowie).

Panattoni Park Bielsko-Biała II

Panattoni Park Bielsko-Biała II posiada dobry dostęp do pobliskiej drogi ekspresowej S1 / trasy europejskiej E75 (Gdańsk-Katowice-Tychy). Lokalizacja parku, 37 km od granicy słowackiej i 29 km od granicy czeskiej, blisko drogi ekspresowej S69 (Bielsko-Biała – granica polsko-słowacka) stwarza dobre warunki dystrybucji na rynek krajowy jak i na rynki Europy Środkowej i Wschodniej. Obecna wielkość parku wynosi: 24 000 m².

Panattoni Park Bielsko-Biała III

Panattoni Park Bielsko-Biała III posiada dobry dostęp do pobliskiej drogi ekspresowej S1 / trasy europejskiej E75 (Gdańsk-Katowice-Tychy). Lokalizacja parku, 37 km od granicy słowackiej i 29 km od granicy czeskiej, blisko drogi ekspresowej S69 (Bielsko-Biała - granica polsko-słowacka) stwarza dobre warunki dystrybucji na rynek krajowy jak i na rynki Europy Środkowej i Wschodniej. Planowana powierzchnia parku to 68 556 m². (41 600 w budowie).

Panattoni Park Czeladź IV

Panattoni Park Czeladź IV zlokalizowane jest 2 km na wschód od Czeladzi, niedaleko skrzyżowania autostrady A4 z drogą ekspresową S1. Park położony jest 21 km od lotniska w Katowicach. To centrum dystrybucyjne o całkowitej powierzchni ok. 100 000 m². (67 000 w budowie).

Panattoni Park Częstochowa

Panattoni Park Częstochowa położony będzie 8 km od centrum Częstochowy. Niedaleka odległość od autostrady A1 zapewnia dogodny dojazd do granicy z Czechami i Słowacją, a także do miast takich jak Wrocław, Katowice, Kraków, Łódź i Warszawa. Planowana powierzchnia parku to 30 977 m². (w budowie).

Panattoni Park Sosnowiec I

Panattoni Park Sosnowiec jest strategicznie zlokalizowany 12 km od centrum Sosnowca, stanowiącego jeden z centralnych ośrodków konurbacji górnośląskiej.

Park położony jest bezpośrednio przy trasie ekspresowej S1 (Port Lotniczy Katowice-granica z Czechami). W pobliżu Sosnowca droga S1 krzyżuje się na węźle Mysłowice Brzęczkowice z autostradą A4 (Wrocław- Katowice-Kraków). 10 km od parku znajduje się

kolejowy Euroterminal Sławków, łączący Europę, Rosję i Chiny, obsługujący kolei wąsko- jak i szerokotorową. Lokalizacja umożliwia dobry dostęp do pobliskich międzynarodowych portów lotniczych Katowice Pyrzowice (43 km) oraz Kraków Balice (57 km) oraz portu rzeczno-gliwickiego w Gliwicach (31 km). Powierzchnia magazynowa parku wynosi ok. 280 000 m², dodatkowe 31 700 m² jest w budowie.

Panattoni Park Sosnowiec II

Panattoni Park Sosnowiec II położony jest tuż przy węźle drogi ekspresowej S1, która 11 km dalej łączy się z autostradą A4. Park położony jest 16,5 km od centrum Katowic i 31 km od lotniska. Park Sosnowiec II oferuje trzy budynki magazynowe o łącznej powierzchni 63 300 m².

Panattoni City Logistics Katowice

Panattoni City Logistics Katowice położony jest w północno-wschodniej części miasta, raptem 3,5 km od centrum. Obok znajduje się trasa ekspresowa S86, natomiast 4,5 km dalej znajduje się autostrada A4. Składać się będzie dwóch budynków magazynowych klasy A o łącznej powierzchni 80 000 m².

Park Będzin II

Prologis Park Będzin II położony jest 10 km od Katowic i 20 km od międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice-Pyrzowice. Park posiada dobry dostęp do drogi ekspresowej S1 / trasy E75 (Gdańsk - Katowice - granica polsko-czeska) oraz autostrady A4 / trasy E40 (Wrocław-Katowice-Kraków). W skład parku wchodzi trzy budynki o łącznej powierzchni magazynowej wynoszącej 46 000 m².

Portowa 74

Portowa 74 to obiekt strategicznie zlokalizowany w sąsiedztwie Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, na terenie konurbacji górnośląskiej w Gliwicach. Centrum logistyczne znajduje się przy drodze krajowej nr 88

(Gliwice-Bytom). Kompleks ma zapewniony dobry dostęp do węzła autostrady A1 (Trójmiasto-Łódź-Gliwice) i autostrady A4 / trasy europejskiej E40 (Wrocław-Katowice-Kraków). Posiada także połączenie z Drogową Trasą Średnicową (Katowice-Gliwice). Obecna wielkość parku wynosi: 7 900 m², docelowo 18.000 m².

ProLogis Park Dąbrowa

Prologis Park Dąbrowa położony jest w Dąbrowie Górniczej, będącej częścią konurbacji górnośląskiej. Park zlokalizowany jest przy drodze szybkiego ruchu S1 / trasie europejskiej E75 (Toruń-Łódź-Katowice). Droga S1 zapewnia dobre połączenie z autostradą A4 / trasą europejską E40 (Wrocław-Katowice-Kraków) oraz drogą krajową nr 94 (Wrocław-Kraków). Prologis Park Dąbrowa to strategicznie zlokalizowane centrum dystrybucyjne obejmujące dziesięć budynków magazynowo-biurowych o łącznej powierzchni 144.000 m². Park powstał na terenach poprzemysłowych, których infrastrukturę zrewitalizowano na potrzeby powierzchni magazynowych i produkcyjnych.

Jeden z atutów centrum stanowi własna bocznica łącząca kompleks z rozległą siecią kolejową zapewniającą połączenie Warszawa-Katowice oraz połączenie z pobliskim terminalem Linii Hutniczej Szerokotorowej w Sławkowie. Obecna wielkość parku wynosi: 144 000 m².

ProLogis Park Chorzów

ProLogis Park Chorzów to największe centrum logistyczne na Śląsku, położony jest na terenie rozwiniętej infrastrukturalnie konurbacji górnośląskiej, 6 km od centrum Katowic i 22 km od międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice-Pyrzowice. Kompleks zlokalizowany jest blisko węzła Chorzów-Batory na autostradzie A4 / trasy Europejskiej E40 (Wrocław-Katowice- Kraków). W oddalonych o 15 km od parku Gliwicach znajduje się węzeł Gliwice-Sośnica łączący autostrady A4 i A1 (Trójmiasto-Łódź-Gliwice). Do parku możliwy jest dojazd liniami komunikacji miejskiej. Obecna wielkość parku wynosi: 250 000 m².

Prologis Park Ruda Śląska

Prologis Park Ruda Śląska położony jest niecałe 10 km od centrum Katowic. Park leży 1,5 km od węzła autostrady

A4, łączącego się 19 km dalej z autostradą A1. Odległość od lotniska wynosi 35 km. To inwestycja, która docelowo oferować będzie ponad 124 000 m² powierzchni logistycznej.

Prologis Park Ujazd

Prologis Park Ujazd położony jest tuż przy węźle autostrady A4, krzyżującej się z drogą krajową nr 88. 33 km dalej znajduje się węzeł autostrady A1. Odległość od Katowic wynosi 60 km. To planowana inwestycja parku magazynowego o powierzchni równej prawie 160 000 m².

Segro Business Park Gliwice

SEGRO Business Park Gliwice oferuje dwie hale magazynowe o łącznej powierzchni 24 800 m², dostosowane do wymagań logistyki jak i produkcji lekkiej. Jest zlokalizowany na terenie Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej - Podstrefa Gliwice, 6 km od centrum Gliwic, przy drodze krajowej nr 88 bezpośrednio prowadzącej do autostrady A4.

Segro Industrial Park Tychy 1 i 2

SEGRO Industrial Park Tychy zlokalizowany jest 6 km od centrum Tych. Kompleks położony jest przy drodze krajowej nr 44 (Gliwice-Kraków), posiada dobry dostęp do drogi ekspresowej S1 / trasy Europejskiej E75 (Toruń- Łódź-Tychy). Obecna wielkość parków to 55 700 m² i 41 900 m².

SEGRO Logistics Park Gliwice

SEGRO Logistics Park Gliwice to nowoczesny park logistyczny położony na 48 ha działce, który docelowo oferować będzie 200.000 m² powierzchni magazynowo- produkcyjnej. Minimalne moduły najmu zaczynają się już od 2.200 m² i mogą zostać zaprojektowane oraz wykonane zgodnie ze specyficznymi wymaganiami klienta. Park Gliwice strategicznie usytuowany jest w przemysłowym centrum Polski, w sąsiedztwie Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (Podstrefa Gliwice), 30 km od Katowic. Kompleks zlokalizowany jest przy węźle Kleszczów łączącym drogę krajową nr 88 (Gliwice-Bytom) i autostradę A4 / trasę europejską E40 (Kraków-Katowice- Wrocław). Kilka kilometrów od parku znajduje się węzeł autostradowy Gliwice-Sośnica,

łączący autostradę A4 z autostradą A1 (Trójmiasto-Gliwice) i z drogą krajową nr 44 (Gliwice-Kraków). Obecna wielkość parku wynosi: 156 600 m².

Silesian Logistic Center

Silesian Logistic Center jest zlokalizowany w Sosnowcu bezpośrednio przy trasie ekspresowej S1, w odległości 4 km od skrzyżowania z autostradą A4. Park oferuje do wynajęcia magazyny wraz z możliwością adaptacji na hale produkcyjne. Obecna wielkość wynosi: 35 680 m².

Śląskie Centrum Logistyki S.A.

Śląskie Centrum Logistyki (ŚCL) to centrum logistyczne obecne na rynku śląskim od 1989 roku. Dzięki pobliskiemu skrzyżowaniu autostrad A-4 i A-1 ŚCL należy do europejskiej sieci infrastruktury logistycznej. W pobliżu Spółki przebiega również linia kolejowa E-30 (Zgorzelec-Rzeszów), a w przyszłości także odcinek G1-2 Drogowej Trasy Średnicowej. Znajdujący się na terenie ŚCL największy port wodnośródlądowy w Polsce posiada bezpośrednie połączenie poprzez Kanał Gliwicki z zespołem portów morskich Szczecin-Świnoujście oraz z całą siecią dróg wodnych w Europie Zachodniej. Dodatkowym atutem ŚCL jest Wolny Obszar Celny wraz z Agencją Celną, podnoszący konkurencyjność handlu zagranicznego z państwami spoza Unii Europejskiej. ŚCL łącznie zajmuje powierzchnię 60,18 ha; 12,58 ha znajduje się w Gliwicach-Sońnicy i stanowi teren inwestycyjny, zaś 47,6 ha to siedziba Spółki oraz centrum logistyczne mieszczące się przy ul. Portowej 28, graniczące z Podstrefą Gliwicką Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Na terenie centrum logistycznego znajduje się 28 000 mkw powierzchni magazynowej o zróżnicowanym standardzie magazynowania, place składowe o pojemności 70 000 t, port śródlądowy, stacja i bocznicą kolejową (ok. 11 km torów kolejowych), pomieszczenia biurowe o pow. 3 000 m² oraz terminalem kontenerowym i parkingiem dla TIRów.

Mieszczący się w ŚCL terminal kontenerowy o powierzchni 50 000 m², posiada pojemność 2 900 TEU. Na terenie ŚCL wszystkie magazyny mają dostęp do torów kolejowych. ŚCL SA dysponuje 2 lokomotywami przetokowymi i 11 km torów kolejowych. Systematycznie modernizowana infrastruktura o szerokim zakresie funk-

cjonalności zapewnia kompleksową obsługę procesów logistycznych.

Terminal Logistyczny Promont

Firma Promont oferuje swoje usługi oraz wynajem powierzchni komercyjnych w dwóch Parkach Logistycznych na terenie miasta Tychy. Powierzchnia Parków Logistycznych to prawie 100 000 m² nowoczesnych powierzchni o różnym przeznaczeniu, dostosowanych pod specyficzne wymagania Kontrahentów. Terminal Logistyczny Promont Park I usytuowany został w Tychach przy ul. Turyńskiej - dwupasmowej drodze krajowej nr 44, naprzeciwko fabryki samochodów FIAT oraz w pobliżu Podstrefy Tyskiej Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. W parku logistycznym zlokalizowano pięć obiektów o przeznaczeniu magazynowo - produkcyjnym oraz budynki administracyjne. Obecna wielkość parku 70 000 m². Terminal Logistyczny Promont Park II zlokalizowane w Tychach przy ulicy Metalowej 3 to propozycja dla Klientów zainteresowanych mniejszymi powierzchniami pod swoją działalność. Tutaj propozycja wynajmu magazynów od 25 m² do 4300m² oraz powierzchni biurowych od 12 m² do 500 m². Łączna powierzchnia biur i magazynów to ponad 20 000 m².

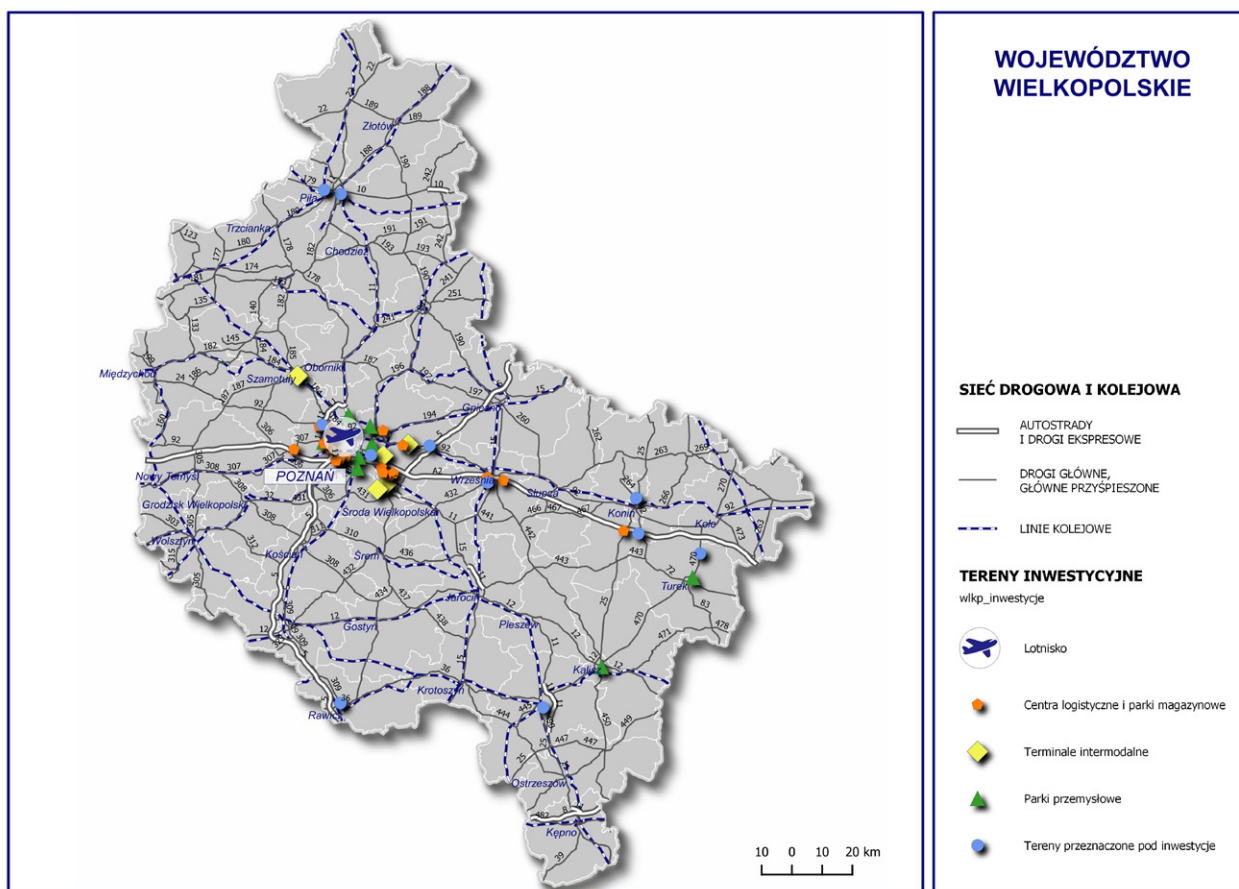
Katowice Airport City Cargo

Katowice Airport Cargo City to obszar aktywności gospodarczej o charakterze centrum logistycznego, przetadunkowego, magazynowego, biurowego i produkcyjnego o powierzchni 47 ha, na terenie Katowice Airport, 30 km od centrum Katowic. Cargo City położone jest bezpośrednio przy trasie ekspresowej S1 łączącej Katowice Airport z granicą z Czechami, 2 km od węzła autostrady A1 i drogi ekspresowej S1 oraz 30 km do skrzyżowania autostrad A1/A4 oraz z dostępem do modernizowanej linii kolejowej 182. Łącznie oferuje 9800 m² powierzchni magazynowej i 2000 m² powierzchni biurowej. W najbliższych latach plany rozwojowe zakładają budowę kolejnych hal logistyczno – przemysłowych oraz infrastruktury logistycznej.

• Wielkopolskie

Województwo Wielkopolskie wraz Poznaniem należy do tzw. Wielkiej Piątki na polskim rynku magazynowym,

Rysunek 14. Rozmieszczenie infrastruktury liniowej oraz punktowej w województwie wielkopolskim.



Źródło: Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego

w skład której wchodzi: Warszawa, Górny Śląsk, Polska Centralna i Wrocław.

Powierzchnia magazynowa w tym centra magazynowe i logistyczne oraz znaczna część infrastruktury liniowej w postaci autostrady A-2 oraz krajowych dróg ekspresowych na terenie województwa wielkopolskiego jest włączona w zasięg powiązań Korytarza Transportowego Bałtyk – Adriatyk oraz korytarza transportowego Morze Północne – Bałtyk. Ponadto przez teren Województwa Wielkopolskiego przebiega w układzie równoleżnikowym Korytarz Towarowy nr 8 Morze Północne – Bałtyk. Sytuacja ta stwarza szczególne okoliczności dla rozwoju sieci infrastruktury logistycznej.

CLIP Group S.A.

Jest to grupa podmiotów prowadząca działalność logistyczną w zakresie magazynowania, transportu i usług towarzyszących z siedzibą w miejscowości Jasin w gminie Swarzędz graniczącej z Poznaniem.

Centrum logistyczne znajduje się w miejscowości Swarzędz-Jasin ok. 10 kilometrów od centrum Poznania i tyleż samo od autostrady A2 i drogi krajowej nr 5 ale bezpośrednio przylega do drogi krajowej nr 92 zapasowej w stosunku do autostrady A2 na kierunkach do Warszawy i Berlina. Znajduje się na skrzyżowaniu dwóch korytarzy TEN-T, a mianowicie North Sea – Baltic i Baltic – Adriatic.

CLIP Group S.A. został uznany najlepszym centrum logistycznym w Polsce poprzez zajęcie 6 miejsca w prestiżowym rankingu „TOP 20” European Freight Villages organizowanym przez Deutsche GVZ. W poprzednim rankingu z 2015 roku CLIP Group zajął 15 miejsce. Kryteria oceny obejmują między innymi: położenie, transport i terminal intermodalny, wielkość oraz strukturę usług. Ponadto w analizach uwzględniono nowoczesne zastosowania w dziedzinie technologii bezpieczeństwa, ochrony środowiska oraz digitalizacji procesów.

Główne firmy CLIP Group S.A.:

STS Logistic sp. z o.o.

Firma jest europejskim liderem na rynku transportu nowych samochodów, posiada 350 własnych autotransporterów oraz dysponuje 4 placami składowymi o pojemności 25.000 sztuk magazynowanych aut.

CLIP Logistyka sp. z o.o.

Spółka posiada aktualnie 7 magazynów wysokiego składowania oraz hale produkcyjne komponentów do budowy samochodów o łącznej powierzchni około 450.000 m². Spółka zajmuje się logistyką kontraktową i wynajmem powierzchni magazynowych, również na zasadach (BTS). Firma zapewnia również usługi celne dla firm.

Centrum Logistyczno Inwestycyjne Poznań II sp. z o.o.

Spółka posiada terminal kontenerowy o możliwości składowania 4500 TEU. Firma realizuje usługi bocznic kolejowej, przeładunek kontenerów oraz naczep intermodalnych, ich przechowywanie oraz transport drogowy (pierwsza i ostatnia mila).

CLIP Intermodal sp. z o.o.

Firma zajmuje się organizacją transportu intermodalnego dla klientów na zasadzie „door-door”. Do tego celu posiada flotę ok 350 wagonów intermodalnych (80',90' i kieszeniowe) które pozwalają na niezależne kreowanie nowych połączeń intermodalnych.

Glosbe sp. z o.o.

Firma posiada koncesje na obrót i sprzedaż energii elektrycznej i gazu. Spółka dostarcza energię elektryczną również z odnawialnych źródeł energii minimalizując koszty jej zakupu odbiorcom końcowym.

Vehicle Warehousing Logistic sp. z o.o.

Firma zajmuje się transportem i magazynowaniem dla VW Group Polska.

Clip Ubezpieczenia sp. z o.o.

Firma jest agentem ubezpieczeniowym zapewniającą wybór najkorzystniejszych ofert ubezpieczeniowych dla firm z grupy CLIP jak również dla klientów zewnętrznych.

MB Poznań

Spółka jest autoryzowanym serwisem samochodów dostawczych i ciężarowych marki Mercedes-Benz oraz dealerem samochodów ciężarowych marki Mercedes Benz prowadząc działalności w dwóch lokalizacjach: salon sprzedaży Mercedes Komorniki i serwis Mercedes Swarzędz (Jasin).

Multimodalne centrum logistyczne CLIP to nowoczesny kompleks magazynów najwyższej klasy A o łącznej powierzchni około 420.000 m² wyposażony w system wysokiego składowania oraz nowoczesny transport wewnętrzny.

Posiadamy suwnicę o udźwigu 50 ton z chwytakiem do obsługi zwojów stalowych, obejmującą zasięgiem 2.300 m² powierzchni magazynowej, mogącą jednocześnie obsłużyć dwa tory kolejowe pod zadaszeniem. Magazyn wyposażony w suwnicę zapewnia możliwość przeładunku towarów przewożonych w wagonach konwencjonalnych.

W procesie przyjmowania i wydawania towarów wykorzystywany jest system informatyczny Qguar oraz skanery kodów kreskowych i technologii RF (Radio Frequency). Wszystkie obiekty są całodobowo chronione i monitorowane systemem telewizji przemysłowej CCTV.

Oferta obejmuje :

- składowanie,
- co-packing, foliowanie i etykietowanie,
- zarządzanie stanami magazynowymi (FIFO, LIFO, FEFO),
- raportowanie stanów magazynowych,
- zarządzanie zwrotami,
- usługi celne i akcyzowe,
- integrację IT wynajem powierzchni magazynowych klasy A o łącznej powierzchni ok. 420 000 m² z możliwością dalszej rozbudowy,
- dostęp do bocznic kolejowej,
- dostęp do Terminala Intermodalnego CLIP,
- wynajem powierzchni biurowych,
- dostosowanie powierzchni do indywidualnych potrzeb najemcy.

Terminal Intermodalny CLIP zlokalizowany jest na skrzyżowaniu 2 korytarzy TENT, przy głównej europejskiej linii kolejowej E20 – Paryż – Pekin. Obecnie terminal jest w trakcie rozbudowy jako inwestycja dofinansowana przez Unie Europejską w ramach programów rozwoju transportu intermodalnego. Szacowany koszt inwestycji w terminal to prawie 80 mln EUR. Planowane zakończenie rozbudowy terminala to I kwartał 2021 r.

Główne parametry techniczne terminala obecnego i po rozbudowie:

- ważenie kontenerów zgodnie z konwencją SOLAS (VGM),
- naprawy kontenerów, w tym usuwanie starych nalepek i elementów
- zabezpieczających towar, takich jak haki czy gwoździe
- formowanie i rozformowywanie kontenerów,
- przyłącza dla kontenerów chłodniczych wymagających kontrolowanej temperatury
- oraz monitoringu,

Rysunek 15. Parametry terminala intermodalnego CLIP w Wielkopolsce.

Terminal Intermodalny CLIP	Obecnie	Po rozbudowie
Pojemność	4.500 TEU	10.000 TEU
Ilość torów rozładunkowych (750 m każdy)	4	8 (w tym 6 pod suwnicą)
Sprzęt przeładunkowy	4 x reachstacker 45t 1x reachstacker 10t	6 x reachstacker 45t 1x reachstacker 10t 2 x ciągnik terminalowy
Suwnice RMG	0	3 x RMG o parametrach <ul style="list-style-type: none"> • Udźwig nominalny Q=40T • Rozpiętość całkowita - 96 m • Rozpiętości bramy (rail span) – 51 m • 6 torów kolejowych • 15 rzędów kontenerów plus 2 truck lane
Suwnice RTG	0	2 x RTG o parametrach: <ul style="list-style-type: none"> • Udźwig nominalny Q=40T • Rozpiętość całkowita - 96 m • 2 tory kolejowe • 3 rzędy kontenerów plus 1 truck
Stacje do rozładunku poziomego Lohr	0	2 stacje do rozładunku 4 naczep jednocześnie

Źródło: www.clip-group.pl

Terminal wyposażony jest w nowoczesny, dedykowany system IT, służący do ewidencjonowania ruchów i śledzenia lokalizacji składowania poszczególnych kontenerów

Teren terminalu jest całodobowo chroniony, oświetlony i monitorowany systemem telewizji przemysłowej CCTV

Świadczone usługi terminalowe obejmują:

- przeładunek i składowanie wszystkich rodzajów kontenerów, nadwozi wymiennych i naczep intermodalnych,

- plombowanie kontenerów,
- czyszczenie i zamiatanie kontenerów i naczep,
- mycie ciśnieniowe kontenerów i naczep.

Oferowane są profesjonalne usługi w zakresie kompleksowej obsługi składów kolejowych, również składów intermodalnych. Istotnym elementem infrastruktury jest własna bocznica kolejowa odgałęziająca się bezpośrednio rozjazdem od toru stacji PKP PLK S.A. w Swarzędzu. Bocznica zlokalizowana jest bezpośrednio

nio przy halach magazynowych multimodalnego centrum logistycznego CLIP.

Oferta:

- możliwość wjazdu/wyjazdu na bocznicę CLIP z dwóch kierunków: Poznań – Warszawa, Warszawa – Poznań,
- obsługę przewozu samochodów na wagonach,
- przyjmowanie i zdawanie pojedynczych wagonów kolejowych i przesyłek wagonowych, grup wagonowych oraz składów całopociągowych przeznaczonych dla użytkownika lub współużytkownika bocznicy,
- wykonywanie manewrów związanych z podstawianiem i zabieraniem wagonów z punktów zdawczo-odbiorczych,
- przetaczanie wagonów pomiędzy poszczególnymi stanowiskami rozładunkowymi.

Usługi dostępne są 24 godziny na dobę, 365 dni w roku.

Jako operator intermodalny wykonuje krajowy transport drogowy kontenerów oraz naczep intermodalnych i standardowych z terminalu intermodalnego. W ramach transportu międzynarodowego terminal oferuje fachowe wsparcie zarówno przy standardowych jak i uproszczonych odprawach celnych. Oferta obejmuje:

- przewozy FTL o masie całkowitej do 44 ton DMC dla transportów intermodalnych,
- transport kontenerów każdego typu,
- profesjonalny przewóz towarów niebezpiecznych (ADR),
- transport towarów wymagających wykorzystania naczepy typu coilmulda,
- lokalizację GPS przewożonych towarów,
- 30 podkontenerowych naczep uniwersalnych,
- pełną odpowiedzialność za powierzony ładunek,
- dobór przewoźników oraz optymalną trasę przewozu,
- elastyczność w dostosowaniu się do indywidualnych potrzeb Klientów,
- zachowanie tajemnicy handlowej i neutralności wobec kontrahentów,
- regularne odbiory i dostawy z pełną optymalizacją czasu tranzytu.

Wielkopolskie Centrum Logistyczne S.A.

Wielkopolskie Centrum Logistyczne to specjalna strefa inwestycyjna z przystosowaną infrastrukturą na potrzeby firm o profilu logistycznym, importerów realizujących dystrybucję na terenie całego kraju oraz baza zaopatrzenia sieci handlowych. Umożliwia to dogodne położenie w centrum Polski, na skrzyżowaniu autostrady A2 z drogą krajową 25. Spółka Wielkopolskie Centrum Logistyczne Konin - Stare Miasto S.A. została założona 2001 roku na zasadzie partnerstwa prywatno - publicznego. Akcjonariuszami oraz założycielami są Gmina Stare Miasto, na terenie której inwestycja została zrealizowana, Miasto Konin, oraz 5 prywatnych przedsiębiorców. Samorządy Gminy Stare Miasto oraz Miasta Konina wniosły do Spółki aporty niepieniężne w postaci gruntów, natomiast prywatni inwestorzy wnieśli kapitał. Obecnie Spółka ma trzynastu akcjonariuszy. Centrum wyposażone jest w 100 ha wydzielonych, uzbrojonych terenów dla działalności gospodarczej, rozbudowany system dróg wewnętrznych, energia elektryczną 4 MW, gaz 4 atm. Ø150, światłowodowe media telekomunikacyjne, wodę i odprowadzenie ścieków.

Ponadto spółka oferuje szeroką gamę usług serwisowych oraz inwestycyjnych takich jak: celne, prawno-finansowe, biurowe, informatyczne, zarządzanie nieruchomościami, monitoring i ochrona, wynajem powierzchni magazynowych, obsługa magazynów, zorganizowany wykup gruntów, pełna obsługa inwestorów, szybki tryb uzyskiwania zezwoleń, wykonawstwo oraz nadzór budowlany.

W szczególności oferta Wielkopolskiego Centrum Logistycznego S.A. skierowana jest do: firm logistycznych, importerów realizujących dystrybucję na teren całego kraju, platform zaopatrzenia sieci handlowych i firm produkcyjnych intensywnie korzystających z usług logistycznych. Centrum zajmuje się spedycją samochodową i morską oraz oferuje szeroką gamę usług serwisowych

Panattoni Park Poznań

Park leży w miejscowości Gądki - niecałe 15 km od Poznania. Składa się 6 hal magazynowych o powierzchni 171,6 tys. m². Obiekt jest niezwykle nowoczesny, wyposażony w zaawansowane technologicznie systemy, które optymalizują czas i koszt pracy ludzi. Centrum logistyczne leży przy trasie S11, łączącej się z autostradą A2.

Panattoni Park Poznań I

Panattoni Park Poznań I jest pierwszą inwestycją amerykańskiego dewelopera zlokalizowana w okolicach Poznania. Panattoni Park Poznań I jest centrum dystrybucyjnym o powierzchni 160,200 m², które wraz z innymi obiektami firmy w tym regionie - Panattoni Park Poznań II i Panattoni Park Robakowo, oferują łącznie 249,200 m² powierzchni przemysłowej, co stanowi prawie 1/3 całkowitej podaży magazynów w Wielkopolsce. Panattoni Park Poznań I leży w miejscowości Gądkki, 13km od centrum Poznania. Park jest położony wzdłuż krajowej drogi ekspresowej S11, 1200 m w linii prostej od skrzyżowania dróg A2, E30, S11 w odległości 13 km od centrum Poznania. Panattoni Park Poznań I może poszczycić się podpisaniem jednej z największych na rynku umów najmu na powierzchnię 50 000 m² z wiodącym producentem odzieżowym Hennes & Mauritz. W związku ze swoją ekspansją H&M postanowił wybudować kolejny magazyn w Gądkkach, o powierzchni 30 tys. m². Budynek, realizowany dla H&M w Panattoni Park Poznań I, będzie pierwszym obiektem w portfolio Panattoni z uwzględnieniem tak szerokich rozwiązań ekologicznych.

Panattoni Park Poznań II

Panattoni Park Poznań II to nowoczesne centrum dystrybucyjne o powierzchni 92,300 m², które wraz z innymi inwestycjami firmy w tym regionie - Panattoni Park Poznań I i Panattoni Park Robakowo, tworzy ogromne zaplecze magazynowe, ponad 243,000 m² powierzchni przemysłowej, dla rynku poznańskiego. Panattoni Park Poznań II leży w miejscowości Żerniki, 13 km od centrum Poznania. Plany budynków Panattoni Park Poznań II uwzględniają wysoko zawansowane rozwiązania techniczne, zapewniające funkcjonalność oraz elastyczność w kształtowaniu modułów. Panattoni Park Poznań II składa się z trzech budynków magazynowych. Firma zapewnia całościową obsługę obiektów, od przygotowania spersonalizowanego pod potrzeby klienta planu, przez jego realizację, po administrowanie zbudowanymi inwestycjami. Park posiada 140 doków rozładunkowych i 325 miejsc parkingowych. Jest położony wzdłuż krajowej drogi ekspresowej S11, 800m w linii prostej od skrzyżowania dróg A2, E30, S11. Projekt zlokalizowany jest 13 km od centrum Poznania.

Panattoni Park Robakowo

Panattoni buduje zaawansowane obiekty przemysłowe, magazynowe i biurowe. Zainteresowanym firmom oferuje własne, najnowocześniejsze rozwiązania logistyczne, dopasowane do branży Klienta i rozmiarów firmy. Specjalnością firmy są obiekty build-to-suit (BTS) - budowane na miarę indywidualnego zapotrzebowania Klienta i szczegółowo z nim konsultowane na każdym etapie przygotowań. Panattoni Park Robakowo to centrum dystrybucyjne o powierzchni 26 400 m², które znajduje się w odległości 16km od centrum Poznania. Panattoni Park Robakowo jest wyposażony w 35 doków rozładunkowych, parking dla 40 samochodów ciężarowych oraz 60 miejsc parkingowych dla samochodów osobowych. Park jest położony przy krajowej drodze ekspresowej S11, 2,5 km w linii prostej od skrzyżowania dróg A2, E30, S11. Projekt zlokalizowany jest 16 km od centrum Poznania. Panattoni Park Robakowo jest zlokalizowany obok dwóch innych inwestycji poznańskich firmy - Panattoni Park Poznań I i Panattoni Park Poznań II.

Panattoni Park Poznań IX

Panattoni Park Poznań IX to kolejne centrum dystrybucyjne dewelopera, które powiększy wielkopolski portfel o ponad 76 000 m² nowoczesnej powierzchni magazynowej.

Projekty Panattoni Europe w Wielkopolsce to zarówno obiekty BTS wybudowane m.in. dla firmy Amazon, a także magazyny typu „multi-let”, gdzie najemcami są takie globalne marki jak Hennes & Mauritz, Raben, czy Henkel. Centrum dystrybucyjne Panattoni Park Poznań IX oferuje zaawansowane rozwiązania techniczne, zapewniające najwyższą jakość powierzchni magazynowej (klasa A), funkcjonalność oraz elastyczność w kształtowaniu modułów. Dysponuje obszernymi placami manewrowymi, wygodnymi parkingami oraz bramami wjazdowymi z poziomu 0. Panattoni Park Poznań IX to projekt dwóch budynków magazynowych, przeznaczonych na składowanie i lekką produkcję, zaopatrzone w wygodne place manewrowe oraz nowoczesne doki rozładunkowe.

Panattoni Park Poznań Airport

Panattoni Park Poznań Lotnisko to kolejna inwestycja na terenie Wielkopolski. Nowoczesne centrum dystrybucyjne oferuje zaawansowane rozwiązania technicz-

ne, zapewniające najwyższą jakość powierzchni magazynowych (klasa A), funkcjonalność oraz elastyczność w kształtowaniu modułów. Największym atutem Panattoni Park Poznań Lotnisko jest dogodna lokalizacja. Inwestycja położona jest zaledwie 11 km od centrum miasta oraz blisko jednego z najstarszych w Polsce portów lotniczych Poznań-Ławica, z którym łączy ją 5-kilometrowa trasa ul. Bukowską.

W pobliżu centrum dystrybucyjnego znajduje się również Zachodnia Obwodnica Poznania, prowadząca do autostrady A2 (węzła Poznań Zachód), łączącej dwa ważne punkty w Europie – Berlin i Warszawę. Panattoni Park Poznań Lotnisko to projekt 2 hal magazynowych klasy A, o łącznej powierzchni około 35 519 m². Centrum dystrybucyjne jest dostosowane do wymogów klientów z różnych branż. Oferuje możliwość wynajęcia powierzchni zarówno średnim, jak i większym firmom. Dodatkowo inwestycja położona jest w sąsiedztwie trasy szybkiego ruchu S11, łączącej województwo śląskie z zachodniopomorskim, co czyni go miejscem wyjątkowo atrakcyjnym dla inwestorów.

Millennium Logistic Park Poznań

MLP Poznań dysponuje obszarem o powierzchni 19,08 ha, zlokalizowany jest w miejscowości Koninko, ok. 15 km od centrum Poznania i 3,5 km od autostrady A2 oraz 1,5 km od drogi krajowej szybkiego ruchu S 11. Inwestycja będzie obejmować 102 000 m² powierzchni magazynowo - produkcyjnych. Nowoczesny park logistyczny zlokalizowany jest ok. 15 km od centrum Poznania. Centrum logistyczne oferuje nowoczesną powierzchnię magazynową z możliwością przeznaczenia na lekką produkcję.

Milenium Logistic Park Poznań West

MLP Poznań West jest zlokalizowany po zachodniej stronie Poznania w pobliżu drogi ekspresowej S11, zaledwie 7 km od węzła z autostradą A2. Doskonała lokalizacja MLP Poznań WestII jest atrakcyjna dla różnych aktywności biznesowych. MLP Poznań West obejmie ok. 86 tys. m² nowoczesnych powierzchni magazynowo - produkcyjnych, na terenie o powierzchni 18,8 ha.

Millenium Logistics Park Poznań West II

Park znajduje się w Więckowicach, około 17 kilometrów na zachód od centrum Poznania. Nieruchomość jest po-

łączona drogą 307 z drogą ekspresową S11, która funkcjonuje jako obwodnica Poznania. Park zostanie wybudowany na działce o powierzchni 20 ha, a budynki zajmą 150,000 m².

P3 park Poznań (dawniej Point Park Poznań /Point Park Properties)

Jeden z największych parków logistycznych w zachodniej części Polski. P3 park Poznań znajduje się na południe od Poznania blisko drogi dwupasmowej nr S11 połączonej z autostradą A2. Autostrada zapewnia łączność na wschód z Warszawą oraz na zachód z Berlinem. Budowa parku rozpoczęła się w 2008 roku. W chwili obecnej Park składa się z 8 istniejących budynków i posiada możliwość rozbudowy do 12 budynków magazynowych.

Do klientów parku należą, m. in. PF Logo Express, Zaparoh, CEVA Logistics, British American Tobacco, Clipper Logistics, Colian Logistic. Całkowita powierzchnia: 426,719 m²;możliwość BTS: 236,711 m².

Prologis Park Poznań.

Prologis Park Poznań i Prologis Park Poznań I wchodzi w skład pierwszego centrum logistyczne tego amerykańskiego dewelopera w Poznaniu. hale zlokalizowane są w rozwiniętej gospodarczo gminie Tarnowo Podgórne, bezpośrednio przy drodze krajowej numer 92 i budowanej Zachodniej Obwodnicy Poznania z połączeniem do autostrady A 2 z bezpośrednim dojazdem do Berlina. Park o powierzchni całkowitej 121 000 m² oferuje powierzchnie do wynajęcia w szczególności firmom zlokalizowanym w Zachodniej Polsce lub jako centrum dystrybucyjne na Polskę Północno-Zachodnią lub Europę Zachodnią. Istnieje również możliwość adaptacji powierzchni do prowadzenia lekkiej produkcji, montażu lub konfekcjonowania.

Prologis Park Poznań II

Prologis Park Poznań II to centrum logistyczne, w skład którego wchodzi siedem nowoczesnych budynków magazynowych z modułami biurowymi o łącznej powierzchni wynoszącej 120.000 m². Powstało w wyniku ekspansji firmy Prologis w Poznaniu. Zlokalizowane jest po drugiej stronie drogi numer 92 i jest to jeden z większych parków magazynowych w Wielkopolsce, co umożliwia swobodną ekspansję w ramach parku magazynowego.

Powierzchnie magazynowe wynajmowane są tu przez liczne firmy sektora FMCG, logistyczne oraz dystrybucyjne. Magazyny w Poznaniu zrealizowano w najwyższym standardzie i odpowiadają wymaganiom klasy A.

Prologis Park Poznań III

Prologis rozpoczął budowę magazynu typu Small Business Unit o powierzchni 13 tys. m² na terenie nowo powstającego Prologis Park Poznań III. Obecnie poznańskie portfolio Prologis obejmuje dwa parki logistyczne o łącznej powierzchni ponad 163,8 tys. m². Prologis Park Poznań III to inwestycja zlokalizowana Junikowie – zachodniej dzielnicy Poznania, zaledwie 6 kilometrów od centrum miasta – przy autostradzie A2 łączącej Berlin i Warszawę. W pierwszej fazie inwestycji powstaną dwa nowoczesne, wysokiej klasy budynki o łącznej powierzchni 55,7 tys. m². W przyszłości możliwa będzie również rozbudowa parku o dodatkowe 90 tys. m².

Prologis Park Września

Park położony jest w centralno-zachodniej Polsce, na terenie gminy Września ok. 40 km na wschód od Poznania. Posiada doskonałe połączenia z trasami północ-południe (Bydgoszcz-Wrocław, droga krajowa nr 5) oraz wschód-zachód (A2 Berlin-Warszawa-Moskwa; obecnie z bezpośrednim dojazdem do samego Berlina). Dodatkowym atutem tej lokalizacji jest możliwość wykorzystania alternatywnej drogi dojazdowej do Warszawy (droga krajowa nr 92). Całkowita powierzchnia magazynowa wynosi 147 000 m². ProLogis Park Września przeznaczony jest głównie dla firm logistycznych oraz firm zajmujących się lekką produkcją.

Panattoni Park Września

To nowy projekt magazynów do wynajęcia, który jest oddalony 50 km od Poznania. Inwestycja wykończona jest w najwyższym standardzie klasy A gdzie powierzchnie magazynowe mogą być zaadaptowane zarówno pod wysokie składowanie jak i pod lekką produkcję. Panattoni Park Września jest inwestycją położoną przy głównym europejskim szlaku komunikacyjnym, biegnący z francuskiej Bretanii do Moskwy. Kompleks magazynowy znajduje się bezpośrednio przy skrzyżowaniu autostrady A2 z drogą krajową 92 na terenie Wrzesińskiej Strefy Aktywności Gospodarczej. Września znajduje się w odległości

ok. 300 km od Berlina i od Warszawy, co sprawia, że teren ten jest bardzo atrakcyjny dla inwestorów. Strategiczna lokalizacja centrum logistycznego umożliwiła najemcom szeroką dystrybucję towarów zarówno a rynku krajowym jak i międzynarodowym. Park magazynowy posiada w swojej ofercie trzy hale magazynowe przeznaczone pod wynajem, których łączna powierzchnia wynosi ponad 75 000 m². Wszystkie obiekty zaprojektowane zostały zgodnie z najwyższymi standardami klasy A i oferują zarówno powierzchnie magazynowe jak i ekskluzywne przestrzenie biurowe. Deweloper umożliwia elastyczne kształtowanie modułów magazynowych pod wynajem których minimalna powierzchnia musi wynosić 1500 m².

Tulipan Park Poznań (I-III)

Tulipan Park Poznań znajduje się na terenie gminy Komorniki wchodzącej w skład gmin powiatu poznańskiego i graniczącej bezpośrednio z miastem Poznań, w odległości 10 km od centrum Poznania, przy autostradzie A 2 z bezpośrednim połączeniem z Berlinem oraz przy drodze krajowej nr 5 Poznań – Wrocław. Tulipan Park Poznań zajmuje obszar położony 53,5 ha i oferuje łącznie 250 000 m² nowoczesnej powierzchni magazynowej i produkcyjnej. Minimalne moduły do wynajęcia zaczynają się od 2 500 m². Poszczególne powierzchnie mogą zostać zaprojektowane oraz wybudowane zgodnie z indywidualnymi wymaganiami najemcy - łącznie z możliwością umieszczenia pomieszczeń biurowych na antresoli. Układ komunikacyjny w parku uwzględnia szerokie drogi wewnętrzne, place manewrowe oraz parkingi dla ciężarówek.

Centrum Logistyczne VW Group Polska

W 2015 roku oddano do użytku nowe Centrum Logistyczne VW Group Polska o powierzchni 30 000 m² wybudowane w ramach SEGRO Logistics Park Poznań na terenie gminy Komorniki. Kompleks zlokalizowany jest w bezpośrednim sąsiedztwie autostrady A2 łączącej Poznań ze Świeciem, co pozwoli również w znaczący sposób obniżyć natężenie ruchu ciężarówek w centrum Poznania. W przyszłości VW Group Polska planuje rozbudowę nowego centrum logistycznego. Pod względem powierzchni jest to druga inwestycja magazynowa w Wielkopolsce i siódma w Polsce. Nowością jest wprowadzenie w Centrum tzw. usługi SDD (Same Day Delivery) polegającej na

realizacji zamówienia diler w dniu, w którym ją zleca. Na 30 tys. m² magazynowane są części i akcesoria sześciu marek: Volkswagen, Audi, Skoda, Seat, Volkswagen Samochody Użytkowe oraz Porsche. Obecnie w centrum magazynowanych jest ok. 65 tys. różnych części i akcesoriów. Części z centrum będą trafiały do odbiorców w całej Polsce, a także na rynek białoruski. W magazynie znajduje się prawie 100 tys. miejsc składowania. W obiekcie zastosowano szereg rozwiązań umożliwiających pracownikom szybki dostęp do żądanych towarów. Uruchomienie centrum umożliwiło wprowadzenie usługi szybkich dostaw dziennych - dostarczenia zamówionych części tego samego dnia.

Poznań Airport Logistics Centre

Goodman Poznań Airport Logistics Centre położony jest 12 km od centrum Poznania w miejscowości Wysogotowo w gminie Tarnowo Podgórne co zapewnia dobry dostęp do wykwalifikowanej kadry pracowniczej. Atutem lokalizacji jest także położenie 4 km od Portu Lotniczego Poznań-Ławica i 2 km od obwodnicy Poznania - drogi ekspresowej S11, która zapewnia szybki dostęp do oddalonej o 12 km autostrady A2 / drogi europejskiej E30 (Poznań-Łódź-Warszawa). W odległości ok. 12 km znajduje się dworzec Poznań Główny. Goodman Poznań Airport Logistics Centre jest parkiem magazynowy klasy A oferujący na 10,3 ha działce możliwość budowy 49.000 m² nowoczesnej powierzchni magazynowo - produkcyjnej. Grunt pod inwestycję przygotowany jest na rozpoczęcie natychmiastowej budowy dostosowanych do wymagań klienta modułów magazynowych wraz z powierzchnią biurowo-socjalną już od 3.500 mkw. Powierzchnia parku magazynowego 32.634 m², powierzchnia dostępna – 16 734 m².

Goodman Poznań Logistics Center I

Park logistyczny zlokalizowany zaledwie 10 km od centrum Poznania, na gruncie o powierzchni 28.3 ha. Docelowa powierzchnia magazynów do wynajęcia będzie wynosić ok. 112 000 mkw., a obecnie istniejąca powierzchnia magazynowo - biurowa wynosi ok. 38 000 m². Goodman Poznań III Logistics Centre znajduje się w działającej już strefie przemysłowej, blisko obwodnicy i autostrady A2. Gwarantuje to szybką, bezpośrednią komunikację

z centrum miasta oraz łatwy dostęp do wykwalifikowanej kadry pracowniczej.

Goodman Poznań Logistics Center III

Goodman Poznań III Logistics Centre oferuje 38 000 m² w tym 2 500 m² mroźni, 2 000 m² wiaty oraz 2 000 m² zewnętrznego placu składowego, zlokalizowany w strefie przemysłowej blisko centrum Poznania i autostrady A2. Zróżnicowana wysokość hali (od 3,2 m do 10,6 m), moduły dostępne już od 2 000 m². Możliwość budowy dwóch nowych hal magazynowych o łącznej powierzchni do 74 000 m² i dostosowania ich do wymogów klienta metodą built-to-suit w standardzie klasy A. Goodman Poznań III Logistics Centre znajduje się w działającej już strefie przemysłowej, blisko obwodnicy i autostrady A2. Gwarantuje to szybką, bezpośrednią komunikację z centrum miasta oraz łatwy dostęp do wykwalifikowanej kadry pracowniczej.

MPL Poznań

MPL Poznań zlokalizowany jest w miejscowości Koninko, w pobliżu drogi ekspresowej S11 łączącej Poznań z Katowicami. Park znajduje się ok. 16 km od centrum Poznania i 4 km od autostrady A2. MLP Poznań znajduje się na działce o powierzchni 19 ha. Inwestycja będzie obejmować ok. 90 tys. m² powierzchni magazynowo - produkcyjnych.

Specyfikacja techniczna infrastruktury magazynowej: budynki klasy A, siatka słupów: 12m x 22,5m, nośność posadzki – 6T/ m², wysokość hal 10 m wysokości netto, świetliki i klapy dymowe, system tryskaczy typu ESFR, ogrzewanie gazowe, oświetlenie zgodne z polskimi normami, powierzchnia biurowa oraz socjalna na życzenie klienta. ochrona całodobowa.

MPL Poznań West

Park logistyczny MLP Poznań II znajduje się na działce o powierzchni 18,8 ha, o docelowej powierzchni magazynowej – 86 704 m² po zachodniej stronie Poznania i jest położony bezpośrednio przy drodze ekspresowej S11. Park jest zlokalizowany jest w odległości 7 km od węzła autostradowego autostrady A2 Poznań – Zachód i drogi krajowej S11. Odległość do portu lotniczego Poznań – Ławica wynosi 10 km a do centrum Poznania – 16 km. Specyfikacja tech-

niczna infrastruktury magazynowej: budynki klasy A, siatka słupów: 12m x 22,5m, nośność posadzki – 6T/ m², wysokość hal 10 m wysokości netto, świetliki i klapy dymowe, system tryskaczy typu ESFR, ogrzewanie gazowe, oświetlenie zgodne z polskimi normami, powierzchnia biurowa oraz socjalna na życzenie klienta. ochrona całodobowa. MLP Group otrzymała dla swojej inwestycji w MLP Poznań West certyfikat BREEAM in Use International na poziomie Very Good. Pierwszym wyróżnionym projektem dewelopera został istniejący już obiekt dla spółki InPost o łącznej powierzchni 8800 mkw. w parku logistycznym MLP Poznań West w Dąbrówce k. Poznania. Budynek został oddany do użytkowania na początku trzeciego kwartału 2019 roku. MLP Poznań West to nowoczesne centrum dystrybucyjne zlokalizowane po zachodniej stronie Poznania, obok drogi ekspresowej S11 i zaledwie 7 km od skrzyżowania autostrady A2 i trasy S11. Centrum skierowane jest przede wszystkim do firm z sektora e-commerce, logistyki, dystrybucji oraz lekkiej produkcji. Docelowy potencjał projektu to ok. 83 tys. m² najnowocześniejszej powierzchni magazynowo - produkcyjnej.

Prologis Park Poznań III

Prologis Park Poznań III to 312 000 m² o dogodnej lokalizacji i dobrze rozwiniętej infrastrukturze. W ramach nieruchomości istnieje możliwość dostarczenia magazynów, hal produkcyjnych i biur o łącznej powierzchni 134 570 m². Znajduje się w Junikowie – dzielnicy na zachodzie Poznania – oddalony o 300 m na północ od autostrady A i 6 km od centrum miasta. Nowo wybudowane linie komunikacji publicznej zapewniają łatwy dostęp do wykwalifikowanej kadry pracowniczej. Są to obiekty magazynowe plasujące się w klasie A. Spełniają niezbędne wymogi bezpieczeństwa zgodne z wytycznymi dotyczącymi zabezpieczenia centrów logistycznych, w tym m.in.: wysokości składowania 10 m, nośności posadzki 5 t/m², posiadające bramy wjazdowe na poziomie „0”, instalację tryskaczową nad całą powierzchnią hali, system ESFR, hydranty przeciwpożarowe wewnętrzne i zewnętrzne; elektrycznie sterowane doki rozładunkowe.

Panattoni Park Poznań Lotnisko

Zlokalizowany ok. 10 km od centrum Poznania, wzdłuż ulicy Bukowskiej, zaledwie 4 km od lotniska Ławica oraz 2 km od drogi ekspresowej S11, która łączy się bezpośrednio

z autostradą A2. Nowoczesne centrum dystrybucyjne oferuje zaawansowane rozwiązania techniczne, zapewniające najwyższą jakość powierzchni magazynowych (klasa A), funkcjonalność oraz elastyczność w kształtowaniu modułów. Największym atutem Panattoni Park Poznań Lotnisko jest dogodna lokalizacja. Inwestycja położona jest zaledwie 11 km od centrum miasta oraz blisko jednego z najstarszych w Polsce portów lotniczych Poznań-Ławica, z którym łączy ją 5-kilometrowa trasa ul. Bukowską. W pobliżu centrum dystrybucyjnego znajduje się również Zachodnia Obwodnica Poznania, prowadząca do autostrady A2 (węzła Poznań Zachód), łączącej dwa ważne punkty w Europie – Berlin i Warszawę. Panattoni Park Poznań Lotnisko to projekt 2 hal magazynowych klasy A, o łącznej powierzchni około 35 519 m². Centrum dystrybucyjne jest dostosowane do wymogów klientów z różnych branż. Oferuje możliwość wynajęcia powierzchni zarówno średnim, jak i większym firmom. Dodatkowo inwestycja położona jest w sąsiedztwie trasy szybkiego ruchu S11, łączącej województwo śląskie z zachodniopomorskim, co czyni go miejscem wyjątkowo atrakcyjnym dla inwestorów. Całość składa się z dwóch budynków/hal – jednym o powierzchni 23 651 m² i drugim -11 868 m².

Park magazynowy LOGIT

Znajduje się na terenie Wielkopolskiego Centrum Logistycznego. Park położony jest w atrakcyjnej lokalizacji w centrum Polski, 15km od Konina, przy autostradzie A2 oraz drodze krajowej 25. W odległości 7 km od parku przebiega linia kolejowa nr E20 Warszawa - Berlin. Park oferuje wynajem lub sprzedaż powierzchni magazynowej w istniejącym budynku klasy A. Zlokalizowany został na terenie Wielkopolskiego Centrum Logistycznego. Cechą charakterystyczną tego obiektu jest bardzo korzystne położenie w rejonie Polski centralnej, co zapewnia doskonałą komunikację z różnymi miejscami w kraju oraz ułatwia podtrzymywanie kontaktów handlowych. Magazyn w Koninie zlokalizowany jest nieopodal ważnych węzłów komunikacyjnych, co gwarantuje sprawną logistykę. Obiekt położony jest przy autostradzie A2, a także przy drodze krajowej numer 25. Cechą charakterystyczną hali magazynowej jest bliskość linii kolejowej numer E20, która przebiega na trasie Warszawa-Berlin. Całkowita powierzchnia istniejącego magazynu obejmuje ponad 13 600 m². Rozstaw słupów na hali wyno-

si 24 m x 12 m. Magazyn charakteryzuje się wysokością netto wynoszącą 10 m, przy czym jego głębokość to 84 m. Posadzka zaprojektowana została tak, aby mogła wytrzymać obciążenia na poziomie 5 t/ m². Magazyn Logit zapewnia możliwość dostosowania powierzchni do potrzeb prowadzenia lekkiej produkcji. hala magazynowa została wyposażona w niezbędne systemy przeciwpożarowe w postaci tryskaczy oraz klap dymowych.

Centrum Logistyczne Amazon

W październiku 2014r. w Sadach (gmina Tarnowo Podgórne) k. Poznania otwarte zostało centrum logistyczne amerykańskiej firmy wysyłkowej Amazon o powierzchni 95 tys. m², które będzie dysponować w szczytowym okresie 5,5 tys. miejsc pracy. Inwestycja jest jedną z pierwszych tego typu w Europie Środkowo-Wschodniej. Dotąd firma miała swoje magazyny m.in. w Niemczech, Wielkiej Brytanii, Francji i Hiszpanii. Centrum to należy do najnowocześniejszymi obiektami koncernu Amazon spośród wszystkich 30 centrów rozrzuconych po całym świecie. Kosztował budowy wyniósł 100 mln euro. Powierzchnia hali przekracza 100 000 m², z czego ponad 91 000 przypada na część magazynową, a prawie 9 000 m² na biura i część socjalną. Inwestycję cechuje strategiczna lokalizacja i dobry dostęp do infrastruktury transportowej, w tym do europejskiej sieci nowoczesnych dróg – zaledwie 2,5 km drogi ekspresowej S11 i 16 km od autostrady A2 oraz Portu Lotniczego Poznań – Ławica. Deweloperem obiektu jest Panattoni Europe.

Centrum Magazynowo - Biurowe sieci Intermarché i Bricomarché.

Grupa Muszkieterów zraszająca właścicieli supermarketów spożywczych Intermarché oraz typu „dom i ogród” Bricomarché, otworzyła 10 czerwca 2014r. w Swadzimiu (gmina Tarnowo Podgórne) nowe centrum logistyczne w Swadzimiu przystosowywane m.in. do składowania oraz dystrybucji produktów spożywczych w temperaturach kontrolowanych (produktów świeżych, warzyw, owoców, mrożonek) oraz zarządzania towarami sezonowymi czy wielkogabarytowymi. Kompleks dysponuje powierzchnią wynoszącą łącznie ponad 80 tys. m², z czego ponad 75 tys. m², to powierzchnie magazynowe, odpowiadające 66 tys. miejsc paletowych. Docelowo nowa siedziba Grupy Muszkieterów w Polsce zapew-

nia miejsca pracy dla blisko 1000 osób. W magazynach zostały zastosowane proekologiczne rozwiązania, takie jak ogrzewanie gazowe, informatycznie sterowany system zużycia dwutlenku węgla do dystrybucji mrożonek w kontenerach mroźniczych, oświetlenie LED, nowoczesny system ładowania baterii wózków widłowych czy system segregacji odpadów.

DHL Express Poznań

W Poznaniu został uruchomiony największy i jeden z najnowocześniejszych terminali DHL Express w Polsce. Stanowi on międzynarodowy HUB, w którym odbywa się sortowanie międzynarodowych przesyłek drogowych i lotniczych. Zastosowanie najnowocześniejszych technologii sprawia, że przepustowość obiektu wynosi nawet 6 tys. paczek na godzinę. Znajdujący się w Poznaniu HUB drogowy i lotniczy pełni funkcję centrum dystrybucyjnego dla przesyłek drogowych z i do krajów Unii Europejskiej oraz przesyłek lotniczych z całego świata. Wielozadaniowy terminal został wyposażony w najnowocześniejsze technologie, które zwiększają efektywność obsługi przesyłek. W obiekcie znajduje się między innymi w pełni zautomatyzowany system sortujący, o przepustowości nawet 6000 paczek na godzinę. Pozwoli to na znaczne zwiększenie możliwości operacyjnych całej sieci. Znaczenie terminalu odzwierciedlają również jego rozmiary. Cały teren inwestycji wynosi aż 34 tys. m², a powierzchnia samego magazynu to ponad 5 000 m². Znajduje się w nim 80 bram przeładunkowych – w tym 46 kurierskich, 32 przeznaczonych dla samochodów ciężarowych oraz 2 bramy bez doków. Za bezpieczeństwo odpowiada ponad 300 kamer CCTV.

Panattoni Park Poznań IV

Park położony jest w strategicznej lokalizacji w Komornikach, w pobliżu dwóch węzłów autostrady A2 – Węzła Komorniki i Węzła Poznań Zachód - łączącej najważniejsze ośrodki logistyczne w Europie – Łódź, Warszawę i Berlin. W sąsiedztwie parku znajduje się także finalizowana droga S5, która łączy Poznań z Wrocławiem na południu i Bydgoszczą na północy. Kompleks stwarza doskonałą okazję zarówno do działalności krajowej jak i międzynarodowej. Planowana powierzchnia ma mieć blisko 87 000 m². Park ma obecnie blisko 36 000 m², a już w pierwszym kwartale 2020 r. powiększy się o kolejne

27 000 m². W pierwszej połowie 2019 r. Panattoni ruszył z ogromną inicjatywą w regionie. Firma rozpoczęła budowę trzech parków logistycznych – w Jaryszkach, Swadzimiu i Komornikach – których docelowa powierzchnia ma wynieść blisko 260 000 m². Dotychczas ukończono już ok. 120 000 m². Doskonale zlokalizowane parki pozwalają na sprawny transport towarów na terenie kraju oraz poza jego granicę. Łącznie w Poznaniu i okolicach deweloper dostarczył 562 240 m² powierzchni w ramach 10 parków logistycznych oraz 220 651 m² w ramach oddzielnych inwestycji. Do końca roku powierzchnia wzrośnie o 70 000 m².

Panattoni Europe

W okolicy Poznania buduje 90 tys. m² powierzchni w ramach trzech parków - w Jaryszkach (Panattoni Park Poznań VII), w Komornikach (Panattoni Park Poznań IV) oraz w Swadzimiu (Panattoni Park Poznań IX). Deweloper planuje także budowę kolejnych 200 tys. m². Znajdujący się w Jaryszkach Panattoni Park VII, położony jest zaledwie 12 km od Poznania. Bliskość centrum miasta oraz sprawne połączenie komunikacyjne wzmacniają jego znaczenie dla rozwoju regionu, a sąsiedztwo drogi ekspresowej S11 (Węzeł Koninko) pozwala na sprawny transport towarów na południe – Katowice oraz północ kraju – Bydgoszcz i Grudziądz. Z budowanych w Jaryszkach 43 600 m² już 25 proc. zostało wynajęte.

Goodman Poznań Airport Logistics Centre

Goodman Poznań Airport Logistics Centre jest zlokalizowane w centrum Wielkopolski. W bezpośrednim sąsiedztwie lotniska Poznań Ławica Airport oraz węzła drogi ekspresowej S11, która pozwala w 8 minut dotrzeć do autostrady A2 i w 15 minut od centrum Poznania. Goodman Poznań Airport Logistics Centre posiada ponad 52.290 m² powierzchni magazynowej w dwóch budynkach. Dostępne są moduły już od 2625 m². Ostatnio ogólna powierzchnia powiększona została o 19 000 m² przestrzeni magazynowo - produkcyjnej i biurowej. Nowy budynek powstał zgodnie z wymogami certyfikatu ekologicznego BREEAM na poziomie „Very Good”. Budynek został przygotowany m.in. do wdrożenia systemu inteligentnego opomiarowania zużycia energii oraz stworzenia wysokiej jakości zaplecza biurowo-socjalne-

go dla pracowników. Na miejscu powstały też stacje do ładowania pojazdów elektrycznych. Idealne miejsce dla logistyki i lekkiej produkcji.

7R Park Poznań East.

7R wchodzi na nowy rynek - 15 km od centrum stolicy Wielkopolski powstanie 7R Park Poznań East. To nowoczesny projekt magazynowy o powierzchni 22 200 m² zlokalizowany bezpośrednio przy drodze krajowej nr 92, na wschód od centrum Poznania.

Położenie magazynu zapewnia łatwy dostęp do trasy S5 i autostrady A2 (węzeł Poznań Wschód) z jednej strony oraz doskonałą komunikację z Poznaniem z drugiej. W pobliżu parku znajdują się także przystanki komunikacji publicznej. W odległości 22 km od inwestycji położony jest międzynarodowy Port Lotniczy Poznań - Ławica.

7R Park Poznań East, podobnie jak pozostałe realizacje 7R, został zaprojektowany tak, by spełniać wymagania certyfikacji BREEAM. Obiekt wyposażony będzie w oświetlenie LED, destryfikatory powietrza oraz wysoki standard ochrony przeciwpożarowej.

Park MLP Poznań West

Docelowa powierzchnia nowego centrum logistycznego ma wynosić 83 tys. m² – to docelowa powierzchnia nowego centrum logistycznego MLP Poznań West. Park MLP Poznań West zlokalizowany jest w pobliżu Poznania, od zachodniej strony miasta. Centrum logistyczne jest bardzo dobrze skomunikowane z Poznaniem i całym krajem. Tuż przy parku przebiega droga ekspresowa S11 (węzeł Dąbrówka), a do autostrady A2 jest tylko 3,5 kilometra. W pobliżu znajduje się również otwarta we wrześniu 2017 r. roku trasa S5 łącząca Poznań z Wrocławiem. Jednocześnie MLP Poznań West znajduje się w bardzo bliskiej odległości od podpoznańskiego lotniska Ławica. Doskonała lokalizacja MLP Poznań West jest atrakcyjna dla różnych aktywności biznesowych.

Centrum Magazynowo - Logistyczne Raben Logistics Polska

Grupa Raben, której centrala mieści się w Robakowie koło Poznania, ma własne oddziały w 12 krajach Europy, zatrudnia niemal 10 tys. pracowników, dysponuje flotą ponad 8,5 tys. samochodów ciężarowych i około 1,15 mln m² po-

wierzchni magazynowej. W ramach rozbudowy największego centrum logistycznego Grupy Raben, w podpoznańskim Robakowie powstała nowoczesna hala magazynowa o powierzchni 21 tys. m kw. Po zakończeniu inwestycji, Centrum Logistyczne w Gądkach zajmuje 120 tys. m kw. powierzchni magazynowej, z możliwością składowania 185 tys. palet i prawie 18 tys. m kw. powierzchni przeładunkowej oraz 5 tys. m² powierzchni produkcyjnej. Inwestycja zlokalizowana jest na terenie Centrum Magazynowo - Logistycznego Raben Logistics Polska, znajdującego się przy ulicy Zbożowej w Robakowie, w bezpośrednim sąsiedztwie drogi S11 i 5km od węzła Krzesiny, łączącego drogę S11 z autostradą A2. Magazyn logistyczny wysokiego składu pomieści 41 tys. palet i podzielony został na pięć stref, w tym specjalistyczne, które m.in. umożliwiają składowanie aerozoli, czy utleniaczy. Każda ze stref oddzielona jest ścianami wydzielenia pożarowego REI 240 z bramami pożarowymi o odporności ogniowej EI 120. Instalacje tryskaczowe, podsufitowe i wewnętrzregalowe zostały wykonane zgodnie ze standardem FM Global. Aby minimalizować zagrożenie dla środowiska, posadzka w nowych obiektach jest odporna na działanie parafiny, alkoholu, rozpuszczalników, aerozoli i smarów, zgodnie z niemiecką regulacją WGK-2. W celu uzupełnienia wachlarza towarów, które mogą być składowane w tym magazynie, w ramach inwestycji jedną z komór w istniejących obiektach dostosowano do składowania szerokiego przekroju towarów sklasyfikowanych wg normy NFPA jako ciecze palne klas IA, IB, IC. Taki asortyment wymaga odpowiedniego zabezpieczenia p.poż., dlatego w jednej z hal zamontowany został system pianowy – high expansion foam. System ten jest wykonany zgodnie ze standardami FM GLOBAL. Obiekt dedykowany jest także do produkcji co-packingowej. W tym celu przygotowana została specjalistyczna powierzchnia, uzbrojona w automatyczne rozwiązania wspierające procesy kompletacji oraz pakowania, jak np. linia do produkcji standów, zgrzewarki automatyczne, urządzenia etykietujące, paletyzatory, czy specjalne roboty pakujące.

Dachser Poznań

Firma dysponuje obecnie terminalem przeładunkowym o powierzchni 5,6 tys. m². Łącznie z usługami logistyki kontraktowej obiekt zajmuje teraz ponad 10 tys. m² z 57 bramami przeładunkowymi. Inwestycja w Dachser Poznań

oznacza blisko dwukrotne powiększenie cross-docku. Dzięki rozbudowie wzrasta liczba ramp – z 26 do 51 łącznie z dodatkową rampą dostosowaną do obsługi ADR-ów (towarów niebezpiecznych), gdzie chemikalia mogą być zebrane w przypadku wycieku z nieszczelnego opakowania. Dachser obsługuje wiele firm z branży chemicznej, więc jego terminale są wyposażone tak, by móc przeładowywać chemię w sposób bezpieczny dla ludzi i środowiska. Powiększony magazyn cross - dockowy oznacza szybszą i sprawniejszą obsługę przesyłek, możliwość jednoczesnych przyjęć i odpraw większej liczby ciężarówek, brak ograniczeń jeśli chodzi o ilość wysyłek, czy skrócenie czasu dostawy na wybranych kierunkach. Dachser Poznań jest największym oddziałem operatora w Polsce. Codziennie z tego terminalu przeładunkowego wyrusza w trasę około 85 ciężarówek, z czego większość za granicę. Poznański oddział dysponuje bowiem 29 stałymi połączeniami międzynarodowymi, w tym 22 bezpośrednimi liniami do Niemiec. W Dachser Poznań jest także hala o powierzchni ponad 4,5 tys. m² z 7 tys. miejsc paletowych, gdzie operator magazynuje towary na zlecenie klientów.

• Zachodniopomorskie

Województwo zachodniopomorskie odgrywa bardzo ważną rolę w Korytarzu Transportowym Bałtyk-Adriatyk z uwagi na jego nadmorskie położenie oraz zachodnią odnogę korytarza, która w tym województwie posiada swój początek. To tu zlokalizowane są także dwa duże porty morskie oraz kończy swój bieg rzeka Odra. W województwie zachodniopomorskim zlokalizowanych jest także wiele centrów logistycznych i parków magazynowych. Choć Obszar Szczecina podobnie, jak obszar Trójmiasta nie należą do najważniejszych polskich centrów magazynowych, z roku na rok powiększają się w tych okęgach wielkość dostępnej powierzchni magazynowej. W I. kwartale 2020 Szczecin dysponował powierzchnią magazynową wielkości 691 455 m². W trakcie budowy jest aktualnie 51 000 m². Wskaźnik pustostanów wynosi 2,9% a średnia stawka czynszu na ten okres wynosiła 3.20-360 EUR/m²/mc. Popyt kształtuje się na poziomie 164 300 m².

Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne

Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne – teren do zainwestowania na cele magazynowo składowe o po-

wierzchni 20 ha, na terenie portu w Szczecinie. Oferta inwestycyjna jest skierowana do operatorów logistycznych, którzy na wydzierżawionych i w pełni uzbrojonych terenach wybudują magazyny niskiego i wysokiego składowania, chłodnie, punkty obsługi taboru, zaplecze usługowe dla klientów itp. Zarówno centrum logistyczne jak i wybudowany bezpośrednio przy nim terminal kontenerowy mają dogodne położenie od strony lądu – połączenie z ulicą Gdańską poprzez most przez Parnicę z ciągiem komunikacyjnym w kierunku na Dolny Śląsk, Poznań i Warszawę. Odległość do prowadzącej do Niemiec autostrady A6 i międzynarodowej drogi E65 to tylko 8 km.

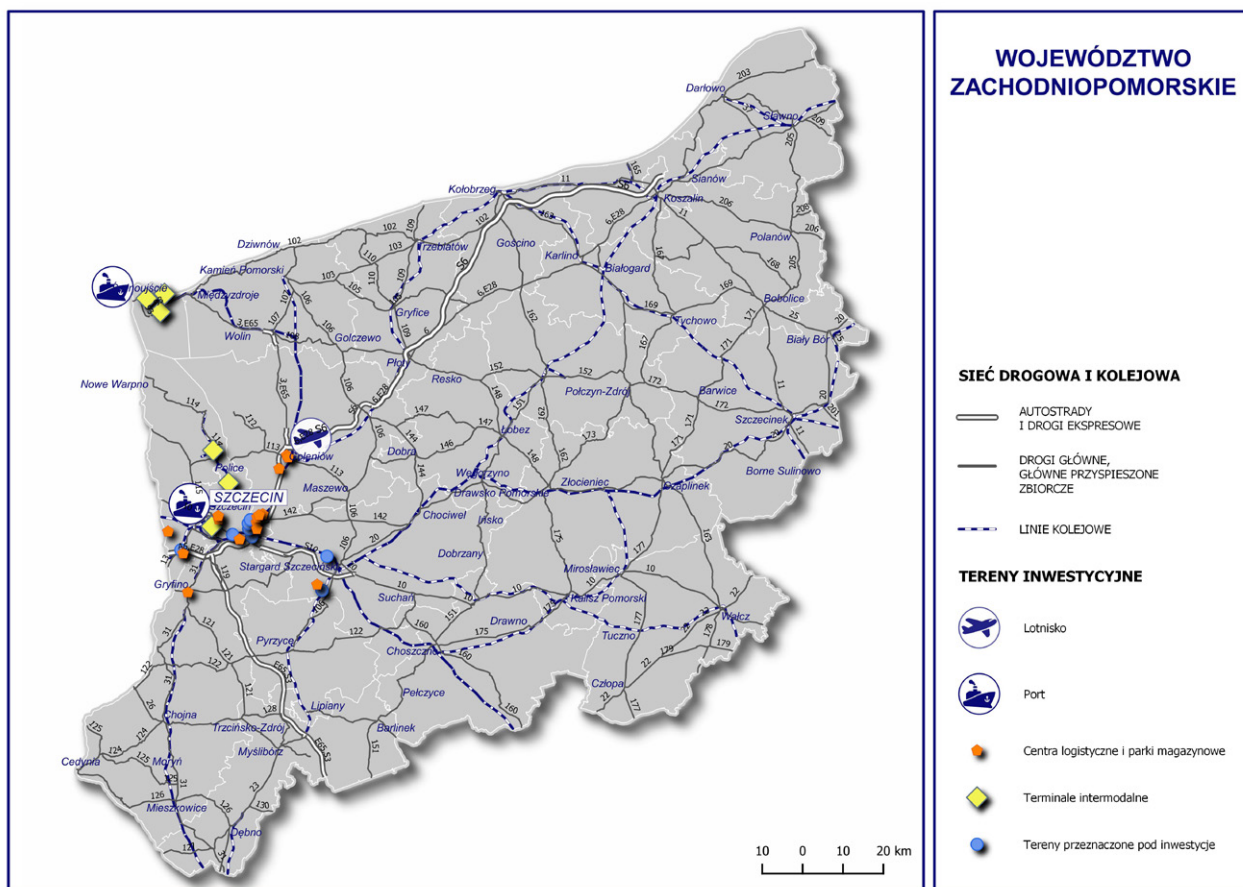
Exeter Park Szczecin 1

Poprzednio North-West Logistic Park - to pierwszy w Szczecinie park logistyczny klasy A, zlokalizowany w południowo-wschodniej części miasta. Jest bardzo dobrze skomunikowany z autostradą A6 prowadzącą do

Berlina (ok. 150 km) oraz trasą szybkiego ruchu S3 łączącą Skandynawię i południe Europy – Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy. Park tworzą cztery hale łącznej 62 395 m² przeznaczone pod logistykę, magazynowanie i produkcję, wszystkie wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne zapewniające możliwość wysokiego składowania i wygodnego prowadzenia wszelkich operacji logistycznych oraz produkcyjnych.

Park jest atrakcyjnym miejscem do lokowania i rozwoju firm szczególnie z branży produkcyjnej z kapitałem skandynawskim. W Exeter Park Szczecin 1 działalność prowadzi firma specjalizująca się w produkcji komponentów dla elektrowni wiatrowych. Np. firma KK Wind Solutions - dostarcza systemy sterownicze dla łącznie 60 % przybrzeżnych elektrowni wiatrowych na całym świecie. Firma InCom to hiszpański producent komponentów do produkcji elementów dla elektrowni wiatrowych. Green-carrier Freight Services Poland firma z branży logistycz-

Rysunek 16. Rozmieszczenie infrastruktury liniowej oraz punktowej w województwie zachodniopomorskim.



Źródło: Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego

nej z kapitałem skandynawskim, Shadowline firma produkcyjna z kapitałem polskim oraz Ceva Logistics Poland, Animex Foods, My Trendy Phone, Żabka Polska, Cubic, PartyDeco czy IQ Metal.

Exeter Park Szczecin 2

Exeter Park Szczecin 2 jest ulokowany w dzielnicy Dąbie w prawobrzeżnej części Szczecina, tuż przy autostradzie A6 – węzeł Szczecin Dąbie. Posiada dogodny połączenie z lotniskiem (30 km), portem morskim, centrum Szczecina (15 km), Berlinem oraz z drogami ekspresowymi S3 (port morski – południe Polski), S10 (Stargard Szczeciński - kierunek Toruń). Jest to nowoczesna inwestycja, która docelowo w ramach dwóch budynków magazynowych oferować będzie 80 000 m² powierzchni magazynowej wysokiego składowania. Pierwszy budynek został oddany do użytkowania w pierwszym kwartale 2020.

North-West Logistics Park Szczecin 2

North-West Logistic Park 1 zlokalizowany jest w Szczecinie, 16 km od centrum miasta, w sąsiedztwie drogi ekspresowej S3 (Szczecin-Zielona Góra). Obiekt wielkości 4608m² oferuje najemcom możliwość wysokiego składowania, prowadzenia działalności logistycznej jak i produkcyjnej.

Park Szczecin (Mapletree – poprzednio Prologis)

Park Szczecin to nowoczesne centrum logistyczne położone na terenie Goleniowskiego Parku Przemysłowego, bezpośrednio przy drodze ekspresowej S3, niecałe 70 km na południe od portu w Świnoujściu, 40 km na wschód od niemieckiej granicy, 35 km na północny wschód od centrum Szczecina i 7 km na południowy zachód od lotniska w Goleniowie. Na terenie Park Szczecin znajduje się plac manewrowy oraz dogodne miejsca parkingowe. Inwestycja jest przeznaczona pod składowanie i lekką produkcję. Magazyny o całkowitej powierzchni wynoszącej 41 400 m² są jednymi z najnowocześniejszych obiektów tego typu w regionie.

Hala Magazynowa Stobno

Hala Magazynowa Stobno - to nowoczesny obiekt magazynowy o powierzchni 13 000 m² położony w Stobnie koło Szczecina. Nieruchomość położona jest w pobliżu tras wylotowych do Gdańska, Poznania i Bydgoszczy, oraz blisko dojazdu do nowej drogi S3 i autostrady A6 .

Dużym atutem tego miejsca jest również bliskość przejścia granicznego Szczecin - Kołbaskowo.

Panattoni Park Szczecin I

Panattoni Park Szczecin I to pierwszy projekt firmy w okolicach Szczecina, który odpowiadał na coraz większe zainteresowanie inwestorów tym regionem. Inwestycja położona jest na szlaku komunikacyjnym zapewniającym dogodny dojazd do granicy z Niemcami i Berlina. Kolejnym atutem parku jest położenie w bliskiej odległości od centrum Szczecina. Centrum logistyczne w Szczecinie docelowo będzie składać się z siedmiu budynków magazynowych klasy A o łącznej powierzchni 220 692 m² z możliwością dalszej rozbudowy i odpowiada na potrzeby klientów z różnych branż. Wyposażone jest w doki rozładunkowe, bramy wjazdowe z poziomu „0”, obszerne place manewrowe i dodatkowe miejsca parkingowe. Obecnie oddane zostało 144 728 m². Dzięki bliskości centrum Szczecina, a w szczególności sąsiedztwu autostrady A6, projekt zapewnia napływ wykwalifikowanych pracowników oraz dogodny dostęp do infrastruktury transportu miejskiego. Inwestycja ta stanowi naturalne uzupełnienie oferty o rejon Pomorza Zachodniego i gwarantuje najkrótsze trasy transportowe do głównych miast Niemiec i północnej Polski. Szczecin dysponuje również bezpośrednimi połączeniami kolejowymi z największymi miastami Europy, a także pełnomorskim Portem Szczecin-Świnoujście, który wraz ze Świnoujściem tworzy jeden z największych w regionie uniwersalnych kompleksów portowych.

Panattoni Park Szczecin II (Trzebusz)

Panattoni Park Szczecin II to projekt, który odpowiada na coraz większe zainteresowanie inwestorów regionem. Inwestycja położona jest na szlaku komunikacyjnym zapewniającym dogodny dojazd do granicy z Niemcami i Berlina. Kolejnym atutem parku jest położenie w bezpośrednim sąsiedztwie Specjalnej Strefy Ekonomicznej oraz w granicach administracyjnych miasta. Centrum logistyczne w Szczecinie składa się z dwóch budynków magazynowych klasy A o łącznej powierzchni prawie 69 000 m² i odpowiada na potrzeby klientów z różnych branż. Wyposażone jest w doki rozładunkowe, bramy wjazdowe z poziomu „0”, obszerne place manewrowe i dodatkowe miejsca parkingowe. Dzięki bliskości cen-

trum Szczecina, a w szczególności sąsiedztwu autostrady A6, projekt zapewnia doływ wykwalifikowanych pracowników, a także dogodny dostęp do infrastruktury transportu miejskiego.

Panattoni Park Szczecin Goleniów

Panattoni Park Szczecin Goleniów jest kolejnym projektem firmy na terenie Województwa Zachodniopomorskiego powstającym w odpowiedzi na duże zainteresowanie firm tym regionem. Powstaje na terenie Goleniowskiego Parku Przemysłowego, który usytuowany jest bezpośrednio przy trasie S3/A6 w odległości 32 km od portu morskiego w Szczecinie, 15 km od portu lotniczego Szczecin Goleniów i dokładnie 204 km od lotniska Tegel w Berlinie. Planowane na pierwszy centrum będzie się składało z trzech budynków klasy A o łącznej powierzchni 72 253 m². hale będą wyposażone w doki rozładunkowe, bramy wjazdowe z poziomu „0” oraz place manewrowe. Dzięki bliskiej odległości do drogi S3/A6

Amazon

Amerykański gigant handlu internetowego wybudował w roku 2017 w Kołbaskowie k/Szczecina czwarte centrum logistyczne w Polsce. Powierzchnia użytkowa centrum dystrybucyjnego Amazona w Kołbaskowie wynosi 161 500 m² na 29-hektarowej działce. Jest to jeden z najbardziej zaawansowanych technologicznie tego typu projektów w Europie. W centrum ponad 2500 pracowników jest wspieranych przez ponad 3 000 robotów. Dodatkowo, na potrzeby inwestycji deweloper wybudował 7 800 m² dróg, w tym rondo typu biskoptowego. Rondo powstało na istniejącym węźle Kołbaskowo, na zjeździe z autostrady A6 z kierunku wschodniego. Wartość całej inwestycji to 410 mln PLN.

Zalando

Międzynarodowe centrum logistyczne firmy Zalando to pierwszy z trzech obiektów firmy w Polsce. Funkcjonuje od 2018 roku w strefie przemysłowej pod Gardnem na powierzchni 22 ha, tuż obok drogi S3. Obiekt obsługuje dostawy do klientów z wszystkich 17 europejskich rynków. Centrum w Gardnie ma 130 000 m² powierzchni i zaliczane jest do największych obiektów logistycznych w Polsce. Wyposażone jest w najnowocześniejsze rozwiązania technologicz-

ne, w tym dwie pięciopiętrowe wieże wysokiego składowania, które mogą pomieścić do kilkunastu milionów sztuk towaru.

JW. Construction Park Logistyczny Szczecin

JW Construction Park Logistyczny Szczecin to centrum logistyczne, które powstanie w północnej części Szczecina na działce o powierzchni 20 hektarów. Docelowa łączna powierzchnia najmu wyniesie ok. 55 000 m² (powierzchnia do wynajęcia ok. 46 000 m², hala A: 30 765 m², hala B: 24 632 m²). Obiekt znajdować się będzie w północnej części Szczecina, w rejonie ulic Druckiego-Lubeckiego i ks. Wacława Blizińskiego, w odległości 10 km od centrum miasta oraz 50 km od lotniska w Goleniowie. Atutem tej lokalizacji jest także bliskość granicy polsko-niemieckiej i dostęp do autostrady A6 prowadzącej do Berlina.

Obecnie w budowie znajduje się 24 600 m² powierzchni magazynowej. Inwestycja docelowo będzie się składać z 3 hal o łącznej powierzchni około 55 000 m² spełniającej specyficzne wymagania biznesowe. W skład inwestycji wejdą hale o przeznaczeniu magazynowym, logistycznym, a także moduły powierzchni produkcyjnej. Wyposażone będą w doki rozładunkowe, bramy wjazdowe z poziomu „0”, place manewrowe oraz miejsca parkingowe. Centrum logistyczne będzie miało dostęp do infrastruktury transportu miejskiego. Park Logistyczny, podobnie jak inne tego typu obiekty, zostanie skomercjalizowany przez firmy zarówno o kapitale rodzimym, jak i zagranicznym. Zakończenie budowy pierwszej hali Parku Logistycznego planowane jest na pierwszy kwartał 2021 roku. W miarę sukcesów w komercjalizacji będą stawiane kolejne.

Park 7r City Flex Szczecin

7R City Flex Szczecin to park logistyczny oferujący około 11 000 m² nowoczesnej powierzchni magazynowej. Budowę zakończono w połowie 2019 roku. Inwestycja zlokalizowana jest 10 km od centrum Szczecina bezpośrednio przy drodze krajowej nr 10, w odległości ok. 2 km od autostrady A6 i 11 km od portu Morskiego Szczecin z terminalem kontenerowym. Odległość do

Międzynarodowego Portu Lotniczego Szczecin Goleniów wynosi 25 km.

Waimea Logistic Park Stargard

Waimea Logistic Park Stargard to centrum logistyczne o łącznej planowanej powierzchni zabudowy ok. 80 000 m². W jego skład wejdzie docelowo 6 nowoczesnych hal klasy A przeznaczonych pod działalność związaną z magazynowaniem, produkcją oraz z obsługą logistyczną. Kompleks jest realizowany w Parku Przemysłowym Nowoczesnych Technologii w Stargardzie na działce o powierzchni ok. 16,7 ha (teren byłego lotniska Kluczewo w Stargardzie). Lokalizacja w bezpośrednim sąsiedztwie drogi ekspresowej S10 zapewni doskonałą komunikację z portem morskim w Szczecinie, a za pośrednictwem autostrady A6 z zachodnią granicą Polski oraz z siecią dróg krajowych.

Waimea Cargo Terminal Szczecin Goleniów

Waimea Cargo Terminal Szczecin Goleniów został zlokalizowany na terenie Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów w odległości 35km od Szczecina przy trasie A6. Na działce o powierzchni 4,5ha powstało nowoczesne centrum logistyczne wielkości 11 625 m². Jest to terminal multimodalny – lotniczo-kołowy. Terminal posiada dostęp do płyty lotniska, urządzenia rentgenowskie do kontroli towarów lotniczych oraz odpowiednie systemy bezpieczeństwa w tym detektor śladowych ilości materiałów wybuchowych. Obsługę lotniczego cargo zapewnia wiodący operator handlingowy WELCOME Airport Service

Hala produkcyjno-magazynowa BTS dla firmy Linde będącej częścią KION Group wybudowana przez Panattoni Europe

Jest to hala produkcyjno-magazynowa o blisko 44 000 m² powierzchni, ulokowana w sąsiedztwie autostrady A6, 2 minuty drogi od granicy z Niemcami – w Kołbaskowie, koło Szczecina. Wartość całej inwestycji to 60 mln euro. Inwestycja realizowana zgodnie z ideą dostosowania obiektu do zaplanowanej w nim technologii Linde - transport pionowy i poziomy, wygrodzenie stref bez obecności pracowników, a wiele procesów będzie zautomatyzowanych, jak cięcie stali, obróbka spawalnicza, czy pełna integracja linii produkcyjnej. Obiekt znajduje się na 18-hektarowej działce.

• Lubuskie

Magazyn Skwierzyna

Magazyn Skwierzyna - położony w miejscowości Skwierzyna w zachodniej części Polski w województwie Lubuskim, bezpośrednio przy ekspresowej trasie krajowej S3, która w przyszłości połączy na całym odcinku wszystkie regiony między Sztokholm a Pragę.

Centrum MBB Logistics - Słubice

Centrum logistyczne przy granicy polsko – niemieckiej daje wyjątkowe możliwości. Współpracuje z polskimi i niemieckimi firmami kurierskimi. Dzięki temu oferuje się najkorzystniejsze stawki na usługi kurierskie i bardzo krótki czas realizacji dostawy.

Nowoczesne centrum logistyczne to łącznie 46 500 m² powierzchni magazynowej. Towary są tu bezpiecznie składowane, w zależności od potrzeb na półkach lub paletach. Dzięki webowej aplikacji OMS każdy ma bezpośredni dostęp do swojego magazynu - on-line, aby kontrolować stan swoich produktów. W przypadku Centrum MBB Logistics nie trzeba wynajmować z góry określonej przestrzeni magazynowej, finalnie kontrahenci płacą tylko za to miejsce, które realnie w danym czasie wykorzystują.

Multimodalne Centrum Logistyczne MCL Świebodzin – Sulechów – Port Lotniczy Zielona Góra (EPZG) – Zbąszynek (Planowane)

W MCL zlokalizowane będzie przy skrzyżowaniu autostrady A2 z drogą ekspresową S3 przy wykorzystaniu terenów inwestycyjnych w Świebodzinie, Sulechowie, Portu rzeczno-żeglarskiego w Cigacicach, międzynarodowego Portu Lotniczego Zielona Góra (EPZG) wraz z Centrum Cargo i TSL oraz terminali kolejowych w Zbąszynku i Świebodzinie przy międzynarodowym szlaku kolejowym wschód – zachód E20.

Multimodalne Centrum Logistyczne w Gorzowie Wlkp. (Planowane)

Przedsięwzięcie obejmować będzie stworzenie multimodalnego centrum logistycznego w Gorzowie Wlkp. dla transportu drogowego, kolejowego oraz wodnego w kontekście ruchu międzynarodowego: Multimodalne centrum obejmować będzie – port rzeczno-żeglarski na rzece

Warcie w Gorzowie Wlkp., terminal kolejowo-drogowy w Gorzowie przy porcie rzeczonym oraz drogę S3 i Międzynarodową Drogę Wodną E30 oraz linię kolejową.

• Dolnośląskie

Województwo dolnośląskie jest potężnym rynkiem magazynowym na tle kraju, którego zasoby to ponad 2,8 mln m² istniejącej powierzchni magazynowej oraz 300 000 m² powierzchni w budowie. Większość z istniejących i planowanych inwestycji zlokalizowanych jest na południowy - zachód od miasta ze względu na skrzyżowanie autostrady A4 i drogi ekspresowej S8.

Euro Park Logistics Kobierzyce

Euro Park Logistics Kobierzyce - położony jest na terenie Tarnobrzesckiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (Podstrefa Wrocław - Kobierzyce), w odległości ok. 15 km od centrum Wrocławia. Park posiada bezpośrednie połączenia z autostradą A4 (węzeł w Pietrzykowicach – 1,5 km), obwodnicą autostradową Wrocławia (3 km) oraz drogą krajową nr 35 Wrocław – Wałbrzych (300 m).

Eurologis

Eurologis - centrum logistyczne mieszczące się w północnej części Wrocławia, ok. 16 km od centrum miasta. Opisywana powierzchnia magazynowa do wynajęcia znajduje się niecałe 10 km od trasy S8 (Wrocław-Warszawa). W odległości 1,5 km od kompleksu przebiega tzw. łącznik Długołęka, który stanowi połączenie Autostradowej Obwodnicy Wrocławia (A8) z drogą krajową 8. Północna część działki graniczy z działającą boczną kolejową, która może stanowić dla przedsiębiorców – alternatywny środek transportu towarów. Magazyn gwarantuje najemcom możliwość indywidualnej adaptacji powierzchni magazynowych i biurowych

Panattoni Park Wrocław I

Panattoni Park Wrocław I - to park magazynowy składający się z trzech magazynów, do wynajęcia zlokalizowany w Bielanych Wrocławskich w bezpośrednim sąsiedztwie drogi krajowej numer 35, w pobliżu węzła „Bielany Wrocławskie” w ramach autostrady A4 oraz A8. Niektóre powierzchnie magazynowe zostały przygotowane jako

mniejsze magazyny dedykowane małym i średnim firmom. Część tego parku magazynowego objęta jest Specjalną Strefą Ekonomiczną.

Panattoni Park Wrocław II

Panattoni Park Wrocław II - jest nowoczesnym parkiem dystrybucyjnym, oferującym 60 600 m² powierzchni magazynowo - biurowej. Wrocław to jeden z najprężniej rozwijających się rynków magazynowych w Polsce z podażą powyżej 500 tysięcy m² budynków magazynowych. Panattoni Park Wrocław II zapewnia sprawną logistykę podmiotów tam funkcjonujących, ich dostawców oraz firm, które chcą utworzyć swoje zaplecze logistyczne. Dobrze rozwinięta infrastruktura drogowa tego regionu jest powiązana z obecnością innych obiektów magazynowych w okolicy, jak na przykład sąsiedniego parku technologicznego LG. Panattoni Park Wrocław II składa się z dwóch budynków - 41 200 m² oraz 20 000 m² powierzchni magazynowej. Panattoni Park Wrocław II zapewnia sprawną logistykę podmiotów tam funkcjonujących, ich dostawców oraz firm, które chcą utworzyć swoje zaplecze logistyczne. Dobrze rozwinięta infrastruktura drogowa tego regionu jest powiązana z obecnością innych obiektów magazynowych w okolicy, jak na przykład sąsiedniego parku technologicznego LG. Panattoni Park Wrocław II składa się z dwóch budynków - 41 200 m² oraz 20 000 m² powierzchni magazynowej.

Panattoni Park Wrocław III

Panattoni Park Wrocław III - to magazyny do wynajęcia, zlokalizowane w Bielanych Wrocławskich. W niewielkiej odległości od parku znajduje się węzeł „Wrocław Kobierzyce”. Bliskość odcinka autostrady A4 i A8 sprawia, że magazyn w okolicach Wrocławia posiada bardzo dogodny dojazd do centrum metropolii, w tym do lotniska im. Mikołaja Kopernika.

Panattoni Park Wrocław IV

Panattoni Park Wrocław IV to projekt trzech budynków magazynowych zlokalizowanych w Nowej Wsi Wrocławskiej w bezpośrednim sąsiedztwie autostrady A4. Inwestycja położona jest w strategicznej lokalizacji, która od dawna przyciąga wielu polskich i zagranicznych inwestorów. Całkowita powierzchnia planowana 81 600 m².

Panattoni Park Wrocław V

Panattoni Park Wrocław V to inwestycja położona na szlaku komunikacyjnym Praga-Wrocław-Warszawa, wzdłuż którego ulokowało swoje siedziby wiele renomowanych polskich i zagranicznych firm. Całkowita powierzchnia planowana 50 596 m². Jedną z najważniejszych zalet parku jest znakomite położenie bezpośrednio przy łączniku pomiędzy DK98 a Autostradą Obwodnicą Wrocławia w ciągu drogi S8. Dzięki strategicznemu położeniu, park zapewnia doskonałą komunikację z głównymi miastami Polski, jak również Czechami, Niemcami i Słowacją.

Prologis Park Wrocław

Prologis Park Wrocław to park, w którym zastosowano nowatorskie rozwiązania techniczne, mające na celu wygodę użytkownika, oszczędność energii i ochronę środowiska. Budynki spełniają oczekiwania nawet najbardziej wymagających klientów, odpowiadają między innymi potrzebom składowania towarów w chłodniach w ramach logistyki żywności. Położone w pobliżu lotniska centrum, usytuowane jest na skrzyżowaniu strategicznych, międzynarodowych i lotniczych szlaków drogowych. Całkowita powierzchnia parku: 170 268 m².

Prologis Park Wrocław III

Prologis Park Wrocław III - jedno z najnowocześniejszych centrów dystrybucyjnych Wrocławia. Zarówno lokalizacja (jedyne obiekty tego rodzaju położone w bezpośrednim sąsiedztwie lotniska), jak i technologia wykonania wpływają na wyjątkową atrakcyjność całego parku dla potencjalnych najemców. Odpowiednio duża przestrzeń wokół budynków, całodobowa ochrona, rozwiązania zastosowane wewnątrz obiektów decydują o wyjątkowym bezpieczeństwie i wygodzie korzystania z centrum. Całkowita powierzchnia parku: 125 550 m².

Prologis Park Wrocław IV

Prologis Park Wrocław IV – jest to park zaprojektowany tak, że jego poszczególne budynki mogą być w całości wynajmowane przez duże firmy. Korzystanie z magazynów jest bezkolizyjne, każda firma ma zapewniony wygodny plac manewrowy. Obiekty doskonale spełniają wymagania logistyki, składowania, produkcji lekkiej i trzymania żywności w chłodniach. O ich wyjątkowej atrakcyjności dla najemców

decyduje także lokalizacja przy międzynarodowym szlaku komunikacyjnym (autostrada A4 Berlin - Wrocław - Kraków - Ukraina). Całkowita powierzchnia parku: 49 050 m².

Prologis Park Wrocław V

Prologis Park Wrocław V - największe i najnowocześniejsze centrum dystrybucyjne w okolicy Wrocławia spełnia wszystkie wymagania ochrony środowiska, bezpiecznego i wygodnego składowania towarów, także żywnościowych. Zastosowano nowoczesne rozwiązania umożliwiające oszczędzanie ciepła i energii zarówno w magazynach, jak i w biurach. Znakomita lokalizacja także decyduje o wyjątkowej atrakcyjności (autostrada A4 Berlin - Wrocław - Kraków - Ukraina). Całkowita powierzchnia parku: 90 133 m².

Skalski-Logistic Park

Skalski - Logistic Park - to park magazynowy położony w sąsiedztwie zjazdu „Wrocław Wschód” przy autostradzie A4. Centrum logistyczne charakteryzuje się dużą dostępnością nowoczesnej powierzchni magazynowej i bardzo dużym terenem na zewnątrz, przeznaczonym zarówno pod parkingi, jak również i pod składowanie. Hala wybudowana w technologii Astron umożliwia prowadzenie nowoczesnych operacji magazynowych i wysokie składowanie towarów. Park obejmuje teren niemal 50 ha i przeznaczony jest głównie do prowadzenia działalności magazynowej oraz handlowo-usługowej. Na terenie parku logistycznego znajdują się również place, które mogą zostać wykorzystane do składowania towarów lub wykorzystane jako parkingi. Centrum logistyczne ma docelowo składać się z trzech obiektów, dlatego planuje się budowę dwóch nowych magazynów. Istniejący Budynek 2 posiada powierzchnię 33 600 m².

Tiner Logistics Center

Tiner Logistics Center - to jeden z pierwszych, tak dużych magazynów w województwie dolnośląskim. Deweloper dysponuje wystarczającą ilością gruntów inwestycyjnych potrzebnych do wybudowania trzech kolejnych magazynów. Centrum logistyczne TINER, charakteryzuje się bardzo dużymi placami manewrowymi oraz głębokością magazynu 100 m umożliwiającą składowanie wolno rotujących towarów. Magazyny znajdują się w bliskim sąsiedztwie Autostrady A4, która łączy Wrocław z Katowiami.

camiami a dalej z Krakowem. Położenie w dogodnej lokalizacji umożliwia najemcom szybki transport towarów do innych miast w Polsce. Dodatkowym atutem centrum logistycznego we Wrocławiu jest łatwy dostęp do prężnie rozwijającego się Portu Lotniczego we Wrocławiu, co sprzyjać może utrzymaniu relacji biznesowych z partnerami z całego świata.

Wrocław Airport Logistics Centre - centrum dystrybucyjne, magazyn oraz hala produkcyjna położone w pobliżu Międzynarodowego Lotniska we Wrocławiu. Kompleks usytuowany w Nowej Wsi Wrocławskiej, w pobliżu wjazdu na autostradę A4, kierunek na południowy zachód od Wrocławia.

Parkridge Business Center

Parkridge Business Center Wrocław to długo oczekiwana inwestycja dewelopera Parkridge, zlokalizowana przy ulicy Bierutowskiej w północno-wschodniej części Wrocławia (Psie Pole). Obiekt będzie składać się z kilku budynków magazynowych (dostępne zarówno bramy wjazdowe z poziomu ziemi, jak również doki załadunkowe). Bliskość budowanej Autostradowej Obwodnicy Wrocławia (AOW), jak również istniejącej drogi krajowej numer 8 (wyjazd na Warszawę) i planowanej A8.

Segro Industrial Park Wrocław

SEGRO Industrial Park Wrocław - to magazyny i powierzchnie produkcyjne do wynajęcia, które powstaną na życzenie najemców w ciągu 6 miesięcy od daty podpisania umowy najmu. Specyfikacja planowanych nieruchomości to magazyny klasy A, jednak istnieje możliwość wynajmu powierzchni produkcyjnej, przystosowanej do wymagań najemcy. Park jest zlokalizowany we Wrocławiu, w północno-wschodniej części miasta, bezpośrednio przy drodze krajowej numer 98. Docelowo park dostarczy na rynek 40 000 m² nowoczesnej powierzchni magazynowej i produkcyjnej. Dostępne moduły zaczynają się od 2000 m².

Tengalman Kąty Wrocławskie

Tengalman Kąty Wrocławskie - położony w Kątach Wrocławskich przy ul. Popiełuszki 44. Całość centrum dystrybucyjnego ma powierzchnię ponad 18 000 m².

Gefco Polska Sp. z o.o, Kąty Wrocławskie

Gefco Polska Sp. z o.o, Kąty Wrocławskie - centrum logistyczne o powierzchni 10 tys. m² znajdujące się przy autostradzie A4 w odległości 20 km od Wrocławia.

Distribution Park Wrocław

Distribution Park Wrocław - to nowoczesny park magazynowy, zrealizowany w systemie „built-to-suit” (BTS). Magazyny zlokalizowane są w północnej części Wrocławia. W bliskim sąsiedztwie znajduje się Droga Krajowa nr 5, która biegnie w kierunku Poznania. Zaledwie 2 km od parku magazynowego zlokalizowana jest trasa A8/S8, a 20 km na południe znajduje się autostrada A4 (Berlin-Wrocław-Kraków). Park został rozbudowany i oddany do użytku w 2009 roku. Składa się z dwóch magazynów, o powierzchni, każdego z nich, równej 24 192 m². hale posiadają wysokość nett 10 m oraz głębokość – 72 m. Budynki zostały przystosowane do prowadzenia lekkiej produkcji.

Wrocław Bielany Business Park

Wrocław Bielany Business Park - to centrum logistyczne znajdujące się w podwrocławskiej miejscowości Biskupice Podgórne. Wielkim atutem wynikającym z położenia magazynów koło Wrocławia, jest obecność w Tarnobrzeszkiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej. Prowadzenie działalności gospodarczej w takiej strefie pozwala najemcom uzyskać pomoc publiczną i różne dotacje z przeznaczeniem na rozwój przedsiębiorstwa. Park to ponad 26 000 m² nowoczesnej powierzchni magazynowej. W każdym z dwóch magazynów, wchodzących w skład parku, znajdują się również powierzchnie biurowe. Budynek przeznaczony do wynajęcia wyposażony jest w monitoring zapewniający ochronę przez 24 godziny na dobę. W Biskupicach Podgórnych powstała fabryka baterii litowych do samochodów elektrycznych. Koreański LG Chem produkuje na pierwszych liniach baterie, które trafiają m.in. do Daimlera, Porsche, Volvo, Audi, Renault i Jaguara. Fabryka pod Wrocławiem może obecnie produkować w skali miesiąca baterie do około 30 tys. samochodów, a trwa też budowa hal, które pomieszczą kolejne linie produkcyjne. Ponadto w ciągu 2-3 lat koreańska firma ma zwiększyć potencjał produkcji podwrocławskiej fabryki z około 10 do 70 GWh, a w 2021 roku LG Chem Energy planuje produkować baterie do około

1 mln e-aut rocznie. Wtedy podwrocławska fabryka stanie się największym kompleksem produkującym baterie do aut elektrycznych w Europie.

Wrocław Business Park

Wrocław Business Park - to inwestycja z małymi modułami magazynowymi do wynajęcia, zlokalizowana przy ulicy Bierutowskiej w północno-wschodniej części Wrocławia (Psie Pole). Obiekt składa się z 2 budynków magazynowych (dostępne zarówno bramy wjazdowe z poziomu ziemi, jak również doki załadunkowe). Park zlokalizowany jest w pobliżu drogi krajowej numer 8 (wyjazd na Warszawę) i trasy S8. Park magazynowy oferuje również powierzchnie produkcyjne.

Goodman Wrocław East Logistics Centre

Goodman Wrocław East Logistics Centre to park magazynowy zrealizowany przez jednego z największych na świecie deweloperów magazynowych - firmę Goodman. Jest to jeden z niewielu parków logistycznych w północno-wschodniej części Wrocławia, co zapewnia wygodny wyjazd w kierunku Warszawy (sąsiedztwo drogi krajowej numer 98), a dzięki Autostradowej Obwodnicy Wrocławia także łatwy dostęp do innych rejonów miasta i autostrady A4. Park to dwa przestronne budynki o łącznej powierzchni wynoszącej 53 000 m², położone na 10-hektarowej powierzchni.

Goodman Wrocław South Logistics Centre

Goodman Wrocław South Logistics Centre oferuje budowę powierzchni magazynowych na obszarze 18,5 ha we Wrocławiu - Bielanych Wrocławskich, w miejscu, gdzie krzyżują się dwie autostrady: A 4 w osi wschód-zachód (Berlin - Kijów) oraz A8 w osi północ-południe (Wrocław-Poznań-Gdańsk i Wrocław-Łódź-Warszawa). Powstaje tu wielofunkcyjne centrum oferujące możliwość budowy powierzchni typu built-to-suit, magazynowej, produkcyjnej, logistycznej oraz usługowej o maksymalnej powierzchni ok. 95 000 m².

• **Opolskie**

Prologis Park Ujazd

Prologis Park Ujazd – kompleks magazynowy w skład którego wchodzić będą docelowo cztery budynki o łącznej powierzchni całkowitej około 86 000 m². Wszystkie magazyny zostaną wbudowane w konwencji „crossdock” co oznacza, że doki przeładunkowe zostaną umieszczone po obu stronach hali, równoległe do siebie. Wysokość netto budynków będzie wynosiła 10 metrów a dopuszczalne obciążenie posadzki wyniesie 5t/m². Łączna powierzchnia całkowita: 86 985 m².

Opolskie Centrum Logistyczne

OCL zlokalizowane jest w północno-wschodniej części miasta Opola w bliskiej odległości od Obwodnicy Północnej, prowadzącej do autostrady A4 Wrocław-Kraków oraz dróg krajowych w kierunku Łodzi i Częstochowy.

Odległości od głównych szlaków komunikacyjnych:

- Obwodnica miasta – 3,5 km,
- Droga krajowa nr 94 (kierunek Strzelce Opolskie) – 1 km,
- Droga krajowa 46 – 1,5 km (kierunek Częstochowa),
- Odległość od autostrady A4 – 20 km.

Opolskie Centrum Logistyczne (OCL) jest jedynym w Opolu i w regionie nowoczesnym kompleksem oferującym powierzchnie magazynowe i biurowe do wynajęcia na powierzchni 11,5 ha. Na terenie OCL można wynająć nowoczesne hale magazynowe wraz z zapleczem socjalno-biurowym o wielkości 100 – 3.500 m², powierzchnie biurowe od 50 do 2.700 m² oraz place parkingowe z kostki brukowej pod samochody osobowe oraz dostawcze. OCL dysponuje również powierzchnią utwardzoną pod transport ciężki

FM Logistic Olszowa

FM Logistic Olszowa - centrum dystrybucyjne w Olszowej, znajdujące się na terenie gminy Ujazd, w odległości 8 km od Strzelce Opolskich. Powierzchnia platformy logistycznej wynosi 50 tys. m².

7. Terminale przeładunkowe oraz ich dostępność w poszczególnych województwach.

Intermodalne terminale przeładunkowe są nieodzowną częścią procesu transportu towarowego. Ich ciągły rozwój i wzrost ich ilości sprawia, że transport w Polsce staje się łatwiejszy, szybszy i bardziej ekologiczny. Zgodnie z danymi GUS na koniec 2018 roku w Polsce znajdowało się 35 aktywnych terminali z czego 6 obsługiwało połączenia morze – kolej, morze – transport drogowy (terminale morskie); 29 terminali obsługiwało połączenia kolej- transport drogowy (terminale lądowe). W stosunku do roku 2017 był to wzrost o 16% (otwarto 5 dodatkowych terminali)

W polskiej strefie korytarza Bałtyk-Adriatyk obecnie zlokalizowanych jest ponad dwadzieścia lądowych terminali kontenerowych. Wiele z nich to relatywnie małe terminale lub bocznice ukierunkowane na obsługę jednego klienta. Przy budowie większości z nich nie brano pod uwagę planu rozwoju infrastruktury drogowo kolejowej w danym regionie.

W 2018 r. w terminalach intermodalnych przeładowano łącznie 67,3 mln ton ładunków skonteneryzowanych, w tym przewiezionych transportem morskim – 27,6 mln ton (co stanowiło 41,0% ogółu ładunków przeładowanych w terminalach morskich i lądowych), transportem drogowym – 22,4 mln ton (33,3%), a transportem kolejowym – 17,3 mln ton (25,7%). W ogólnej liczbie przeładowanych kontenerów w terminalach morskich i lądowych przeważały kontenery 40' (59,0%). Udział kontenerów 20' wyniósł 34,2%, kontenerów 45' i więcej – 5,5%, a 30' – 1,3%.¹

W 2018 r. transportem samochodowym intermodalnym przewieziono ponad 22 mln ton ładunków w kontenerach. Udział przewozów krajowych, podobnie jak przed rokiem wyniósł ponad 98%. Najwięcej ładunków transportem samochodowym intermodalnym krajowym przewieziono do i z województw: pomorskiego (26,5%), łódzkiego (23,7%) i wielkopolskiego (6,3%). Największy wzrost przewiezionych ton ładunków skonteneryzowanych w porównaniu z rokiem poprzednim odnotowano

w województwach zachodniopomorskim i lubuskim. Mniej ładunków niż przed rokiem przewieziono natomiast do i z województw wielkopolskiego i lubuskiego.²

W 2019 r. polskie terminale kontenerowe odnotowały kolejny wzrost przeładunków. Był to wzrost o 8%, przeładowano ponad 3,044 mln TEU. Łączny wzrost przeładunków terminali kontenerowych między 2009 r. a 2019 r. to 357 %.

Nie wszystkie polskie terminale kontenerowe odnotowały wzrost przeładunków rok do roku. Gdynia Container Terminal (GCT) odnotował 2% spadek, a DB Port Szczecin spadek o 1,5%. Z kolei najwyższy wzrost uzyskały OT Port Gdynia – 34% i Bałtycki Terminal Kontenerowy (BCT) – 24%. Z kolei Deepwater Container Terminal Gdańsk (DCT) zanotował 7% wzrostu przeładunków. Znalazło to odzwierciedlenie w zmianach udziału poszczególnych terminali w całości przeładunków. Największy terminal, DCT, stracił w porównaniu do 2018 r. 1 pkt. procentowy, uzyskując 68% udziału. BCT dzięki dużemu wzrostowi zyskał 3 pkt. procentowe i posiadał w 2019 r. 17% udziału w całości przeładunków. Po 1 pkt. procentowym straciły GCT – 13% i DB Port Szczecin 2%. Oznacza to, że niewielki udział portów Pomorza Zachodniego w przeładunkach kontenerów jest jeszcze mniejszy. Obecnie już 98% obrotów dokonywanych jest w terminalach Zatoki Gdańskiej. Obecnie polskie terminale kontenerowe wykorzystują 58% swoich możliwości przeładunkowych, co jest najwyższym wynikiem od 2014 r.³

• Pomorskie

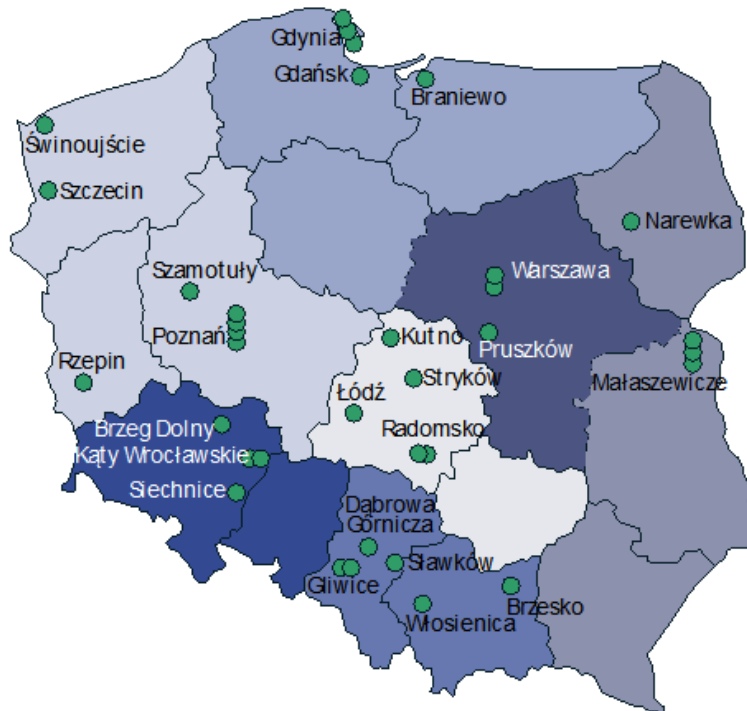
Pomorskie terminale przeładunkowe i intermodalne zlokalizowane są na obszarach portów morskich Gdańsk i Gdynia oraz w ich bezpośrednim sąsiedztwie. To one tworzą warunki dla ich rozwoju, zapewniają im dostępność komunikacyjną oraz regulują sposób ich prawnego funkcjonowania. W oparciu o ustawę o portach i przy-

¹ GUS Raport Transport intermodalny w Polsce w 2018 r. (z 29 sierpnia 2019)

² GUS Raport Transport intermodalny w Polsce w 2018 r. (z 29 sierpnia 2019)

³ Forum.gdynia.pl i namiary na Morze

Rysunek 17. Rozmieszczenie terminali intermodalnych w Polsce.



Źródło: GUS Raport Transport intermodalny w Polsce w 2018 r.

staniach morskich zrealizowano proces rozdziału strefy zarządzania (Zarządy Portowe) i eksploatacji (niezależne spółki operatorskie). Rolą tych ostatnich jest świadczenie usług przeładunkowych.

Pomorskie porty wyróżnia obecność największego polskiego terminalu kontenerowego jakim jest DCT, która otworzyła to nasz rynek na komunikację z najdalszymi rejonami świata. Do tej pory kontenery w połączeniach morskich docierały do Polski głównie z przeładunkiem w którymś z zachodnioeuropejskich portów. Częstym rozwiązaniem było przeładowanie kontenerów na feedery w portach w cieśninach duńskich. Obecnie możliwe jest przeładowanie wszystkich typów kontenerów oraz ładunków drobnicowych na największe jednostki towarowe wpływające na Bałtyk. W DCT Gdańsk często realizuje się także transporty ponadgabarytowe i Project Cargo. Infrastruktura terminalu pozwala na przeładunek bardzo dużych ładunków – jest to też główny terminal służący do przeładunku sprzętu wojskowego w Polsce.⁴

⁴ <https://bbats.pl/transport-morski/dct-gdansk-najwiekszy-terminal-kontenerowy-na-baltyku-zlokalizowany-w-gdansk/>

Terminale w porcie Gdynia:

OT Port Gdynia świadczy usługi przeładunkowo-składowe. Terminal jest doskonale skomunikowany z krajowym systemem transportowym drogowym i kolejowym, jak również dysponuje dużym parkingiem zewnętrznym na potrzeby wyczekiwania na wjazd do OT Port Gdynia przewoźników samochodów ciężarowych. Roczna zdolność przeładunkowa OT Port Gdynia to 3,5 mln ton. Terminal obsługuje regularne zawinięcia do Gdyni armatorów Finnlines (Finlandia), Transfennica (Finlandia), Euroafrica (Europa Zachodnia, Afryka Zachodnia), jak również serwisy czarterowe na Morzu Bałtyckim i serwisy czarterowe do Ameryki Centralnej, Północnej i Południowej.

OT Port Gdynia posiada wieloletnie doświadczenie w obsłudze:

- ładunków drobnicowych w systemie ro-ro, sto-ro i lo-lo, tj. papier, celuloza, stal, big-bagi, wyroby drewnopochodne, sztuki ciężkie, ładunki ponadgabarytowe, elementy dostaw inwestycyjnych, naczepy, samochody, inne pojazdy i maszyny;

- ładunków masowych, zarówno ładunków agro tj. zboża, śruty, pasze, biomasa oraz innych masowych tj. koks czy kruszywa,
- kontenerów w systemie ro-ro i lo-lo, w tym tank-kontenerów i kontenerów chłodzonych,

Terminal wykonuje również usługi formowania i rozformowania kontenerów, formowania i rozformowania palet, mocowania ładunku, sortowania, segregacji i inne. Wielkość przeładunków OT Port Gdynia Sp. z o.o. w roku 2019 wyniosła 3,1 mln ton, co oznacza wzrost w porównaniu z rokiem poprzednim o ok. 400 tys. ton.

Głównymi grupami ładunkowym na terminalu w roku 2019 były wyroby papiernicze, stalowe oraz jednostki toczne ro-ro (naczepy, kasety/RT), które stanowiły ok. 80% wszystkich ładunków drobnicowych.⁵ Jeśli chodzi o przeładunek ściśle kontenerowy dynamika wzrostu w roku 2019 była jeszcze większa bo wyniosła aż 34% w stosunku do roku ubiegłego.

Gdynia Container Terminal - Hutchison Ports Gdynia (GCT)

Hutchison Ports realizuje w Porcie Gdynia szereg inwestycji, które stanowią część programu rozwojowego mającego na celu zwiększenie wydajności i zdolności przeładunkowych Hutchison Ports Gdynia (GCT) oraz uzyskanie statusu czołowego terminalu kontenerowego w regionie nie tylko dla połączeń dowozowych i żeglugi bliskiego zasięgu, ale również dla bezpośrednich zawinięć statkami oceanicznymi. W tej chwili GCT w większości obsługuje połączenia feederowe, które łączą Polskę z portami bazowymi zachodniej Europy. Swoje połączenia feederowe i liniowe z Rotterdamem, Antwerpią i Hamburgiem uruchomili tacy armatorzy jak: CMA-CGM, Unifeeder, McAndrews, EuroAfrica oraz Team Lines. Gdynia Container Terminal ma dogodne połączenie z krajową siecią drogową poprzez połączenie Estakady Kwiatkowskiego z Obwodnicą Trójmiasta oraz autostradą A-1. Terminal posiada własną bocznice kolejową oraz dogodne połączenia z krajową siecią kolejową, poprzez stację Gdynia Port, GCT zapewnia możliwość transportu kontenerów do/z terminalu pociągami blokowymi, w tym również

⁵ <https://otpg.pl/>

kontenerów ciężkich mających ograniczenia w transporcie drogowym.

Elementy infrastruktury terminala to nabrzeże kontenerowe o długości 366 metrów z głębokością 11 m oraz place kontenerowe o powierzchni 6,9ha z możliwością składowania kontenerów chłodniczych (192 gniazda) oraz kontenerów z ładunkami niebezpiecznymi. Ponadto terminal posiada 4 tory kolejowe o łącznej pojemności wynoszącej 24 platformy, kompleks bramowy z 4 ciągami wjazdowymi i 4 wyjazdowymi, magazyn konsolidacyjny. Terminal wyposażony jest w 1 suwnicę nabrzeżową o udźwigu 50 t i wysokości 41 m oraz 2 o udźwigu 40 t i wysokości 35 m. Ponadto, 7 suwnic placowych o udźwigu 40 t umożliwiające składowanie kontenerów w blokach (5 warstw, 6 rzędów), 3 wozy wysięgnikowe do piętrzenia kontenerów o udźwigu 45 t oraz 14 ciągników i 11 naczepek terminalowych.

Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. i Gdynia Container Terminal S.A., każdy na swojej części, zainwestowały w rozbudowę Nabrzeża Bułgarskiego, gdzie powstało 1 stanowisko statkowe dla dużych kontenerowców o zanurzeniu do 13 m (ok. 8-10 tys. TEU). Po zakończeniu inwestycji poszerzenia przez ZMPG obrotnicy wewnątrz portu w 2018 roku, GCT jest w stanie obsługiwać przy Nabrzeżu Bułgarskim statki kontenerowe o pojemności do 14 000 TEU. Przygotowane jest podtorze pod suwnice nabrzeżowe oraz rozbudowę placów składowych i manewrowych wraz z istniejącą na nich infrastrukturą, w tym rozbudowę terminalu kolejowego. GCT posiada własną bocznice kolejową, której długość wynosi 1535 m. W wyniku rozbudowy terminalu kolejowego na GCT możliwe jest przyjęcie 2 pociągów intermodalnych. Zakończenie III etapu budowy terminalu kontenerowego zwiększyło zdolność przeładunkową GCT do ponad 630 tys. TEU rocznie. Docelowo planowane jest zwiększanie zdolności przeładunkowej GCT do ponad 1 mln TEU rocznie.⁶ Gdynia Container Terminal (GCT) odnotował w 2019 roku 2% spadek przeładunków w stosunku do roku 2018.

Baltic Container Terminal Gdynia

Bałtycki Terminal Kontenerowy (BCT) w Porcie w Gdyni jest wiodącym terminalem kontenerowym w Polsce oraz

⁶ <https://www.gct.pl/>

ważnym punktem przeładunkowym na mapie południowego Bałtyku. Roczne możliwości przeładunkowe terminalu wynoszą aktualnie 1,2 mln TEU.

Terminal usytuowany jest przy Nabrzeżu Helskim w zachodniej części gdyńskiego portu, która posiada bezpośrednie połączenie z Estakadą Kwiatkowskiego, a co za tym idzie obwodnicą trójmiejską i autostradą A1. Do najważniejszych elementów warunkujących tak wysoką pozycję terminalu na rynku należą posiadana infrastruktura oraz wykorzystywany sprzęt przeładunkowy. Terminal posiada nabrzeże przeładunkowe o długości 800 m, głębokości 12,7 m (konstrukcyjna 13,2 m), z pięcioma stanowiskami do obsługi statków kontenerowych w systemie lo-lo (lift on-lift off), w tym jednym umożliwiającym obsługę w systemie ro-ro (roll on-roll off), 1 rampa uchylna sterowana hydraulicznie do obsługi statków z wykładanymi pomostami rufowymi ro-ro. Ponadto na terenie BCT znajduje się terminal kolejowy z trzema torami o długości 687 m, przystosowany do jednorazowej obsługi 2 pełnych składów intermodalnych wagonów z kontenerami, bocznicą kolejową z torami zdawczo-odbiorczymi (6 torów każdy o długości po 1.000 m), przystosowana do formowania pociągów kontenerowych.

Terminal obsługuje kilkadziesiąt połączeń kolejowych tygodniowo. Zakres zrealizowanych zadań obejmował zakup dwóch nowych suwnic kolejowych dla obsługi pełnych składów pociągów kontenerowych. Każda z suwnic może pracować z wydajnością przeładunkową powyżej 30 kontenerów na godzinę.

Terminal poszczycić się może zbiorczo-rozdzielczym magazynem konteneryzacyjnym o powierzchni krytej 20 000 m² (jednorazowa pojemność składowa 15.000 ton drobnicy) z układem torowym o pojemności 30 wagonów, magazynem o powierzchni 1.058 m² (pojemność składowa wynosi 4.800 ton), zawierającym 2 komory uniwersalne o powierzchni 529 m² każda, składem celnym drobnicy o powierzchni 529 m², a ponadto placem składowym pojazdów (możliwość składowania do 6.500 samochodów), placem o pojemności 18.000 TEU w pierwszej strefie przeładunkowej oraz 400 stanowiskami dla kontenerów chłodniczych.

Głównymi armatorami obsługiwanymi przez terminal są Mediterranean Shipping Company oraz Ocean Overseas

Container Line obsługujący regularne połączenia feederowe z portami zachodniej Europy oraz bezpośrednie do Stanów Zjednoczonych, a także duński armator Uni-feeder (bezpośrednie połączenie short-sea pomiędzy portami Gdynia i Sankt Petersburg oraz połączenie przez Litwę do Norwegii). Od 2018 roku armator Mediterranean Shipping Company SA (MSC) przedłużył do BCT w Gdyni dwa swoje cotygodniowe serwisy oceaniczne poprzez włączenie do nich bałtyckiego serwisu dowozowego „Baltic Loop 4”. Te serwisy to „Indian Ocean East Africa Express” oraz „Australia Express”. Jak na razie największym kontenerowcem, który odwiedził BCT był Charlotte Maersk o ładowności 9640 TEU, który wizytował Gdynię w lutym 2019 roku. W okolicy terminalu BCT wciąż realizowanych jest wiele inwestycji infrastrukturalnych. W 2018 roku przebudowano tzw. obrotnicę nr 2 wewnątrz portu, w tym poszerzono jej średnicę do 480 m, co zapewniło przystosowanie jej dla statków o długości do 400 m (do I połowy 2018). Duże nadzieje terminal wiąże także z pogłębieniem kanału portowego do 16 m., co umożliwi przyjmowanie dużych statków, także oceanicznych o pojemności powyżej 10 tys. TEU. Planowana jest także przebudowa Nabrzeża Helskiego po zmianie lokalizacji terminalu promowego. W 2019 roku BCT przeładowało 0,5 mln TEU co było 24% wzrostem w stosunku do roku ubiegłego.

BTZ Bałtycki Terminal Zbożowy

Bałtycki Terminal Zbożowy to specjalistyczny terminal portowy zlokalizowany w Porcie Gdynia, oferujący usługę przeładunku oraz czasowego składowania zbóż, nasion oleistych oraz surowców paszowych. Terminal posiada dostęp do dwóch nabrzeży a jego infrastruktura umożliwia obsługę samochodów i wagonów zarówno przywożących jak i wywożących towary z portu. Na terenie terminala znajdują się magazyny płaskie, silosy i elewator o łącznej pojemności umożliwiającej składowanie do 72 tys. ton ładunków, w tym funkcjonuje Magazyn Celny, pozwalający na obsługę ładunków tranzytowych.⁷

HES Gdynia Bulk Terminal

Terminal usytuowany jest przy głównym wejściu do portu Gdynia. Terminal świadczy usługi przeładunku dla

⁷ <http://btz.gdynia.pl/>

towarów masowych suchych i płynnych oraz ładunków drobnicowych. HES Gdynia dysponuje także powierzchnią składową w magazynach krytych oraz na placach otwartych. Doskonałe połączenia wodne, kolejowe i drogowe w połączeniu z możliwościami przeładunku i magazynowania umożliwiają terminalowi sprostanie bieżącym wymaganiom klientów, a także wyzwaniom przyszłości.

Mając na względzie dbałość o środowisko naturalne, HES Gdynia Bulk Terminal zwraca uwagę na dobro otoczenia oraz środowiska naturalnego stosując proekologiczne technologie przeładunku. Terminal posiada certyfikaty ISO 9001, ISO 45001, AEO, GMP+ oraz haCCP. Główne ładunki przeładowywane w terminalu to: zboża, śruta, minerały, koks, węgiel, kruszywa i inne suche masowe luzem, ładunki płynne i ładunki drobnicowe,

Maksymalne zanurzenie to 13 m (planowane pogłębienie do 15 m),

W listopadzie 2019 roku HES Gdynia Bulk Terminal zakupił wielozadaniowy mobilny dźwig Gottwald 6. Dźwig przeznaczony jest do obsługi klasy statków typu post-Panamax, Capesize Bulker oraz dedykowany jest do obsługi ładunków suchych masowych. Dźwig wyposażony jest w nowoczesne technologie, które poprawiają produktywność działania urządzenia w stosunku do poprzedników, jak również jego parametry proekologiczne.

Wraz z dźwigiem, HES Gdynia Bulk Terminal zakupił 2 chwytaki, jeden dedykowany do obsługi węgla oraz drugi przeznaczony do obsługi ładunków rolniczych. Chwytaki zostały wykonane z zastosowaniem rozwiązań ograniczających niekontrolowaną emisję pyłów i zanieczyszczeń do środowiska. Wpisuje się to w strategię spółki zakładającą dbałość o ochronę środowiska oraz szeroko zakrojone działania mające na celu maksymalne ograniczenie uciążliwości działania firmy na otoczenie. Dźwig rozpoczął pracę na początku grudnia 2019 roku.

Bałtycka Baza Masowa

Bałtycka Baza Masowa to spółka powołana w 1997 przez Port Gdynia Holding S.A. oraz Zakłady Azotowe „PUŁAWY” S.A. w celu obsługi eksportu polskich produktów chemicznych, a w szczególności nawozów sztucznych. W latach 1997-1999 w ramach działalności spółki wybu-

dowane zostały dwa terminale przeładunkowo-składowe, jeden do obsługi ładunków masowych płynnych, drugi do obsługi ładunków masowych sypkich luzem. W chwili obecnej Bałtycka Baza Masowa świadczy szeroki wachlarz usług przeładunkowo-składowych takich jak:

- obsługa eksportu i importu masowych ładunków sypkich luzem
- składowanie masowych ładunków sypkich, w tym prowadzenie magazynu celnego
- konfekcjonowanie masowych ładunków sypkich
- obsługa eksportu i importu masowych ładunków płynnych
- składowanie masowych ładunków płynnych neutralnych oraz III klasy niebezpieczeństwa pożarowego.

Terminale Bałtyckiej Bazy Masowej usytuowane są w najstarszej części Portu Gdynia, w rejonie Basenu III, przy Nabrzeżu Szwedzkim oraz Nabrzeżu Inżyniera Wendy. Dogodna lokalizacja w pobliżu wejścia głównego do portu oraz parametry eksploatacyjne nabrzeży sprawiają, że stanowiska statkowe Bałtyckiej Bazy Masowej są atrakcyjne i wygodne dla klientów. Nowoczesne wyposażenie oraz zautomatyzowany proces sterowania i kontroli ciągów przeładunkowych pozwala na efektywną organizację pracy oraz wydajną realizację zleconych usług. Wszystkie procesy technologiczne nadzorowane przez wykwalifikowaną załogę, wykonywane są w sposób bezpieczny dla środowiska naturalnego.⁸

Onico Gas – LPG Terminal

W październiku 2015 ONICO S.A. zostało właścicielem nowoczesnego terminalu morskiego LPG zlokalizowanego w Porcie Morskim w Gdyni. Terminal został wybudowany w 1997 roku i zmodernizowany w 2009 roku. Posiada zdolności przeładunkowe 250 tys. ton gazu płynnego rocznie. Terminal obsługuje statki o masie do 4000 ton gazu płynnego, głębokości zanurzenia 8,40 m, długość 130m. Terminal ONICO oferuje przeładunek gazu propan butan dla odbiorców hurtowych i detalicznych oraz usługi rozładunku (gazowiec), magazynowania (zbiorniki) załadunku (cysterny kolejowe i drogowe). Terminal posiada:

⁸ <http://www.bbm.gdynia.pl/>

- Stanowiska Przeładunku Cystern Kolejowych - dwa stanowiska wyposażone w 4 przyłącza cystern kolejowych plus dodatkowe 12 miejsc postojowymi dla cystern kolejowych;
- Stanowiska Przeładunku Cystern Drogowych – 2 stanowiska przeładunku cystern drogowych pozwalające obsłużyć do 50 autocystern na dobę, wyposażone w 2 wagi samochodowe;
- Sieć rurociągów technologicznych;
- Zbiorniki magazynowe (12 sztuk o pojemności łącznej ok. 1500 ton).⁹

Terminal promowy w Porcie Wschodnim w Gdyni (planowany)

Nowobudowany terminal promowy powstaje w centralnym punkcie Portu Wschodniego, od strony lądu przy skrzyżowaniu ulic Polskiej i Chrzanowskiego, łączących się na Rondzie Karlskrona, a od strony wody – przy IV Basenie im. Marszałka Piłsudskiego – przy Nabrzeżach Polskim i Fińskim, które są obecnie przebudowywane.

Umiejscowienie terminalu umożliwi łatwiejsze manewrowanie promami oraz skrócenie czasu ich pobytu w porcie, a także znacznie ułatwi przybywającym na promach pasażerom dostęp do centrum Gdyni. Dostępność komunikacyjna do nowego terminalu zostanie zapewniona od strony południowej, za pomocą zjazdów z ul. Polskiej. Terminal zostanie połączony z międzynarodowym układem komunikacyjnym poprzez ulice: Polską, Janką Wiśniewskiego oraz Trasę Kwiatkowskiego, Obwodnicę Trójmiasta i Autostradę A1.

Inwestycja zapewni obsługę transportu promowego w systemie dwupoziomowym na jednym stanowisku promowym oraz obsługę ruchu pasażerskiego poprzez galerię łączącą budynek terminalu ze stanowiskiem promowym.

Przed budynkiem powstaną perony dla pasażerów do obsługi komunikacji publicznej i place postojowe, w tym m.in. miejsca postojowe dla taksówek, autokarów, autobusów komunikacji miejskiej oraz transportu prywatnego.

⁹ <http://www.onico-gas.pl/>

Szacowany koszt inwestycji realizowanej przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia to ok. 290 mln zł, z czego ok. 117 mln zł pokryje dofinansowanie z Unii Europejskiej. Zakończenie realizacji robót budowlanych planuje się w połowie 2021 roku, a rozliczenie projektu do końca 2021 r.¹⁰

Terminal obsługiwać będzie dynamicznie rozwijające się połączenie promowe ze Szwecją, które jest częścią składową autostrady morskiej „Gdynia-Karlskrona”, która wyznacza otwarcie Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk na rynki skandynawskie. Chociaż aktualnie aktywnie rozwija się współpraca gdyńskiego portu z armatorem Stena Line w przyszłości jest możliwe podpisanie umów z innymi armatorami i uruchamianie innych połączeń. Umożliwia to formuła terminala publicznego.

Terminal Masowy Speed Gdynia

Terminal Masowy Speed Gdynia to uniwersalny terminal przeładunkowy o nabrzeżu 336 metrów długości i 7 m zanurzenia. Powierzchnia magazynowa wynosi 3250 m² a powierzchnia składowania wynosi 25 tys. m².

Terminale przeładunkowe w Porcie Gdańsk:

Terminal Kontenerowy DCT Deepwater Container Terminal

DCT to największy bałtycki terminal kontenerowy, odgrywający rolę hubu oceanicznego. Terminal posiada bezpośrednie połączenie z Chinami. DCT był własnością Global Infrastructure Fund II ale na początku 2019 zmienił właściciela. Polski Fundusz Rozwoju (PFR), operator portowy z Singapuru PSA oraz australijski fundusz inwestycyjny IFM przejęły terminal DCT Gdańsk od poprzednich właścicieli. PFR stał się właścicielem 30% udziałów, PSA objął 40%, a IFM nabył 30% udziałów w gdańskim terminalu kontenerowym.¹¹ W roku 2018 przeładowano 1 948 974 TEU. W 2019 pokonano kolejny rekord i przeładowano 2 073 215 TEU co jest wzrostem o 6,3% w stosunku do roku ubiegłego.¹²

Należy podkreślić bardzo dobry system transportowy zapewniający dostępność do terminalu. Tunel pod i most

¹⁰ www.gospodarkamorska.pl

¹¹ <http://www.pgt.pl/dct-gdansk-ma-nowych-wlasciela>

¹² Dane przeładunku 2018 i 2019 rok ze strony www.portgdansk.pl

kolejowy nad Martwą Wisłą, połączenie Portu Trasą Su-charskiego z Obwodnicą Południową Gdańska, autostrada A1, droga ekspresowa S7 i linii kolejowa E65 zmieniły znacząco geografie ładunków w tej części Europy. Dzięki A1 oraz E65 udroźniona została komunikacja ze Słowacją, poprawia się też konkurencyjność z innymi podmiotami na rynku czeskim i austriackim. Natomiast nadal nie ma dobrego połączenia ze wschodem Europy. Wiadomo jest, że obecnie duża część ładunków przechodzących przez trójmiejskie porty wędruje za granicę na Białoruś, Ukrainę i Rosję. Uruchomienie regularnego serwisu z Chinami spowodowało, że towary adresowane do krajów Europy Środkowo-Wschodniej, korzystając z portu w Gdańsku, znajdują się zdecydowanie bliżej miejsca docelowego niż dawniej.

Obecnie terminal DCT Gdańsk znajduje się w setce największych terminali na świecie. Zdolność przeładunkowa terminalu to 3 250 000 TEU. Powierzchnia operacyjna DCT Gdańsk wynosi 75 ha, na co składają się nabrzeża i powierzchnie składowe. Pośród specjalistycznych sprzętów pozwalających na sprawną pracę terminalu znajdują się takie instalacje jak: Suwnice STS, Suwnice RTG, Suwnice RMG. Poza specjalistycznym sprzętem DCT Gdańsk dysponuje także wspomnianą bocznica kolejową oraz powierzchnią składową i magazynową. Bocznica obecnie składa się z czterech torów o długości 618 m Terminal ma powierzchnię składową zdolną do pomieszczenia 64 000 TEU (w tym 1072 przyłącza do kontenerów chłodniczych) i 8200 m² powierzchni magazynowej. Całość działa dzięki systemowi operacyjnemu Navis.¹³ Trzy nowe elektryczne suwnice RMG przeznaczone do pracy na bocznicy kolejowej DCT rozpoczęły przeładunki na początku 2020 roku. Suwnice zakupione zostały w ramach programu rozbudowy T2b i są już w pełni operacyjne. Suwnice RMG mają 47 metrów długości, 20 metrów wysokości, 28 metrów szerokości i przeznaczone są do pracy na szynach. Jako że są zasilane elektrycznie, mają niższe emisje niż suwnice placowe RTG, które zastąpiły. Są nie tylko większe i bardziej wydajne, ale także szybsze z maksymalną prędkością jazdy wynoszącą 150 m na minutę. Nowe szyny i suwnice RMG są pierwszym krokiem

¹³ <https://bbats.pl/transport-morski/dct-gdansk-najwiekszy-terminal-kontenerowy-na-baltyku-zlokalizowany-w-gdansk/>

w modernizacji kolei w programie T2b. Następnie DCT zwiększy liczbę torów z czterech do siedmiu i wydłuży je do 750 m, w efekcie tego DCT będzie miało tory kolejowe o długości 5,25 km, ponad dwukrotnie zwiększając możliwości przeładunkowe na kolei. Całość komponentu kolejowego programu T2B ma być ukończona pod koniec 2021 roku. 35 Proc. wszystkich kontenerów w ruchu lądowym w porcie w Gdańsku wywozi się koleją.¹⁴

Obecnie DCT Gdańsk ma połączenie kolejowe z Wrocławiem, Poznaniem, Kaliszem, Gliwicami, Sławkowem, Włocławkiem, Kutnem, Łodzią, Radomskiem, Brzeskiem, Lublinem, Warszawą i Ełkiem. Możliwe jest także połączenie z Mińskiem, Melnikiem w Czechach i Żyliną na Słowacji.

Terminal Przeładunku Gazu Płynnego LPG

Terminal przeładunku gazu płynnego (LPG) zlokalizowany w porcie zewnętrznym zajmuje obszar 11 ha. Terminal jest przeznaczony do przyjmowania, przechowywania, częściowego mieszania i rozsyłania przy pomocy cystern kolejowych i samochodowych skroplonego gazu: propan-butan. Został on zaprojektowany dla rocznej zdolności przeładunkowej do 500 tys. ton. Terminal stanowi także bazę magazynową dla LPG w relacjach eksportowych. Na bazę tę składa się 16 zakopcowanych zbiorników o całkowitej pojemności magazynowej 13 200 ton. Całością usług zajmuje się „Gaspol SA” - Gdański Terminal Gazowy. Terminal jest w stanie przyjmować statki o długości do 190m i maksymalnym zanurzeniu do 9,5m. W terminalu znajduje się sześć pomp wspomagających wyładunek gazu ze statku, system podgrzewania transportu gazu (400t/h)

Baza Paliw Płynnych

Baza przeładunku paliw płynnych dysponuje pięcioma stanowiskami przeładunkowymi do obsługi ropy i produktów ropopochodnych. Technologia przeładunku odbywa się w systemie zamkniętym, bezpiecznym dla środowiska naturalnego. Stanowiska znajdują się w zamkniętych basenach przeładunkowych wyposażonych w zapory przeciwozlewowe i instalację przeciwozporową. Poprzez sieć rurociągów i baz manipulacyjnych

¹⁴ <https://m.trojmiasto.pl/biznes/Nowe-suwnice-RMG-w-DCT-Gdansk-n145655.html>

Przedsiębiorstwa Eksploatacji Rurociągów Naftowych (PERN) oraz Rafinerii Gdańskiej istnieje możliwość dostarczania paliw do rafinerii i zakładów w kraju i na obszarze wschodnich landów Niemiec. Roczna zdolność przeładunkowa bazy wynosi 40 mln ton. Właścicielem bazy jest Przedsiębiorstwo Przeładunkowe Paliw Płynnych „Naftoport” Sp. z o.o., a obsługę zapewnia Przedsiębiorstwo Przeładunkowo-Składowe „Port Północny” Sp. z o.o. Maksymalna długość statku to 350 m i największe zanurzenie do 15m.¹⁵

Terminal ładunków masowych suchych

Terminal ładunków masowych suchych składa się z dwóch terminali połączonych systemem przenośników taśmowych.

- 1. Terminal eksportowy** zlokalizowany przy pirsie Węglowym to całkowicie zmechanizowany terminal, który pozwala na przeładunek węgla w eksporcie w relacji bezpośredniej z wagonów na statek lub w relacji pośredniej z wykorzystaniem placów składowych. Jest on w stanie przyjąć statki do 280 m o maksymalnym zanurzeniu do 15m. Pojemność placów składowych to 600 tys. ton. Terminal wyposażony jest w rozbudowaną bocznicę kolejową z dwoma wywrotnicami wagonów, rozmrażalnią wagonów, system taśmociągów oraz automatyczną próbobiernię. Jest on w stanie obsłużyć 1600 ton ładunku na godzinę.
- 2. Terminal importowy** zlokalizowany przy pirsie Rudowym został zaprojektowany w taki sposób, aby zapewnić wysoką wydajność przeładunkową dla ładunków suchych masowych, głównie węgla i rudy żelaza, przy jednoczesnym zastosowaniu najlepszych dostępnych technologii z zakresu ochrony środowiska. Jest on w stanie przyjąć statki typu Capesize o maksymalnym zanurzeniu do 15m. Pojemność placów składowych to 2 mln. Ton na powierzchni 100 tys. m². Jest on w stanie obsłużyć 2400 ton ładunku na godzinę.

Całością usług zajmuje się Przedsiębiorstwo Przeładunkowo-Składowe Port Północny Sp. z o.o. należące do belgijskiej grupy Sea-Invest - lidera w zakresie przeła-

dunków portowych w Europie. Udziałowcem spółki jest także ArcelorMittal Poland - największy producent stali w Polsce.

Terminal Promowy Westerplatte

Pasażersko-towarowy terminal promowy zlokalizowany jest na Nabrzeżu Obrońców Westerplatte, blisko wejścia do portu i zarazem w niewielkiej odległości od centrum Gdańska. Dzięki mostowi wantowemu terminal jest dobrze skomunikowany z krajową i międzynarodową siecią dróg, a w szczególności z trasą Gdańsk-Warszawa (odległość do Warszawy wynosi 345 km) i Autostradą A1 przez Obwodnicę Południową Gdańska. Infrastruktura Terminalu dedykowana jest obsłudze:

- jednostek przewożących ładunki w technologii ro-ro
- promów
- statków pasażerskich

Terminal Promowy Westerplatte jest terminalem otwartym - Zarząd Morskiego Portu Gdańsk SA zaprasza kontrahentów zainteresowanych uruchomieniem regularnych połączeń żeglugowych. Terminal Promowy Westerplatte gwarantuje możliwość równoległej obsługi statków przy trzech stanowiskach - każde wyposażone w rampę ro-ro.¹⁶ W 2019 roku obsłużono w tym terminalu 188 886 i jest to wzrost o 27% w stosunku do roku ubiegłego.

Terminal Masowy Speed Gdańsk

Terminal Masowy Speed Gdańsk to uniwersalny terminal przeładunkowy o nabrzeżu 1160 metrów długości i 9 m zanurzenia. Powierzchnia magazynowa w trakcie projektowania ma wynosić 12 tys. m² a powierzchnia składowania wynosi 58 tys. m².

Planowane „suche porty” i platformy intermodalne:

Suchy port (ICY) – Zajązkowo Tczewskie PCC Intermodal S.A.

PCC Intermodal zakupiło teren do zagospodarowania pod działalność logistyczno-dystrybucyjną o powierzchni 63 ha. Wydaje się, iż lokalizacja takiego portu przeładunkowego na terenie obecnej stacji rozrządowej Za-

¹⁵ www.portgdansk.pl

¹⁶ www.portgdansk.pl

jączkowo Tczewskie byłaby idealnym rozwiązaniem logistycznym, umożliwiającym obsługę portów i wszystkich relacji wyjazdowych z Trójmiasta. Działaniami uzupełniającymi do budowy takiego portu powinny być: 1. Zelektryfikowanie linii kolejowej nr 209 na odcinku Maksymilianowo–Wierzchucin– Kościerzyna–Gdynia (planowane do realizacji). 2. Dobudowanie drugiego toru na linii kolejowej nr 209 na odcinku Gdynia–Kościerzyna. 3. Odbudowa, przebudowa i elektryfikacja jednotorowej linii kolejowej nr 229 na odcinku Gliniec–Pruszcz Gdański, tak by umożliwić bezkolizyjne (bez konieczności zmiany czoła pociągów i z mijankami dla pociągów o długości 750 m) prowadzenie pociągów towarowych z prędkością maksymalną 60–80 km/h w relacjach Zajęczkowo Tczewskie–Gdynia, z pominięciem Gdańska i Sopotu¹⁷

Pierwotnie inwestycja miała się zakończyć w 2015 roku. W chwili obecnej inwestor PCC Intermodal informuje, że rozpoczęto prace projektowe nad terminalem kolejowym, który ma scalić transportowo port w Gdańsku i Gdyni z Tczewem i dalej do drogą kolejową z południem Polski. Do końca 2021 roku firma powinna mieć gotowy projekt oraz uzyskać pozwolenia na budowę. Firma w 2019 roku otrzymała już decyzję środowiskową, złożyła też wniosek do Ministerstwa o wsparcie finansowe projektu. Jeśli dofinansowanie nie zostanie przyznane PCC Intermodal chce wyłożyć 200 milionów złotych z własnych środków budując choćby połączenie terminala z drogą krajową 91. Wiadukt nad drogą 91 oraz połączenie dojazdu z węzłem Stanisławie musiałyby zostać dofinansowane ze środków rządowych, w przeciwnym przypadku dojazd wiódłby przez tereny miejskie Tczewa.¹⁸

„Dolina Logistyczna”

Projekt „Doliny Logistycznej” ma być zrealizowany w zachodniej części portu Gdynia w ramach Subregionalnego Obszaru Funkcjonalnego Gdynia-Rumia –Kosakowo. Już w 2010 roku zostało podpisane porozumienie o współpracy Gdyni oraz 5 miast i gmin zachodniej części Trój-

miejskiego Obszaru Metropolitalnego (położonych w Pradolinie Kaszubskiej) na rzecz Subregionalnej Strefy Rozwojowej „Dolina Logistyczna”. W ramach projektu zakłada się utworzenie portowej arterii komunikacyjnej, w skład której ma wchodzić Centrum Logistyczne Portu Gdynia. Placówka ma stać się operacyjnym i manipulacyjnym zapleczem dwóch największych terminali w Gdyni: Baltic Container Terminal oraz Gdynia Container Terminal. Placówka ma także odciążać port z różnego rodzaju dodatkowych kontroli i przeładunków. Zakłada się pogłębienie jego związków funkcjonalnych z restrukturyzowanymi terenami stoczniowymi i koleją metropolitalną. Ponadto teren przyszłej inwestycji dzięki planowanej budowie „Drogi Czerwonej” oraz Via Maris posiadać będzie bezpośrednie połączenie z Obwodnicą Trójmiasta, a następnie z Autostradą A1. Realizacja projektu przyczyni się do lepszego skomunikowania Portu Gdyńskiego z autostradą A1 i odciąży trasę Kwiatkowskiego od ciężkiego transportu samochodowego.

Zgodnie z przygotowanym w 2018 roku przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej „Programem rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do roku 2030)” obszar „Doliny Logistycznej” powinien się znaleźć w granicach administracyjnych Portu w Gdyni, co wynika z braku wolnych rezerw terenowych portu. Dlatego ZMPG w 2018 roku wystąpił do Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z wnioskiem o zmianę rozporządzenia ustalającego granice administracyjne portu morskiego w Gdyni i objęcie nimi części obszaru funkcjonalnego „Dolina Logistyczna” o powierzchni ponad 260 hektarów położonych w gminie Kosakowo. 31 stycznia 2019 roku Rada Gminy Kosakowo podjęła uchwałę o pozytywnym zaopiniowaniu wniosku Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej o włączeniu tych terenów w granice portu. Spójne zagospodarowanie obszaru będzie osiągnięte przez zintegrowaną politykę przestrzenną, gospodarczą i transportową wszystkich interesariuszy. Warto też dodać, iż przedsięwzięcie „Rozwój Platformy Multimodalnej - Dolina Logistyczna” jest jednym z kluczowych projektów rozwojowych ZMPG, ujętych na liście priorytetowych inwestycji w ramach realizacji Korytarza Bałtyk - Adriatyk - sieci bazowej TEN-T.

¹⁷ PERSPEKTYWY ROZWOJU ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU W POLSCE DO 2050 roku Raport Fundacji WWF Polska Warszawa 2020 Redakcja merytoryczna: dr Wojciech Szymalski, mgr inż. Janusz Wiśniewski

¹⁸ www.tcz.pl

300 mln zł. kosztować ma Droga Trzech Powiatów, która w przyszłości umożliwi przede wszystkim dojazd do planowanej Doliny Logistycznej Portu Gdynia. W sprawie wspólnego sfinansowania tej inwestycji gdyńscy samorządowcy mają już wypracowane porozumienie z Kosakowem i Rumią. Dokument wkrótce zostanie podpisany. Korzyści mają popłynąć do wszystkich trzech gmin, gdyż według szacunków ulokowanie Doliny Logistycznej na ich granicy oznaczało będzie nawet kilka tysięcy dodatkowych, dobrze płatnych miejsc pracy w regionie.¹⁹

Inwestycja stanowiła będzie uzupełnienie Drogi Czerwonej, która ma być finansowana z budżetu centralnego. Jest niezbędna do skomunikowania ponad pół tysiąca hektarów terenów przemysłowo-usługowych w tych trzech gminach, na których projektowana jest Dolina Logistyczna jako zaplecze dla Portu Gdynia. Projektowanie Drogi Trzech Powiatów i uzyskanie niezbędnych pozwoleń na realizację tej inwestycji potrwać może około dwóch lat. Dopiero po tym okresie możliwe będzie poszukiwanie potencjalnego wykonawcy.

• Kujawsko-Pomorskie

W najbliższej przyszłości na terenie Województwa Kujawsko-Pomorskiego planowana jest budowa dwóch terminali przeładunkowych połączonych jako Węzeł Logistyczny Bydgoszcz, które stworzą dobre warunki dla rozwoju transportu w regionie oraz Korytarza Bałtyk-Adriatyk. Węzeł logistyczny Bydgoszcz to węzeł integrujący transport wodny, drogowy i kolejowy wraz z centrum logistyczno-magazynowym. Stanowić go będzie kolejowo-drogowy terminal intermodalny w Emilianowie („suchy port”) oraz kolejowo-drogowo-wodna platforma multimodalna Bydgoszcz-Solec Kujawski.

Platforma multimodalna rejonie Bydgoszcz-Solec Kujawski (inwestycja planowana)

W 2018 r. samorządy Województwa Kujawsko-Pomorskiego oraz Miasta Bydgoszczy, w ramach projektu EMMA, sporządziły Studium lokalizacyjne dla zamierzenia inwestycyjnego pn.: Platforma multimodalna oparta na transporcie wodnym, kolejowym, drogowym i lot-

niczym z centrum logistyczno-magazynowym i portem rzeczonym zlokalizowanym na wskazanym obszarze lewego brzegu Wisły (km 766-771), z uwzględnieniem obszaru Miasta Bydgoszczy i Gminy Solec Kujawski.

Platforma Multimodalna ma za zadanie pełnić rolę terminala multimodalnego integrującego transport wodny, drogowy, kolejowy i lotniczy. Wybrana lokalizacja charakteryzuje się dużym potencjałem, gdyż krzyżują się tu międzynarodowe drogi wodne E40 i E70, przebiegają linie kolejowe nr 18, 131 i 201, a także drogi krajowe A1, S5, DK15, DK25 i DK80 i planowana S10. Jednocześnie bliskość dużych ośrodków miejskich zapewnia odpowiednie zaplecze kadrowe.

Ze względu na specyfikę najistotniejszych ciągów transportu ładunków oraz ściśle powiązanie z portami morskimi, przewiduje się możliwość, w ramach Platformy multimodalnej, budowy centrum logistycznego o charakterze lokalnym lub regionalnym (centrum dystrybucyjne), które działało by pod kątem dystrybucji towarów na obszary przylegające.

Uruchomienie Platformy możliwe jest już w roku 2028, jednak etapy rozwoju terminala są ściśle powiązane z etapami modernizacji drogi wodnej dolnej Wisły. Zadanie to wpisuje się w politykę Rządu w zakresie aktywizacji gospodarczej rzek. Planowana (prognozowana) wielkość przeładunków w obrębie Platformy multimodalnej szacowana jest na ok. 3 mln ton rocznie w 2055 r.

Terminal intermodalny Emilianowo (inwestycja planowana)

Kolejowo-drogowy terminal przeładunkowy w Emilianowie ma powstać na bazie istniejącej infrastruktury transportowej stacji towarowej Bydgoszcz Emilianowo, zlokalizowanej na linii kolejowej nr 201. W tej sprawie szczególną inicjatywę przejawia Samorząd Miasta Bydgoszczy i Wojewoda Kujawsko-Pomorski, we współpracy z Ministerstwem Inwestycji i Rozwoju oraz władzami PKP SA.

Planowany terminal zlokalizowany na południe od Bydgoszczy będzie oddalony o ok. 200 km od portów trójmiejskich Gdańska i Gdyni i przyczyni się w znacznym stopniu do zwiększenia oraz szybkości przeładunku towarów dostarczanych do Polski drogą morską. Terminal

¹⁹ www.gdynia.naszemiasto.pl 21.01.2020

będzie dobrze skomunikowany z drogami ekspresowymi S5 i S10 i liniami kolejowymi nr 201, 215 i 18. W założeniach budowy terminala w Emilianowie przyjęto, iż będzie on powstawał sukcesywnie w trzech etapach, a docelowa wielkość przeładunków ma wynieść 80 000 UTI rocznie.

• Warmińsko-Mazurskie

Port Elbląg Sp z o.o.

Port Elbląg jest portem regionalnym obsługującym zalewową i bałtycką żeglugę przybrzeżną towarową i pasażersko - turystyczną. Rocznie przewozi się w Elblągu około 60 tys. pasażerów. Port w Elblągu jest największym polskim portem Zalewu Wiślanego. Chociaż port ten nie znalazł się w zmienionych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) jego znaczenie jest duże, a wiele wskazuje na to, że w najbliższych latach będzie rosnąć, co jest związane z szansą na rewitalizację drogi wodnej MDW E 70, która dałaby Elblągowi status portu morsko-rzecznego. Drugą szansą na rozwój Elbląga może być rozpoczęta przez rząd RP budowa kanału żeglownego przez Mierzę Wiślaną. Rada Ministrów w dn. 24.05.2016 r. przyjęła bowiem przygotowany przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej program wieloletni pod nazwą: „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślaną z Zatoką Gdańską”. 18.10.2019 r. Urząd Morski w Gdyni przekazał teren budowy wykonawcy. . Zakończenie robót budowlanych i oddanie do użytkowania kanału żeglugowego planowane jest na rok 2022. Położony nad rzeką Elbląg, w odległości 6 km od jej ujścia do Zalewu Wiślanego, który łączy się z Zatoką Gdańską drogą śródlądową rzeką Szarpawą oraz przez Cieśninę Piławską w pobliżu rosyjskiego Bałtyska posiada połączenia kolejowe i drogowe m.in. z Obwodem Kaliningradzkim, Warszawą, Gdańskiem, Olsztynem, Malborkiem. Powierzchnia terenu portu ogółem 357 ha, w tym długość nabrzeży portowych 3,686 km. Powierzchnia terminalu wynosi ogółem 5,0 ha, w tym powierzchnia składowania 3,1 ha. Długość nabrzeża wynosi 196 m. W połowie długości znajduje się rampa o szerokości 12 m do obsługi statków ro-ro. Przy nabrzeżu można obsługiwać jednocześnie dwa statki. Aktualnie obowiązujące parametry maksymalne statków - barek: długość 85,0 m, szerokość

15,0 m, zanurzenie 2,30 m, ładowność do 1200 ton. Nabrzeże jest wyposażone w uniwersalny punkt poboru energii 430/230V, dwa punkty poboru wody dla cumujących statków oraz punkt poboru wody dla celów przemysłowych. Plac składowy kontenerów (20 i 40 stopowych). Pojemność jednowarstwowa 100 sztuk. Na placu składowym mogą być ponadto składowane i montowane konstrukcje ponadgabarytowe przygotowane do transportu wodnego. Maksymalne obciążenie nawierzchni – 5 t/ m². Zasobnia na ładunki sypkie: Wymiary 40,0 x 107,0 m, służy do przechowywania ładunków sypkich (węgiel, materiały budowlane itp.). Zasobnia składa się z trzech sekcji o pojemności: I - 7.600 ton, II - 4.300. ton, III - 4.400 tony. Magazyn. hala jednonawowa o powierzchni 1440 m². Przeznaczona do składowania drobnicy w paletach, pakietach lub w sztaplach. Wysokość składowania do 5 m. Pojemność magazynu wynosi 3.300 ton. Wiata jednonawowa o powierzchni użytkowej 1440 m² służy do składowania ładunków drobnicowych, sprzętu przeładunkowego, pustych palet itp. Port posiada także terminal pasażersko-promowy z punktem odpraw granicznych. Jednorazowo może być odprawionych 200 osób oraz 30 samochodów osobowych. W porcie funkcjonują wszystkie placówki niezbędne do obsługi ruchu pasażerskiego i towarowego.

Należy też zwrócić uwagę na planowany przez Polski Rząd projekt budowy Kanału przez Mierzę Wiślaną (prace projektowe rozpoczęły się w 2017 roku). Obecnie możliwe jest przepłynięcie z Zalewu Wiślanego na Bałtyk poprzez Cieśninę Piławską, a także przez rzekę Szarpawę. Ponieważ status umowy polsko rosyjskiej z 2009 o swobodnej żegludze jest niepewny z uwagi na napięte relacje z Rosją, budowa kanału żeglugowego przez Mierzę Wiślaną jest szansą dla zwiększenia potencjału Elbląga, jako centrum logistycznego i turystycznego. Miasto mogłoby uzyskać bezpośrednie połączenie z Morzem Bałtyckim, co przyczyniłoby się znacząco do rozwoju ruchu pasażerskiego i rozwoju żeglarstwa na Zalewie Wiślanym, a przede wszystkim zwiększyłoby możliwości przeładunkowe portu elbląskiego nawet do 3-4 mln ton rocznie.

Logistic Terminal Braniewo

Największy i najnowocześniejszy terminal przeładunkowy na granicy polsko-rosyjskiej. Terminal Logistic Port Braniewo zajmuje teren o powierzchni 32 ha, jest po-

łożony w bezpośredniej bliskości przejścia granicznego Braniewo - Mamonowo oraz graniczy ze stacją PKP Braniewo. Port specjalizuje się w przeładunkach nawozów, węgla (dobowo przeładować można 8 tys. ton węgla, a składować do 350 tys. ton., drobnicy, zrębków (biomasy) oraz gazu LPG. Obecnie bocznicą może jednocześnie przyjąć ponad 200 wagonów szerokotorowych, przeładowując wolumen gazu płynnego na poziomie ponad 15 tys. ton miesięcznie. Łączna długość torów na bocznicę wynosi blisko 8,5 km, a wolumen przeładunku sięga ponad 15 tys. ton gazu miesięcznie i stale się powiększa. Na miejscu odbywa się kompleksowa odprawa celna dzięki obecności agencji celnej. W skład terminalu wchodzi własna bocznicą kolejowa o łącznej długości torów około 7 km w tym 3,8 km torów szerokich. Dogodne położenie przy przejściu granicznym Braniewo - Mamonowo pozwala na rozładunek lub załadunek bezpośrednio z wagonów szerokotorowych na normalnotorowe i odwrotnie. Całkowita powierzchnia hal magazynowych wynosi 14 000 m². Całkowita powierzchnia placów składowych wynosi 75 000 m². Bliskość dróg ekspresowych S22 oraz S7 zapewnia odpowiednią dostępność drogową, inwestycji wymaga kolejowa infrastruktura dojazdowa m.in. w kontekście skomunikowania z linią nr 9 (E-65).

Terminal Przeładunkowy Braniewo CARGOSPED

Terminal Braniewo jest usytuowany przy granicznym przejściu kolejowym (na granicy UE i Rosji - obwód kaliningradzki) w Gronowie oraz korzystnie położony wobec polskich portów morskich przez skomunikowanie z drogami krajowymi nr 22 oraz 7. Placówka głównie specjalizuje się w usługach: Spedycja, przeładunki, magazynowanie, sprzedaż węgla, workowanie nawozów oraz sortowanie węgla. Terminal posiada 7 placów składowych, 2 magazyny oraz tyleż samo hal przeładunkowych o powierzchni 14 000 m². Ponadto, do infrastruktury należy bocznicą kolejowa o długości łącznej ponad 7000 metrów bieżących. Firma wchodzi w skład grupy PKP CARGO jako element jej dywizji „TERMINALE”.

Terminal Polfrost

Nowoczesny terminal posiada 35.000 m² utwardzonych powierzchni do przeładunku i składowania węgla lub innych towarów masowych, gdzie dodatkowo mieści się m.in. magazyn o powierzchni 2 000 m² i kubatu-

rze 10 tys. m³, z zadaszoną rampą przeładunkową. Na miejscu odbywa się kompleksowa odprawa celna dzięki obecności agencji celnej.

Terminal realizuje także usługę konfekcjonowania nawozów sztucznych oraz sortowanie i pakowanie towaru na potrzeby dystrybucji lub w opakowania handlowe. Bliskość dróg ekspresowych S22 oraz S7 zapewnia odpowiednią dostępność drogową, inwestycji wymaga kolejowa infrastruktura dojazdowa m.in. w kontekście skomunikowania z linią nr 9 (E-65).

Terminal Globe Braniewo

Terminal przeładunkowy jest bezpośrednim importerem węglowodorowych gazów skroplonych z największych rafinerii Rosji. Specjalizuje się w dystrybucji przede wszystkim Propanu, Propan-Propylenu, Butanu, N-Butanu, Izobutanu. Na terenie terminalu znajdują się 4 zbiorniki o łącznej pojemności 500 ton, służą one do tymczasowego składowania gazów. Z czasem produkt jest przeładowywany w autocysterny. Jest jedyną i największą firmą z własnym kolejowo-drogowym terminalem przeładunkowym w północno-zachodniej części województwa warmińsko-mazurskiego.

Logistic Terminal Skandawa

Terminal w Skandawie jest jedynym punktem przeładunkowym na przejściu granicznym Skandawa/Żelaznodrożnyj. Terminal jest połączony z granicą polsko-rosyjską torem szerokim. Na terenie terminala znajdują się 4 tory szerokie (dwa tory przeładunkowe i dwa manewrowe) oraz 3 tory europejskie zintegrowane z siecią kolejową PKP-PLK. Terminal zajmuje teren ok. 10 ha. Na terminalu umiejscowione są dwie rampy przeładunkowe. Układ torów i ramp umożliwia swobodny przeładunek zarówno w opcji wagon-wagon jak i wagon-samochód. Pojemność terminala LPS wynosi po 90 wagonów.

• Mazowieckie

Terminal Kontenerowy Warszawa – PKP CARGO

CONNECT Sp. z o.o.

Terminal zlokalizowany jest w Warszawie w dzielnicy Białołęka. Układ torowy terminalu posiada połączenie ze stacją rozrządową Warszawa Praga która położona

jest przy linii kolejowej nr 9 (E65). Odległość od węzła „Łabiszyńska” na drodze ekspresowej S8 wynosi 2 km. Powierzchnia całkowita terminala to 3 ha, z czego maksymalna powierzchnia składowa to 1200 TEU, natomiast roczne maksymalne możliwości przeładunkowe wynoszą 77000 TEU. Terminal dysponuje jednym torem do załadunku i wyładunku o długości 320m. Łączna długość torów kolei normalnotorowej wynosi 3680 m. W terminalu obsługiwane są takie rodzaje jednostek intermodalnych jak nadwozia wymienne, naczepy siodłowe i kontenery. Jednostka wyposażona jest w 4 dźwigi samojezdne o udźwigu maksymalnym do 42 t. Operator planuje uruchomienie stałych połączeń kolejowych do Gdańska.

Loconi Intermodal Terminal Kontenerowy Warszawa

Terminal położony jest w Warszawie w dzielnicy Praga-Północ. Układ torowy terminala posiada połączenie ze stacją rozrządową Warszawa Praga, która położona jest przy linii kolejowej nr 9 (E65). Odległość od węzła „Modlińska” na drodze ekspresowej S8 wynosi 3 km. Całkowita powierzchnia terminala wynosi 6,8 ha, powierzchnia składowa pozwala na przechowywanie 2000 TEU, a roczne maksymalne możliwości przeładunkowe wynoszą 100000 TEU. Terminal dysponuje dwoma torami ładunkowymi o długości 580 i 240 m. Łączna długość torów kolei normalnotorowej wynosi 1040 m. Terminal wyposażony jest w 3 pojazdy do przeładunku o udźwigu do 45 ton. Placówka obsługuje nadwozia wymienne, naczepy siodłowe i kontenery. Dodatkowo wykonywane usługi to trucking, remonty, mycie, czyszczenie, plombowanie kontenerów, zakładanie i usuwanie znaków, nalepek, ważenie kontenerów. Terminal obsługuje 8-10 połączeń kolejowych tygodniowo z Gdańskiem i Gdynią.

Metrans Terminal Kontenerowy Pruszków

Terminal położony jest w Pruszkowie, około 25 km od Warszawy. Układ torowy terminala posiada połączenie ze stacją Pruszków która położona jest przy linii kolejowej nr 1 (E65). Odległość terminala od węzła „Pruszków” na autostradzie A2 wynosi 3,5 km. Powierzchnia terminala wynosi 4,46 ha, w tym powierzchnia składowa 1500 TEU, a maksymalna roczna możliwość przeładunkowa wynosi 96000 TEU. W terminalu znajdują się dwa tory do załadunku i wyładunku o długości 300m i 100m. Łączna długość torów kolei normalnotorowej wynosi

650 m. Obsługę kontenerów zapewnia 8 dźwigów samojezdnych, 95 naczep podkontenerowych i 2 ciągniki terminalowe. W terminalu obsługiwane są kontenery (20'-40'/40'HC/45'/TC), nadwozia wymienne, naczepy siodłowe. Terminal świadczy ponadto usługi dodatkowe, wśród których obok składowania i przeładunku towarów możliwa jest odprawa celna, elektroniczny system zgłoszeń czy nadzorowanie przewozów kontenerów z ładunkiem wysokowartościowym i niebezpiecznym. Realizowane jest stałe połączenie kolejowe z terminalem w Gądkach.

Terminal Kontenerowy Mława – PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.

Terminal kontenerowy zlokalizowany jest w Mławie, w północnej części województwa mazowieckiego. Tory terminala połączone są ze stacją Mława położoną na linii kolejowej nr 9 (E65). Odległość terminala od drogi krajowej nr 7 wynosi 4,5 km. Po ukończeniu budowy drogi S7 odległość do najbliższych węzłów będzie wynosić 6,5 i 10 km. Powierzchnia terminala wynosi 2,09 ha, w tym powierzchnia składowa 120 TEU. Terminal dysponuje dwoma torami ładunkowymi o długości użytecznej 522 i 532 m. Obsługę kontenerów zapewniają dźwigi samojezdne.

• Łódzkie

Terminal Kontenerowy Łódź Olechów (SPEDCONT)

Terminal zlokalizowany jest w południowo-wschodniej części Łodzi. Odległość do węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1 wynosi 4 km. Linia kolejowa C65/1, przy której funkcjonuje, jest częścią bazowej sieci towarowej TEN-T. Objęta jest europejską umową o ważnych liniach transportu kombinowanego – AGTC i łączy linię CE20 z „magistralą węglową” (CE65) w Zduńskiej Woli. Ponadto, terminal znajduje się 13 km od Portu Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta, na którym od 2009 roku obsługiwane są loty CARGO. Możliwości przeładunkowe terminalu są na poziomie 200 000 TEU rocznie, a składowania 8 000 TEU. Powierzchnia wynosi około 13 ha. Terminal posiada bocznice kolejową – 2 tory po 700 m każdy. Wyposażony jest m.in. w 3 suwnice bramowe i 5 urządzeń przeładunkowych typu rechstacker. Terminal

obsługuje towarowe przewozy krajowe i międzynarodowe (Gdańsk, Gdynia, Chiny, Mongolia, Kazachstan, Rumunia, Czechy, Słowacja). Wielkość wykonanych przeładunków w 2019 roku wyniosła 147 992 TEU.

Terminal Kontenerowy Kutno (PCC Intermodal S.A.)

Terminal zlokalizowany jest we wschodniej części Kutna. Odległość do autostrady A1 (węzeł Kutno Wschód) wynosi 2 km, natomiast odległość do autostrady A2 (węzeł Łódź Północ) wynosi 46 km. Linia kolejowa CE20/E20, przy której funkcjonuje, jest częścią bazowej sieci towarowej TEN-T, objętą europejskimi umowami AGTC i AGC. Terminal jest sukcesywnie rozbudowywany i modernizowany. Aktualnie, ze wsparciem środków Unii Europejskiej (Fundusz Spójności), realizowana jest rozbudowa terminalu i zakup urządzeń wspierających jego działalność, w tym m.in. zakup lokomotywy manewrowej. Powierzchnia terminalu wynosi 80 000 m², możliwości składowania – 4 000 TEU, natomiast roczne możliwości przeładunkowe – 250 000 TEU. Terminal posiada bocznice kolejową – 4 tory oraz tor wyciągowy o długości ok. 700 m i jest wyposażony m.in. w 2 suwnice bramowe, 5 reachstackerów oraz warsztat naprawy kontenerów. Terminal umożliwia szybką i kompleksową obsługę ładunków w relacji krajowej i międzynarodowej (Gdańsk/Gdynia, Hamburg, Rotterdam, Antwerpia, Genk, Duisburg, Brześć, Brzeg Dolny, Gliwice, Frankfurt nad Odrą, Kolbuszowa, Białoruś, Rosja, Mongolia, Kazachstan, Japonia i Korea). Zrealizowane w roku 2019 przeładunki wyniosły 242 061 TEU.

Terminal kontenerowy Radomsko (Loconi Intermodal S.A.)

Terminal zlokalizowany jest w północnej części Radomska, przy ul. Kraszewskiego, 1 km na północ od drugiego w tym mieście terminalu (Erontrans). Obiekt jest dobrze skomunikowany z drogą krajową nr 91. Po zrealizowaniu autostrady A1 (odcinek Tuszyn – Częstochowa) odległość do węzła „Radomsko” będzie wynosiła około 6 km. Terminal zlokalizowany jest przy linii kolejowej nr 1 Warszawa - Katowice. Powierzchnia terminalu wynosi około 65 000 m², z czego powierzchnia składowania stanowi aktualnie 35 000 m², natomiast możliwości składowania – 2 500 TEU. Roczne możliwości przeładunkowe to 100 000 TEU. Terminal posiada bocznice kolejową z to-

rem do załadunku o długości 600 m. Obiekt jest wyposażony m.in. w 5 urządzeń typu reachstacker, własne zestawy do transportu kontenerów oraz warsztat naprawy kontenerów. Obsługuje połączenia do portów kontenerowych w Gdyni i Gdańsku. W roku 2019 zrealizowane przeładunki wyniosły 70 382 TEU.

Terminal kontenerowy Radomsko (Erontrans)

Terminal zlokalizowany jest w północnej części Radomska, przy ul. Młodzowskiej, 1 km na południe od drugiego w tym mieście terminalu (Loconi Intermodal S.A.). Obiekt jest dobrze skomunikowany z drogą krajową nr 91. Po zrealizowaniu autostrady A1 (odcinek Tuszyn – Częstochowa) odległość do węzła „Radomsko” będzie wynosiła około 6 km. Terminal zlokalizowany jest przy linii kolejowej nr 1 Warszawa - Katowice. Powierzchnia składowania wynosi 12 000 m², natomiast możliwości składowania wynoszą 1 400 TEU. Roczne możliwości przeładunkowe to 18 000 TEU. Terminal posiada bocznice kolejową z torem do załadunku o długości 320 m. Obiekt jest wyposażony m.in. w 2 reachstackery, warsztat naprawy kontenerów, parking dla samochodów ciężarowych. Obsługuje połączenia do Gdyni i Gdańska. W roku 2019 przeładunki zrealizowane w terminalu wyniosły 6 919 TEU.

Terminal kontenerowy w Strykowie (Erontrans)

Terminal położony jest w północnej części Strykowa, około 4 km od węzła „Stryków” na autostradzie A2 i około 8 km od węzła „Łódź Północ” stanowiącego skrzyżowanie autostrad A1 i A2. Terminal zlokalizowany jest przy linii kolejowej nr 15 Bednary – Łódź Kaliska. Powierzchnia terminalu wynosi około 16 000 m², natomiast możliwości składowania – 2 000 TEU. Roczne możliwości przeładunkowe szacuje się na 32 000 TEU. Terminal posiada bocznice kolejową z torem do załadunku o długości 320 m. Obiekt jest wyposażony m.in. w dwa reachstackery. Obsługuje połączenia do Gdyni i Gdańska. Zrealizowane w roku 2019 przeładunki wyniosły 21 295 TEU.

Terminal kontenerowy Zduńska Wola-Karsznice – planowany

Terminal zlokalizowany będzie w południowo-wschodniej części miasta Zduńska Wola, przy linii kolejowej CE 65, tzw. „magistrali węglowej” (Nr 131 Chorzów

Batory – Tczew), będącej częścią bazowej sieci towarowej TEN-T. Orientacyjne odległości od innych strategicznych elementów układu transportowego: 1 km od węzła „Zduńska Wola Wschód” na drodze ekspresowej S8; 6 km od skrzyżowania linii kolejowych towarowej sieci bazowej CE 65 i C 65/1. Budowa terminalu przebiegać będzie etapowo. Docelowo powierzchnia terminalu ma wynosić 230 000 m², możliwość składowania około 8 000 TEU, a roczne możliwości przeładunkowe 220 000 TEU. Wstępna data oddania inwestycji do użytku to 2022 rok.

Terminal kontenerowy Morawce-Krzewie (MULTIMODAL TERMINAL MIRATRANS) - planowany

Terminal zlokalizowany będzie około 16 km na zachód od Kutna, przy linii kolejowej CE20/E20 (Nr 3 Warszawa Zachodna – Kunowice), będącej częścią bazowej sieci towarowej TEN-T (korytarza sieci bazowej Morze Północne – Morze Bałtyckie). Orientacyjne odległości od innych strategicznych elementów układu transportowego: 1 km od drogi krajowej nr 91; 3 km od drogi krajowej nr 92; 25 km od węzła „Kutno Wschód” na autostradzie A1; 35 km od węzła „Wartkowice” na autostradzie A2. Parametry planowanej inwestycji: powierzchnia terminalu 50 000 m², roczne możliwości przeładunkowe 140 000 TEU rocznie. Uruchomienie działalności terminala planowane jest na koniec 2020 r.²⁰

• Śląskie

Euroterminal Sławków Sp. z o.o - Terminal Przeładunkowy

Euroterminal Sławków Sp. z o.o. jest Międzynarodowym Centrum Logistycznym zajmującym powierzchnię prawie 82 ha. Usytuowany jest na styku kolei normalno- i szerokotorowej łączących Europę Zachodnią ze Wschodem. Terminal usytuowany jest na obrzeżach Aglomeracji Śląskiej, w miejscu posiadającym wyjątkowe położenie wobec głównych szlaków komunikacyjnych w regionie, zarówno w odniesieniu do transportu drogowego, jak i kolejowego. Znajduje się w pobliżu

przecięcia Paneuropejskich Korytarzy Transportowych łączących Wschód z Zachodem (Paneuropejski Korytarz Transportowy III) oraz Północ z Południem (Paneuropejski Korytarz Transportowy VI) naszego kontynentu. Terminal skomunikowany jest z drogą krajową nr / S1 Warszawa – Bielsko Biała w odległości 8 km, autostradą A4 Katowice – Kraków w odległości 10 km oraz liniami kolejowymi CE65: Gdynia – Gdańsk – Warszawa – Katowice – Zebrzydowice, CE30: Zgorzelec – Wrocław – Katowice – Kraków – Przemyśl - Medyka. Terminal obsługuje m.in. stałe połączenia intermodalne z portami bałtyckimi i z Europą Zachodnią (m.in. Gdańsk, Maddaloni) jak również z krajami wschodnimi (m.in. Ukraina, Rosja, Kazachstan). Terminal w Sławkowie przygotowany jest do pełnej obsługi logistycznej towarów w obrocie międzynarodowym z wykorzystaniem połączeń kolejowych, drogowych oraz infrastruktury magazynowej, dzięki zakończeniu intensywnego programu inwestycyjnego realizowanego w ostatnich latach. Nowoczesna infrastruktura zapewnia możliwość realizacji usług w zakresie przeładunku kontenerów, tank kontenerów, naczep samochodowych, nadwozi wymiennych, chłodzi w relacjach: wagon szerokotorowy - wagon normalnotorowy - samochód – plac.

Z wykorzystaniem pozostałej infrastruktury (magazyny, place składowe) wykonywane są przeładunki towarów sypkich, biomasy, wyrobów hutniczych, towarów paletyzowanych. Poza usługą przeładunku Euroterminal Sławków Sp. z o.o. dzięki płycie kontenerowej, na której można przechowywać do 3500 TEU, magazynowi do przechowywania towarów paletyzowanych o łącznej powierzchni 8 500 m² oraz placach składowych dla towarów masowych oraz towarów stalowych o łącznej powierzchni 118 000 m². oferuje również usługę składowania. Terminal oferuje usługi krajowej i międzynarodowej spedycji kolejowej i samochodowej (dowóz door-to-door), a dzięki własnej Agencji Celnej znajdującej się na terenie Terminala oferuje również pełny zakres obsługi celnej ładunków w imporcie oraz eksporcie oraz nowoczesne magazyny. Spółka posiada zespół urządzeń służących do podgrzewania kontenerów oraz przepompowywania płynów, dzięki którym Spółka może samodzielnie wykonywać przeładunki chemikaliów.

²⁰ Źródło: Opracowanie własne na podstawie informacji od operatorów terminali.

Terminal - Sławków Południowy LHS/Stacja Sławków LHS (PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o.)

Terminal znajduje się na Stacji Sławków Południowy LHS. PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa spółka z o.o. z siedzibą w Zamościu rozpoczęła działalność operacyjną w zakresie zarządzania linią kolejową nr 65 i wykonywania na niej przewozów towarów. Linia LHS (tzw. szeroki tor) to najdłuższa na terenie Polski kolejowa linia szerokotorowa (o rozstawie szyn 1520 mm) przeznaczona do transportu towarowego. Jest jednocześnie najdalej wysuniętą na zachód linią szerokotorową w Europie. Łączy ona kolejowe przejście graniczne polsko-ukraińskie Hrubieszów/Izow ze Śląskiem, gdzie w Sławkowie kończy swój bieg. Liczy ona prawie 400 km (dokładna długość linii to 394,650 km). Linia LHS ma określony zasięg regionalny (biegnie przez obszar południo-wschodniej Polski, województwo lubelskie, podkarpackie, świętokrzyskie, małopolskie i śląskie). Atrybuty linii LHS to transport bez konieczności przeładunku towarów na granicy oraz możliwość prowadzenia ciężkich składów całopociągowych.

Terminal znajduje się na Stacji Sławków Południowy LHS. Stacja posiada dwa tory oraz utwardzony plac wyładunkowy o łącznej powierzchni 10 550 m² wraz z drogą dojazdową. Oferowane są terminale przeładunkowe z układem torów „N”-1435 mm i „S”-1520 mm do przeładunku gazów płynnych, rampa ładunkowa boczna usytuowana pomiędzy torami ogólnego użytku „N”-1435 mm i „S”-1520 mm, rampa ładunkowa czołowa, hala magazynowo - składowa z rampą zewnętrzną i wewnętrzną, składy celne, agencje celne, możliwość dzierżawy torów i przyległych do nich placów.

Oferowane są możliwości przeładunków dla towarów sypkich, drobnicowych (paletyzowane, w big-bagach, w wiązkach, itp.), drewna, kontenerów, gazów płynnych, paliw płynnych, naczep i samochodów wielkotonażowych.

Terminal - Śląskie Centrum Logistyki S.A. – Port Gliwice (Terminal PCC GLIWICE)

Śląskie Centrum Logistyki SA odgrywa zasadniczą rolę dla Śląska, nie tylko z uwagi na dysponowanie powierzchnią magazynową, ale także z uwagi na fakt, że stanowi ono miejsce łączenia się trzech rodzajów transportu: drogowego, kolejowego i wodnego, stąd wymieniane

jest w raporcie także w rozdziale dotyczącym infrastruktury intermodalnej. Atutem spółki jest jej publiczno-prywatny charakter i udział podmiotów samorządowych oraz doświadczonych przewoźników w zarządzaniu. Głównymi akcjonariuszami spółki są: miasto Gliwice (pakiet większościowy) oraz DB Schenken Rail Polska. Dogodną lokalizację zapewnia bliskość skrzyżowania dwóch autostrad A-4 i A-1, głównych szlaków kolejowych oraz Odrzańska Droga Wodna. Mieszczący się w ŚCL terminal kontenerowy o powierzchni 50 000 m², po rozbudowie w 2015 roku posiada pojemność 2 900 TEU. Na terenie ŚCL wszystkie magazyny mają dostęp do torów kolejowych. ŚCL SA dysponuje 2 lokomotywami przetokowymi i 11 kilometrami torów kolejowych. Jest to w pełni funkcjonalny terminal przeładunkowy, obsługujący ładunki Górnego Śląska i okolic.

Terminal PCC w Gliwicach zlokalizowany jest na terenie Śląskiego Centrum Logistyki. Jest to w pełni funkcjonalny terminal przeładunkowy, obsługujący ładunki Górnego Śląska i okolic. Położony jest ok. 35 kilometrów od Katowic. Jego świetną lokalizację zapewnia również bliskość skrzyżowania dwóch transeuropejskich korytarzy transportowych: Berlin/Dresden-Wrocław-Lwów-Kijów oraz Gdańsk-Katowice-Żylna.

Terminal Kontenerowy Gliwice - PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.

PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. (do 31.12. 2015 r. Cargo-spęd Sp. z o.o.) jest operatorem logistycznym należącym do Grupy PKP CARGO S.A., posiadającym sieć terminali przeładunkowych w Polsce. Powierzchnia terminalu w Gliwicach wynosi 65 000 m², posiada 2 tory kolejowe, a pojemność przeładunkowa wynosi 1800 TEU. Terminal posiada sprzęt do przeładunku nadwozi, jeden tor zakończony rampą czołową. Terminal jest połączony z infrastrukturą drogową - bezpośrednio przy A4, A1, DK88, E30, E59.

Metrans Terminal Dąbrowa Górnicza

Terminal został zbudowany w 2010 r. przez niemiecką spółkę z grupy hamburger hafen und Logistik AG (HHLA), a jego najemcą i operatorem została niemiecko-polska firma Polzug. Terminal dysponuje znaczną rezerwą zdolności przeładunkowej, pozwalającą na przeładowanie do

233 600 TEU rocznie. Własne naczepy siodłowe i podwozia podkontenerowe pozwalają na sprawną organizację przewozów drogowych do miejsca przeznaczenia. Powierzchnia całkowita 225.000 m², z czego połowa z przeznaczeniem na działalność terminalu kontenerowego (przeładunki i składowanie), druga połowa przeznaczona na podnajem.

Wielkopolskie

Terminal Kontenerowy Poznań Franowo - PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.

Ze względu na dogodne położenie terminala, jego wykorzystanie skraca czas przeładunku o kilka godzin w stosunku do konkurencyjnych terminali działających w pobliżu Poznania.

Terminal położony jest na terenie Poznania w ciągu linii kolejowej nr 521 od stacji Poznań – Franowo w odległości 5 km od osi stacji obsługującej 352 – ciąg komunikacyjny linii E-20.

Z punktu widzenia połączeń drogowych terminal ma bardzo dobre położenie bowiem dojazd do drogi krajowej S 11 wynosi zaledwie 1 km a do autostrady A 2 tylko 5,5 km. Całkowita powierzchnia terminala wynosi 2,8 ha, w tym powierzchnia składowa w TEU wynosi 1,8 ha.

Terminal posiada dwa tory kolejowe do załadunku i wyładunku po 610 m, przy czym łączna długości torów wynosi 1419 metrów. Czynności załadunku i wyładunku obsługiwane są trzy reachstackery. Obsługiwane są następujące jednostki intermodalne: kontener wielkie 20', 30', 40', 45', HC, nadwozia wymienne, naczepy siodłowe, tankkontenery i jednostki izotermiczne. Stałe połączenia realizowane przez Terminal: Gdańsk i Gdynia.

Metrans HUB Terminal Poznań

Położony w miejscowości Gądkki (gmina Kórnik) k. Poznania przy stacji Gądkki przy linii kolejowej nr 272 Poznań – Kluczbork (długość toru dojazdowego wynosi 400 m), z bardzo dobrym dostępem do drogi krajowej S 11, do której dojazd wynosi 1,2 km.

Powierzchnia całkowita terminalu wynosi 16 ha, w tym powierzchnia składowa liczona w TEU wynosi 1500 (de-

pot). Aktualna maksymalna roczna możliwość przeładunkowa liczona w TEU wynosi 385400.

Liczba i długość torów kolejowych do załadunku i wyładunku wynosi odpowiednio cztery tory po 610 m do załadunku i wyładunku oraz 1 tor 610 - metrowy manewrowy (postojowy/dojazdowy). Łączna długość torów kolejowych wynosi 3 050 m.

Terminal wyposażony jest w następujące pojazdy podnośnikowo – przeładunkowe: nadwozia podkontenerowe (32 szt.), reachstackery (6 szt.), naczepy do transportu wewnętrznego (4 szt.) i ciągniki terminalowe (2 szt.).

Zakres świadczonych usług obejmuje odprawę celną, elektroniczny system zgłoszeń, usługi dowozów/odwozów samochodem i własnymi naczepami, składowanie (kontenerów pełnych).

Stałe połączenia realizowane przez Terminal: Gdynia, Gdańsk, Wrocław, Dąbrowa Górnicza, Pruszków, Hamburg, Sestokai, Brest, Schwarzhede, Ludwigshafen, Antwerpia, Duisburg.

Clip Container Terminal Swarzędz – Jasin k. Poznań

CLIP Intermodal Container Terminal zajmuje obecnie powierzchnię 10 ha i ma pojemność 4500 TEU. Na atrakcyjność terminalu wpływa jego położenie; znajduje się na skrzyżowaniu dwóch korytarzy TEN-T, North Sea – Baltic i Baltic – Adriatic oraz przy krajowej S5 i blisko autostrady A2 Berlin – Warszawa.

Odległości Terminalu do autostrady A2 oraz krajowych dróg ekspresowych S5, S11, DK92 i DK32 wahają się w zależności od trasy dojazdu od 9 do 40 km. Teren terminalu przylega bezpośrednio do międzynarodowej linii kolejowej E 20. Łączna długość torów kolejowych do załadunku i wyładunku wynosi 1527 m a cała długość torów kolejowych na terenie terminala wynosi 4067 m. Powierzchnia składowa w TEU wynosi 4500 a maksymalna roczna możliwość przeładunkowa liczona w TEU wynosi 135 000.

Terminal dysponuje trzema nowoczesnymi dźwigami przeładunkowymi Reach Stacker marki KALMAR oraz dwoma firmy HYSTER o udźwigu 45 ton, a także pięćma lokomotywami manewrowymi, co gwarantuje niezależność, efektywność i elastyczność operacji. Ponadto

Terminal dysponuje własnymi ciągnikami siodłowymi oraz naczepami do przewozu kontenerów.

Terminal obsługuje kontenery różnych typów, nadwozia wymienne i naczepy intermodalne. Terminal wyposażony jest w nowoczesny, dedykowany system IT, służący do ewidencjonowania ruchów i śledzenia lokalizacji składowania poszczególnych kontenerów. Teren terminalu CLIP jest całodobowo chroniony, oświetlony i monitorowany systemem telewizji przemysłowej CCTV.

Intermodalne połączenia kolejowe obejmują następujące trasy: Swarzędz – Rotterdam (6 pociągów intermodalnych tygodniowo), Swarzędz – Wolfurt, Swarzędz – Małaszewicze, Swarzędz – Hamburg. „Lech Container Train” - nowy pociąg intermodalny kursuje 2 razy w tygodniu w relacji: GCT Gdynia Port – DCT Gdańsk Port – Clip Terminal Swarzędz.

Loconi Container Terminal Gądkki

Położony na terenie gminy Kórnik w pobliżu dróg nr S11, E30, S5, 1,5 km od A2. W bezpośrednim sąsiedztwie stacji kolejowej Gądkki na linii kolejowej nr 272 do Kluczborka. Powierzchnia terminalu wynosi 1,6 ha. Powierzchnia operacyjna placu składowego pozwalająca na składowanie kontenerów w ilości 1000 TEU.

Maksymalna roczna możliwość przeładunkowa 80 000 TEU. Bocznicą kolejową z torami o łącznej długości 630 m, w tym do załadunku i wyładunku 350 m. Obsługiwane są kontenery 20' 30' 40' 45' HC. Terminal dysponuje trzema pojazdami typu Kalmar DRF i jednym SMV. Dodatkowe usługi realizowane przez Terminal: transport samochodowy, remonty i czyszczenie kontenerów, plombowanie kontenerów, zakładanie i usuwanie znaków i nalepek oraz ważenie kontenerów.

PST OST SPED SP. Z O.O. Gądkki

Posiada pięć centrów logistycznych o łącznej powierzchni składowania 50 000 m² – magazyny klasy A, w tym dwa na terenie województwa wielkopolskiego w Koninku/Gądkki k. Poznania o powierzchni 3 500 m² i w Kaliszu o powierzchni 8 000 m² oraz we Wrocławiu – 21 000 m², w Gdańsku – 3 500 m² i w Gliwicach – 11 000 m² z pełną obsługą od zamówienia do dostarczenia.

Centrum logistyczne w Gądkkach k/Poznania: magazyn klasy A, powierzchnia magazynowa 5 000 m², 4500 miejsc paletowych, zarządzanie magazynem poprzez oprogramowanie QGUAR, bezpieczeństwo i ciągły nadzór nad powierzonymi towarami przez system monitoringu za pomocą kamer, standardowy i specjalistyczny sprzęt do rozładowywania towarów; magazyn pracuje w tygodniu przez 24h na dobę/ PST OST SPED – Żerniki - Centrum logistyczne w Kaliszu; 5000 m² powierzchni magazynowej; powierzchnia z kontrolowaną temperaturą 900 m², 3 ha utwardzonego terenu monitorowanego przez system kamer przemysłowych i przystosowanego do składowania towarów na wolnej przestrzeni; regularne połączenie DCT Port Gdańsk <-> Kalisz.

Terminal Kontenerowy Szamotuły PST OST SPED – oddział Szamotuły

Terminal położony przy linii kolejowej nr 351 do Szczecina z dostępem do infrastruktury kolejowej portu w Szczecinie. Tereny Terminalu położone w bezpośrednim sąsiedztwie drogi wojewódzkiej nr 184, która można po 18 km dojechać do drogi krajowej S11 w kierunku północnym do Piły i w kierunku południowym do autostrady A2 kierunki do Warszawy i Berlina oraz Katowic i Wrocławia. Terminal posiada jedną bocznicę kolejową o łącznej długości torów wynoszącą 900 metrów. Powierzchnia składowa wynosi 1000 TEU. Do dyspozycji są dwa pojazdy Reachstacker. Obsługiwane są różnego rodzaju kontenery.

Regularne połączenie DCT Port Gdańsk <-> Szamotuły.

• Zachodniopomorskie

Port w Świnoujściu

Port w Świnoujściu - może przyjmować statki o zanurzeniu do 13,2 m i długości do 270 m. Jednym z głównych elementów tego portu jest największy w Polsce terminal obsługujący suche ładunki masowe, przede wszystkim węgiel – zarówno w eksporcie jak i w imporcie, a także rudę importowaną dla hut polskich, czeskich i słowackich. Kolejnym elementem oferty portu w Świnoujściu jest terminal promowy wyposażony w pięć stanowisk do obsługi promów pasażersko-samochodowych i sa-

mochodowo-kolejowych na trasie do/ze Szwecji. Realizowana jest inwestycja polegająca na przystosowaniu infrastruktury terminalu promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego. Zostanie ona ukończona w grudniu 2021. W Świnoujściu powstał także nowy terminal specjalizujący się w przeładunkach towarów rolno- spożywczych, wyposażony w magazyny płaskiego składowania o łącznej pojemności 50 tys. ton. Port zewnętrzny wraz z terminalem LNG otwiera kolejne możliwości w zakresie usług portowych.

Terminal LNG im. Prezydenta Lecha Kaczyńskiego w Świnoujściu – polski terminal przeładunkowy i regazyfikacyjny skroplonego gazu ziemnego (LNG) w Świnoujściu. Położony jest w prawobrzeżnej części miasta, Warszawie na wyspie Wolin, na ulicy Ku Morzu 1, nieopodal najwyższej na polskim wybrzeżu Bałtyku latarni morskiej. Otwarty w 2015, pierwszy gazowiec wpłynął 11 grudnia 2015. Operatorem terminala jest Polskie LNG S.A. Terminal pozwala na regazyfikację do 5 mld m³ gazu ziemnego rocznie, z możliwością zwiększenia zdolności regazyfikacyjnej nawet do 7,5 mld m³.

Terminal zostanie rozbudowany o stanowisko statkowe do załadunku/rozładunku LNG zbiornikowców oraz bunkierów o pojemnościach od ok. 200 – 220 000 m³ LNG. Inwestycja umożliwi redystrybucję LNG w rejonie basenu Morza Bałtyckiego oraz bunkrowanie jednostek handlowych ekologicznym paliwem. Termin realizacji to koniec roku 2022.

Terminal kontenerowy w Świnoujściu.

Inwestycja powstać ma na wschód od gazoportu w porcie zewnętrznym. Szacuje się, że do nowego terminalu może zawiązać rocznie 150 największych kontenerowców na świecie i około 250 mniejszych jednostek, a jego zdolność przeładunkowa wyniesie 1,5 mln TEU.

Place składowe terminalu będą położone na stworzonym półwyspie mniej więcej równoległym do istniejącego falochronu osłonowego gazoportu i w odległości około 600 metrów od niego. Półwysp długi na 1,3 tys. metrów i szeroki na 600 metrów zostanie usypany z urobku z samego portu i podejścia do niego.

Obok półwyspu powstanie także czołowy falochron osłonowy, którego kształt jest obecnie profilowany. Oprócz

samego portu trwają prace nad rozwiązaniem problemu zwiększonego ruchu statków na torze podejściowym do niego. Kontenerowce będą korzystały z tego samego toru, z którego obecnie korzystają gazowce, jednak wymaga on przebudowy.

Terminal ten podniesie atrakcyjność zespołu portowego Szczecin-Świnoujście poprzez stworzenie możliwości świadczenia nowych usług transportowych dla ładunków skonteneryzowanych, które naturalnie ciążą do tego zespołu. Będzie on znaczącym uzupełnieniem oferty terminali kontenerowych basenu Morza Bałtyckiego oraz Morza Północnego. Zaletą lokalizacji terminalu w Świnoujściu jest jego dostęp do zaplecza lądowego. W bezpośrednim sąsiedztwie jest droga krajowa nr 93 oraz nr 3 wpisana do sieci tras europejskich o symbolu E65, łącząca kraje skandynawskie z krajami basenu morza śródziemnego w ramach korytarza Bałtyk-Adriatyk leżącego w sieci TEN-T. Podobnie jestz połączeniem kolejowym nr 401, które poprzez linię E59 oraz C-E 59 zyskuje bezpośrednie połączenie z największymi ośrodkami przemysłowymi kraju oraz zagranicy.

Terminal kontenerowy może powstać za 5 lat. Jego budowa ma kosztować około 2 mld złotych.

Port w Szczecinie

Port w Szczecinie oddalony jest od morza o 68 km. Przejście torem wodnym z rewy w Świnoujściu do Szczecina trwa ok. 4 godziny. Port może przyjmować statki o zanurzeniu do 9,15 m i długości 215 m. W chwili obecnej, port w Szczecinie ma charakter uniwersalny i obsługuje zarówno towary drobnicowe, jak i masowe. Specjalizacją portu jest przeładunek i składowanie kontenerów, wyrobów hutniczych, ładunków ponadgabarytowych, a także papieru i celulozy. Port w Szczecinie jest największym w Polsce centrum przeładunkowym bloków granitowych. Obsługiwane są tu także ładunki masowe suche - takie jak węgiel, koks, kruszywa, zboże, nawozy oraz ładunki płynne, także te wymagające specjalnych warunków składowania i przeładunku, jak np. smoła.

Porty w Szczecinie i Świnoujściu oferują: otwarte place składowe: 860,047 mkw., kryte powierzchnie: 201,308 m², powierzchnię magazynową do składowania ładunków niebezpiecznych: 2,380 m², możliwość składowania towarów chłodzonych: 30,000 mkw., pojemność

zbiorników: 75,000 m², możliwość składowania towarów rolno-spożywczych: ok. 175,800 t

Port szczeciński posiada możliwość dalszego rozwoju na terenach Ostrowa Grabowskiego.

Terminal Kontenerowy na Ostrowie Grabowskim - jest to największy teren pod przyszłe inwestycje w porcie szczecińskim. Dzięki dogodnemu usytuowaniu w centrum portu, daje możliwość budowy nowej infrastruktury portowej – w tym nowych nabrzeży wzdłuż Kanału Dębickiego i Przekopu Mieleńskiego - a także tworzenia przemysłu związanego z obrotem portowym. Teren jest doskonale skomunikowany poprzez nowy dojazd drogowy i realizowany obecnie dojazd kolejowy. Do granicy funkcjonującego terminalu kontenerowego doprowadzone są wszystkie media i połączenia komunikacyjne. Niezaprzeczalnym walorem jest bliskie sąsiedztwo wybudowanej i gotowej do dzierżawy infrastruktury dla centrum logistycznego. Powierzchnia terenów do wykorzystania pod nowe inwestycje wynosi ponad 100 ha. W południowo-zachodniej części Ostrowa Grabowskiego zlokalizowane jest nabrzeże Fińskie zbudowane na potrzeby terminala kontenerowego. Obecnie w ramach inwestycji „Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego”, na północ od nabrzeża Fińskiego budowane jest nabrzeże Norweskie. Oba nabrzeża, podobnie jak cały Kanał Dębicki, będą miały głębokość techniczną 12,5 m, a cały kanał zostanie poszerzony do 200 m. Po stronie Ostrowa Grabowskiego, w kierunku północnym zostanie wybudowane umocnienie brzegowe – ścianka szczelna z oczepem, co będzie stanowiło początek budowy kolejnych nabrzeży po zachodniej stronie Ostrowa Grabowskiego.

Natomiast po stronie wschodniej, w obszarze przylegającym do toru wodnego Świnoujście – Szczecin, planowana jest w przyszłości, budowa nowych nabrzeży dla suchych i płynnych ładunków masowych.

Dzięki modernizacji toru wodnego do Szczecina, już wkrótce będzie można w nim obsługiwać jednostki dwukrotnie większe niż obecnie, to jest jednostki o tonażu 40 000 DWT.

Port w Policach

Port w Policach tworzą trzy funkcjonalne elementy: port morski, port barkowy oraz stanowisko przeładunkowe

„Mijanka”. Port Morski to dwustanowiskowe nabrzeże o dł. 415 m i głębokości konstrukcyjnej 12,5 m podzielone funkcjonalnie na stanowisko do wyładunku surowców, wyposażone w dwie rozładownicze suwnice bramowe typu KONE o wydajności 6000 t/dobę oraz stanowisko nawozowe przeznaczone do załadunku produktów Grupy Azoty Zakłady Chemiczne „POLICE” SA, wyposażone w urządzenie załadownicze typu MVT o wydajności 3500 t/dobę oraz dwa żurawie chwytałkowe o nośności Q=10t. Ponadto nabrzeże posiada kryty magazyn (2000 m²) i place składowe o powierzchni 5 000 m². Głębokość eksploatacyjna nabrzeża wynosi 10,5 m, pozwala to na przyjmowanie największych statków mogących przejść torem wodnym do Szczecina tj. statków o dł. 160 m i zanurzeniu 9,15 lub dł. 206 m i zanurzeniu 8,15 m, odpowiada to w pełni załadowanemu masowcowi 16-18000 DWT lub częściowo załadowanemu o nośności 40 000 DWT.

Port Barkowy to położony w bezpośrednim sąsiedztwie Zakładów Chemicznych Azoty Police posiadana nabrzeże o długości 2x200 m i głębokości eksploatacyjnej 4,5 m. Wyposażenie przeładunkowe stanowią dwa żurawie chwytałkowe o nośności Q=8 t oraz taśmociąg załadowniczy o max. zdolności załadunkowej 3500 t/dobę. Obsługiwane są tu barki i statki o dł. do 120 m i zanurzeniu 4 m. tj. ok. 3000DWT. Stanowisko przeładunkowe „Mijanka” to nabrzeże o długości 200 m i głębokości eksploatacyjnej 8,40 m, przeznaczone do przeładunku produktów płynnych, wyposażone jest w dwa punkty przeładunkowe o wydajności: amoniak 300 t/godz. oraz kwas siarkowy 350 t/godz. Na stanowisku tym mogą być obsługiwane statki o długości do 140 m.

Planowane przedsięwzięcia „Rozbudowa terminali morskiego i barkowego w Policach” składa się z 2 zadań: Rozbudowa terminalu morskiego w Policach, poprawa dostępu do terminalu od strony lądu oraz budowa nabrzeży – 2014-2020 oraz Rozbudowa terminalu barkowego w porcie w Policach, poszerzenie toru dojeściowego i budowa nabrzeży – 2015 - 2020

Alfa Terminal Szczecin Sp. z o.o.

Terminal zajmuje obszar 50 ha w północnej części Portu Szczecin przy ujściu rzeki Odry, w odległości ok. 57,6 km od morza Bałtyckiego. Zarówno korzystne położenie

geograficzne, stanowiące swoiste i unikalne „Wrota Bałtyku”, jak i powstała infrastruktura z zapleczem logistycznym oraz olbrzymi potencjał rozwojowy i uniwersalność umożliwiającą rozwijanie różnorodnej działalności wspierającej klientów praktycznie na każdym etapie łańcucha logistycznego. Alfa Terminal Szczecin Sp. z o.o. jest uniwersalnym terminalem świadczącym wyspecjalizowane usługi przeładunkowe, składowania i dodatkowe przy obsłudze ładunków masowych oraz płynnych chemicznych (metanol). Zarządzany magazyn czasowego składowania obejmuje zarówno place składowe przy nabrzeżu KRA-1, jak i zbiorniki składowe metanolu. Dużym atutem terminalu jest jego nowoczesność, innowacyjność oraz wykwalifikowana kadra, czuwająca nad prawidłowością wykonywanych operacji ładunkowych na każdym ich etapie. Wielkość zajmowanego przez ATS Sp. z o.o. obszaru zapewnia duże możliwości inwestycyjne, zarówno od strony wody, gdzie możliwa jest dalsza rozbudowa nabrzeża przeładunkowego, jak i od strony lądu, gdzie istnieje możliwość rozbudowy infrastruktury przeładunkowo-składowej dla potrzeb przemysłu portowego.

• Lubuskie

Terminal we Frankfurcie nad Odrą

Terminal we Frankfurcie nad Odrą to nowoczesne centrum logistyczno-przeładunkowe, które umożliwia szybką i nastawioną na optymalizację kosztów obsługę ładunków płynących z/do Polski, Niemiec, Holandii i Belgii. Od 2008 roku Terminal jest integralną częścią sieci regularnych połączeń intermodalnych PCC Intermodal S.A.. Dzięki swojemu położeniu pozwala optymalizować łańcuchy dostaw w rejonie Berlin/ Brandenburgii, stanowi istotny strategicznie węzeł dla transgranicznego transportu na osi wschód-zachód. Terminal we Frankfurcie nad Odrą obsługuje strumień ładunków kontenerowych w korytarzu Wschód – Zachód. Dzięki niemu spółka może sprawnie prowadzić dystrybucję ładunków w rejonie Berlina/Brandenburgii, dostarczać kontenery szybko i sprawnie bezpośrednio do drzwi klientów.

Terminal przeładunkowy Sulechów/Cigacice

W ramach międzynarodowego Multimodalnego Centrum Logistycznego MCL Świebodzin – Sulechów – Port

Lotniczy Zielona Góra (EPZG) – Zbąszynek planowana jest rozbudowa portowego terminala towarowego nad rzeką Odra w porcie Cigacice k. Sulechowa i przebudowa drogi dojazdowej od węzła na drodze ekspresowej S3 do terminala oraz modernizacja torów kolejowych do dworca PKP w Sulechowie.

Terminal przeładunkowy Gorzów Wlkp.

W ramach Multimodalnego Centrum Logistycznego MCL nad rzeką Warta w Gorzowie Wlkp. planowana jest budowa terminala towarowego w sąsiedztwie kolejowej bocznicy towarowej oraz modernizacja drogi dojazdowej do węzła drogi ekspresowej S3.

• Dolnośląskie

Terminal Kontenerowy Wrocław

Terminal we Wrocławiu zarządzany jest przez spółkę Lotniczy Dworzec Towarowy Wrocław, obiekt mieści się na terenie Portu Lotniczego i umożliwia przeładunek pomiędzy transportem lotniczym a drogowym. Dodatkowo oferuje usługi magazynowe w tym skład celny. Obiekt jest zlokalizowany w centrum aktywnego ekonomicznie regionu, w bliskim sąsiedztwie autostrady A-4 oraz drogi nr 3 (Wrocław - Zielona Góra - Świnoujście), a także jest połączony z infrastrukturą lotniska.

Intermodalny Terminal Kontenerowy w Kątach Wrocławskich

Na terenie terminala w Kątach Wrocławskich funkcjonuje dwóch operatorów Schavemaker Logistics & Transport oraz METRANS. Terminal położony jest zaledwie 1km od autostrady A4, w bezpośrednim sąsiedztwie największych dolnośląskich stref ekonomicznych (Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, Legnickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej oraz Tarnobrzeskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej Podstrefy Wrocław-Kobierzyce), co umożliwia szybko transport kontenerów, a tym samym zawartych w nich towarów i materiałów „od” oraz „do” podmiotów zlokalizowanych w niniejszych strefach ekonomicznych oraz każdym innym miejscu w regionie. Terminal oprócz usług w zakresie przeładunku kontenerów w swojej ofercie posiada szeroki pakiet usług dodatkowych m.in. w zakresie składowania kontenerów, w tym

kontenerów chłodniczych (przyłącza do prądu dla kontenerów typu reefer), czyszczenia i mycia kontenerów oraz napraw.

Terminal PCC Intermodal S.A. w Brzegu Dolnym

Terminal PCC Intermodal S.A. w Brzegu Dolnym - to funkcjonalny terminal przeładunkowy obsługujący ładunki z Dolnego Śląska. Terminal jest zlokalizowany na terenie Zakładów Chemicznych PCC Rokita około 38 km od Wrocławia. Bezpośrednio z terminalu w Brzegu Dolnym PCC Intermodal organizuje połączenia z portami morskimi Gdańska i Gdyni, a także terminalami w porcie hamburgen, Bremerhaven i Rotterdam. Powierzchnia operacyjna to 28 000 m², powierzchnia składowa: 2 700 TEU. Roczne możliwości przeładunkowe terminala to 110 000 TEU.

• Opolskie

Na terenie województwa opolskiego planowany jest terminal kontenerowy rzeczny na bazie portu w Koźlu. W porcie przeładowywane mają być ładunki masowe.

W pierwszej kolejności płynne, później sypkie i kontenerowe. Tylko przeładunek w terminalu płynnym o pojemności 100 tys. metrów sześciennych wynosić ma 2 mln ton rocznie. W przypadku terminalu sypkiego przeładunek może sięgnąć 3 mln ton. Terminal kontenerowy ma ich pomieścić około 300. Inwestor zamierza zagospodarować 36 hektarów lądu i wody oraz pozyskać kolejne 10 hektarów dla infrastruktury kolejowej i drogowej, a także zaplecza logistycznego. Łączna długość nabrzeża portu w Koźlu wynosi ponad 3 tys. metrów. W ciągu doby obsługiwać będzie dwa do trzech składów kolejowych z możliwością załadunku do czterech autocystern jednocześnie. Powstać ma również infrastruktura do rozładunku i załadunku barek.

Obecnie realizowany jest pierwszy etap inwestycji. W porcie rozpoczęły się już badania geologiczne i geotechniczne. Następnie rozpoczną się prace projektowe. W pierwszym etapie zagospodarowane zostać ma 8 hektarów terenu i 1,2 tys. metrów nabrzeża. Powstanie także infrastruktura kolejowa i drogowa. Terminal płynny (w pierwszej fazie) będzie dysponował zbiornikami o pojemności co najmniej 25 tys. metrów sześciennych.

8. Zastosowanie mobilnych technologii i standardów ekologicznych w logistyce

Zarówno w polskiej logistyce, transporcie intermodalnym, jak i gospodarce magazynowej zastosowanie znajdują rozwiązania zaawansowane technologicznie, jak też standardy dotyczące poszanowania środowiska przyrodniczego.

Zastosowanie mobilnych technologii w logistyce wiąże się z Internetem Rzeczy, sztuczną inteligencją bądź logistyką 4.0. Internet Rzeczy to rozszerzenie łączności internetowej na urządzenia tworzące rozległą sieć połączoną za pomocą elektronicznych czujników i oprogramowania umożliwiającego zbieranie i wymianę danych. W ten sposób w logistyce i gospodarce magazynowej za pomocą czujników monitorowany jest stan i lokalizacja towarów, poziomy zapasów i aktywa wielokrotnego użytku. System ten pozwala monitorować towary branży farmaceutycznej oraz utrzymywać kontrolę temperatury w kontenerach chłodniczych. Internet rzeczy ma również zastosowanie w sektorze produkcyjnym i detalicz-

nym, umożliwiając operatorom logistycznym oferowanie klientom większego wolumenu towarów. W modelu just-in-time dane Internetu Rzeczy mogą poprawić zarządzanie zapasami i dokładność planowania produkcji.

Mobile technologie w transporcie Korytarza Bałtyk-Adriatyk wiążą się z zastosowaniem nawigacji satelitarnej bądź GPS do planowania, monitoringu i zarządzania ruchem pojazdów. Ważną rolę odgrywa kolejowy system ERTMS (European Rail Traffic Management), który jest wymagany przez UE i który znajduje zastosowanie zwłaszcza w zarządzaniu ruchem towarowych linii kolejowych (E 65/ C-E 65, E-59/ C-E 59). W logistyce mają zastosowanie także drony przeznaczone do monitoringu ruchu towarowego.

W portach morskich ważną rolę odgrywa Port Community System, integrujący porty morskie z ich kooperantami w jeden system elektroniczny w celu usprawnienia obro-

tu portowo-morskiego i obsługi klientów. W gospodarce magazynowej zastosowanie znajdują systemy inteligentnych magazynów, inteligentnych wózków widłowych, jak i inteligentnych półek magazynowych, zintegrowanych w jeden system rzeczywistości rozszerzonej i Internetu Rzeczy. Ważną rolę odgrywa w końcu koordynacja i zarządzanie poszczególnymi etapami łańcucha logistycznego (badanie potrzeb konsumentów-produkcja-dystrybucja-sprzedaż detaliczna) za pomocą technologii telekomunikacyjnych.

Aktualnie magazyny budowane są w oparciu o odpowiednie standardy ekologiczne. Formalnym potwierdzeniem, że obiekt przemysłowy został wykonany z zachowaniem rozwiązań ekologicznych są tzw. zielone certyfikaty. W chwili obecnej w Polsce używane są dwa systemy certyfikacji ekologicznej obiektów przemysłowych: BREEAM i LEED. Popularność obu certyfikatów wynika z ich międzynarodowego zasięgu.

BREEAM (ang. Building Research Establishment Environmental Assessment Methodology) jest oparty na systemie brytyjskim i stosuje się go zarówno dla nowo-budowanych jak i istniejących obiektów. Ocena jest dokonywana w dziewięciu kategoriach. Aby projekt nie został odrzucony musi spełnić sześć tak zwanych punktów krytycznych. BREEAM ocenia efektywność budynków w kategoriach takich, jak: zarządzanie, energia, zdrowie i samopoczucie, zanieczyszczenie środowiska, transport, użytkowanie gruntów, ekologia, materiały i woda. Obiekt oceniany jest w pięciostopniowej skali: pass (30–44 proc.), good (45–54 proc.), very good (55–74 proc.), excellent (75–84 proc.), outstanding (85 proc. i więcej).

LEED (ang. Leadership in Energy and Environmental Design) to system amerykański i certyfikuje budynki w ośmiu kategoriach zróżnicowanych zarówno pod względem rodzaju budynku, jak i etapu realizacji. W przypadku certyfikatu LEED ocena dokonywana jest na podstawie pięciu głównych kryteriów: zrównoważona lokalizacja inwestycji, efektywność gospodarki wodnej, wykorzystanie energii i atmosfery, wykorzystanie materiałów i zasobów oraz jakość środowiska wewnętrznego. W wyniku procesu można uzyskać 4 rodzaje certyfika-

tów: obiekt certyfikowany (40–49 pkt.), srebrny (50–59 pkt.), złoty (60–79 pkt.), platynowy (80 pkt. i więcej).¹

W Polsce nie mamy obiektów ocenionych powyżej 65% w skali BREEAM, a liczba obiektów posiadających certyfikaty zamyka się w niecałych 100. Najlepszy w Polsce obiekt SEGRO Logistics Park Warsaw Nadarzyn osiągnął ocenę 63,9 %. Bardzo prawdopodobne, że certyfikacja za kilka lat stanie się nie standardem, lub wręcz wymogiem rynkowym, narzuconym przez użytkowników i docelowych właścicieli budynków.

Temat rozwiązań pro-ekologicznych pojawia się w przypadku niemal każdego dużego projektu realizowanego w formule pre-let i jest negocjowany jeszcze na etapie tworzenia kontraktu. Pomimo świadomości najemców, że budynki przyjazne środowisku przynoszą konkretne korzyści i są tańsze w eksploatacji, wyzwaniem pozostaje koszt wprowadzenia tego typu rozwiązań. Dodatkowe koszty, związane z wykorzystaniem niestandardowych rozwiązań ekologicznych, gotowe są zwykle ponieść firmy decydujące się na zawarcie umów najmu na dłuższy okres. Natomiast najemcy, którzy decydują się na najem 3- lub 5-letni rzadko decydują się na dodatkową inwestycję.

We wprowadzaniu rozwiązań ekologicznych, obniżaniu zużycia energii czy efektywnego użycia surowców niezbędny jest dobry Warehouse Management System czyli system informatyczny wspomagający realizację, kontrolę i sterowanie przepływem towarów przez magazyn oraz zapewniający dostarczanie informacji o tym przepływie i umożliwiający tworzenie dokumentacji towarzyszącej temu przepływowi.

¹ Ekologiczne rozwiązania w magazynach. <https://e-logistyka.pl/wiadomosci/magazyny/dlaczego-warto-inwestowac-w-ekologiczne-magazyny/>

9. Porty lotnicze CARGO w poszczególnych województwach

Porty lotnicze CARGO nie odgrywają jeszcze w Polsce istotnej roli w stosunku do innych rodzajów transportu, chociaż ruch lotniczy Cargo systematycznie i dynamicznie rośnie - roczne wzrosty wolumenu Cargo lotniczego rok do roku wynoszą powyżej 15 %. Ruch lotniczy Cargo wymaga dużej liczby regularnych, daleko dystansowych pasażerskich i towarowych połączeń lotniczych, a także wynikającej z tego możliwości łatwego przeładunku towarów na dalszy odcinek. Ruch lotniczy Cargo wymaga również odpowiedniej infrastruktury lotniskowej oraz lotnisk predysponowanych i mogących obsługiwać ruch cargo m.in. bez ograniczeń hałasowych. Realizowane znaczne inwestycje infrastrukturalne na polskich lotniskach w szczególności budowa nowych dłuższych dróg startowych, płyt postojowych oraz infrastruktury dedykowanej dla lotniczego Cargo wskazują, że w przyszłości na rynku Cargo lotniczego w Polsce będą istniały wyspecjalizowane porty lotnicze na których skupiony będzie ruch Cargo.

W efekcie kryzysu gospodarczego w 2009 roku znacznie spadła liczba przesyłek obsługiwanych w portach lotniczych. W kolejnych latach (aż do pandemii koronawirusa 2020 roku) rynek przewozów Cargo wykazywał tendencję wzrostową. Aktualnie ok. 71 % lotniczych przewozów towarowych skupionych jest w Warszawie. Istnieje jednak szansa dla rozwoju lotnisk regionalnych a zwłaszcza dużych, dobrze skomunikowanych poprzez połączenia drogowe, kolejowe i morskie, pełniących rolę hubów czego przykładem jest lotnisko w Katowicach Pyrzowicach jako drugie centrum lotniczego cargo w Polsce, które w roku 2014 odprawiło 19 proc. ogółu cargo „on board”.

• Pomorskie

Port lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy

Port Lotniczy w Rębiechowie oferuje usługi rejsowe i czarterowe, usługi przewoźników tradycyjnych i niskokosztowych oraz cargo. Port jest trzecim największym po warszawskim Okęciu i krakowskich Balicach lotniskiem w Polsce. Lotnisko od lat odnotowuje stabilny wzrost ob-

służonych pasażerów na poziomie ok. 10 %. W 2016 roku obsłużono ponad 4 004 081, a w roku 2018 - 4 980 647 pasażerów. W roku 2019 pobito kolejny rekord i obsłużono 5 376 120 pasażerów. Port lotniczy położony jest na zachód od Gdańska w dzielnicy Rębiechowo, kilkanaście kilometrów od centrów miejskich Gdańska, Sopot i Gdyni. Port położony jest niedaleko trójmiejskiej obwodnicy oraz przy skrzyżowaniu ważnych dróg krajowych. W promieniu 100 km od niego mieszka około 2,5 mln osób. Obecnie dojazd do lotniska możliwy jest zarówno przy użyciu środków transportu drogowego jak i kolejną. Aby umożliwić dostęp do portu lotniczego drogą kolejową zapewniono realizację połączenia Wrzeszcz – Rębiechowo w ramach Pomorskiej Kolei Metropolitalnej, które łączy centrum Gdańska oraz Gdyni z portem lotniczym.

W 2012 został oddany do użytku nowy terminal pasażerski T2. W styczniu 2014 rozpoczął się drugi etap budowy, rozbudowa terminalu T2, zakończony we wrześniu 2015 roku. W rozbudowanym koszcie 150 mln zł terminalu otwarto nową strefę przylotów z pięcioma karuzelami do odbioru bagażu. Powierzchnia terminala dzięki inwestycji powiększyła się o 15 tys. m². Ogółem przepustowość portu wzrosła dzięki inwestycji z 5 do 7 mln pasażerów rocznie. Równocześnie oddano do użytku łącznik komunikacyjny do nowego przystanku kolejowego, nową pętlę autobusową, zmodernizowany układ drogowy. Nowy terminal powstał na zachód od istniejącego terminalu równolegle w stosunku do projektowanego podjazdu oraz istniejącego pasa startowego. Budynek ten został wykonany jako hala mieszcząca dwie strefy funkcjonalne - tzn. związane z płytą lotniska (air-side) – sortownię bagażu i poczekalnie, jak również strefy związane ze stroną miejską (landside) – hale odpraw biletowo-bagażowych (odlotów), biura linii lotniczych, gastronomię oraz usługi. Dziś Port Lotniczy w Gdańsku ma terminal cargo oraz dwa terminale pasażerskie, z których jeden jest rozbudowywany. Otwierane są też wciąż nowe kierunki lotów, ostatnio zaczęto obsługiwać takie kierunki jak Bari, Kalamata, Zaporozże, Burgas, Zurychu, Dusseldorf czy Zadar.

Przewozy CARGO odnotowały również kolejny rok wzrostu przeładunków. W roku 2019 przeładowano 6 887

ton co było 11% wzrostem w stosunku do roku ubiegłego. W związku z rosnącą masą przesyłek CARGO Port Lotniczy wybudował nowy budynek biurowy dla firm związanych z transportem ładunków. Centrum to posiada placówkę Straży Granicznej oraz Urzędu Celnego. Na terenie lotniska swoje siedziby posiadają największe międzynarodowe firmy kurierskie: DHL, TNT. Firma DHL ulokowała na lotnisku swoje centrum dystrybucyjne na Polskę Północną. Centrum to posiada placówkę Straży Granicznej oraz Urzędu Celnego. Samoloty transportowe DHL regularnie dostarczają przesyłki kurierskie do najodleglejszych zakątków całego świata. Oprócz wymienionych firm kurierskich na gdańskim lotnisku działa około 20 specjalistycznych firm spedycyjnych oraz agencji celnych, które obsługują wszelkiego rodzaju ładunki przesyłane drogą lotniczą oraz transportem kombinowanym.

Dobra kondycja finansowa Portu Lotniczego Gdańsk w 2019 roku daje możliwości realizacji rozpoczętych już dużych i rozwojowych inwestycji. Port rozbudowuje Terminal Pasażerski T2 o pirs zachodni i buduje biurowiec Alpha. Zgodnie z umową, realizacja pirsu powinna się zakończyć w trzecim kwartale 2021 roku. Inwestycję prowadzi Korporacja Budowlana Doraco za ponad 255 mln zł netto. Biurowiec Alpha ma być realizowany do trzeciego kwartału 2021 roku przez firmę HOCHTIEF Polska za prawie 66 mln zł netto. To pierwszy z siedmiu obiektów biurowych w ramach Airport City Gdańsk.¹

• Kujawsko-Pomorskie

Port lotniczy im. Ignacego Paderewskiego w Bydgoszczy

Port Lotniczy w Bydgoszczy ma charakter portu regionalnego obsługującego ruch rozkładowy, czarterowy oraz cargo. Poczynione w ostatnich latach inwestycje, związane z rozbudową terminala oraz parkingu, znacznie usprawniły i zwiększyły obsługę pasażerską. Lotnisko posiada certyfikat agenta obsługi naziemnej AHAC, w ramach którego może prowadzić obsługę towarów i poczty oraz materiałów niebezpiecznych przewożonych drogą lotniczą. Statystyki przewozowe portu stale się zwiększają i kolejny rok 2019 zamknięty został rekordową liczbą

425 230 podróży, co przełożyło się na wzrost o 2,9% w stosunku do roku 2018. Ponadto wykonanych zostało aż 11 134 operacji, czyli o 2 371 więcej niż w roku poprzedzającym.

W 2020 roku z Portu Lotniczego Bydgoszcz uruchomione będą trzy nowe połączenia – rejsowe loty do Edynburga, oraz wakacyjne loty zimowe do Tel Awiwu i letnie do Tirany

W chwili obecnej lotnisko oferuje loty rejsowe do 7 europejskich lotnisk, w tym Frankfurtu, Londynu, Birmingham, Dublin, Edynburga i Kijowa, regularne loty do Warszawy, a także czarterowe loty w okresie wakacyjnym do Burgas, Zakynthos, Korfu, Antalya, Heraklionu i Tirany. Wszystkie oferty są dostępne w biurach podróży.

Port prowadzi również obsługę towarów cargo, opartą głównie o współpracę z przewoźnikiem Lufthansa Cargo. Port lotniczy cargo dysponuje hangarem cargo o pow. 500 m² ze strefami importu i eksportu, placem manewrowym wraz z drogą wewnętrzną o pow. 1500 m², nowoczesnym i wydajnym systemem kontroli bezpieczeństwa oraz możliwością krótkoterminowego magazynowania towarów.

• Warmińsko-Mazurskie

Port lotniczy "Mazury"

Port Lotniczy Olsztyn-Mazury w Szymanach to jedyny port lotniczy w województwie Warmińsko-Mazurskim położony w sercu regionu. Lotnisko znajduje się w Szymanach, 10 km od Szczytna oraz 56 km od Olsztyna (stolicy regionu). Zajmuje on około 322 hektary. Terminal pasażerski obejmuje łączną powierzchnię 6 800 m². Lotnisko posiada pełną infrastrukturę przygotowaną do obsługi samolotów pasażerskich poruszających się zarówno w trybie rejsowym i czarterowym. Jest jednym z 6 portów lotniczych w Polsce, który posiada bezpośrednie połączenie kolejowe. Pierwsze loty zostały uruchomione w styczniu 2016 roku. W ostatnim czasie lotnisko obsługuje 2 połączenia do Londynu (Londyn-Luton, Londyn-Stansted) oraz połączenia do Dortmundu, Bremy, Kolonii i Kijowa. Sezonowo prowadzone są loty do Burgas w Bułgarii oraz Krakowa. W 2019 r. lotnisko odprawiło ponad 128 tys. pasażerów. Samorządowa Spółka

¹ <https://www.gdansk.pl/wiadomosci/port-lotniczy-gdansk-rekord-wynik-rok-2019-pasazerowie-finanse,a,162720>

Warmia i Mazury Sp. z o. o., właściciel portu lotniczego obecnie prowadzi inwestycje pod kątem rozbudowy dróg kołowania i płyty przed hangarowej pod budowę magazynów cargo.

• Mazowieckie

Lotnisko Chopina w Warszawie

Lotnisko Chopina w Warszawie obsługuje ruch rozkładowy, czarterowy oraz cargo. W 2019 roku z usług portu skorzystało ponad 18,8 miliona pasażerów. Lotnisko Chopina jest obecnie jedynym w województwie, na którym obsługiwane są przewozy towarowe. Obsługa frachtu lotniczego na lotnisku odbywa się w kompleksie obejmującym 12 000 m² powierzchni magazynowej. W ciągu ostatnich lat ruch towarowy na Lotnisku Chopina dynamicznie rośnie. Według danych z 2019 roku masa odprawnionego towaru wynosiła 84 tys. ton, co jest najlepszym wynikiem w historii portu. Wzrost względem roku 2018 wyniósł niemal 5,9%. Przewóz poczty wyniósł 16,3 tys. ton, co stanowi wzrost o 2% w stosunku do roku poprzedniego².

Lotnisko położone jest około 10 kilometrów od centrum Warszawy. Bezpośrednie połączenie z portem lotniczym zapewnia komunikacja autobusowa, autokarowa, a także kolejowa wykorzystująca podziemną stację zlokalizowaną bezpośrednio przy terminalu.

Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin

Port Lotniczy Modlin prowadzi operacje lotnicze 24h na dobę, obsługując loty międzynarodowe na krótkich i średnich dystansach oraz czartery. Liczba pasażerów stale rośnie – w 2019 roku przekroczyła 3,1 mln³.

Projekty inwestycyjne zostały opracowane w taki sposób, aby przepustowość lotniska nie stanowiła ograni-

czeń dla rosnącego ruchu lotniczego w samym porcie, oraz aby infrastruktura spełniała wymogi przewoźników lotniczych w zakresie pojawiających się nowych rodzajów świadczonych usług, w tym przewozów towarowych. W przyszłości planowana jest budowa terminala cargo o przepustowości 15 000 ton rocznie do obsługi ruchu towarowego, przesyłek oraz poczty. Równolegle trwają prace studialne nad możliwością rozwoju strefy przemysłowej oraz usług logistycznych wokół lotniska. Realizację inwestycji utrudnia jednak brak jednolitej wizji rozwoju portu wśród udziałowców lotniska.

Komunikacja drogowa z lotniskiem zapewniona jest za pośrednictwem trasy ekspresowej S7 oraz drogi krajowej nr 62. W perspektywie najbliższych lat planowana jest budowa bezpośredniego połączenia kolejowego do lotniska, umożliwiającego uruchomienie pociągów w relacji Lotnisko Chopina – MPL Warszawa-Modlin. W dalszej perspektywie możliwe jest przedłużenie torów do Płocka.

• Łódzkie

Port lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta

Terminal cargo w Porcie Lotniczym Łódź prowadzi działalność od 2009 r. W 2018 r. przeprowadzono rozbudowę terminalu, w wyniku czego skróceniu uległ czas obsługi ładunków i zwiększono przepustowość infrastruktury. Aktualnie powierzchnia terminalu wynosi 1 200 m², w tym 1 150 m² powierzchni magazynowej. Wyposażenie obejmuje m.in: 2 urządzenia X-ray, kontener chłodniczy 40', 4 wózki widłowe elektryczne, 1 ciężki wózek widłowy 12 ton. Najbliższe plany inwestycyjne obejmują budowę lekkiej hali do budowania jednostek ULD (unit load device - znormalizowana jednostka ładunkowa w transporcie lotniczym).

Terminal Cargo położony jest w odległości 25 km od węzła „Emilia” na autostradzie A2 i 18 km od węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1. Ważną inwestycją drogową dla bezpośredniej dostępności PL Łódź jest aktualnie realizowana droga ekspresowa S14, która będąc zachodnią obwodnicą Łodzi i łącząc autostradę A2 z drogą ekspresową S8, wpłynie na szersze dalekobieżne skomunikowanie lotniska, również z województwami ościennymi.

² dane Lotniska Chopina w Warszawie. Podsumowanie 2019 roku, <https://www.lotnisko-chopina.pl/pl/aktualnosci-i-wydarzenia/0/975/szczegoly.html>, dostęp: maj 2020

³ dane Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Liczba obsługiwanych pasażerów oraz wykonanych operacji w ruchu krajowym i międzynarodowym - regularnym i czarterowym w latach 2017-2019, <https://ulc.gov.pl/pl/statystyki-analazy/statystyki-i-analazy-ryнку-transportu-lotniczego/3724-statystyki-wg-portow-lotniczych>, dostęp: maj 2020

Istotną rolę w kontekście dostępności kolejowej PL Łódź, związanej z transportem towarów, odgrywa linia kolejowa C65/1 (nr 14), stanowiąca część bazowej sieci towarowej TEN-T. Od linii kolejowej nr 14 planowana jest również budowa połączeń kolejowych do Portu Lotniczego Łódź. Oprócz dogodnego położenia w centrum kraju, dodatkowymi atutami lotniska Cargo są: 24 godzinna obsługa Urzędu Celnego oraz wyposażenie w wysokiej jakości sprzęt do obsługi frachtu. Na chwile obecną obsługa frachtu lotniczego dotyczy głównie Road Feeder Service (ruch na truckach) oraz drobnego czarterowego ruchu samolotowego. Linie lotnicze operujące w PL Łódź to m. in.: Air France Cargo, Lufthansa Cargo, SAS Cargo, Swiss World Cargo, Qatar Airways Cargo, Cargolux, KLM i Polskie Linie Lotnicze LOT. W roku 2019 r. w terminalu wykonano przeładunki wielkości 6 412 ton.

• Śląskie

Port lotniczy Katowice – Pyrzowice

Lotnisko Katowice Airport obsługuje ruch rozkładowy, czarterowy oraz cargo, czynne jest 24h/7. Port lotniczy posiada bardzo dobrą lokalizację bezpośrednio przy drodze ekspresowej S1 oraz autostradzie A1, usytuowany jest w pobliżu przecięcia się głównych europejskich szlaków transportowych oraz centralnie dla Polski południowej. Lotnisko znajduje się 30 km od największego węzła autostradowego w Polsce, skrzyżowania autostrad A1(północ - południe) i A4 (wschód - zachód).

Z węzłem połączone jest za pomocą autostrady A1. Brak jest ograniczeń hałasowych. Dostępność służb tj. kontroli ruchu lotniczego, operatorzy paliwowi, operatorzy handlingowi, spedytorzy i agencje celne, Krajowa Administracja Skarbowa, Straż Graniczna również 24h/7. Najwyższa w Polsce lokalizacja pasa startowego – 303 m n.p.m., zapewnia bardzo dobre warunki pogodowe, co przekłada się w porównaniu z innymi lotniskami w Polsce i tym regionie Europy na niewielką liczbę dni z ograniczoną widzialnością.

W Katowice Airport funkcjonuje nowoczesny terminal cargo wraz z niezbędną infrastrukturą o całkowitej powierzchni 12 000 m² w tym powierzchni magazynowej 10.000 m², pow. biurowa 2.000 m², kubatura 96.488 m³,

wysokość 10.20 m, przepustowość 50.000 ton/rok, ilość stanowisk: 11 doków. Nowa infrastruktura umożliwia bezpośredni dostęp do płyty postojowej samolotów nr 3 cargo.

Lokalizacja obiektu zdecydowanie przyspiesza i ułatwia obsługę frachtowców, co jest szczególnie istotne z perspektywy firm kurierskich. Jednocześnie takie położenie terminalu gwarantuje odseparowanie ruchu drogowego, związanego z obsługą pasażerów, od tego, który dotyczy towarów.

Powierzchnia parkingów, placów manewrowych i dróg wewnętrznych terminali cargo to około 35.000 m². W ramach działalności terminala cargo operuje czterech przewoźników kurierskich, którzy realizują połączenia na trasach regularnych. DHL Express obsługuje połączenie Lipsk – Katowice, UPS obsługuje połączenie Katowice – Koln/Bonn, FedEx realizuje regularne rejsy na trasie Katowice – Paryż – Stuttgart – Katowice, TNT Katowice – Liege. Ponadto lotnisko obsługuje liczne towarowe rejsy czarterowe obsługiwane szerokokadłubowymi frachtowcami. Jest możliwość dokonania czynności celnych we właściwości transportu drogowego/CMR/ i transportu lotniczego/AWB/ w jednym miejscu. Na terenie lotniska znajduje się baza techniczna obsługi samolotów z najszerszym w Polsce zakresem certyfikacji usług związanych z obsługą techniczną statków powietrznych: Line-tech, LS Technics.

W perspektywie do 2025 roku zaplanowano strategiczne inwestycje tj.: przebudowa terminalu B (w realizacji), rozbudowa PPS-hangary, budowa bazy paliw, budowa hangaru obsługi samolotów, budowa parkingu wielopoziomowego, budowa terminalu cargo.

• Wielkopolskie

Port lotniczy im. Henryka Wieniawskiego Poznań - Ławica

Powierzchnia terminalu cargo wynosi 1.490 m². W budynku znajdują się siedziby agenta handlingowego, Urzędu Celnego, Straży Granicznej, spedytorów i agencji celnych. Magazyn terminalu dzieli się na magazyn eksportowy, importowy i krajowy oraz boksy załadunku i wyładunku. W magazynie przystosowano

pomieszczenia specjalistyczne dla przesyłek wartościowych, materiałów radioaktywnych i niebezpiecznych, zwierząt oraz depozytu. Dla zachowania bezpieczeństwa zamontowano system kontroli dostępu oraz system antynapadowy i antywłamaniowy. Każdy towar w ruchu cargo jest prześwietlany. Terminal cargo położony jest w odległości ok. około 5 km od autostrady A2 i ok. 2 km od drogi szybkiego ruchu S 11 stanowiącą zachodnią obwodnicę Poznania.

• Zachodniopomorskie

Port Lotniczy Szczecin-Goleniów im. NSZZ „Solidarność

Port Lotniczy Szczecin-Goleniów im. NSZZ „Solidarność” jest międzynarodowym portem lotniczym położonym 33 km na północny wschód od centrum Szczecina przy drodze krajowej nr 6 (Goleniów – Gdynia) w pobliżu wsi Glewice. Swoim zasięgiem obejmuje około 1,6 mln mieszkańców. Na dzień dzisiejszy Port Lotniczy Szczecin-Goleniów obsługuje 10 rozkładowych połączeń lotniczych: Warszawa, Oslo Gardemoen, Oslo Torp, Stavanger, Bergen, Londyn Stansted, Dublin, Liverpool, Kraków oraz Kopenhaga.

Lotnisko dysponuje 6 stanowiskami postojowymi dla samolotów kategorii C. Droga startowa 2500 x 60[m] wyposażona jest w ILS Cat. I na kierunku 31. Lotnisko nie posiada radaru zbliżania, obowiązują podejścia zgodnie z opublikowanymi procedurami AIP Polska, zbliżanie jest objęte kontrolą proceduralną. W dwóch salach przylotowych oddzielających ruch Schengen od non-Schengen w ciągu godziny można dokonać odprawy do 500 osób.

Na terenie Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów, na działce o powierzchni 4,5 ha, funkcjonuje terminal multimodalny Waimea Cargo Terminal Goleniów. Projekt został zrealizowany wspólnie ze spółką Rose hall International LLP. Terminal składa się z nowoczesnego kompleksu magazynowo – produkcyjny oraz powierzchni biurowo-socjalnej.

Specyfikacja techniczna:

- Nowoczesne magazyn: klasa A
- Wysokie składowanie: 10 m
- Niepyląca posadzka o obciążeniu ciągłym >5 t/m²
- Nowoczesne urządzenia przetadunkowe

- Urządzenie rentgenowskie do kontroli towarów lotniczych
- Systemy bezpieczeństwa w tym detektor śladowych ilości materiałów wybuchowych
- Dostęp do płyty lotniska

• Lubuskie

Port lotniczy Zielona Góra-Babimost

Port lotniczy Zielona Góra-Babimost (EPZG) – port lotniczy w województwie lubuskim, ok. 4 km od centrum miasta Babimost. Obszar oddziaływania portu liczy około 3 mln osób mieszkających w zachodniej Wielkopolsce oraz na Ziemi Lubuskiej. Port lotniczy jest położony przy miejscowości Nowe Kramsko, na północny wschód od aglomeracji zwanej Lubuskim Trójmiastem (Sulechów, Zielona Góra, Nowa Sól). Jest on dobrze skomunikowany drogowo i kolejowo z jej największą miejscowością, Zieloną Górą, leżącą 34 km na południowy zachód, do której dotrzeć można drogą szybkiego ruchu S3 w mniej niż 30 minut. Port znajduje się w pobliżu granicy z województwem wielkopolskim, około 95 km od Poznania. 30 km od lotniska znajduje się węzeł na autostradzie A2. Możliwy jest również dojazd koleją do dworca PKP Babimost. W odległości 10 km od portu ulokowany jest węzeł kolejowy w Zbąszynku. Port lotniczy posiada dwa terminale lotnicze – odlotowy o przepustowości: 150 tys. pasażerów rocznie oraz przylotowy o przepustowości 500 tys. pasażerów. Teren portu zajmuje 380 ha. Zabudowa portu zawiera m.in. terminale pasażerskie, terminal cargo o powierzchni 380 m² oraz komorę chłodniczą do (–) 5 st. C na 6 euro palet, budynki technicznego zabezpieczenia, oraz 16 hangarów samolotowych (każdy o powierzchni 320 m²), które mogą służyć jako magazyny towarowe. Na lotnisku działa stałe lotnicze przejście graniczne i urząd celny. Port jest strzeżony przez całą dobę. Nie jest objęty normami hałasu, co powoduje, że port może być użytkowany całodobowo. Lotnisko może przyjmować różne typy samolotów pasażerskich i transportowych, m.in. Boeing serii 737/B757/B767/B777/ B787, Airbus A320, A330, A340, A350, Ił-76/86/96, MD-11, C-5 i C-17 oraz inne do kodu E.

Lotnisko posiada system wspomaganie lądowania ILS kategorii I. oraz pomoce nawigacyjną w postaci DVOR i bezkierunkowego nadajnika NDB (częstotliwość 390 kHz).

Na lotnisku jest 5 terenów o łącznej powierzchni ok. 70 ha (największy teren o pow. ok. 40 ha) z przeznaczeniem na Centrum TSL oraz inne działalności związane z branżą lotniczą, a w jego bezpośrednim sąsiedztwie jest kilka lokalizacji o łącznej powierzchni ok. 60 ha na wszelkiego rodzaju działalności usługowe i produkcyjne oraz okołolotniskowe. Wszystkie tereny są uzbrojone w prąd i wodę.

• Dolnośląskie

Port lotniczy Wrocław-Strachowice im. Mikołaja Kopernika

Port lotniczy Wrocław-Strachowice im. Mikołaja Kopernika – międzynarodowy port lotniczy położony na tere-

nie miasta Wrocławia, 10 km na południowy zachód od jego centrum, na osiedlu Strachowice. Lotnisko posiada jedną betonową drogę startową na kierunku 11/29 o wymiarach 2500 m × 58 m, jeden krajowy i jeden międzynarodowy terminal pasażerski oraz jeden terminal cargo. Lotnisko posiada ILS kategorii pierwszej. Dworzec towarowy usytuowany jest na terenie lotniska Wrocław – Strachowice (dojazd od ul. Rdestowej). Dysponuje 5500 m² ocieplanej i wentylowanej powierzchni magazynowej i 1750 m² powierzchni biurowej. Na terenie terminalu cargo dostępne są: magazyn krajowy, magazyn celny, skład celny, chłodnia, pomieszczenie do składowania mat. radioaktywnych, rampy, możliwość wysokiego składowania, inne specjalistyczne urządzenia (w tym urządzenia instalowane na życzenie kooperujących firm).

10. Potencjalne tereny dla inwestycji związanych z Korytarzem Bałtyk-Adriatyk

• Pomorskie

Tereny inwestycyjne województwa pomorskiego zlokalizowane są wzdłuż najważniejszych dróg wojewódzkich i krajowych zapewniających odpowiedni dostęp. Tereny te leżą w granicach dwóch Specjalnych Stref Ekonomicznych: Słupskiej i Pomorskiej. Do najważniejszych terenów inwestycyjnych przeznaczonych pod działalność budowlaną, przemysłową i usługową należy zaliczyć:

Tereny inwestycyjne województwa pomorskiego zlokalizowane są wzdłuż najważniejszych dróg wojewódzkich i krajowych zapewniających odpowiedni dostęp. Tereny te leżą w granicach dwóch Specjalnych Stref Ekonomicznych: Słupskiej i Pomorskiej. Do najważniejszych terenów inwestycyjnych przeznaczonych pod działalność budowlaną, przemysłową i usługową należy zaliczyć:

1. Tereny Pomorskiego Centrum Inwestycyjnego i Pomorskiego Centrum Logistycznego. Jest to teren o powierzchni 186 hektarów należący do Gdańskiej Agencji Rozwoju Gospodarczego Sp. z o.o. przeznaczony do zabudowy produkcyjno-usługowo-składowej. Zlokalizowany przy Trasie Sucharskiego w pobliżu Głębokowodnego Terminala Kontenerowego DCT. Do skomercjalizowania pozostało jeszcze

kilkadziesiąt hektarów terenu. W 2015 roku został zrealizowany pierwszy etap układu drogowego umożliwiający dostęp do terenu bezpośrednio z Trasy Sucharskiego. Centrum ma doskonały dostęp do krajowych i międzynarodowych szlaków drogowych, kolejowych i lotniczych. Skomunikowane jest z Trasą Sucharskiego i tunelem pod Martwą Wisłą, Obwodnicą Południową Trójmiasta oraz drogą krajową nr 7, liniami kolejowymi oraz międzynarodowym lotniskiem w Gdańsku. Wzdłuż Trasy Sucharskiego znajduje się gazociąg średniego ciśnienia. Wykonano również odcinek sieci wodociągowej oraz kanalizacji sanitarnej. Centrum oferuje możliwość budowy magazynów logistycznych i hal produkcyjnych wraz ze zintegrowanymi powierzchniami biurowymi o łącznej powierzchni ok. 500 tys. m². Istnieje również możliwość objęcia części terenu statusem wolnego obszaru celnego.

2. Rejon Gdańska Płoni. Jest to teren o powierzchni ok. 70 hektarów zlokalizowany w Gdańsku przy ulicy Benzynowej. Teren przeznaczony pod produkcję i usługi, z przyłączami wody, gazu i elektryczności. Warunkowo dopuszcza się również ciężki przemysł. Obszar jest własnością Miasta Gdańsk. Rejon

Gdańsk Płonia położony jest w sąsiedztwie terenu Rafinerii Gdańskiej, 11 kilometrów od Autostrady A1, 9 kilometrów od portu morskiego w Gdańsku, 10 kilometrów od portu lotniczego w Rębiechowie.

3. **Rejon Węzła Rusocin.** Jest to duży obszar o powierzchni 1000 ha, położony w gminie wiejskiej Pruszcz Gdański. Teren jest ograniczony i wyizolowany przestrzennie z otoczenia (zadrzewienia) dolinami rzek Radunia (od północy) i Kłodawa (od południa) z możliwością podziału terenu. Preferowanym rodzajem funkcji gospodarczej są inwestycje lekkiej produkcji, bazy, składy oraz usługi z zakresu przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. Jest to teren niezabudowany, graniczący z zabudową usługowo-składowo magazynową. Najbliższą stacją kolejową jest Pruszcz Gdański w odległości 4 km. od obszaru. Teren graniczy z węzłem drogi ekspresowej- „Rusocin”, odległość do portu lotniczego w Gdańsku to ok. 20km.
4. **Rejon Gdańska Kowale.** Jest to teren inwestycyjny o powierzchni ponad 20 hektarów w Gdańsku przy alei Kazimierza Jagiellończyka. Teren przeznaczony pod produkcje, usługi, składy i magazyny oraz sklepy wielko powierzchniowe o ponad 2 tys. m² powierzchni sprzedażowej. Działka rozciąga się od węzła Kowale wzdłuż obwodnicy na długości blisko 0,5 kilometra. Zgodnie z planem zagospodarowania dopuszczalna powierzchnia zabudowy to 70%, wysokość do 20 m lub 3 kondygnacje. Działka podłączona do sieci kanalizacyjnej, wody, elektryczności oraz instalacji telekomunikacyjnej. Własność prywatna. Teren położony jest wzdłuż obwodnicy trójmiejskiej S6, 6 kilometrów od Drogi Krajowej nr 7, 10 kilometrów od Autostrady A1, 22 kilometry od portu morskiego w Gdańsku oraz 5 kilometrów od portu lotniczego w Rębiechowie.
5. **Rejon Gdańska Meteorytowej.** Jest to teren inwestycyjny o powierzchni 30 hektarów w Gdańsku Osowa. Teren przeznaczony pod produkcje i usługi, podłączony do sieci kanalizacyjnej, wody, gazu, elektryczności oraz instalacji telekomunikacyjnej. Własność prywatna. Teren położony jest w sąsiedztwie obwodnicy trójmiejskiej S6, 20 kilometrów od Autostrady A1, 20 kilometrów od portu morskiego w Gdyni oraz 5 kilometrów od portu lotniczego w Rębiechowie.
6. **Rejon Barniewic.** Kompleks przemysłowo-logistyczny o powierzchni przeszło 120 ha obecnie użytkowany rolniczo. Teren zlokalizowany jest na zapleczu Portu Lotniczego w Gdańsku. Teren nieuzbrojony, niemniej o bardzo dużym potencjale – obecnie trwają prace projektowe nad rozbudową ulicy Meteorytowej i Dębowej co zapewni bezpośredni dojazd na teren od strony Obwodnicy Trójmiasta. Istnieje też możliwość budowy bocznicy kolejowej.
7. **Rejon Rumii.** Spółka miejska Rumia Invest Park przygotowuje kompleks przemysłowy na obrzeżach Rumii, na terenach tzw. Doliny Logistycznej, będącej naturalnym zapleczem produkcyjno-logistycznym dla Portu Gdynia. Dostępnych jest 20 ha terenów. Bardzo dobra lokalizacja - Obwodnica Trójmiasta – 4 km; Port Gdynia – 6 km.
8. **Rejon Pruszcza Gdańskiego – Straszyna.** Jest to duży teren pod inwestycje o charakterze produkcyjnym o całkowitej powierzchni 210 hektarów. Działki są podłączone do sieci kanalizacyjnej, wody, gazu, elektryczności oraz instalacji telekomunikacyjnej. Kompleks położony jest 2 kilometry od Drogi Krajowej nr 6, 3 kilometry od autostrady A1, 18 kilometrów od portu morskiego w Gdańsku, 12 kilometrów od portu lotniczego w Rębiechowie oraz kilometr od najbliższej stacji kolejowej.
9. **Rejon Pruszcza Gdańskiego.** Kompleks 20 ha położony w granicach miasta, przy ulicy Garncarskiej i Stolarskiej. Obecnie trwają prace uzbrojeniowe. Doskonała lokalizacja pod produkcję i logistykę.
10. **Rejon Słupska.** Dwa duże kompleksy przemysłowo-logistyczne – Redzikowo-Wieszyno (przeszło 100 ha) oraz Płaszewko (niespełna 20 ha). Tereny uzbrojone, położone przy trasie S6/obwodnicy Słupska.
11. **Rejon Pelplin-Rajkowy.** Kompleks przemysłowy o powierzchni 200 ha. Teren płaski, z dostępem do mediów, położony przy linii kolejowej (możliwość budowy bocznicy). Świetnie skomunikowany – 7 km do A1 (Kopytkowo).

12. Rejon Kopytkowa. Jest to teren inwestycyjny o powierzchni 41 hektarów w miejscowości Kopytkowo w gminie Smętowo Graniczne, powiat starogardzki. Teren przeznaczony pod działalność inwestycyjną w zakresie: zabudowy usługowej, produkcyjnej, składów, magazynów z uwzględnieniem potrzeb związanych z ochroną struktury przestrzennej obszarów, ochroną krajobrazu i przyrody. Działka podłączona do sieci kanalizacyjnej, wody, elektryczności oraz instalacji telekomunikacyjnej. Własność prywatna. Wszystkie oferowane działki objęte są obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego gminy Smętowo Graniczne. Teren położony jest przy węźle Kopytkowo Autostrady A1, 7 kilometrów od Drogi Krajowej nr 1 oraz kilometr od bocznic kolejowej w Smętowie Granicznym.

13. Teren Kwidzyńskiego Parku Przemysłowo – Technologicznego. W skład rejonu wchodzi działki inwestycyjne lokalizowane w miejscowości Kwidzyn Górki w powiecie kwidzyńskim. Powierzchnia całkowita wynosi blisko 18 hektarów i składa się z działek nieregularnego kształtu (nr działki 249/2 pow.14,070 m²; nr działki 249/5 pow.5.225 m²; nr działki 249/6 pow.14,857 m²; nr działki 249/9 pow.17,329 m²; nr działki 249/11 pow.6,148 m²; nr działki 249/17 pow.16,691 m²; nr działki 249/18 pow.65,053 m²; nr działki 249/20 pow.8.007 m²; nr działki 249/21 pow.5,566 m²; nr działki 249/24 pow.2,664 m²; nr działki 249/26 pow.3,215 m²; nr działki 249/29 pow.19,679 m²). Objęte są miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego jako tereny produkcyjno-usługowe. Podłączenia do sieci elektrycznej. Teren zlokalizowany jest przy Drodze krajowej nr 55 oraz 2 kilometry od bocznic kolejowej w Kwidzynie.

• Kujawsko-Pomorskie

Wizytówką województwa jest bardzo dobrze rozwinięte rolnictwo, które stało się podstawą rozwoju inwestycji w przemysł spożywczy. Ponadto z uwagi na tradycje przemysłowe i dostosowane do jego potrzeb szkolnictwo region jest atrakcyjnym miejscem lokalizacji inwestycji przemysłowych. Tereny inwestycyjne województwa ku-

jawsko-pomorskiego zlokalizowane są przede wszystkim wzdłuż najważniejszych dróg krajowych i wojewódzkich, które gwarantują odpowiedni dostęp. Tereny te leżą głównie w granicach Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Do najważniejszych terenów inwestycyjnych przeznaczonych pod działalność budowlaną, przemysłową i usługową należy zaliczyć:

1. Park Przemysłowy w Solcu Kujawskim. Tereny inwestycyjne parku przemysłowego wynoszą ok. 68,0 ha. I etap Parku Przemysłowego został zrealizowany na obszarze 36,3 ha i zagospodarowany do końca 2006 roku. II etap Parku Przemysłowego o powierzchni ponad 31,0 ha tworzy integralną całość z już istniejącym Parkiem Przemysłowym. Park Przemysłowy w Solcu Kujawskim jest bezpośrednio skomunikowany z drogą krajową S10 (Szczecin-Warszawa). Odległość od autostrady A1 wynosi 30 km, od drogi S5 20 km. Od północy ogranicza go linia kolejowa Piła-Bydgoszcz-Toruń-Warszawa. Na obszarze Parku Przemysłowego działa także Inkubator Przedsiębiorczości (PHARE 2002) o powierzchni 5000 m². Położony w obszarze metropolitalnym pomiędzy największymi miastami regionu t., Bydgoszczą i Toruniem.

2. Włocławska Strefa Rozwoju Gospodarczego – Park Przemysłowo Technologiczny. Strefa Rozwoju Gospodarczego o powierzchni całkowitej 10 ha położona jest we Włocławku na głównych szlakach komunikacyjnych. Dobre skomunikowanie zapewnia droga krajowa nr 91 i droga nr 252 prowadząca do Inowrocławia oraz autostrada A1 z dwoma węzłami Włocławek Północ oraz Włocławek Zachód, a także linia kolejowa nr 18 relacji Kutno-Toruń. Włocławek jest trzecim co do wielkości miastem województwa kujawsko-pomorskiego położonym nad rzeką Wisłą (odległość od Warszawy ok. 160 km, od Łodzi ok. 100 km, natomiast od miast takich jak Toruń, czy Płock to ok. 50 km). Grunty położone w granicach strefy są własnością Gminy Miasto Włocławek i znajdują się w obszarze przemysłowym miasta bez sąsiedztwa zabudowy mieszkaniowej, co wyróżnia je na tle ofert inwestycyjnych gmin ościennych. Teren objęty jest miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.

3. **Płużnicki Park Inwestycyjny.** Płużnicki Park Inwestycyjny znajduje się we wschodniej części Gminy Płużnica w miejscowości Bartoszewice, w odległości 6 km od węzła autostradowego autostrady A1 w Lisewie, przy drodze wojewódzkiej nr 548 Wąbrzeźno-Stolno. Dzięki dofinansowaniu ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2007-2013 w ramach działania 5.6 „Kompleksowe uzbrojenie terenów pod inwestycje” na terenie parku wybudowano drogi, oświetlenie, sieć wodociągową, sieć kanalizacji sanitarnej i deszczowej, sieć energetyczną 15 kV, infrastrukturę teletechniczną, sieć gazową oraz wykonano chodniki i ścieżki rowerowe. Park zajmuje powierzchnię 22,20 ha.
4. **Bydgoski Park Przemysłowo-Technologiczny Sp. z o.o.** Obiekt ten to jeden z największych parków przemysłowo-technologicznych w Polsce. Zlokalizowany jest w granicach administracyjnych Miasta Bydgoszczy i obejmuje tereny o powierzchni 286 hektarów. Obszar ten jest uzbrojony w nowoczesną infrastrukturę techniczną i drogową, dogodnie skomunikowany w pobliżu głównych tras komunikacyjnych. Międzynarodowy port lotniczy oddalony jest od parku tylko 4,5 km. Park został objęty w całości miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego i częściowo specjalną strefą ekonomiczną. Atrakcyjność miejsca zwiększa dostęp do czynnych bocznic kolejowych na terenie BPPT, które połączone są z magistralą – międzynarodową linią tranzytu nr 131 (C-E 65/1) – łączącą Śląsk z portami w Gdańsku i Gdyni.
5. **Vistula Park (I i II) Świecie.** Park stanowią obszary położone przy drodze krajowej 91 i S5 oraz pomiędzy drogami powiatowymi nr 239 (Świecie-Osie) a 1259C (Sulnowo-Sulnówko) w odległości 3 km od drogi krajowej nr 91/S5 i 14 km od węzła autostrady A1 Nowe Marzy. Gmina Świecie jest właścicielem tych dwóch obszarów inwestycyjnych o powierzchni Vistula Park I 35 ha oraz Vistula Park II 19,52 ha w Sulnowie. Do parku doprowadzono niezbędne media m.in.: asfaltowe drogi wewnętrzne, sieć wodociągową, kanalizację sanitarną i deszczową oraz oświetlenie uliczne. Uzbrojenie Strefy Rozwoju Gospodarczego Vistula Park II było możliwe dzięki środkom z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2007-2013 w ramach działania 5.6 „Kompleksowe uzbrojenie terenów pod inwestycje”.
6. **Grudziądzki Park Przemysłowy.** Obszar parku obejmuje ok. 40 hektarów terenów niezabudowanych, dwie hale przemysłowe o łącznej powierzchni 12 tys. metrów kwadratowych i Inkubator Przedsiębiorczości. Wszystkie oferowane tereny inwestycyjne znajdują się przy głównych ciągach komunikacyjnych (DK15/DK16), posiadają aktualne zapisy w planach zagospodarowania przestrzennego oraz są uzbrojone w media.
7. **Toruński Park Technologiczny (I i II) z Centrum Transferu Technologii.** Toruński Park Technologiczny, to dopasowane do potrzeb biznesu propozycja wartości obejmująca nowoczesną infrastrukturę: tereny inwestycyjne, biura, hale, sale szkoleniowe, konferencyjne. Tereny parku położone są w bezpośrednim sąsiedztwie drogi krajowej nr 91 oraz w odległości ok. 10 km od ważnego węzła komunikacyjnego autostrady A1. Pierwsza część terenów inwestycyjnych, w pełni uzbrojonych o powierzchnię ok 10 ha została w całości zagospodarowana inwestycyjnie. Na terenie parku działa Exea Data Center pierwsze w Polsce nowoczesne centrum przetwarzania danych, które zaprojektowane zostało z myślą o rozwiązaniach Cloud Computing, przyszłości branży ICT. Toruńska Agencja Rozwoju Regionalnego S.A., zarządzająca Toruńskim Parkiem Technologicznym w Toruniu rozbudowuje Park o nowe tereny inwestycyjne przeznaczone dla MŚP o powierzchni ok. 17 ha, położone w odległości zaledwie 14 km do wjazdu na autostradę A1/E75.
8. **Nadnotecki Park Przemysłowy w Paterku.** Teren Parku zlokalizowany jest w gminie Nakło nad Notecią, w odległości około 3 km od miasta, przy drodze wojewódzkiej nr 241 (Rogoźno-Tuchola). Obszar objęty jest w całości Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego, zgodnie z którym w Parku można zlokalizować obiekty produkcyjne, składowe i magazynowe. Obszar znajduje się w bezpośrednim

sąsiedztwie Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego „Paterek” S.A. Teren parku przemysłowego zajmuje ok. 25 ha i posiada bezpośredni dojazd do drogi wojewódzkiej nr 241 oraz kompleksowe uzbrojenie: sieć dróg i chodników, sieć teletechniczną i wodno-kanalizacyjną oraz oświetlenie uliczne. Obszar jest dobrze skomunikowany z DK10 (ok. 7 km) z dojazdem do Bydgoszczy oraz węzła S5 na zachód od tego miasta i położony w obszarze Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej.

• Warmińsko-Mazurskie

Tereny inwestycyjne województwa warmińsko-mazurskiego w obszarze ciężenia Korytarza Bałtyk-Adriatyk zlokalizowane są przede wszystkim wzdłuż drogi S7 i linii kolejowej nr 9. Do najważniejszych obszarów przeznaczonych pod inwestycje należy zaliczyć:

1. **Rejon Olsztynka.** W okolicach Olsztynka zlokalizowanych jest 9 terenów inwestycyjnych o łącznej powierzchni ponad 123 ha - w połowie drogi między Warszawą (150 km) a Gdańskiem (160km). Tereny zlokalizowane są w bliskim sąsiedztwie dróg S7 i S51 przeznaczone są na zabudowę usługową, magazynową i produkcyjną. Wszystkie działki są uzbrojone, posiadają przyłącza wody, gazu, energii elektrycznej, sieci kanalizacyjnej.
2. **Rejon Ostródy.** Obszar jest miejscem krzyżowania się dróg S7, S5 z DK15 i DK16. Zlokalizowane jest 14 uzbrojonych działek przeznaczonych pod zabudowę usługową, produkcyjną i magazynową o łącznej powierzchni 158 ha. Część terenów wchodzi w skład Warmińsko-Mazurskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (Podstrefa Ostróda). Działki położone są w bezpośredniej lokalizacji drogi S7 (w sąsiedztwie węzła S7 Ostróda Południe) - 130 km od Gdańska i 39 km od Olsztyna. Dużym atutem jest bliskość bocznic kolejowej – 3-4 km. Wszystkie działki są uzbrojone, posiadają przyłącza wody, gazu, energii elektrycznej, sieci kanalizacyjnej.
3. **Rejon Miłomłyn.** W okolicach Miłomłyna w odległości 1 km od drogi S7 znajdują się 3 działki o łącznej powierzchni 5,9696 ha. Tereny przeznaczone

są pod zabudowę produkcyjną, usługową i składową. Działki są uzbrojone i położone są w odległości 120 km od Gdańska, 60 km od Olsztyna i 12 km od najbliższej stacji kolejowej (linia nr 9).

4. **Rejon Pasłęka.** W sąsiedztwie Pasłęka znajdują się 4 uzbrojone działki o łącznej powierzchni 17 ha. Tereny są uzbrojone i przeznaczone do zabudowy produkcyjnej, usługowej i składowej. Działki znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie drogi S7 i linii kolejowej nr 9 (1,5 km). Jedna z działek (1,21ha) oferowana jest w ramach Warmińsko-Mazurskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (Podstrefa Pasłęk - Kompleks Kraszewskiego).
5. **Rejon Elbląga.** W rejonie Elbląga zlokalizowanych jest 15 wolnych terenów inwestycyjnych o łącznej powierzchni 260 ha. Obszar „Modrzewina Południe” wchodzący w skład Warmińsko-Mazurskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej oferuje 7 działek o łącznej powierzchni 26ha. Wszystkie działki są w pełni uzbrojone i przeznaczone są pod działalność przemysłowo-usługową oraz magazynowo - logistyczną. W sąsiedztwie działek znajduje się Elbląski Park Technologiczny. Tereny położone są w odległości 7 km od drogi S7 i stacji kolejowej oraz 8 km od drogi S22. Atutem jest także dogodne położenie względem portu w Gdańsku (60 km) jak i granicy państwowej z Federacją Rosyjską (60 km).
6. **Rejon Działdowa.** Na terenie Miasta i Gminy Działdowo znajdują się 8 w pełni uzbrojonych działek o łącznej powierzchni 69ha. Działki przeznaczone do zabudowy usługowej, produkcyjnej i magazynowej zlokalizowane są w odległości 20 km od drogi S7 i 2-3 km od stacji kolejowej w Działdowie (linia nr 9). Wszystkie działki są uzbrojone, posiadają przyłącza wody, gazu, energii elektrycznej, sieci kanalizacyjnej.
7. **Rejon Iławy.** W okolicach miasta Iława znajdują się 2 uzbrojone działki o łącznej powierzchni 20,6ha z przeznaczeniem na zabudowę przemysłową i magazynową. Grunty znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie drogi DK16 i linii kolejowej nr 9 (od 0,2 do 2 km).
8. **Rejon Lubawy.** W odległości 1,5 km od DK15 znajduje się działka o powierzchni 0,884 ha, przeznaczone

czona na działalność produkcyjną, składową i magazynową. Teren zlokalizowany jest 2,5 km od linii kolejowej nr 9. Działka jest w pełni uzbrojona.

9. **Rejon Suszu.** W okolicach Suszu bezpośrednio przy linii kolejowej nr 9 zlokalizowana jest działka o powierzchni 3,5315 ha. Teren przeznaczony pod zabudowę usługową, produkcyjną, składową oraz magazynową jest w pełni uzbrojony. Odległość do DK16 wynosi 20 km a do Gdańska 125 km.

• Mazowieckie

Na terenie województwa mazowieckiego funkcjonują duże kompleksy uzbrojonych terenów inwestycyjnych w postaci specjalnych stref ekonomicznych, stref aktywności gospodarczej oraz terenów inwestycyjnych komercjalizowanych przez samorządy gminne i powiatowe. Wiele z tych terenów może zostać wykorzystanych na inwestycje związane z Korytarzem Bałtyk-Adriatyk. Strefy aktywności gospodarczej są rozległymi kompleksami uzbrojonych terenów inwestycyjnych przystosowywanych przez samorządy lokalne do przyjęcia inwestorów. Na terenie województwa mazowieckiego powstały dwie takie strefy: w powiecie przasnyskim oraz w Garwolinie. Tym samym w województwie mazowieckim wyróżnić można następujące rejony inwestycyjne:

1. **Rejon przasnyski.** Przasnyska Strefa Aktywności Gospodarczej składa się z dwóch podobszarów: podstrefy w Sierakowie k. Przasnysza oraz podstrefy w Chorzelach. Podstrefa w Sierakowie zajmuje obszar 306 ha, w tym wolne tereny inwestycyjne stanowiące własność skarbu państwa, znajdujące się w użytkowaniu wieczystym powiatu przasnyskiego mają powierzchnię blisko 96,5 ha¹. Teren jest uzbrojony w instalację wodno-kanalizacyjną, elektroenergetyczną, teleinformatyczną, wykonano też gazociąg. Strefa gospodarcza obsługiwana jest przez drogę krajową nr 57 i wojewódzką nr 544 oraz lotnisko biznesowe. Południowa część terenu wchodzi w skład Tarnobrzeskiej Specjalnej Strefy Ekonomicz-

nej². Z myślą o inwestorach lokujących działalność w strefie i ich pracownikach, w pobliżu strefy w granicach miasta Przasnysza, przygotowano uzbrojone działki pod budownictwo mieszkaniowe. Drugą podstrefę tworzą dwa obszary położone w Chorzelach o powierzchni odpowiednio 94 ha i 22 ha. W tej podstrefie wolne tereny inwestycyjne stanowiące własność powiatu przasnyskiego mają powierzchnię 20,3 ha³. Istnieje możliwość powiększenia obu obszarów, co jest istotne, biorąc pod uwagę, że większość gruntów została sprzedana. Pierwszy obszar posiada dostęp do infrastruktury wodno-kanalizacyjnej, gazowej, elektroenergetycznej i telekomunikacyjnej. Wokół obszaru biegnie nowo wybudowana droga powiatowa oraz bocznica kolejowa łącząca się z linią kolejową nr 35, dzięki czemu możliwe jest dogodne połączenie z portami nad Zatoką Gdańską. W celu poprawy obsługi transportowej strefy, planowana jest modernizacja linii nr 35 na odcinku Ostrołęka-Chorzela (w ostatnim kwartale 2018 roku rozpisany został przetarg). Ponadto obszar obsługują droga krajowa nr 57 i wojewódzka nr 614. Drugi obszar znajduje się w sąsiedztwie drogi krajowej nr 57 i rzeki Orzyc i przeznaczony jest na inwestycje sportowo-rekreacyjne – działki posiadają również niezbędne media. Podstrefa w Chorzelach oddalona jest o 30 km od portu lotniczego Mazury-Szymany.

2. **Rejon garwoliński.** Garwolińska Strefa Aktywności Gospodarczej zlokalizowana jest przy północnym odcinku obwodnicy Garwolina w ciągu drogi ekspresowej S17. Łączna wolna powierzchnia terenów inwestycyjnych to 49,7 ha⁴ natomiast największa pojedyncza działka ma powierzchnię 33,2 ha. Teren uzbrojony został w instalację elektroenergetyczną, wodociąg i kanalizację oraz instalację teletechniczną, powstały również drogi wewnętrzne. W pobliżu funkcjonują już centra magazynowe i zakłady produkcyjne.
3. **Rejon obszaru metropolitalnego Warszawy.** Tereny inwestycyjne rejonu przygotowywane są głównie

² wg danych zarządzającego strefą wolne tereny inwestycyjne mają powierzchnię 40,5 ha, dostęp: 31.12.2019

³ dane Starostwa Powiatowego w Przasnyszu, dostęp: 31.12.2019

⁴ dane Starostwa Powiatowego w Garwolinie, dostęp: 31.12.2019

¹ dane Starostwa Powiatowego w Przasnyszu, dostęp: 31.12.2019

w otoczeniu węzłów komunikacyjnych. W gminie Pomiechówek ponad 132 ha⁵ wolnych gruntów przygotowano pod inwestycje na terenie bezpośrednio sąsiadującym z MPL Warszawa-Modlin. Tereny objęte są Warmińsko-Mazurską Specjalną Strefą Ekonomiczną. Obsługę obszaru inwestycyjnego „Nowy Modlin” zapewniają lotnisko oraz droga krajowa nr 62 i linia kolejowa E65.

4. **Rejon gminy Grodzisk Mazowiecki.** Uzbrojone tereny przygotowane do prowadzenia działalności wytwórczej lub magazynowej powstały w otoczeniu węzła „Grodzisk” na autostradzie A2 oraz planowanej do budowy w najbliższych latach obwodnicy miasta w ciągu drogi wojewódzkiej nr 579. Tereny są uzbrojone w gazociąg, kanalizację i sieć elektroenergetyczną.
5. **Rejon gminy Mszczonów.** Zaletą rejonu jest lokalizacja przy drodze ekspresowej S8 i drodze krajowej nr 50. Tereny inwestycyjne o powierzchni 20 ha posiadają przyłącza wodno-kanalizacyjne, elektroenergetyczne i gazowe.
6. Przygotowanych na przyjęcie inwestorów jest także wiele obszarów **objętych specjalnymi strefami ekonomicznymi**⁶ jeszcze przed wejściem ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o wspieraniu nowych inwestycji. Są to zarówno tereny kilkuhektarowe (Ciechanów, Gostynin, Ostrołęka, Pionki, Płońsk, Sochaczew, Szydłowiec, Żuromin)⁷, jak i kilkunastohektarowe (Białobrzegi, Nowe Miasto nad Pilicą, Węgrów)⁸, a także mające ponad 20 ha (Radom i Wierzbica)⁹.

• Łódzkie

O atrakcyjności inwestycyjnej terenów położonych w korytarzu transportowym Bałtyk – Adriatyk decyduje przede wszystkim bliskość i możliwość dogodnego po-

⁵ dane Warmińsko-Mazurskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej S.A., dostęp: 31.12.2019

⁶ w zestawieniu nie ujęto lokalizacji o wolnej powierzchni poniżej 1 ha

⁷ tereny z Łódzkiej, Starachowickiej, Tarnobrzelskiej i Warmińsko-Mazurskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej

⁸ tereny z Tarnobrzelskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej

⁹ tereny z Tarnobrzelskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej

wiązania z tworzącymi korytarz terminalami oraz drogami szybkiego ruchu. W województwie łódzkim, oprócz linii kolejowych stanowiących element korytarza oraz linii przy których funkcjonują terminale intermodalne (wymienionych w niniejszym raporcie), główną oś stanowi autostrada A1 wraz z 11 węzłami na terenie województwa (mająca kontynuację w części południowej w postaci drogi krajowej nr 91). Biorąc pod uwagę atrakcyjność terenów pod kątem realizacji inwestycji logistycznych, w tym magazynowych o dużej skali, za grunty najbardziej atrakcyjne, a tym samym czerpiące największą rentę z faktu położenia w korytarzu Bałtyk – Adriatyk uznać należy grunty położone w strefie bezpośredniego oddziaływania (promień ok. 10 km) od węzłów na autostradzie A-1 oraz linii kolejowych E65 i CE65; mające jednocześnie powierzchnię większą niż 5 ha.

Szczególną koncentrację takich terenów obserwuje się w kilku kluczowych obszarach województwa łódzkiego, mianowicie w rejonie miejscowości: Łódź, Stryków oraz Piotrków Trybunalski, będących głównymi obszarami koncentracji punktowej infrastruktury logistycznej (parków magazynowych i terminali intermodalnych – opisanych również w niniejszym raporcie) oraz dodatkowo w rejonie Kutna i Radomska, gdzie funkcjonują terminale, jednak nasycenie inwestycjami logistycznymi i ruch inwestycyjny są mniejsze.

Ponadto poszczególne samorządy lokalne również dostrzegają potencjał jakim jest położenie w korytarzu i w swoich dokumentach planistycznych (suikzp) sukcesywnie wyznaczają tereny dla realizacji funkcji produkcyjnych, składowych i magazynowych. Stopień ich zagospodarowania oraz uzbrojenia nie jest jednak rozpoznany, a sam dokument jakim jest suikzp nie stanowi przesądzenia o realizacji inwestycji. Ujmując rzecz szczegółowo w województwie łódzkim można wyszczególnić następujące rejon pod inwestycje:

1. **Rejon węzłów „Łódź Wschód”, „Łódź Górna” „Łódź Południe” / terminala intermodalnego Łódź Olechów (Spedcont).** W Łodzi dostępne tereny inwestycyjne obejmują zarówno grunty niezabudowane, jak i tereny do tzw. reinwestycji (kompleksy zabudowy poprodukcyjnej przeznaczone do ponownego zainwestowania). We wschodnich częściach mia-

sta: Olechowie i Dąbrowie (węzeł „Łódź-Wschód”), gdzie koncentrują się tereny logistyki (m.in. terminal intermodalny i parki magazynowe opisane w niniejszym raporcie) co najmniej kilkanaście ha gruntów jest objętych procesem inwestycyjnym (grunty są wykupione, procedowane są decyzje administracyjne w sprawie warunków zagospodarowania lub pozwolenia na budowę). W tej części Łodzi dostępne są trzy wolne tereny pod inwestycje o powierzchni: 6,1 ha, 10,4 ha i 13,1 ha. W rejonie węzłów „Łódź-Górna” i „Łódź Południe” ruch inwestycyjny jest zdecydowanie mniejszy. W gm. Brójce (węzeł „Łódź Górna”) do dyspozycji pozostaje teren o pow. 10,7 ha oraz teren o pow. 33 ha, przeznaczony w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego pod magazyny, produkcje i usługi.

2. Rejon węzłów „Łódź Północ”, „Stryków” / terminala intermodalnego w Strykowie (Erontrans).

W ofercie inwestycyjnej gm. Stryków, w granicach której położone są oba węzły, znajduje się teren inwestycyjny o powierzchni 21 ha i dogodnym powiązaniu z węzłem autostradowym (poprzez drogę krajową nr 71). Teren jest uzbrojony w podstawowe sieci infrastruktury technicznej. Ustalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego wskazują przeznaczenie terenu pod zabudowę przemysłową, składy, magazyny i usługi. Dodatkowym atutem lokalizacji jest sąsiedztwo funkcjonujących już obiektów tego typu, tj. 7 parków magazynowych (opisane w niniejszym raporcie) oraz dedykowanych centrów magazynowo-dystrybucyjnych (m.in. BTS Castorama Stryków).

3. Rejon węzłów „Piotrków Tryb. Północ”, „Piotrków Tryb. Zachów”, „Piotrków Tryb. Południe”.

Na obszarze gm. Wola Krzysztoporska oferowany jest teren inwestycyjny o powierzchni 7,2 ha. Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego ustala przeznaczenie terenu pod magazyny i produkcje. Dodatkowym atutem lokalizacji tego obszaru jest sąsiedztwo funkcjonujących już w rejonie Piotrkowa Trybunalskiego 4 parków magazynowych (opisanych w niniejszym raporcie) oraz dedykowanych centrów magazynowo-dystrybucyjnych (m.in. Ikea, Kaufland).

4. Rejon węzła „Kutno Wschód” / terminalu intermodalnego w Kutnie (PCC Intermodal).

Miasto Kutno oferuje trzy tereny inwestycyjne o powierzchni: 5,9 ha, 6,8 ha i 10,9 ha. Tereny są uzbrojone w podstawowe sieci infrastruktury technicznej. Ustalenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego wskazują przeznaczenie terenów pod zabudowę magazynową i produkcyjną.

5. Rejon terminali intermodalnych w Radomsku (Erontrans / Loconi Intermodal).

Na ofertę inwestycyjną miasta Radomsko składają się aktualnie trzy tereny inwestycyjne o powierzchni: 12,5 ha, 13,7 ha i 19,9 ha, przeznaczone w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego pod magazyny, produkcje i usługi.

Ponadto, pojedyncze tereny, które mogą być konkurencyjne z racji położenia w strefie bezpośredniego oddziaływania korytarza Bałtyk - Adriatyk oferowane są w różnych lokalizacjach województwa łódzkiego. W zasięgu oddziaływania autostrady A1 i drogi krajowej nr 91: gm. Piątek (1 teren, 28 ha, przeznaczenie w MPZP – magazyny, produkcja), gm. Tuszyń (1 teren, 7,8 ha, przeznaczenie w MPZP – magazyny, produkcja, usługi); w zasięgu linii kolejowej E65 (Nr 4): m. Rawa Mazowiecka (1 teren, 5,5 ha, przeznaczenie w MPZP – magazyny, produkcja, usługi), gm. Rawa Mazowiecka (1 teren, 14,2 ha, przeznaczenie w MPZP – produkcja, usługi, magazyny), gm. Paradyż (1 teren, 16,4 ha, przeznaczenie w MPZP – magazyny, produkcja, usługi); w zasięgu linii kolejowej CE65 (Nr 131): m. Zduńska Wola (1 teren, 7,1 ha, przeznaczenie w MPZP – magazyny, produkcja).¹⁰

• Śląskie

Województwo śląskie jest jednym z najbardziej atrakcyjnych regionów w Polsce pod względem inwestycyjnym. Fakt ten potwierdza wiele rankingów, m.in. opracowanych przez Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową oraz Szkołę Główną handlową. Śląskie należy również do liderów w Europie w zakresie atrakcyjności inwestycyjnej, co znalazło swoje odzwierciedlenie m.in. w rankingu

¹⁰ Źródło: Opracowanie własne na podstawie Jones Lang LaSalle, PAIIH, urzędy gmin

Financial Times'a „Europejskie miasta i regiony przyszłości”. Jedną z głównych przyczyn wysokiej pozycji województwa śląskiego jest funkcjonująca na jego terenie Katowicka Specjalna Strefa Ekonomiczna (KSSE), która jak dotąd przyciągnęła inwestycje o wartości około 38 mld PLN, tworząc ponad 80 tys. nowych miejsc pracy oraz kolejne w otoczeniu strefy. KSSE została uznana za najlepszą strefę ekonomiczną w Europie w latach 2015, - 2017, oraz w 2019 roku przez fDI Intelligence (centrum badawcze Financial Times Ltd.). Ponadto w 2019 roku została wyróżniona jako druga najlepsza strefa na świecie. Tereny inwestycyjne województwa śląskiego charakteryzuje duża różnorodność, od tzw. greenfield'ów (tereny niezabudowane), po tereny zabudowane (tzw. brownfield'y). W ujęciu branżowym województwo śląskie jest w skali kraju doskonałym miejscem na lokowanie inwestycji przemysłowych będąc najbardziej rozwiniętym pod tym względem regionem Polski.. Region zawdzięcza to przede wszystkim bardzo dobrej lokalizacji wielkości i jakości zasobów pracy, jak również dobrze funkcjonującemu rynkowi instytucjonalnemu. Ważnym czynnikiem podnoszącym atrakcyjność inwestycyjną jest w końcu lokalizacja województwa będącego częścią Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk.

Do najważniejszych rejonów województwa przeznaczonych pod inwestycje należy zaliczyć:

1. Dąbrowa Górnicza - Teren Inwestycyjny Tucznawa.

Obszar dysponuje powierzchnią 130 ha. Teren inwestycyjny położony jest we wschodniej części Górnośląskiego Obszaru Przemysłowego, w dzielnicy Dąbrowy Górniczej – Tucznawa. W najbliższym otoczeniu terenu znajdują się lasy i tereny rolne, dalej ulokowane są zakłady przemysłowe. Teren posiada dogodne połączenie z drogą ekspresową S1 Cieszyn-Gdańsk, a także autostradami A4 oraz A1. Dzięki bliskości dróg wojewódzkich możliwy jest szybki dojazd w kierunku województwa małopolskiego. Droga krajowa nr 94 umożliwia dogodną komunikację w obszarze GOP. Teren inwestycyjny usytuowany jest na przecięciu szlaków komunikacyjnych, w odległości 20 km od Międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice w Pyrzowicach, 70 km od krakowskiego Międzynarodowego Portu Lotniczego (Kraków-Balice) oraz 12 km od Euroterminalu Sławków. W miej-

scowym planie zagospodarowania przestrzennego teren oznaczony został jako przemysłowo-usługowy. Dodatkowym atutem terenu jest bliskość jednej z największych w Polsce stacji elektroenergetycznych 400/110 kV Tucznawa, która zasilą m.in. zakład ArcelorMittal Poland SA. Ze stacji istnieje możliwość podpięcia się zarówno do sieci średniego napięcia – 20kV, jak i sieci wysokiego napięcia – 110kV. Ponadto w pobliżu znajduje się zbiornik wody przemysłowej Łosień o objętości 260 tys. m³. Teren inwestycyjny zlokalizowany jest w odległości ok. 2 km od tego zbiornika.

2. Rejon Zawiercia.

Obszar dysponuje powierzchnią 80 ha. Nieruchomość składa się z 29 działek inwestycyjnych. Położona jest w zachodniej części miasta, na terenie Strefy Aktywności Gospodarczej Zawiercia liczącej blisko 200 ha terenów przeznaczonych w miejscowym planie zagospodarowania pod zakłady przemysłowe. Teren posiada dogodne połączenie z drogą ekspresową S1 Cieszyn - Gdańsk, a także autostradami A4 oraz A1. Odległość terenów położonych w zawierciańskiej strefie od portu rzeczno-żeglarskiego w Gliwicach liczy 68 km, a bocznicą kolejowa jest oddalona od SAG o około 4 km. Dzięki bliskości dróg wojewódzkich możliwy jest szybki dojazd w kierunku województw świętokrzyskiego oraz małopolskiego. Droga krajowa nr 78 umożliwia dogodną komunikację pomiędzy aglomeracją śląską a województwem świętokrzyskim. Połączenie kolejowe umożliwia dotarcie z Zawiercia do Warszawy w 1,5 godziny. Teren inwestycyjny usytuowany jest na przecięciu szlaków komunikacyjnych, w odległości 25 km od Międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice - Pyrzowice, 70 km od krakowskiego Międzynarodowego Portu Lotniczego (Kraków-Balice) oraz 35 km od Euroterminala Sławków. W miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego – teren powyższy przeznaczony jest jako teren obiektów produkcyjnych, składów i magazynów oraz zabudowy usługowej. Teren inwestycyjny nie jest i nie był w przeszłości położony w granicach obszaru górniczego. Atutem miasta jest jego dobre położenie oraz zorganizowana pod kątem przemysłowym Strefa Aktywności Gospodarczej. Działające na terenie strefy

Biuro Obsługi Inwestora oferuje pomoc na każdym etapie inwestycji, poczynając od oferty szytej na miarę, przez pomoc w uzgodnieniach na wsparciu przy pozyskiwaniu i przygotowaniu pracowników kończąc. Na inwestorów czekają również ulgi inwestycyjne w zakresie zwolnień z podatku od nieruchomości jak i zwolnień w podatku dochodowym, ponieważ teren ten objęty jest statusem Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Rosnąca liczba nowych inwestorów w strefie jak również sąsiedztwo innych stref w okolicznych gminach daje możliwość kooperacji z licznymi partnerami biznesowymi.

3. **Rejon Wodzisławia Śląskiego.** Nieruchomość dysponuje powierzchnią ponad 100 ha. Obszar klasyfikuje się jako greenfield, z czego 24,0584 ha to tereny włączone do Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Teren jest korzystnie usytuowany w pobliżu granicy z Republiką Czeską. Jest łagodnie nachylony w kierunku południowym z niewielkimi deniwelacjami, bezdrzewny, suchy bez podmokłości. Przeznaczenie tego terenu w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego Miasta Wodzisławia Śląskiego to produkcja i usługi. Teren skomunikowany jest bezpośrednio od drogi wojewódzkiej 936 przez zrealizowaną w 2016 roku nową drogę dojazdową do terenów inwestycyjnych ul. Olszyny przystosowaną do transportu ciężkiego. Najbliższa autostrada przebiega w odległości 10 km (zjazd autostrady A1 w Mszanie). Najbliższe lotniska międzynarodowe to Ostrava - Mošnov w odległości 45 km i Katowice Pyrzowice – 90 km.
4. **Rejon Czeladzi.** Obszar dysponuje powierzchnią ok. 10 ha. Nieruchomość obejmuje własność gminy oraz własność innych podmiotów. W MPZP teren został oznaczony jako teren usług w tym obiektów handlowych o powierzchni i sprzedaży powyżej 2000 m². Nieruchomość jest częścią Wschodniej Strefy Ekonomicznej. To jeden z najważniejszych obszarów w Czeladzi, określający jej potencjał gospodarczy w skali regionu. Obszar WSE o powierzchni ok. 207 ha to tereny strategiczne dla działalności transportowej, logistycznej oraz usługowo-handlowej czy produkcyjnej położone na skrzyżowaniu ważnych arterii komunikacyjnych rangi międzynarodowej:

Drogi Krajowej 94 Kraków – Wrocław oraz Drogi Krajowej 86 Cieszyn – Warszawa (Gdańsk – S-1) oraz dogodnie połączone z autostradami A4 i A1 czy Międzynarodowym Portem Lotniczym „Katowice-Pyrzowice”. Potencjał inwestycyjny Strefy od lat 90-tych doceniają liczni inwestorzy. To dzięki ich aktywności stworzonych tu zostało ponad 6,5 tys. miejsc pracy. Na obszarze WSE, objętym w całości miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego, możliwe jest prowadzenie zarówno działalności produkcyjnej, jak i handlowo-usługowej. Budowa ulicy Gdańskiej pozwala zaoferować ponad 20 hektarów terenów inwestycyjnych objętych planami miejscowymi, z przeznaczeniem na działalność usługowo-handlową.

5. **Rejon Częstochowy.** Nieruchomość obejmuje teren inwestycyjny „Skorki” Częstochowa, ul. Ekonomiczna (Dzielnica Dźbów). Obszar dysponuje powierzchnią 23,3 ha, z czego wolne tereny obejmują 6,62 ha, natomiast teren „Skorki II” w trakcie przygotowywania: 17,5 ha. Opis terenu: niezabudowany teren typu greenfield, położony w południowo-zachodniej granicy miasta na obszarze inwestycyjnym „Skorki” w strefie oddziaływania Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Teren zlokalizowany jest bezpośrednio przy granicy obwodnicy autostrady A1, w odległości ok 1,5 km od węzła „Częstochowa - Południe” autostrady A1. Znajduje się w odległości 40 km od Międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice w Pyrzowicach (czas przejazdu to 25 min) oraz 75 km od Euroterminala Sławków. W sąsiedztwie nieruchomości inwestycyjnej powstaje stacja elektroenergetyczna 110/15 kV. Uzbrojenie: wszystkie niezbędne media w granicy nieruchomości. Woda: w150; kanalizacja deszczowa: kd 1000; kanalizacja sanitarna: ks 200; gaz: 160 PE; dostępna moc 16 MW Przeznaczenie terenu: w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego powyższy teren oznaczony jest symbolem P1 – tereny zabudowy produkcyjnej. Drogi główne i dojazdowe: Autostrada A1, droga powiatowa – kierunek Opole-Wrocław, droga dojazdowa do terenu – ul. Ekonomiczna
6. **Rejon Świętochłowic.** Nieruchomość położona jest w samym centrum Śląska, (regionu o największej

atrakcyjności inwestycyjnej i najniższym poziomie ryzyka inwestowania w Polsce), w odległości zaledwie 7km od stolicy województwa-Katowic. Przyciągająca miasto Drogowa Trasa Średnicowa, bliskość Międzynarodowego Portu Lotniczego „Katowice” w Pyrzowicach oraz sąsiedztwo autostrad A1 i A4 czynią ze Świętochłowic atrakcyjne miejsce inwestycji. Pozyskanie nowych inwestorów, zainicjowanie starań o włączenie wybranych obszarów miasta do Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej S.A., rozwój małej i średniej przedsiębiorczości to priorytety polityki gospodarczej Świętochłowic. Miasto w swojej ofercie posiada na sprzedaż min. następujące tereny inwestycyjne: Teren w rejonie ul. Przemysłowej, ul. Uroczysko i Drogowej Trasy Średnicowej: Nieruchomość zlokalizowana w strefie pośredniej miasta, w dzielnicy Lipiny. Otoczenie stanowi zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna i garażowa oraz tereny przemysłowe. Od południa nieruchomość sąsiaduje z Drogową Trasą Średnicową. Lokalizacja i otoczenie nieruchomości, w szczególności ze względu na bezpośrednie sąsiedztwo Drogowej Trasy Średnicowej i związanych z nią terenów inwestycyjnych Aglomeracji jest bardzo dobra. Teren przy Drogowej Trasie Średnicowej: Nieruchomość jest wolna od obciążeń i praw osób trzecich. Zrehabilitowany teren po dawnym zwałowisku skały płonej KWK „Pokój”, przylegający do granicy z m. Ruda Śląska w rejonie Szybu VIII, przewiduje się uchwalenie MPZP w terminie do pół roku z zabudową przemysłowo-usługową. Do nieruchomości prowadzi droga nieutwardzona, która została wytyczona od wybudowanego w pobliżu ronda o nawierzchni asfaltowej. Od strony Rudy Śląskiej znajduje się utwardzona droga (ul. Żelazna). W pobliżu znajdują się przyłącza prądu, gazu, wody i kanalizacji (sąsiedztwo Huty Pokój SA).

7. Rejon Bytomia. Nieruchomości niezabudowane rejonu Bytomia położone są w obrębie Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego. Charakteryzuje je bliskość i łatwa dostępność do miast: Gliwice, Zabrze, Tarnowskie Góry, Piekary Śląskie, Chorzów, Katowice. Zlokalizowane w bliskiej odległości Węzła Bytom, Autostrady Bursztynowej A1 łączącej Trójmiasto z polsko-czeskim przejściem granicznym

w Gorzyczkach (od 1,5 do 4 km), w bezpośrednim sąsiedztwie Obwodnicy Bytomia oraz drogi krajowej DK 88 (biegnącej przez woj. opolskie i śląskie) i ok. 300- 500 m od DK94 (przebiegającej przez w. dolnośląskie, opolskie, śląskie, małopolskie oraz podkarpackie), DK79 (łączącej Kraków, Katowice i Warszawę). Centrum miasta oddalone jest około 2 do 6 km. Do Międzynarodowego Portu Lotniczego w Katowicach-Pyrzowicach jest około 20 km. Wymienione tereny, zgodnie z miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego, przeznaczone są pod działalność przemysłowo-usługową, usługowo-produkcyjną, składowo-produkcyjną, usługową, w tym obiekty handlu wielkopowierzchniowego, sportowe, produkcyjne nowoczesnych technologii, obiekty usług kultury, usług publicznych oraz innych usług i na tereny zieleni.

- ul. Elektrownia – ul. Racjonalizatorów, Bytom, powierzchnia całkowita; 23,10 ha/sprzedaż,
- ul. Hutnicza, al. Jana Nowaka-Jeziorańskiego, Bytom, powierzchnia całkowita: 5,72 ha / sprzedaż,
- ul. hakuby, Bytom, – Katowicka Specjalna Strefa Ekonomiczna, pow. całkowita: 13,13 ha, (z podziałem na 7 działek)/sprzedaż,
- ul. Kilara, Bytom, - Obszar III – Bytomska Strefa Aktywności Gospodarczej, powierzchnia całkowita: 2,33 ha, (z podziałem na 4 działki)/ sprzedaż lub dzierżawa.

8. Rejon Myszkowski. Powiat Myszkowski dysponuje terenami inwestycyjnymi o łącznej powierzchni ok. 25ha. Zgodnie z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, tereny te przeznaczone są pod zabudowę usługową i produkcyjno-usługową. Oferowane przez Powiat Myszkowski tereny są bardzo dobrze przygotowane i uzbrojone. Wszystkie działki zostały poddane gruntownej rewitalizacji. Obszar jest rozległy i zachęcający ze względu na udogodnienia komunikacyjne. Tereny inwestycyjne leżą na obrzeżach Myszkowa, gwarantując komfortową komunikację z pobliską międzynarodową trasą E 75 (DK1) w odległości 14km, a także krajową DK 78-w odległości 16km, łączącą

województwo świętokrzyskie z województwem śląskim i dolnośląskim. Przez tereny przebiega nowo powstała obwodnica Miasta Myszkowa (DW 791).

9. Rejon Rudy Śląskiej. Teren w Rudzie Śląskiej (ul. J. Styczyńskiego i Drogowej Trasy Średnicowej) dysponuje powierzchnią 23,4 ha. Nieruchomość położona jest w centralnej części Górnośląskiego Obszaru Przemysłowego, w dzielnicy Rudy Śląskiej – Chebziu. W najbliższym otoczeniu znajduje się węzeł komunikacyjny, skrzyżowanie Drogowej Trasy Średnicowej z drogą wojewódzką nr 925. Teren posiada dogodnie połączenie z Drogową Trasą Średnicową w odległości 300 m, trasą N-S w odległości 1 km oraz autostradą A4 w odległości 5 km. Dzięki bliskości tych dróg możliwy jest szybki dojazd we wszystkich kierunkach do innych miast GOP. Teren inwestycyjny usytuowany jest na przecięciu szlaków komunikacyjnych, w odległości 35 km od Międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice w Pyrzowicach, 81 km od krakowskiego Międzynarodowego Portu Lotniczego (Kraków-Balice) oraz w odległości 14 km od skrzyżowania autostrad A4 i A1. Euroterminal Sławków znajduje się w odległości 38 km od nieruchomości, a bocznic kolejowa Ruda Chebzie w odległości 1,1 km. W miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego powyższy teren oznaczony został jako przemysłowo-usługowy. W ramach przeznaczenia podstawowego na nieruchomości mogą zostać posadowione obiekty produkcyjne, bazy, składy, magazyny oraz obiekty usługowe z zakresu usług: handlu, logistyki, rzemiosła, obiekty związane z obsługą pojazdów, obiekty biurowe i administracji. Ponadto istnieje możliwość realizacji urządzeń wytwarzających energię z odnawialnych źródeł wykorzystujących energię promieniowania słonecznego o mocy przekraczającej 100 kW.

Ponadto do innych ważnych terenów inwestycyjnych województwa śląskiego należy zaliczyć: rejon Dąbrowy Górniczej przy ul. Inwestycyjnej (powierzchnia 222ha), rejon Piekar Śląskich (powierzchnia: 50,3883 ha), rejon Boronowa (powierzchnia: 20 ha), rejon Jasienicy, Międzyrzecza Dolnego (powierzchnia: 57,3553 ha), rejon Skrzyszowa (powierzchnia: 31,7 ha), rejon Chorzowa (powierzchnia: 44,6 ha), rejon Kruszyny (powierzchnia: 83,7 ha), rejon Ożarów/Mierzęcic (powierzchnia: 14,9975 ha), rejon Łazów (powierzchnia: 19,91 ha), rejon Żor (powierzchnia: 30,40 ha).

• Wielkopolskie

Wielkopolska jest jednym z najlepiej rozwiniętych gospodarczo regionów kraju i charakteryzuje się wysoką koncentracją zaangażowanego kapitału zagranicznego. Sytuacja gospodarcza regionu stanowi konsekwencję równomiernego rozwoju przy znacznym stopniu uprzemysłowienia oraz wysokim poziomie technologicznym. Atrakcyjność inwestycyjną województwa potwierdzają kolejne duże inwestycje lokowane w regionie. Na ten efekt wpływ mają takie czynniki jak wysoki poziom specjalistycznego kształcenia na wielkopolskich uczelniach, a także liczba potencjalnych kooperantów i dostawców. Przedsiębiorcy zainteresowani ulokowaniem swojej działalności w Wielkopolsce mają do dyspozycji blisko 3 000 ha dobrze przygotowanych terenów inwestycyjnych. Informacje na temat ofert inwestycyjnych znajdują się na stronach www.eboi.umww.pl, www.investinwielkopolska.pl. Województwo Wielkopolskie buduje swój system wspierania inwestorów w oparciu o prężnie działające Centrum Obsługi Inwestorów i Eksporterów (coie@umww.pl; www.wielkopolskie.trade.gov.pl) oraz Centrum Obsługi Inwestora, które oferują pomoc na każdym etapie realizacji inwestycji, rokrocznie aktualizowaną bazę ofert inwestycyjnych oraz współpracę z Polską Agencją Inwestycji i handlu. Podstawą sprawnie funkcjonującego systemu są dobre relacje z wielkopolskimi samorządami lokalnymi, które przygotowują oferty inwestycyjne, gromadzą informacje na temat rynku lokalnego oraz tworzą pakiety zachęt inwestycyjnych, przyciągających zagranicznych i krajowych inwestorów.

1. Poznań. Miasto jest ważnym ośrodkiem biznesowym na mapie Polski. W Poznaniu działa ponad 110 tys. podmiotów gospodarczych, a liczba firm z udziałem kapitału zagranicznego jest jedną z największych w Polsce. Większość kapitału zagranicznego pochodzi z Niemiec, Francji, Japonii, Wielkiej Brytanii i USA. Natomiast, najwięcej kapitału inwestycyjnego zainwestowano w produkcję przemysłową, przede wszystkim motoryzacyjną, spożywczą i far-

maceutyczną, handel i rynek nieruchomości (w tym biurowych, handlowych, hotelowych i mieszkaniowych). Stolica Wielkopolski jest jednym z głównych ośrodków lokalizacji inwestycji zagranicznych w kraju. W związku z tym, priorytetowymi dla Poznania sektorami gospodarki są: produkcja zaawansowana technologicznie, Business Process Outsourcing (BPO), Shared Services Center (SSC), badania i rozwój (R&D), działalność kongresowo-wystawiennicza oraz infrastruktura rekreacyjno-rozrywkowa. Miasto Poznań promuje obecnie liczne obszary inwestycyjne - ponad 30 nieruchomości miejskich przeznaczonych pod inwestycje mieszkaniowe, przemysłowe i usługowe oraz 4 projekty nowych dzielnic. Ponadto w ofercie Biura Obsługi Inwestorów Urzędu Miasta Poznania znajdują się inne nieruchomości o łącznej powierzchni ok. 77,25 ha.

2. **Gmina Rawicz.** Gmina leży w południowo-zachodniej części Wielkopolski i bardzo dobrze wpisuje się w główne arterie komunikacyjne kraju. W gminie Rawicz krzyżują się S5 z DK 36. Patrząc globalnie, teren gminy znajduje się w strefie oddziaływania Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC-ROUTE 65. Od Wrocławia, leżącego przy autostradzie A4, dzieli nas zaledwie 30 min.; od Poznania natomiast, leżącego przy autostradzie A2 - 1 godz. 30min. Odległość z Rawicza do Berlina to około 4 godz. 30 min. Tereny inwestycyjne obejmują: Strefę Aktywności Gospodarczej Sierakowo – łąszczyń gmina Rawicz (powierzchnia ok. 230 ha, przeznaczenie: przemysł), Strefę Aktywności Gospodarczej Tysiąclecia Wschód (powierzchnia: 42,2 ha, przeznaczenie: przemysł, usługi), Teren Rawi Met Rawicz (powierzchnia: 2,21 ha, przeznaczenie: przemysł, składy, magazyny i usługi).
3. **Gmina Brudzew.** Tereny inwestycyjne w bliskiej odległości od autostrady A2 Warszawa – Berlin ulokowane są w miejscowościach Bierzmo (z przeznaczeniem pod zabudowę produkcyjną, składy, magazyny oraz usługi), Olimpia I i II (powierzchnia 11,5 i 6,5ha z przeznaczeniem pod zabudowę produkcyjną, budowę składów, magazynów oraz świadczenie usług), Tarnowa I i III (tereny o powierzchni 5 i 13 ha z przeznaczeniem pod budowę obiektów produkcyjnych,

składów, magazynów oraz obiektów usługowych), Brudzyń Smolina (teren o powierzchni 38 ha z przeznaczeniem pod budowę obiektów produkcyjnych, składów, magazynów oraz usługowych), Brudzyń I, II i III (tereny o powierzchni 17, 10 i 9 ha z przeznaczeniem pod budowę obiektów produkcyjnych, składów, magazynów oraz obiektów usługowych), Marulew I, II, III (tereny o powierzchni 6,8; 9 i 3,7 ha z przeznaczeniem pod budowę obiektów produkcyjnych, składów, magazynów oraz obiektów usługowych), Wincentów I i II (tereny o powierzchni 4,8 i 14ha z przeznaczeniem pod budowę obiektów produkcyjnych, składów, magazynów oraz obiektów usługowych).

4. **Miasto Konin.** Tereny inwestycyjne Konina liczą ponad 200 hektarów. Są to tereny, które zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, przeznaczone są pod działalność o charakterze usługowym i produkcyjnym, a także pod aktywizację gospodarczą i zabudowę mieszkaniową wielorodzinną i jednorodziną. Konin może pochwalić się ciekawymi ofertami inwestycyjnymi. Wszystkie zlokalizowane są w niewielkiej odległości od centrum miasta i głównych szlaków komunikacyjnych (autostrady, drogi krajowe i wojewódzkie). Do najważniejszych z nich należy zaliczyć: teren inwestycyjny Międzyzlesia (powierzchnia 17 ha z przeznaczeniem pod usługi oraz aktywizację gospodarczą, teren położony jest w bezpośrednim sąsiedztwie z drogą krajową DK 25, droga wojewódzką DW 264 oraz w niewielkiej odległości od autostrady A2 i drogi krajowej DK 92), Mieczysławów (tereny przeznaczone pod obiekty produkcyjne, składy i magazyny i usługi o powierzchni 7 ha), wyspę Pocijewe w centrum Konina (obszar znajduje się pomiędzy przedwojennym Starym Koninem i powstałym w wyniku budowy nowych kopalń, elektrowni i huty aluminium nowym Koninem – sypialnią przemysłowej części miasta). Poza tym w rejonie Konina ulokowane są następujące działki inwestycyjne: 93,2 ha przy ul. Sulańskiej, 17,9 ha przy ul. Zakładowej, 16,7 ha w Koninie Pawłówku. Obszary obejmują: tereny przemysłowe, bazy, składy, hurtownie, magazyny, usługi oraz zabudowę mieszkaniową.

5. **Gmina Kostrzyn.** Gmina posiada wszystkie niezbędne dla rozwoju biznesu atuty zarówno związane z dobrą lokalizacją i dostępem do najważniejszych węzłów komunikacyjnych, jak i te wynikające ze społecznego i ekonomicznego wzrostu tego obszaru. Głównymi atutami Kostrzyna są atrakcyjna lokalizacja – 25 km do Poznania i 25 km do Wrześni, dostępność komunikacyjna – położenie przy drogach: krajowej nr 92, ekspresowej S-5 oraz w pobliżu autostrady A2, położenie na szlaku kolejowym linii E-20 Berlin – Warszawa, możliwość rozwoju infrastruktury technicznej, dostępność wykwalifikowanych pracowników i przychylność mieszkańców do nowych inwestycji. Gmina Kostrzyn oferuje tereny pod aktywizację gospodarczą o łącznej powierzchni 93 ha położone w bezpośrednim sąsiedztwie drogi krajowej nr 92 oraz drogi szybkiego ruchu S 5 (Wrocław – Poznań (A 2) – Bydgoszcz – Grudziądz – Olsztyn).
6. **Gmina Ostrów Wielkopolski.** Gmina oferuje tereny inwestycyjne przy ul. Wrocławskiej / Wysokiej (Powierzchnia: 2,005 ha, przeznaczenie: tereny obiektów produkcyjnych, składów i magazynów z dopuszczeniem zabudowy usługowej), Teren inwestycyjny przy ul. Wrocławskiej (powierzchnia: 2,3024 ha, przeznaczenie: produkcja, składy i magazyny z dopuszczeniem zabudowy usługowej), przy ul. Osiedlowej (powierzchnia: 2,4680 ha), przy ul. Kaliskiej (powierzchnia: 1,2935 ha, przeznaczenie: usługi i przemysł). W gminie ulokowany jest także Ostrowski Park Przemysłowy oferujący teren inwestycyjny przy ul. Wrocławskiej (powierzchnia: 2000 m² i 3300 m², przeznaczenie: tereny obiektów produkcyjnych, składów i magazynów z dopuszczeniem zabudowy usługowej).
7. **Gmina Piła.** Miasto posiada bogatą ofertę nieruchomości przeznaczonych pod inwestycje. Władze powołały Podstrefę Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Ponad 13 ha gruntów czeka na inwestora. Lokując swój kapitał w strefie, inwestorzy mogą liczyć na zwolnienie z podatku dochodowego do 45%. Miasto dysponuje również innymi zwolnieniami podatkowymi, takimi jak zwolnienie z podatku od nieruchomości, zwolnienie z podatku od środków transportowych. Inwestor rozpoczynający działalność na terenie Piły ma możliwość skorzystania z szeregu ulg inwestycyjnych. Czynnikiem, który również jest atrakcyjny z punktu widzenia lokalizacji działalności gospodarczej, są stawki podatku od nieruchomości, których wysokość na terenie Gminy Piła została ustalona poniżej maksymalnych stawek krajowych. Invest-Park Sp. z o.o. jest spółką z ograniczoną odpowiedzialnością w której jedynym udziałowcem jest Gmina Piła. Realizacja projektu wpisuje się w strategię Gminy Piły w zakresie tworzenia warunków korzystnych dla podnoszenia atrakcyjności inwestycyjnej i rozwoju przedsiębiorczości w subregionie pilskim. Zakłada się bowiem, że utworzenie w Pile podstrefy na obszarze 21,9 ha otworzy możliwości zaktywizowania i ożywienia gospodarczego miasta i subregionu, zamieszkałego przez ponad 400 tys. osób. Obecnie do dyspozycji potencjalnych inwestorów jest 36,48 ha terenów pod inwestycje.
8. **Gmina Tarnowo Podgórne.** W skład gminy oferowane są tereny inwestycyjne zlokalizowane wokół następujących miejscowości: Jankowice (teren o powierzchni 91 ha położony po południowej stronie drogi krajowej nr 92, przeznaczenie: działalność usługowa, składowa, wytwórcza - nie zagrażająca środowisku naturalnemu, bezpośrednie sąsiedztwo stanowią tereny aktywizacji gospodarczej firmy: Lidl Polska, Imperial Tabacco, Kraft Foods, Balma, Scania, Brenntag), Tarnowo Podgórne (trzy obszary o powierzchni odpowiednio 35, 24 i 13,7 ha położone po południowej stronie drogi krajowej nr 92, przeznaczenie: działalność handlowa, usługowa, biurowa, rekreacyjna, składowa, produkcja nie zagrażająca środowisku naturalnemu), Swadzim (teren o powierzchni 55,7 ha w bezpośrednim sąsiedztwie obwodnicy miasta Poznania, przeznaczenie: działalność handlowa, usługowa i rekreacyjna).
9. **Gmina Września.** W gminie ulokowana jest Wrzesińska Strefa Aktywności Gospodarczej (WSAG). Celem utworzenia WSAG jest aktywizacja regionu w zakresie zrównoważonego rozwoju społeczno - gospodarczego, przyciągnięcie do Strefy nowych inwestorów, podniesienie poziomu inwestycji, zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej tej części gminy, rozwój przedsiębiorczości, a w konsekwencji

utworzenie nowych miejsc pracy. Teren WSAG obejmuje 331 ha i zgodnie z intencją stron docelowo wyposażony będzie w pełną infrastrukturę drogową oraz kolejową, a także podjęte zostaną inwestycje w zakresie sieci energetycznej, gazowej, oraz telekomunikacyjnej. Niewątpliwą zachętą dla inwestorów, którzy realizować będą na terenie WSAG swoje inwestycje jest fakt, iż obszar jest objęty Wałbrzyską Specjalną Strefą Ekonomiczną, a co za tym idzie inwestorzy korzystać mogą z pomocy publicznej w formie zwolnienia z podatku CIT.

10. Swarzędz - podstrefa Kostrzyńsko – Słubickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Operator logistyczny CLIP Group S.A. posiada 80 ha Specjalnej Strefy Ekonomicznej, która umożliwi firmom inwestującym w niej zwolnienie z podatków do 2026 roku. Przedsiębiorca podejmujący działalność gospodarczą na terenie Specjalnej Strefy Ekonomicznej jest uprawniony do korzystania z pomocy regionalnej w postaci zwolnienia podatkowego w podatku dochodowym z dwóch tytułów: poniesionych nakładów inwestycyjnych lub tworzenia nowych miejsc pracy. Istnieje także możliwość zwolnienia przedsiębiorcy z podatków lokalnych. Warto też zaznaczyć, że jest to jedyna otwarta dla inwestorów Strefa Ekonomiczna w Wielkopolsce. Teren przeznaczony jest pod zabudowę techniczno – produkcyjną z usługami. Charakterystyka terenu: lokalizacja przy autostradzie A2 oraz na szlaku kolejowym E30 Rotterdam – Moskwa, pełne uzbrojenie w media, maksymalna wielkość powierzchni zabudowy 80%, maksymalna wysokość projektowanych budynków 20 m. Dodatkowo inwestorzy lokujący swoją działalność na terenie Strefy, mają możliwość otrzymania ulg wynikających z faktu objęcia terenów w Swarzędzu Kostrzyńsko – Słubicką Specjalną Strefą Ekonomiczną, co możliwe jest po uzyskaniu pozwolenia na prowadzenie działalności w Strefie.

• Zachodniopomorskie

Szczecin jest położony na skrzyżowaniu szlaków wszystkich rodzajów transportu. Stanowi ważny międzynarodowy węzeł transportowy na trasie transeuropejskiego

korytarza transportowego północ-południe, od południowej Skandynawii przez szlak odrzański, Czechy, Austrię do portów morza Śródziemnego. Leży na trasie łączącej Rosję i Finlandię poprzez Bałtyk z Europą Zachodnią. Obok doskonałej lokalizacji Szczecin charakteryzuje się niezwykle dobrymi warunkami naturalnymi, dużym wyborem atrakcyjnych terenów inwestycyjnych oraz dużym potencjałem wykształconych i wysoko wykwalifikowanych pracowników. Atrakcyjność inwestycyjną Miasta potwierdza ogłoszony przez Agencję Fitch Ratings rating Szczecina na poziomie „A-”, który określa bardzo dobrą politykę finansową i strategiczną Miasta, odzwierciedlając tym samym także jego wysoką płynność, umiarkowany poziom zadłużenia i bezpieczne wskaźniki obsługi długu.

Wartością rejonu Szczecina jest obecność dwóch Specjalnych Stref Ekonomicznych czyli Podstrefy Szczecin Specjalnej Strefy Ekonomicznej Euro-Park Mielec oraz Kostrzyńsko-Słubickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Obszar pozostający we właściwości K-S SSE obejmuje powiaty trzech województw północno-zachodniej Polski tj. lubuskiego, wielkopolskiego i zachodniopomorskiego (powiaty: choszczeński, goleniowski, gryficki, gryfiński, kamieński, łobeski, myśliborski, policki, pyrzycki, starogardzki oraz miasta Szczecin i Świnoujście). Tereny Specjalnej Strefy Ekonomicznej Euro-Park Mielec Szczecinie obejmują lokalizacje takie jak Trzebusz i Dunikowo. Strefa położona jest obok węzła Tczewska, znajdującego się w ciągu trasy A6/S3, w niedalekiej odległości od portu Lotniczego Szczecin Goleniów. W ramach inwestycji za ponad 70 mln złotych kompleksowo uzbrojono ponad 50 hektarów gruntów. Na miejscu doprowadzono wszystkie niezbędne instalacje. Wybudowano m.in. 8 km sieci energetycznej, 6 km kanalizacji deszczowej oraz 3 km sieci sanitarnej. Ponadto powstały 2 wiadukty nad torami kolejowymi, rondo, oraz część ul. Irydowej (dawniej Nowoprzestrzennej). Na terenie Podstrefy Szczecin w latach 2015-2019 zezwolenie na działalność uzyskało łącznie dziewięć firm specjalizujących się sektorach takich jak spożywczy, elektryczny, kamieniarki, metalowy, budowlany, papierniczy oraz przetwórstwie tworzyw sztucznych czy drewna.

Do najważniejszych obszarów przeznaczonych pod inwestycje należy zaliczyć:

1. **Szczecin Trzebusz – Specjalna Strefa Ekonomiczna – Park Mielec.** Nieruchomość położona jest w prawobrzeżnej części Szczecina, tuż przy autostradzie A6 – węzeł Szczecin Dąbie. Teren posiada dogodne połączenie z lotniskiem Szczecin – Goleniów (15 km), boczną kolejową (ok. 1 km) portem morskim Świnoujście (85 km), centrum Szczecina (15 km), Berlinem (135 km) oraz z drogami ekspresowymi S3 (port morski – południe Polski), S10 (Stargard Szczeciński – kierunek Toruń).
2. **Szczecin Dunikowo – Specjalna Strefa Ekonomiczna – Park Mielec.** Nieruchomość położona jest w prawobrzeżnej części Szczecina podobnie jak Szczecin Trzebusz. Odległość do autostrady A6 wynosi 1 km, od centrum Szczecina – 15 km a od Berlina 135 km. Teren posiada dogodne połączenie z lotniskiem Szczecin-Goleniów (30 km), portem morskim Świnoujście (85 km) oraz drogą S10 (Stargard Szczeciński – kierunek Toruń).
3. **Tereny przy ul. Lubczyńska-Kniewska.** Nieruchomość jest terenem należącym do Miasta, przeznaczonym pod zabudowę usługową, obiekty produkcyjne, składy i magazyny. Obejmuje łącznie trzy działki o powierzchni 1,44 ha; 1,35 ha i 3,77 ha. Nieruchomość położona jest 4 km od autostrady A6, 28 km do portu Lotniczego Szczecin - Goleniów, 140 km do lotniska w Berlinie i ok. 20 km od centrum Szczecina. Teren jest w pełni uzbrojony.
4. **Tereny w bezpośrednim sąsiedztwie terenów inwestycyjnych Miasta w Trzebuszu.** Nieruchomości o łącznej powierzchni około 63 ha, znajdują się obecnie we władaniu Centralnego Ośrodka Badań Odmian Roślin Uprawnych w Szczecinie Dąbiu. Mając na uwadze zamiar zmiany sposobu zagospodarowania terenu w Szczecinie Dąbiu należącego do Centralnego Ośrodka Badań Odmian Roślin Uprawnych na sposób zgodny z ustaleniami wynikającymi z obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, Miasto Szczecin wspiera działania zmierzające do pozyskania nowych inwestorów.
5. **Nieruchomości w bezpośrednim sąsiedztwie terenów logistycznych (North-West Logistic Parku i terenów SSE Miasta).** Nieruchomości o łącznej powierzchni około 10 ha znajdują się we władaniu Krajowego Ośrodka Wsparcia Rolnictwa (KOWR). W miejscowym planie tereny przeznaczone są pod realizację funkcji produkcyjnej, usługowej, składy, magazyny, bazy transportowe z dopuszczeniem usług m.in. w zakresie logistyki, transportu, telekomunikacji, handlu, rzemiosła, motoryzacji i finansów. Działki są przygotowane do zbycia.
6. **Park Dąbie.** Park jest strefą przedsiębiorczości dla małych i średnich firm o łącznej powierzchni 8 ha. Nieruchomość położona jest w bezpośrednim sąsiedztwie Lotniska Szczecin – Dąbie, powołana w celu tworzenia warunków do rozwoju przedsiębiorczości oraz wsparcia biznesu lokalnego. Dla przyszłych inwestorów przewidzianych jest 20 działek inwestycyjnych o powierzchni od 2650 mkw. do 4930 mkw. W ramach planowanego przedsięwzięcia Miasto przewiduje budowę drogi w obszarze parku „Dąbie” komunikującej go z istniejącym układem drogowym oraz budowę wodociągu, kanalizacji sanitarnej i kanalizacji deszczowej. Zakończenie robót budowlanych przewiduje się w 2021 r.
7. **Rejon Kołbaskowa.** Gmina Kołbaskowo oraz znajdująca się tam tereny inwestycyjne położone są bezpośrednio przy granicy z Republiką Federalną Niemiec, wzdłuż autostrady A6. W odległości 20 km od gminy, poprzez węzeł Klucz, autostrada łączy się z trasą ekspresową S3. Tak niewielka odległość od tej trasy, znacznie podnosi potencjał inwestycyjny gminy. Dowodem na to jest decyzja firmy Amazon o budowie w Kołbaskowie centrum logistycznego. BTS Amazon Szczecin zajmuje powierzchni ok. 150 tys. m kw. Wartość inwestycji to 410 mln zł. Dodatkowo w drugiej połowie 2019 r. firma KION GROUP AG – światowy lider w logistyce, podjęła decyzję o budowie nowego zakładu wózków widłowych. Na terenie liczącym ok 18 ha powstanie nowoczesny zakład produkcyjny, centrum badawczo-rozwojowe oraz centrum administracyjne o powierzchni prawie 44 000 metrów 2. Nakłady inwestycyjne na ten projekt wyniosą ponad 60 milionów euro, czego efektem będzie ponad 150 nowych miejsc pracy utworzonych do 2023 r. Obiekt ma zostać oddany na początku 2021 r.

8. Park Przemysłowy Nowoczesnych Technologii (rejon Stargardu). Park zlokalizowany jest na terenach byłego lotniska wojsk radzieckich o łącznej powierzchni 380 ha terenów inwestycyjnych. Miasto leży w odległości około 36 km na południowy - wschód od Szczecina, 40 km od zachodniej granicy Polski, około 35 km od międzynarodowego lotniska w Goleniowie, 120 km od terminalu promowego w Świnoujściu i około 180 km od Berlina. Oferta Parku skierowana jest przede wszystkim do inwestorów będących liderami innowacji w swoich branżach, którzy nie tylko wprowadzają nowoczesne technologie w swoich produktach, ale także innowacje w dziedzinach procesu technologicznego, ochrony środowiska.

9. Stargardzki Park Przemysłowy. Park zlokalizowany jest w północno-zachodniej części miasta Stargard. Miasto leży w odległości około 36 km na południowy- zachód od Szczecina, 40 km od zachodniej granicy Polski, około 35 km od międzynarodowego lotniska w Goleniowie, 120 km od terminalu promowego w Świnoujściu i około 180 km od Berlina. Oferta skierowana jest przede wszystkim do inwestorów będących liderami innowacji w swoich branżach. Całkowita powierzchnia Parku Przemysłowego w Stargardzie to 150 ha. Dostępne tereny inwestycyjne, o łącznej powierzchni około 5 ha Tereny te są uzbrojone. W Stargardzkim Parku Przemysłowym działa ponad 50 firm z różnych branż, które łącznie zatrudniają ponad 2500 osób.

• Lubuskie

W województwie lubuskim tereny inwestycyjne posiada w ofercie 55 gmin. Wielkość terenów inwestycyjnych wynosi ok. 3000 ha, w tym prawie 1800 ha terenów uzbrojonych. Wchodzą one w skład trzech specjalnych stref ekonomicznych (SSE), Stref Aktywności Gospodarczej lub są wydzielonymi działkami pod przeznaczonymi pod produkcję przemysłową, usługi i / lub magazyny oraz składy. Trzy specjalne strefy ekonomiczne oferują w województwie lubuskim ponad 1200 ha. Większość (ponad 1100 ha) przypada na Kostrzyńsko-Słubicką Specjalną Strefę Ekonomiczną, z czego już zagospodarowane

stanowią prawie 700 ha, a tereny uzbrojone to obszar 1049,66 ha. Wydzielone pozostałe miejskie i gminne Strefy Aktywności Gospodarczej - SAG (bez statutu SSE) pod inwestycje przemysłowe mają obszar prawie 1750 ha, z czego uzbrojone tereny stanowią 660 ha. Wszystkie miejscowości położone wzdłuż drogi ekspresowej S-3 mają w swojej ofercie tereny inwestycje. Są to: Gorzów Wlkp., Skwierzyna, Międzyrzecz, Świebodzin - miejsce skrzyżowania A-2 z S-3, Sulechów, Zielona Góra, Nowa Sól oraz Nowe Miasteczko. Siedem miejscowości (poza Skwierzyną) posiada strefy aktywności gospodarczej, a tereny oferujące tereny ze statutem SSE posiadają Gorzów Wlkp., Skwierzyna, Sulechów, Zielona Góra i Nowa Sól. Łącznie w ww. 8 miejscowościach znajduje się 14 terenów inwestycyjnych z 95 różnej wielkości działkami o łącznej powierzchni 492,55 ha. Docelowo tereny te mają być wykorzystano jako obszar przemysłowy, następnie na usługi oraz składy i magazyny. W przypadku Zielonej Góry, Gorzowa Wlkp., Nowej Soli oraz Sulechowa wsparciem dla inwestorów są nowo powstałe parki i centra B+R. Wspierają one firmy różnych branż w zakresie wytworzenia nowych produktów, wprowadzenia innowacji, patentów, wzorów użytkowych i znaków towarowych. Dotychczas ww. jednostki we współpracy z lubuskimi firmami wygenerowały 148 takich produktów.

Port Lotniczy Zielona Góra-Babimost (EPZG). Na lotnisku jest 5 terenów o łącznej powierzchni ok. 70 ha (największy teren o pow. ok. 40 ha) z przeznaczeniem na Centrum TSL oraz różnego rodzaju działalności związanej z branżą lotniczą, a w jego bezpośrednim sąsiedztwie jest kilka lokalizacji o łącznej powierzchni ok. 60 ha na wszelkiego rodzaju działalności usługowe i produkcyjne oraz okołolotniskowe. Wszystkie tereny są uzbrojone w prąd i wodę i posiadają skomunikowanie z drogą ekspresową S3 i autostradą A2 poprzez połączenie z DK32 i drogami wojewódzkimi DW304 i DW303.

• Dolnośląskie

Tereny inwestycyjne województwa dolnośląskiego podobnie jak tereny województw zachodniopomorskiego i lubuskiego zlokalizowane są wzdłuż drogi ekspresowej S-3. Tereny leżą w granicach trzech Specjalnych Stref:

Wałbrzyskiej, Kamiennogórskiej i Legnickiej. Do najważniejszych terenów inwestycyjnych należy zaliczyć:

1. **Tereny Podstrefy Lubawki.** Tereny objęte są obszarem Kamiennogórskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. W podstrefie działa jeden inwestor z branży tekstylnej. Wolny teren inwestycyjny, znajdujący się przy granicy z Republiką Czeską, obejmuje działki o łącznej powierzchni 5,3776 ha z przeznaczeniem w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego na przemysł, składy, magazyny i bazy, stanowiące własność Agencji Nieruchomości Rolnych. W sąsiedztwie nieruchomości znajduje się oczyszczalnia ścieków, sieć wodna, sieć elektroenergetyczna. Teren zlokalizowany jest około 450 m od drogi krajowej nr 5, w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej drogi ekspresowej S-3 i około 2,1 km od planowanego węzła Lubawka.
2. **Tereny Podstrefy Kamienna Góra.** Tereny objęte są obszarem Kamiennogórskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. W podstrefie zainwestowało dotychczas dziesięciu inwestorów, zajmujących się między innymi produkcją pasów bezpieczeństwa, części i akcesoriów samochodowych, materaców izolacyjnych, druku wielkoformatowego, zatrudniając około 1620 osób. Do dyspozycji inwestorów pozostają wolne tereny inwestycyjne w granicach Miasta Kamienna Góra o łącznej powierzchni około 74 ha, zlokalizowane około 200 m od planowanego zjazdu z S3 (węzeł Kamienna Góra Południe). Bezpośrednio przy węźle Kamienna Góra Północ znajduje się kolejny, 10-hetarowy kompleks inwestycyjny. Przeznaczenie w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego dla wyżej wspomnianych nieruchomości to zabudowania produkcyjne i usługowe, zabudowania techniczno-produkcyjne, obiekty produkcyjne, składy i magazyny. Działki znajdują się w pobliżu lub w bezpośrednim sąsiedztwie sieci elektroenergetycznych, gazowych, wodnych i kanalizacyjnych. Kompleks inwestycyjny w granicach Gminy Kamienna Góra o powierzchni 31,6576 ha oddalony jest o 5km od węzła Kamienna Góra Południe.
3. **Tereny Podstrefy Janowice Wielkie.** Tereny objęte są obszarem Kamiennogórskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. W podstrefie działa dwóch inwestorów z branży motoryzacyjnej i metalowej. W gminie Janowice Wielkie znajdują się działki inwestycyjne o łącznej powierzchni 17,7 ha. Choć teren ten nie leży bezpośrednio przy trasie S-3, to jego położenie przy drodze krajowej nr 3, która w odległości około 24 km łączyć się będzie z węzłem Bolków na drodze ekspresowej S-3 (w budowie), wpłynie na możliwości dalszego rozwoju inwestorów oraz podstrefy.
4. **Tereny położone w okolicy gminy Miłkowice (powiat legnicki).** Nieruchomość o powierzchni 16,2700ha objęta jest granicami Legnickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Właścicielem nieruchomości jest gmina Miłkowice. Aktualnie teren użytkowany jest rolniczo. Zgodnie z Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego przedmiotowy teren przeznaczony jest pod zabudowę produkcyjno – usługową (lokalizacja obiektów produkcyjnych, usługowych, magazynowych i składowych). Teren bezpośrednio przylega do drogi gminnej nr 2233D (dawna droga krajowa nr 3). W odległości około 700m znajduje się skrzyżowanie z drogą krajową nr 3 (S-3). Od strony wschodniej oraz północnej teren graniczy z drogami gminnymi o nawierzchni gruntowej.
5. **Tereny położone w okolicy gminy Polkowice (powiat polkowicki).** Tereny inwestycyjne objęte granicami LSSE to dwa obszary – Nieruchomość o powierzchni 33,4034 ha oraz cztery działki o łącznej powierzchni 32,3418ha. Na terenie podstrefy zainwestowało siedem podmiotów zajmujących się m.in. produkcją silników diesla, foteli samochodowych, obuwia oraz systemami klimatyzacji do aut, zatrudniając łącznie ok. 4,5 tys. osób. Właścicielem nieruchomości jest miasto Polkowice. Aktualnie teren nie jest użytkowany. Zgodnie z Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego przedmiotowy teren przeznaczony jest pod zabudowę przemysłową. Teren przylega do drogi krajowej nr 3 (brak wjazdu) oraz do drogi wojewódzkiej nr 331 (ul. Działkowa). Budowa wjazdu od ulicy Działkowej (działka 33,4034ha) wymaga uzgodnień z KGHM

dotyczących kolizji z sieciami kombinatu. Najbliższy węzeł autostrady to A4 (40km).

- 6. Tereny leżące w okolicach gminy Bolków (obręb Bolków-Miasto oraz Wolbromek).** Gmina Bolków posiada w swojej ofercie trzy kompleksy inwestycyjne. Jednym z nich jest kompleks o powierzchni 12,2078 ha (składający się z pojedynczej działki), który położony jest w obrębie Wolbromek w odległości ok. 50-150 m od drogi krajowej nr 5 oraz ok. 2,1 km od drogi krajowej nr 3. Dodatkowo przedmiotowy teren inwestycyjny znajduje się w bliskiej odległości od Drogi Ekspresowej S3 – ok. 1,65 km – co stanowi idealne połączenie komunikacyjne z obszarami znajdującymi się w regionie północno-zachodnim oraz południowo-zachodnim Polski. Teren został włączony w granice Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej INVEST-PARK. Dodatkowym atutem jest sieć wodociągowa, o średnicy \varnothing 160, która przebiega w bliskiej odległości od terenu inwestycyjnego. Przedsiębiorca rozpoczynając inwestycję może ubiegać się o wydanie decyzji o wsparciu na okres 15 lat. W miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, teren oznaczony jest jako powierzchnia przeznaczona do działalności gospodarczej i w części (0,94 ha) tereny zieleni urządzonej, na których dopuszcza się - zgodnie z MPZP - budowę obiektów i urządzeń infrastruktury technicznej lub parkingów i dojazdów. Drugi kompleks inwestycyjny będący również w granicach Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej „INVEST-PARK” posiada 0,9098 ha powierzchni inwestycyjnej. Zlokalizowany jest w obrębie Bolków-Miasto, w bliskiej odległości od centrum miasta (ul. Henryka Sieniewicza). W bliskiej odległości od terenu inwestycyjnego znajdują się wszystkie wymagane sieci infrastruktury technicznej. Tereny znajdują się w sąsiedztwie przedsiębiorstw: CEL-STAL Tomasz Podgajny, WFB Baird Poland sp. z o.o. Zgodnie z Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego kompleks inwestycyjny jest przeznaczony pod przemysł oraz usługi. Lokalizacja terenu zapewnia doskonały dojazd zarówno do drogi krajowej nr 5 oraz nr 3 – ok 2,3 km. Teren dodatkowo jest skomunikowany z Drogą Wojewódzką nr 323 – ok. 300 m – oraz z Drogą Ekspresową nr S3 – ok. 3,7 km.

Trzeci kompleks objęty jest obszarem Kamiennogórskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Wolny teren inwestycyjny obejmuje 15,2485 ha powierzchni (łącznie cztery działki). Sieć wodociągowa \varnothing 160 przebiega przez teren podstrefy. Nieruchomość jest przeznaczona w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego pod działalność gospodarczą. Zlokalizowana w bliskim sąsiedztwie drogi krajowej nr 5 i około 2 km od węzła Bolków na drodze ekspresowej S-3.

- 7. Dolnośląska Strefa Aktywności Gospodarczej S3-Jawor.** Obszar inwestycyjny znajduje się w granicach Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej „INVEST-PARK”. Dolnośląska Strefa Aktywności Gospodarczej S3-Jawor (DSAG S3-Jawor) to teren o szczególnych atutach dla tworzenia nowych inwestycji. Obszar jest doskonale skomunikowany i przygotowany dla małych, średnich oraz dużych przedsiębiorstw. Utworzenie Dolnośląskiej Strefy Aktywności Gospodarczej S3 Jawor to następstwo projektu gospodarczego „S3-Droga Wielkich Możliwości”. Teren przylega do Drogi Krajowej nr 3 oraz nowej Drogi Ekspresowej S3. Obecnie dojazd do terenu zapewnia droga powiatowa (ul. Gottlieba Daimlera – która została w pełni zmodernizowana) oraz droga krajowa 3. Dodatkowo teren został skomunikowany z Drogą Ekspresową S3 poprzez węzeł łączący się z Drogą Krajową nr 3. Grunt został oznaczony jako teren Aktywności Gospodarczej, z przeznaczeniem podstawowym pod zabudowę produkcyjną i usługową oraz z przeznaczeniem uzupełniającym m.in. pod składy, magazyny, bocznice kolejowe, lądowiska helikopterów, zbiorniki retencyjne, urządzenia i obiekty towarzyszące w tym: drogi wewnętrzne, miejsca parkingowe i garaże, infrastruktura techniczna oraz zieleni urządzonej. Na terenie DSAG S3-Jawor powstał zakład przedsiębiorstwa marki „Premium” – Mercedes Benz Manufacturing Poland (koncern DAIMLER AG), który będzie zajmował się montażem czterocylindrowych silników do samochodów osobowych (pierwsze procesy produkcyjne rozpoczęły się już 2019 roku). Koncern, w pierwszym etapie inwestycji, zajął ponad 50 ha powierzchni inwestycyjnej, gdzie docelowo ma prowadzić działalność na ponad 100 ha. W ofercie inwestycyjnej Dol-

nośląskiej Strefy Aktywności Gospodarczej S3-Jawor znajdują się grunty będące własnością Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej „INVEST-PARK” oraz Krajowego Ośrodka Wsparcia Rolnictwa. Dodatkową ofertą inwestycyjną jest również obszar należący do prywatnego właściciela. Tereny inwestycyjne znajdują się zarówno w obrębie Gminy Jawor oraz Gminy Męcinka. W Dolnośląskiej Strefie Aktywności Gospodarczej S3-Jawor w granicach WSSE „INVEST-PARK” znajduje się ponad 272 wolnych terenów inwestycyjnych zlokalizowanych w obrębie Gminy Jawor oraz 35 ha w obrębie Gminy Męcinka. Dodatkowo WSSE „INVEST-PARK” w swojej ofercie inwestycyjnej posiada teren prywatnego właściciela o powierzchni

ponad 11 ha. Większość kompleksów inwestycyjnych jest zlokalizowana w bliskiej odległości do niezbędnych sieci infrastruktury technicznej (w trakcie modernizacji ul. Gottlieba Daimlera, niezbędne sieci infrastruktury technicznej zostały umieszczone w przebudowanej drodze dojazdowej). Szacuje się, że inwestycje realizowane na tym terenie pozwolą utworzyć ok. 12,7 tys. nowych miejsc pracy.

Planowane jest również utworzenie parku przemysłowo-technologicznego o powierzchni 410 ha w bezpośrednim sąsiedztwie drogi S3, na terenie Gminy Miejskiej Lubin i Gminy Lubin. Lubinski Park Przemysłowo-Technologiczny powstanie przy współpracy KOWR, ARP i KGHM Polska Miedź.

11. Podsumowanie raportu

Aktualna sytuacja dotycząca Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk wyznaczona jest przez stan inwestycji liniowych na głównych ciągach transportowych oraz punktowych ulokowanych w portach morskich oraz w głębi kraju. W poniższym podsumowaniu wzięto pod uwagę wszystkie z nich.

W odniesieniu do infrastruktury liniowej – zwraca uwagę zaawansowany stan zainwestowania. Jeżeli chodzi o autostradę A-1 na etapie realizacyjnym znajduje się liczący ok. 83 km odcinek Tuszyn – Częstochowa, który jest ostatnim odcinkiem tej trasy. Początkowo inwestycja miała być finansowana w formule partnerstwa publiczno-prywatnego. Obecnie zadanie jest finansowane, podobnie jak w przypadku innych zadań realizowanych przez GDDKiA z budżetu państwa. Planowane zakończenie prac i tym samym ukończenie całości autostrady A1 w Polsce przewidywane jest do 2022 r.

Linia kolejowa E 65 na odcinku Gdynia – Warszawa została już zmodernizowana i przygotowana do jazdy pociągów z prędkością 160 -200 km/h. W 2020 r. zakończono prace modernizacyjne na stacji Idzikowice, polegające na wymianie torowiska, nawierzchni torowej wraz z odwodnieniem oraz sieci trakcyjnej. Obecnie trwa przebudowa obiektów inżynierskich (przepusty, wiadukty, mosty) oraz budowa dróg technologicznych. Dodatkowo konty-

nuowane są prace związane z projektowaniem i zabudową ERTMS/ETCS, które pozwolą osiągać prędkości powyżej 200 km/h. Realizowane są także prace projektowe na odcinku Będzin – Katowice – Tychy – Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice. W przypadku uzyskania dofinansowania z instrumentu CEF zakończenie realizacji prac na przedmiotowym odcinku planowane jest w 2023 roku.

Modernizacji podlega także linia C-E 65. Zawarto umowy na realizację odcinków Kalina – Rusiec Łódzki oraz Rusiec Łódzki – Zduńska Wola Karsznice, dla których prace mają się zakończyć w 2024 r. W 2019 r. trwało również postępowanie przetargowe dla odcinka Chorzów Batory – Nakło Śląskie (rozstrzygnięcie w 2020 r.). W 2020 roku planuje się ogłoszenie przetargu na wykonanie dokumentacji projektowej na odcinku Nakło Śląskie - Kalina. Roboty budowlane zostaną zrealizowane w Nowej Perspektywie 2024 – 2027. Ponadto, zgodnie z Planem wdrażania Europejskiego Systemu Sterowania Pociągami, do 2025 r. na linii będzie funkcjonował system ERTMS/GSM-R.

Zakończone zostały także prace modernizacyjne na odgałęzieniu przebiegającym wzdłuż linii kolejowej nr. 201, na odcinku Kościerzyna-Gdynia. Do 2023 roku prowadzone będą prace w południowej części linii - na odcinku od Nowej Wsi Wielkiej do Maksymilianowa. Celem prac (wymiana nawierzchni torów, przebudowa sieci trakcyjnej, rewitalizacja

obiektów inżynierskich) będzie przywrócenie prędkości rozkładowej pociągów towarowych do $V = 100$ km/h.

W skład zachodniej odnogi korytarza wchodzi droga ekspresowa S 3 oraz linie kolejowe E 59 i C-E 59. Inwestycje wzdłuż S3 realizowane były w ostatnich latach etapowo. Modernizacja trasy ma się zakończyć w 2024 roku. Do zrealizowania pozostały odcinki: Świnoujście – Troszyn (w przetargu), Brzozowo – Miękowo (w trakcie realizacji), Miękowo – Rzęźnica (w trakcie realizacji), Bolków-Lubawka (w trakcie realizacji), o łącznej długości 120 km. Duże znaczenie mają także takie przedsięwzięcia jak: Zachodnie Drogowe Obejście Szczecina oraz tunel pomiędzy wyspą Wolin i Uznam.

Modernizacja magistrali kolejowej E-59 na odcinkach: granica województwa dolnośląskiego – Czempień, Opole Groszowice – Kędzierzyn Koźle oraz Poznań Główny – Szczecin Dąbie realizowana jest w ramach projektów finansowanych z CEF. Zakończenie realizacji pierwszych dwóch inwestycji zaplanowane jest na 2021 rok, a drugiej na rok 2023.

Dla Korytarza Bałtyk-Adriatyk kluczowe znaczenie ma także droga kolejowa C-E 59, pomimo tego, że należy ona do sieci uzupełniającej TEN-T. W bieżącej perspektywie zaplanowano prace na odcinku z Wrocławia do Głogowa. W najbliższych latach niezbędne będzie także podjęcie wysiłków na rzecz zwiększenia przepustowości Wrocławskiego Węzła Kolejowego. Ponadto, w związku z budową systemu Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej, a także ze względu na konieczność poprawy warunków żeglugi na Odrze Wschodniej (Regalicy) zapadła decyzja o budowie nowego, dwutorowego mostu kolejowego w Szczecinie Podjuchach w ciągu linii nr 273. Planowane są także inwestycje związane z modernizacją szczecińskiego węzła kolejowego, mające usprawnić wywóz i dowóz ładunków do portów morskich usytuowanych na zachodnim wybrzeżu Polski. Trwają także intensywne prace przy realizacji połączeń portów morskich z systemem dróg krajowych oraz linii kolejowych, a także mające na celu ułatwienie dostępu do portów morskich od strony morza. Dostępność drogowa polskich portów morskich w ciągu ostatnich kilku lat korzystnie się zmieniła. Porty Trójmiasta mają dostęp do autostrady A1, łączącej się z autostradą A2. Z punktu widzenia portu w Gdyni kluczowe znaczenie będzie miała budowa drogi czerwonej w latach 2020-2028 w ramach

Programu Wieloletniego Centralnego Portu Komunikacyjnego. Do Szczecina dochodzi droga ekspresowa S3 – dwupasmowa prawie na całym odcinku Szczecin-Sulechów, łącząca się z autostradą A2. Choć wszystkie cztery polskie porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej mają zapewniony względnie dogodny dostęp, wiele inwestycji jest w trakcie realizacji bądź planowanych na najbliższe lata. Realizowany jest m.in. projekt związany z poprawą dostępności portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu dla transportu kolejowego. Zakończenie jego realizacji przewidziane jest w 2021 roku. W zespole portów Szczecin-Świnoujście obok inwestycji na rzecz polepszenia dostępu od strony lądu realizowane będą w najbliższym czasie inwestycje na rzecz pogłębienia toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 oraz toru podejściowego do portu zewnętrznego w Świnoujściu do 14,5 m, co umożliwi obsługę największych statków wchodzących na Bałtyk (rozpoczęcie inwestycji – po 2020 r.).

W skład Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk wchodzi także drogi wodne śródlądowe rzek Wisły i Odry. Choć z formalnego punktu widzenia nie przynależą one do sieci TEN-T w przyszłości być może staną się jej częścią. Wykorzystanie transportowe tych dróg aktualnie jest niewielkie. W ostatnim czasie można zaobserwować zwielokrotnienie inicjatyw na rzecz wykorzystania polskich dróg śródlądowych: Odry i Wisły, tak aby zapewniły połączenie akwenów morskich z metropoliami krajowymi oraz Kanałem Odra-Dunaj. Kluczowe znaczenie dla udrożnienia Wisły i Odry posiada ratyfikowana przez polski rząd konwencja AGN na początku roku 2017. Porozumienie dotyczy dróg wodnych E-30 (dla Odry), E-40 (od Morza Bałtyckiego do Morza Czarnego) i E-70 (od Rotterdamu do Zalewu Wiślanego). Rewitalizacja dróg wodnych śródlądowych w Polsce jest zadaniem, które będzie trwać wiele dziesięcioleci, choć bardziej zaawansowane są prace w odniesieniu do Odry. Pierwsza inwestycja na Wiśle tj. budowa stopnia wodnego w Siarzewie może być skończona do 2025 roku. Większość projektów obejmuje rewitalizację dolnego biegu rzeki Wisły. Planuje się także połączenie Odra-Wisła-Zalew Wiślany i Warszawa-Brześć poprzez rozbudowę dróg wodnych E-70 i E-40.

W odniesieniu do infrastruktury punktowej warto zwrócić uwagę na szybki przyrost powierzchni magazynowej na przestrzeni ostatnich lat. Rok 2019 był bardzo dobrym

na rynku magazynowym w Polsce. Rozwój widać zarówno na płaszczyźnie najemców jak i deweloperów. W roku tym wzrost wielkości podaży był rekordowy i ukształtował się na poziomie 2,7 mln m². Jest to wzrost 21% w stosunku do roku 2018. Całkowite zasoby magazynowe Polski w roku 2019 to 18,6 mln m². Do największych polskich rynków magazynowych należy zaliczyć: Mazowsze (4,2 mln m²), Górny Śląsk (3,3 mln m²), Łódź (3,1 mln m²), Wielkopolska (2,1 mln m²), Wrocław (2,1 mln m²). Na tym tle mniejszą powierzchnią magazynową dysponują ośrodki nadmorskie korytarza BAC: Szczecin (0,72 mln m²) i Pomorze (0,66 mln m²), co pokazuje, iż w Polsce większą rolę odgrywają ośrodki logistyczne zlokalizowane w głębi kraju. Niemniej ośrodki nadmorskie uznawane są za rynki perspektywiczne i dynamicznie rozwijające się.

W całej Polsce dobrze przedstawia się kwestia małych, prywatnych i branżowych centrów magazynowania. W każdym dużym mieście korytarza znajduje się spora liczba tych centrów, należących do takich operatorów jak: Panattoni, ProLogis, Logicor, Sergio, Diamond, Goodman czy 7R. Najwięcej jest ich w okolicach Warszawy, Łodzi, Śląska, Wrocławia, Poznania czy Pomorza (od 20 do 40 centrów magazynowych). Ponadto zaczynają już funkcjonować duże centra logistyczne ulokowane w Gdańsku i Gdyni. Dotyczy to zwłaszcza Pomorskiego Centrum Inwestycyjnego i Pomorskiego Centrum Logistycznego. Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne dysponuje powierzchnią 20 ha. Korzystne wyniki odnotowuje Śląskie Centrum Logistyki SA ulokowane nad kanałem gliwickim. Duże, publiczne centra logistyczne ulokowane są także w Wielkopolsce.

Aktualnie magazyny budowane są w oparciu o mobilne technologie, które automatyzują gospodarkę magazynową. Istotne są także standardy ekologiczne. Formalnym potwierdzeniem, że obiekt przemysłowy został wykonany z zachowaniem rozwiązań ekologicznych są tzw. zielone certyfikaty. Niezbędny jest także dobry Warehouse Management System czyli system informatyczny wspomagający realizację, kontrolę i sterowanie przepływem towarów przez magazyn oraz dostarczający informacje o tym przepływie i tworzący dokumentację towarzyszącą przepływowi.

Na obszarze całego kraju funkcjonują także terminale intermodalne takich operatorów jak PKP Cargo, PCC In-

termodal, Loconi, Spedcont, Cargosped, Polzug i innych. W najbliższych latach mają też powstać nowe terminale w Zajączkowie Tczewskim, Solcu Kujawskim i Emilianowie. Pomimo pozytywnych tendencji dużo z powstających terminali i centrów logistycznych, choć zlokalizowanych jest w strefie rozwojowej korytarza Bałtyk-Adriatyk, powiązanych jest z portami niemieckimi w relacji równoleżnikowej i spełnia funkcje podwykonawcze względem nich.

Ruch lotniczy Cargo nie odgrywa jeszcze większej roli gdyż lotniska regionalne (z wyjątkiem Warszawy) nie osiągnęły odpowiedniej skali obrotów. Po kryzysie gospodarczym zapoczątkowanym w 2008 roku, obserwowane były tendencje wzrostowe, które zostały jednak radykalnie załamane w wyniku Pandemii Koronawirusa 2020 roku.

Natomiast tereny przeznaczone na inwestycje poszczególnych województw korytarza ulokowane są głównie wokół Specjalnych Stref Inwestycyjnych. Nie wszystkie województwa posiadają profesjonalnie przygotowane oferty inwestycyjne. Wiele z województw nie ma także dokonanych specyfikacji – jakiej branży inwestycji poszukują. Pomimo tego wyszczególnione tereny inwestycyjne znacznie podnoszą wartość oferty marketingowej strefy rozwojowej Korytarza Bałtyk-Adriatyk w Polsce.

Warto na koniec zwrócić uwagę, że poszczególne regiony analizowane w niniejszym raporcie odgrywają odmienne role względem Korytarza Bałtyk-Adriatyk oraz względem globalnego rynku towarowego. I tak znaczenie Śląska wynika z bliskości do Czech, Słowacji, Węgier czyli całej Europy Centralnej. To do tych państw dystrybuuje się głównie towary ze Śląska. Z kolei liczba centrów logistycznych wokół Poznania jest uzasadniona bliskością Europy Zachodniej. Natomiast warszawskie centra związane są głównie z obsługą stolicy. Trójmiasto oraz Pomorze Zachodnie wykorzystują atuty lokalizacji związane z nadmorskim położeniem.

Należy też stwierdzić, iż Polska jest początkowym ogniwem korytarza transportowego. Stąd przypisuje jej się rolę głównego centrum logistycznego Europy Środkowo-Wschodniej m.in. w kontekście wzrastającej rangi wymiany handlowej Europa- Daleki Wschód (zwłaszcza Chiny) oraz planowanego wzrostu chłonności rynków Ukrainy, Rosji, Białorusi i państw regionu M. Czarnego (Turcji, Gruzji itp.).

12. Spis tabel i rysunków

Tabela 1. Stan zaawansowania prac na poszczególnych odcinkach autostrady A1.

Tabela 2. Stan zaawansowania prac na poszczególnych odcinkach drogi ekspresowej S3.

Rysunek 1. Realizacja i przygotowanie budowy autostrady A 1.

Rysunek 2. Mapa infrastruktury transportowej w obszarze oddziaływania zachodniej części Korytarza Bałtyk – Adriatyk

Rysunek 3: Linie kolejowe C-E 65 oraz E-65.

Rysunek 4. Linie kolejowe E 59, C - E 59 oraz C59/2.

Rysunek 5. Inwestycje kolejowe planowane w latach 2014-2020.

Rysunek 6. Rozwój śródlądowych dróg wodnych o międzynarodowym znaczeniu w Polsce do 2030 roku.

Rysunek 7. Centra logistyczne i magazyny w Polsce (na koniec 2019 r.).

Rysunek 8. Aktywność deweloperska w 2019 r na rynku magazynowym.

Rysunek 9. Rozmieszczenie infrastruktury liniowej oraz punktowej w województwie pomorskim.

Rysunek 10. Rozmieszczenie infrastruktury liniowej oraz punktowej w województwie kujawsko-pomorskim.

Rysunek 11. Rozmieszczenie infrastruktury liniowej oraz punktowej w województwie mazowieckim.

Rysunek 12. Rozmieszczenie infrastruktury liniowej oraz punktowej w województwie łódzkim.

Rysunek 13. Rozmieszczenie infrastruktury liniowej oraz punktowej w województwie śląskim.

Rysunek 14. Rozmieszczenie infrastruktury liniowej oraz punktowej w województwie wielkopolskim.

Rysunek 15. Parametry terminala intermodalnego CLIP w Wielkopolsce.

Rysunek 16. Rozmieszczenie infrastruktury liniowej oraz punktowej w województwie zachodniopomorskim.

Rysunek 17. Rozmieszczenie terminali intermodalnych w Polsce.

13. Metoda przygotowania raportu i bibliografia

Raport sporządzili:

- Michał Graban – Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego
- Sabina Woch - Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego
- Marta Ciesielska - Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego

Raport został sporządzony na podstawie:

Ankiety przygotowanych przez przedstawicieli województw zrzeszonych w Stowarzyszeniu Polskich Regionów Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk (Pomorskie, Zachodniopomorskie, Kujawsko-Pomorskie, Mazowieckie, Łódzkie, Wielkopolskie, Śląskie) oraz województw kooperujących ze stowarzyszeniem (Warmińsko-Mazurskie, Lubuskie, Dolnośląskie, Opolskie).

Mapki infrastruktury liniowej i punktowej województw – Aleksandra Rudzińska z Pomorskiego Biura Planowania Regionalnego

Bibliografia

- Strategie Rozwojowe Województw ulokowanych w strefie rozwojowej Korytarza Bałtyk-Adriatyk w Polsce.
- Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku), Warszawa 2018.
- Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku, Warszawa 2019.
- Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.), Warszawa 2015.
- Krajowy Program Kolejowy, Warszawa 2019.
- Raport CUSHMAN & WAKEFIELD | MARKETBEAT IV kwartał 2019 roku.
- Ustawa z dnia 15 grudnia 2016 r. o ratyfikacji Europejskiego porozumienia w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN), sporządzonego w Genewie dnia 19 stycznia 1996 r.
- Żegluga śródlądowa- Odra, UN Global Compact, Warszawa 2016.
- List intencyjny w sprawie woli współpracy na rzecz aktywizacji gospodarczej wzdłuż polskiego odcinka Międzynarodowej Drogi Wodnej E40 na odcinku Gdańsk-Bydgoszcz-Toruń-Warszawa, Elbląg 2013.

Witryny internetowe:

www.mgm.gov.pl
www.portgdansk.pl
www.port.gdynia.pl
www.port.szczecin.pl
<http://www.gddkia.gov.pl/>,
<http://www.plk-sa.pl/>,
<http://www.liniae65.pl/>.
<http://www.industrial.pl/>
<http://www.lhs.com.pl/>
www.cushmanwakefield.pl
<http://www.scl.com.pl/>
<http://www.polzug.de/index.php?id=5&L=1>
www.adextra.pl
www.altmaster.com
www.magazyny.pl
www.damco.pl
www.biznespolska.pl
www.warehouses.pl
<http://waimeaholding.pl/webpage/projekty-north-west-logistic-park.html>
<http://www.cargosped.pl/index.php/pl/terminale-przeladunkowe/126>
<http://www.spedcont.com.pl/oferta.html>
www.polzug.de
www.lotnisko-chopina.pl
www.modlinairport.pl
<http://witeklogistic.pl/>
<http://pl.goodman>
https://www.marr.pl/multimedia/0000/8051/Hale_2011.pdf
<http://www.mglogistic24.pl/>
<http://panattoni.pl>
<http://www.7rsolution.pl>
<http://www.gn.com.pl>
www.prologisceesearch.com
www.jartom.com
www.magazyny-news.pl
www.wnp.pl
www.logistyczny.com.pl
www.pccintermodal.pl
www.rbf.net.pl
www.schavemaker.pl
<https://pl.wikipedia.org>
<http://www.onico-gas.pl/>
www.gospodarkamorska.pl
<http://speed.gdynia.pl/>