

# RAPORT 2015

Raport o stanie zaawansowania prac nad budową infrastruktury liniowej oraz punktowej w strefie korytarza transportowego Bałtyk – Adriatyk w Polsce na rok 2015.





## Spis treści

1. Wstęp	2
2. Stan zaawansowania prac nad budową oraz modernizacją autostrad i dróg krajowych w strefie korytarza Bałtyk–Adriatyk w Polsce.	3
3. Stan zaawansowania prac nad modernizacją linii kolejowych E-65, CE-65 oraz E-59, CE-59.	9
4. Dostęp do portów morskich.	14
5. Stan zaawansowania prac nad modernizacją dróg wodnych Wisły i Odry.	16
5.1. Infrastruktura transportu wodnego śródlądowego – Wisła.	16
5.2. Infrastruktura transportu wodnego śródlądowego- Odrzańska Droga Wodna (ODW).	18
6. Centra magazynowania i parki logistyczne oraz ich dostępność w poszczególnych województwach.	20
Pomorskie	20
Kujawsko-Pomorskie	26
Warmińsko-Mazurskie	27
Mazowieckie	28
Łódzkie	32
Śląskie	38
Wielkopolskie	44
Małopolska	49
Zachodniopomorskie	51
Lubuskie	52
Dolnośląskie	53
Opolskie	57
7. Terminale przeladunkowe oraz ich dostępność w poszczególnych województwach.	58
Pomorskie	58
Warmińsko-Mazurskie	63
Mazowieckie	64
Łódzkie	65
Śląskie	67
Wielkopolskie	69
Małopolska	70
Zachodniopomorskie	70
Lubuskie/Brandenburgia	72
Dolnośląskie	72
Opolskie	73
8. Porty lotnicze CARGO w poszczególnych województwach	74
Pomorskie	74
Kujawsko-Pomorskie	76
Warmińsko-Mazurskie	76
Mazowieckie	77
Łódzkie	78
Śląskie	79
Wielkopolskie	81
Małopolska	81
Zachodniopomorskie	82
Lubuskie	82
Dolnośląskie	82
9. Podsumowanie raportu	84
10. Spis tabel i rysunków	86
11. Metoda przygotowania raportu i bibliografia	86

## 1. Wstęp.

Powodzenie projektu Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk zależy zarówno od czynników natury infrastrukturalnej, jak i ekonomicznej. O ile pierwsze są konsekwencją inwestycji liniowych i punktowych w strefie korytarza, o tyle drugie zależą od procesów gospodarczych, które generuje infrastruktura – głównie przepływów towarowych i pasażerskich oraz tworzenia się wartości dodanej. W niniejszym opracowaniu skupiono się tylko na analizie inwestycji infrastrukturalnych. Pamiętamy jednak, że infrastruktura ta jest warunkiem niezbędnym, choć niewystarczającym dla wygenerowania przepływów. Szanse na sukces rozwojowy można wykorzystać wtedy, gdy odejdziemy 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 efektywności i jakości infrastruktury oraz usług transportowych. W ten sposób zarówno infrastruktura, jak i przepływy gospodarcze nawzajem się generują i funkcjonują we wzajemnej zależności. Transeuropejska sieć korytarzy transportowych TEN-T to jedna z najważniejszych sieci infrastrukturalnych w UE, która ma docelowo pełnić rolę integratora przestrzeni wspólnotowej. Ma ona umożliwić realizację podstawowych swobód w zakresie przepływu osób i towarów, przyczyniając się do wzrostu powiązań gospodarczych i społecznych Wspólnoty, z korzyścią dla wszystkich regionów UE. Sprawność TEN-T jest jednym z kluczowych warunków wdrożenia wszystkich zasad jednolitego rynku europejskiego.

Oddawany do Państwa rąk raport to opracowanie powstałe na podstawie informacji uzyskanych od przedstawicieli województw wchodzących w skład Stowarzyszenia Polskich Regionów Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk. Od publikacji ostatniej edycji niniejszego raportu (za rok 2012) zmienił się jednak dość istotnie skład niniejszego stowarzyszenia. W konsekwencji poszerzenia przez Komisję Europejską Korytarza Bałtyk-Adriatyk o odnogę szczytną także w skład członków zwyczajnych stowarzyszenia przyjęło Województwo Zachodniopomorskie, natomiast Zespół Portowy Szczecin-Świnoujście stał się członkiem wspierającym. W ten sposób stowarzyszenie stało się reprezentantem pokaźnej grupy polskich regionów, które łączy wspólny interes związany z przepływami towarowymi w relacji północ-południe oraz z integracją przestrzeni europejskiej dla bardziej spójnego i zrównoważonego rozwoju.

W przypadku sfinalizowania kluczowych inwestycji korytarza Bałtyk-Adriatyk – autostrady A1 i drogi krajowej S3, modernizacji linii kolejowych E-65 i CE-65 oraz E-59 i CE-59, ładunki przeladowywane w pomorskich i zachodniopomorskich portach będą mogły być wożone w głąb Polski, a także w relacji tranzytowej w kierunku państw Regionu Morza Śródziemnego bądź Morza Czarnego. Do tego jednak potrzeba zwiększenia inicjatywy na rzecz uruchamiania kolejowych połączeń intermodalnych Północ-Południe oraz budowy centrów logistycznych, terminali przeladunkowych bądź tzw. *suchych portów*

ulokowanych w regionach położonych wzdłuż trasy przebiegu korytarza.

Tworząc raport skupiono się na charakterystyce poszczególnych elementów korytarza. W pierwszym rzędzie położono nacisk na spójność głównych ciągów transportowych tj. linii kolejowych oraz dróg łączących centra logistyczne oraz lądowe/morskie terminale przeładunkowe z liniami kolejowymi oraz autostradą A1 (na wschodzie) i drogą krajową S3 (na zachodzie)

czyli ze swoistym "kręgosłupem" korytarza północ-południe. Potencjalnie duże znaczenie dla rozwoju korytarza będą miały również Międzynarodowe Drogi Wodne rzeki Odry i Wisły, które przebiegają przez terytorium Polski. Następnie przeanalizowano infrastrukturę punktową, w skład której wchodzi zarówno centra logistyczne, terminale przeładunkowe i intermodalne, strefy ekonomiczne i parki przemysłowe (o ile dysponują one powierzchniami magazynowymi), a także lotniska typu cargo.

## 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.

Autostrada A1 była przewidywana do realizacji w latach 60. XX wieku jako fragment *Transeuropejskiej*

*Autostrady Północ-Południe (TAPP)*, mającej w zamyśle łączyć Skandynawię z krajami basenu Morza Śródziemnego. Budowa autostrady rozpoczęła się jednak dopiero w 2005 r. poprzedzona publicznymi wystąpieniami wszystkich zainteresowanych jednostek samorządu terytorialnego. Niezwykle silnie zaangażowane były też media – a szczególnie „Dziennik Bałtycki”, prowadzący ogólnopolski lobbing: „Po pierwsze A-1”.

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 dniu 29 lipca 2005 koncesjonariusz, Gdańsk Transport Company S.A., rozpoczął budowę północnego odcinka autostrady Rusocin – Nowe Marzy o długości 89,5 km. W styczniu 2007 minister Polaczek zdecydował 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 Swaróżyn. W październiku 2008 otwarto odcinek Swaróżyn – 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.

Jeżeli chodzi o odcinki nie zakończone, to liczący 40 km odcinek Stryków-Tuszyn znajduje się aktualnie w budowie, która będzie trwać do 2016 roku. Z kolei liczący 122 km odcinek Piotrków Trybunalski-Pyrzowice jest na etapie przygotowawczym (postępowanie przetargowe). Roboty, które rozpoczną się w 2015 roku potrwać tu do 2018 roku. Będzie to ostatni etap budowy autostrady A-1.

Autostrada na całej swojej długości jest lub będzie użytkowana przez takich operatorów jak: GDDKiA, GTC S.A., konsorcjum firm Budimex Dromex i Mostostal Warszawa, Budimex, włoskie konsorcjum Salini, konsorcja: PBG SA i SRB Civil Engineering Limited.

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

<b>Autostrada A1</b>			
<b>Odcinek</b>	<b>Długość</b>	<b>Lata realizacji</b>	<b>Obecny etap</b>
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 – Sójki	30 km	2010-2012	zakończony
Sójki – Kotliska	15,2 km	2010-2012	zakończony
Kotliska – 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	w realizacji
Tuszyn - Piotrków Tryb.	18 km	-	zakończony
Piotrków Tryb. - Pyrzowice	122 km	2014-2018	postępowanie przetargowe i roboty
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. Orientacyjna mapa projektów drogowych planowanych do realizacji w latach 2014-2020 przy wsparciu środków UE.**



Źródło: Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)

**Droga ekspresowa S3** Świnoujście – Szczecin – Legnica Lubawka jest ważnym elementem międzynarodowego szlaku E65 z Malmo w Szwecji do miejscowości Chania na Krecie oraz zachodniego odgańlenia 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 (E-65) z północnymi Czechami (rejon Hradca Kralove i Pardubic). Na swoim przebiegu będzie krzyżowała się z autostradami: A6, A2 oraz A4. Jest elementem bazowej sieci TENT (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.

Charakterystykę historii budowy S3 warto rozpocząć od konkluzji, iż idea budowy autostrady równoległej do linii Odry po raz pierwszy pojawiła się w latach 30. XX wieku i została ujęta w planach władz III Rzeszy. Po raz kolejny koncepcja budowy tego typu drogi pojawiła się po zakończeniu II wojny światowej. Początkowo droga ta pozostawała jednak w fazie koncepcyjnej. Dopiero na przełomie 1976 i 1977 rozpoczęto budowę drogi E14 od węzła Rzęśnia do Goleniowa wraz z obwodnicą tej miejscowości. Kolejne odcinki trasy realizowano już w latach 80-tych. Dalsza część budowy miała już miejsce w czasach III RP. Na początku lat 90. XX wieku,

na fali zmian systemowych w Polsce, budowa drogi wzdłuż zachodniej granicy stała się jednym z priorytetów stąd określono ją mianem autostrady A3. Jednakże w 2001 zrezygnowano z budowy autostrady A3, w zamian tego cały odcinek ze Świnoujścia do Lubawki oznaczony został, jako droga ekspresowa S3. Przeważały więc argumenty o szacowanym relatywnie niskim - w porównaniu z innymi planowanymi autostradami - natężeniem ruchu drogowego, a co za tym idzie nieopłacalnością budowy płatnej autostrady A3.

W następnych latach budowa przebiegała etapowo. Odcinek ze Szczecina do Gorzowa Wielkopolskiego został wybudowany w okresie 2007-2010, z Gorzowa Wielkopolskiego do Sulechowa – w latach 2008-2014, odcinki z Sulechowa do Nowej Soli i z Nowej Soli do Legnicy podobnie jak z Legnicy do Lubawki – są w trakcie realizacji. Szczegółowy opis realizacji poszczególnych odcinków zawiera poniższa tabela.

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

<b>Droga ekspresowa S3</b>			
<b>Odcinek</b>	<b>Długość</b>	<b>Lata realizacji</b>	<b>Obecny etap</b>
Obwodnica Międzyzdrojów	2,96 km	2006-2008	zakończony
Obwodnica Wolina	2,56 km	2002-2003	zakończony
Świnoujście - Troszyn	34,5 km	2016 - 2021	w przygotowaniu
Obwodnica Troszyna, Partówka i Ostromic	6,1 km	2009 - 2011	zakończony
Obwodnica Brzozowa	4,8 km	2015 - 2016	w przygotowaniu
Obwodnica Miękowa	4,8 km	2009 - 2012	zakończony
Brzozowo - Rurka	23 km	2015 -2020	w przygotowaniu

Rurka – Rzęśnia	13,3 km	2015 -2020	w przygotowaniu dostosowanie do pełnych parametrów drogi ekspresowej
Kijewo - Rzęśnia	7,5 km	2011 – 2014	zakończony
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.	11,8 km	2014-2017	budowa II jezdni
Gorzów Wlkp.- Międzyrzecz	37 km	2011 - 2014	zakończony
Międzyrzecz - Sulechów	43 km	2010 - 2013	zakończony
Sulechów-Nowa Sól	44 km	2009-2017	w trakcie realizacji
Nowa Sól - Legnica	81,2 km	2013 -2018	w trakcie realizacji
Legnica – Jawor	19,73 km	2014 -2019	podpisanie umów planowane jest w III kwartale 2015 roku
Jawor – Bolków	16,11 km	2014 -2019	podpisanie umów planowane jest w III kwartale 2015 roku
Bolków-Lubawka	31 km		opracowana dokumentacja projektowa

Źródło: Opracowanie własne na podst.: danych GDDKiA

Ponadto warto podkreślić, iż południkowe ciągi drogowe krzyżują się z ciągami równoleżnikowymi. 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 A4 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, CE-65 oraz E-59, CE-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.

i budowie nowych peronów, przejść podziemnych dla podróżnych, urządzeń obsługi niepełnosprawnych i systemu informacji dla podróżnych, budowie obiektów i urządzeń dla ochrony środowiska (ekrany akustyczne, ekodukty, przełazy dla zwierząt, separatory zanieczyszczeń).

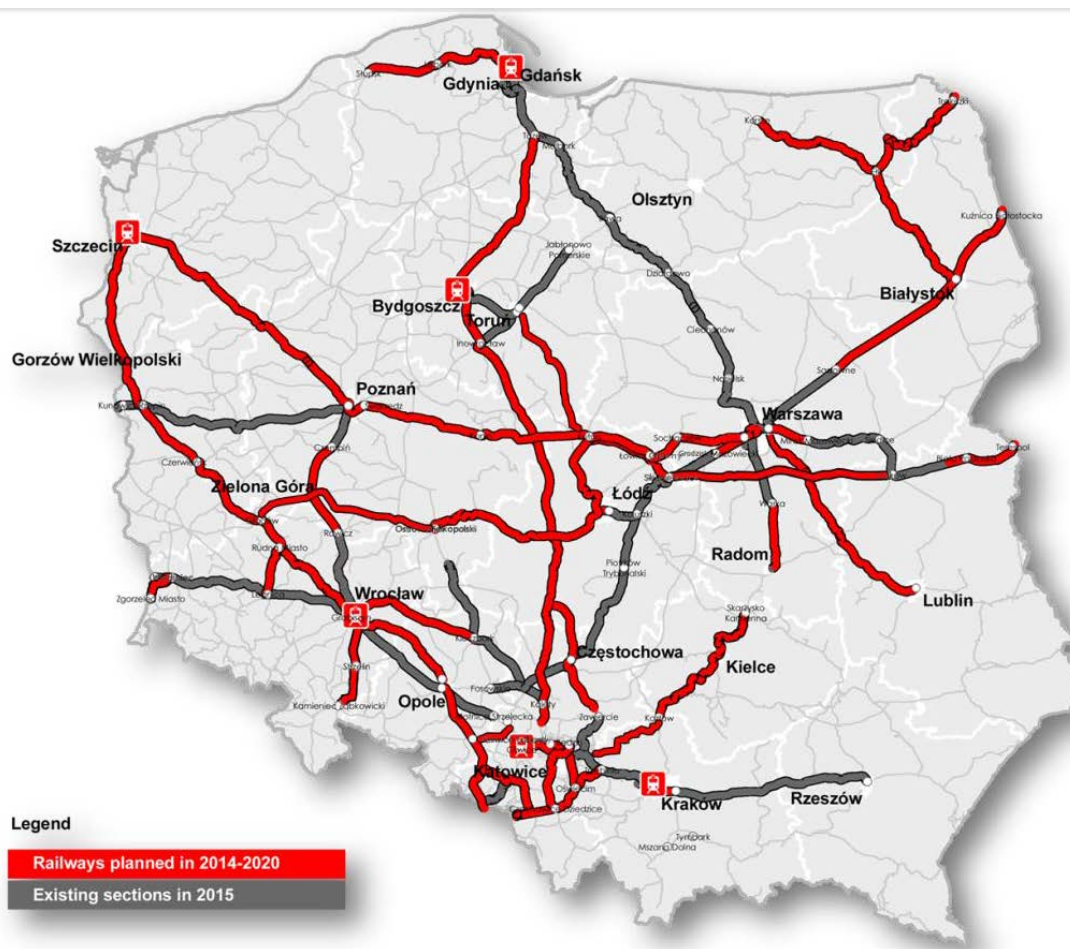
W skład kolejowych odnóg Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk wchodzi linie kolejowe E-65 i CE-65 (z portów Gdańska i Gdyni) oraz E-59 i CE-59 (z portów Szczecin i Świnoujście). Wszystkie z tych linii podlegają aktualnie modernizacji, która polega na: przebudowie nawierzchni kolejowej, przebudowie 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

Celem modernizacji jest dostosowanie parametrów linii do standardów Europejskich Umów o głównych międzynarodowych liniach kolejowych AGC i AGTC, a także Dyrektyw UE w zakresie interoperacyjności linii kolejowych. W związku z przyjętymi założeniami określono następujące cele szczegółowe i efekty modernizacji:

- Dostosowanie parametrów technicznych infrastruktury kolejowej do prędkości pociągów zestawionych z taboru klasycznego w ruchu pasażerskim do  $V=160$  km/h, a w ruchu towarowym do  $V=120$  km/h i nacisku na oś 225kN;

- Przystosowanie linii do kursowania taboru z wychylnym pudłem z prędkością maksymalną  $V=200$  km/h;
- Udoskonalenie połączeń poprzez transeuropejską sieć transportową TEN między krajami Europy Północnej a krajami Europy Południowej;
- Ograniczenie uciążliwości dla środowiska naturalnego w zakresie hałasu;
- Zmniejszenie zagrożenia oddziaływania 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.

**Rysunek 2. Orientacyjna mapa projektów kolejowych planowanych do realizacji w latach 2014-2020 przy wsparciu środków UE.**



Źródło: Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)

**Linia kolejowa E-65** na terenie Polski przebiega przez miasta Gdynia – Warszawa – Zawiercie – Katowice – Zebrzydowice i posiada długość 1355 km. Połączenie przeznaczone jest dla ruchu pasażerskiego. Na odcinku Gdynia – Warszawa główne inwestycje zostały już przeprowadzone. W efekcie linia przygotowana jest do jazdy pociągów z prędkością 160 – 200 km/h. PKP PLK planują zmodernizowanie tego odcinka i wyposażenie go w brakujące urządzenia systemu informacji kabinowej tak aby można było jeździć z prędkością 200 km/h pod koniec 2015 roku. Odcinek z Warszawy do Katowic i Zebrzydowic również podlega modernizacji. Współfinansowanie tych przedsięwzięć pochodzi z Unii Europejskiej, ze środków Funduszu Spójności, rozdzielanych w Polsce w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

Modernizacji podlega także **linia kolejowa nr. 226** wchodząca w skład ciągu E-65, choć przeznaczona dla przewozu towarów. Linia biegnie z Pruszczu Gdańskiego do Portu Północnego w Gdańsku. Na całej długości linii trwa jej modernizacja, połączona z budową nowego, dwutorowego mostu nad Martwą Wisłą. 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 CE-65**

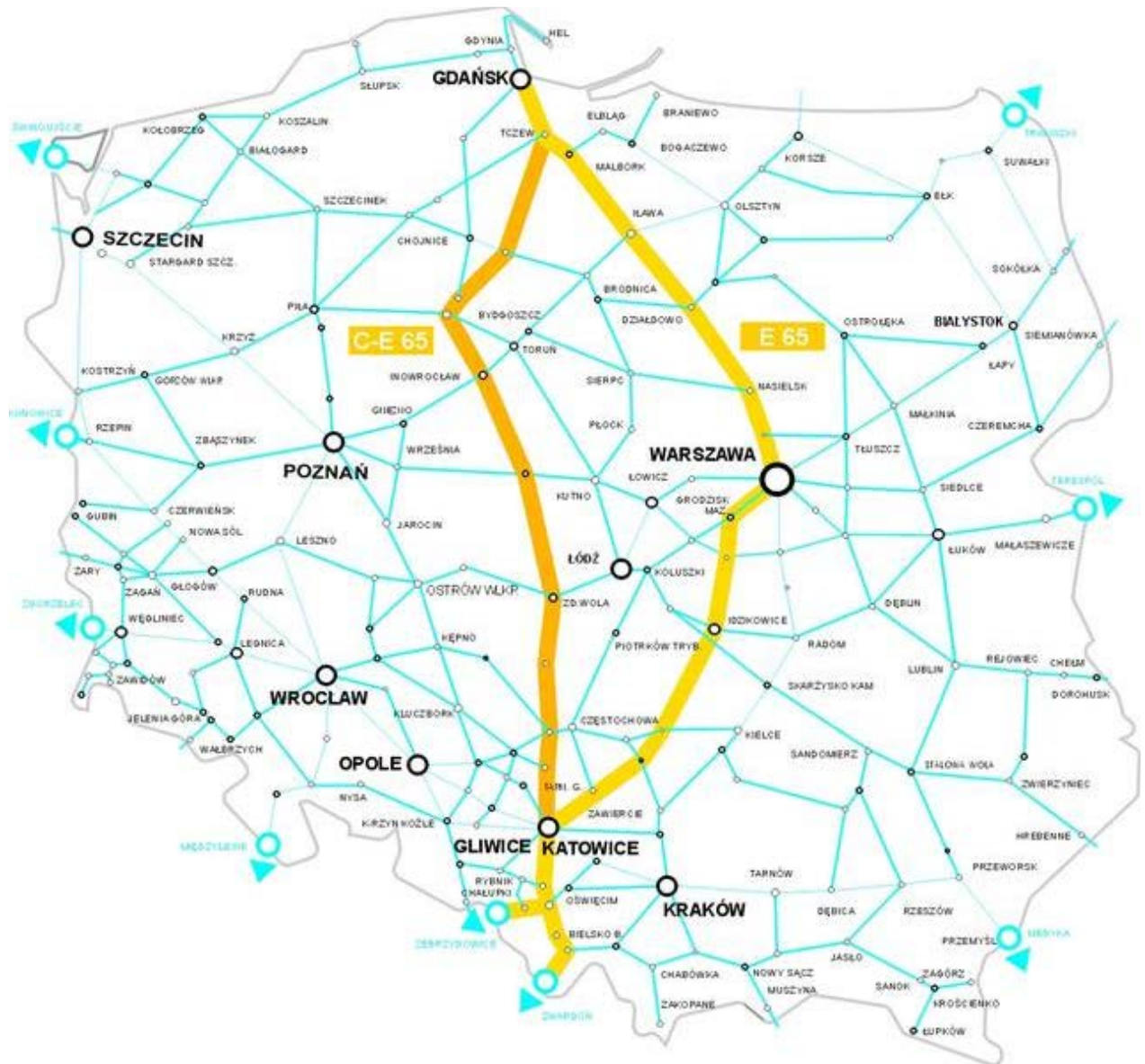
Modernizacji podlega także linia CE-65 inaczej klasyfikowana też jako **linia kolejowa 131**. Linia kolejowa nr 131 Chorzów Batory – Tczew – to linia kolejowa w Polsce łącząca Górnośląski, Częstochowski Okręg Przemysłowy oraz Rybnicki Okręg Węglowy z węzłem kolejowym w Tczewie a dalej z Portem Gdańsk i Portem Gdynia. Została zbudowana jako linia towarowa stąd omija duże miasta (z wyjątkiem Bydgoszczy). Linia przechodzi przez teren pięciu województw. W dużym stopniu pokrywa się z jedną z najważniejszych inwestycji w infrastrukturę w II RP – magistralą węglową. Linia aktualnie podlega modernizacji zarówno na odcinku Inowrocław - Zduńska Wola - Chorzów Batory, jak i Bydgoszcz Główna – Tczew. Modernizacja polega na kompleksowej wymianie nawierzchni torowej w niektórych odcinkach, częściowej odbudowie podtorza na innych odcinkach, uzupełnieniu podsypki, regulacji osi toru oraz wymianie elementów sieci trakcyjnej na odcinku Bydgoszcz-Gdynia.

Odgałęzieniem od linii kolejowej CE-65, wchodzącym w skład dawnej magistrali węglowej jest **linia kolejowa nr 201**, łącząca Nową Wieś Wielką z Portem w Gdyni przez Bydgoszcz Leśną, Wierzchucin, Lipową Tucholską, Kościerzynę i Somonino. 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. W ostatnich latach linia podlegała modernizacji. W latach 2012-

2014 zrealizowano główne inwestycje na odcinku Kościerzyna-Gdynia. Modernizacja obejmowała wymianę nawierzchni, budowę nowych peronów, wymianę rozjazdów. Od września 2014 trwa

modernizacja stacji Gdańsk Osowa, natomiast od kwietnia 2015 modernizowana jest stacja Gdynia Wielki Kack.

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



Źródło: PKP PLK

**Linia kolejowa E-59** stanowi fragment międzynarodowego ciągu transportowego z Malmö – Ystad do Wiednia, Budapesztu i Pragi. Jest to najkrótsze i najdogodniejsze połączenie Skandynawii z Europą Środkowo-Wschodnią i Bałkanami. Linia E-59 jest objęta Umową europejską o głównych międzynarodowych liniach kolejowych (AGC). Biegnie ze Świnoujścia przez Szczecin Dąbie, Poznań, Wrocław, Opole, Kędzierzyn Koźle do Chałupek.

I etap modernizacji linii z Wrocławia do Poznania został już zrealizowany. Obecnie trwa II etap modernizacji tego odcinka (dokładnie na odcinku Wrocław-granica Województwa Dolnośląskiego) oraz etap III (odcinek Czempin – Poznań). W przygotowaniu jest odcinek: Poznań - Szczecin – Świnoujście. Planowane są także prace na odcinku Poznań Główny – Szczecin Dąbie – na terenie województwa lubuskiego.

**Linia CE-59** stanowi odgałęzienie dla ruchu towarowego od linii E-59 Wrocław – Poznań – Szczecin i jest elementem ciągu transportowego biegnącego z Malmö do Ostrawy. Jest to połączenie Skandynawii z Europą Środkowo-Wschodnią. Linia została objęta

umową o głównych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego AGTC. Planowana modernizacja ma na celu m.in. przygotowanie infrastruktury linii do prędkości 120 km/h dla pociągów towarowych i pasażerskich, zwiększenie przepustowości linii oraz poprawę bezpieczeństwa. Biegnie za Szczecina przez Rzepin, Głogów, Wrocław do granicy państwa.

Modernizacji podlega linia kolejowa nr 273 na odcinku Dolna Odra – Szczecin. Z kolei odcinek: Międzyzlesie – Wrocław – Kostrzyn – Szczecin jest na etapie przygotowania dokumentacji przedprojektowej dla I etapu.

Do planowanych inwestycji należy zaliczyć: Modernizację linii kolejowej nr 273 (odc. Szczecin Główny – Kostrzyn n/Odrą), rozbudowę i modernizację infrastruktury linii kolejowej nr 273 na odcinku Głogów- Zielona Góra-Kostrzyn („Odrzanka”), prace na odcinku Wrocław Brochów/ Grabiszyn – Głogów – Zielona Góra – Rzepin –Szczecin Podjuchy – na terenie województwa lubuskiego oraz dostosowanie do parametrów AGTC relacji Szczecin - Kostrzyn – Wrocław – Międzyzlesie.

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



Źródło: Opracowanie własne.

#### 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 łączącej port z Obwodnicą Południową Gdańska. Obwodnica ta

będąca częścią składową S7 łączy się z Obwodnicą Trójmiasta biegnącą w kierunku autostrady A1. Pozostał do wykończenia tunel pod Martwą Wisłą będący częścią składową Trasy Słowackiego. Najważniejszym elementem połączeń kolejowych jest budowa dwutorowego mostu nad Martwą Wisłą będącego częścią składową linii kolejowej nr 226 łączącej Port Północny z Pruszczem Gdańskim. Jeżeli chodzi o dostęp od strony morza to Urząd Morski prowadzi



inwestycję modernizacji toru podejściowego oraz falochronu w Porcie Północnym w Gdańsku. Wykorzystanie drogi wodnej rzeki Wisły do transportu towarowego z gdańskiego portu nie wyszło jak na razie poza fazę koncepcyjną.

**Dostęp do portu w Gdyni** został w ostatnich latach zapewniony przez budowę III etapu Trasy Kwiatkowskiego oraz rozbudowę ul. Wiśniewskiego łączącej port wschodni z zachodnim. Zrealizowano także inwestycje na rzecz poprawy dostępu kolejowego i budowy infrastruktury intermodalnej do najważniejszych terminali (w tym do planowanego nowego terminalu promowego). Należy jednak przebudować Trasę Kwiatkowskiego w kierunku zapewnienia jej pełnej nośności TEN-T, gdyż aktualnie Trasa ma status drogi powiatowej. Wobec tych ograniczeń władze Gdyni chciały, by funkcję tranzytową przejęła Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiejskiej. Licząca 14 kilometrów droga ekspresowa została jednak przez MliR uznana za drogę lokalną. Władze miasta Gdyni mają związku z tym nowy pomysł wybudowania połączenia portu z Obwodnicą Trójmiasta. Jego początkiem, jak w przypadku OPAT-u, byłoby skrzyżowanie z Morską. Licząca ok. 4 km trasa przechodziłaby nad tą ulicą po estakadzie, potem wiaduktem nad lub tunelem bądź wykopem pod torami kolejowymi i zamiast w lewo (jak OPAT) skręcałaby w prawo. W tym miejscu powstałby węzeł, z którego w przyszłości można byłoby wyprowadzić Obwodnicę Północną Aglomeracji Trójmiejskiej w docelowym przebiegu. Natomiast nowa trasa do portu włączałaby się w Trasę Kwiatkowskiego na wysokości terminalu kontenerowego. Jeżeli chodzi o dostęp do portu od strony morza to w 2011 roku port gdyński zakończył inwestycję

pogłębiania kanału portowego do 13,5 m ze środków POIiŚ. W związku z kupnem od Stoczni Gdynia Nabrzeża Gościnnego pojawiała się koncepcja pogłębienia kanału do 15.5 m, tak aby przyjmować statki o dużym zanurzeniu. Potrzeba jest także stworzenia obrotnicy portowej w kanale VIII.

**Dostęp do zespołu portowego Szczecin-Świnoujście** znajduje się aktualnie na zadawalającym poziomie. Poprzez autostrady A11 i A20 porty te skomunikowane są z europejskim systemem autostrad, a poprzez drogę krajową nr 3 (E-65) z południem Polski, Czechami i Słowacją i dalej na południe Europy. Oba porty mają także dogodne połączenia kolejowe - poprzez odrzańską magistralę łączą się z przemysłowymi ośrodkami zachodniej i południowej Europy. Niemniej realizowanych jest aktualnie szereg inwestycji infrastrukturalnych na rzecz polepszenia dostępu do portów od strony lądu i morza.

W układzie krajowym trwa końcowy etap budowy i modernizacji drogi S3 na odcinku obwodnica Mieńkowo – Terminal Promowy w Świnoujściu. Z kolei w układzie lokalnym realizowane w latach 2017-2020 realizowane będą inwestycje na rzecz poprawy dostępu do portu w Szczecinie - przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie Międzyodrza oraz budowa nowego połączenia drogowego od ul. Zapadłej/Kolumba do węzła na A6-S3 wraz z alternatywnym połączeniem do zespołu portowego w Szczecinie z wejściem w rejon miasta z ulicami Kolumba/Zapadła. Realizowane będą także w dwóch etapach (I etap – 2016-2018, II etap – 2017-2020) inwestycje na rzecz poprawy dostępu do Portu w Świnoujściu. Jeżeli chodzi o dostęp kolejowy planowane są inwestycje

zarówno względem Portu Szczecin, jak i Świnoujście. Roboty budowlane planowane są na lata 2018-2020. W odniesieniu do Portu w Szczecinie planowane jest usprawnienie dojazdu z magistrali międzynarodowych E-59 i C-E 59 do stacji Szczecin Port Centralny i dalej do Parku Wrocławskiego w rejonie przeładunków drobnicowych oraz Basenu Górniczego w rejonie przeładunków masowych. W odniesieniu do Portu Świnoujście planowana jest modernizacja i rozbudowa infrastruktury dojazdowej do portu w ciągu linii kolejowej nr 401 Szczecin Dąbie – Świnoujście Port, w tym także budowa drugiego toru na trasie Świnoujście SiA-Świnoujście SiB.

Realizowane są także inwestycje na rzecz dostępu dla żeglugi śródlądowej: poprawa parametrów technicznych na całym polskim przebiegu Odry do min. III klasy żeglugowej, a w dalszej perspektywie dostosowanie drogi wodnej do min. IVb klasy żeglugowej oraz inwestycje na rzecz podniesienia parametrów drogi wodnej Szczecin – Berlin do klasy Vb przy równoczesnym

podniesieniu przęseł mostów do 5,25 m wysokości, co stworzy warunki do uruchomienia żeglugi kontenerowej. Realizowany jest także projekt połączenia Odry z Dunajem. Termin realizacji inwestycji: 2014-2022.

W zespole portowym Szczecin-Świnoujście realizowane będą także inwestycje na rzecz poprawy dostępu od strony morza. Inwestycje te to modernizacja toru wodnego Świnoujście - Szczecin do głębokości 12,5m (do 2021 r.), pogłębienie do 14,5 m toru podejściowego odcinku: wejście do portu wewnętrznego - nabrzeże Portowców, wraz z obrotnicą dla statków o dł. 300 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.

### 5.1. Infrastruktura transportu wodnego śródlądowego – Wisła.

Wykorzystanie transportowe drogi wodnej rzeki Wisły jest aktualnie niewielkie. Sytuacja ta jest konsekwencją wieloletnich zaniedbań infrastrukturalnych oraz niejasnego systemu zarządzania drogami wodnymi w Polsce (nakładające się kompetencje wielu ministerstw). Powody te wpłynęły na wykreślenie Wisły

z listy europejskich perspektywicznych szlaków transportowych w październiku 2011, co oznacza, że na razie nie ma co liczyć na dofinansowanie jej rewitalizacji z UE.

W ostatnim czasie można jednak zaobserwować wielokrotnienie inicjatyw na rzecz wykorzystania

drogi śródlądowej Wisły, tak aby zapewniała połączenie akwenów morskich z metropoliami krajowymi. Przewiduje się wzrost wykorzystania udziału żeglugi śródlądowej w przewozie ładunków w Polsce do poziomu 2% w 2033 r. Szansą na włączenie drogi wodnej Górnej Wisły do systemu dróg wodnych Polski jest realizacja Kanału Śląskiego. Znacznie ważniejszą rolę z punktu widzenia Wisły odgrywają jednak inicjatywy na rzecz rewitalizacji dolnego odcinka (zwłaszcza Gdańsk – Bydgoszcz) wchodzącego w skład Międzynarodowych Dróg Wodnych E-70 (z Antwerpii 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 wiele płycizn. W pierwszym etapie należy zapewnić odcinkowi II Klasę żeglowności, docelowo należałoby dążyć do klasy IV. 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 niej ośrodkami gospodarczymi: Piłą, Gorzowem Wielkopolskim i aglomeracją bydgosko-toruńską, a w relacjach międzynarodowych, między Europą Zachodnią a Obwodem Kaliningradzkim (MDW E-70), bądź Ukrainą (MDW E-40). Jako dogodne miejsce dla rzeczno-żeglownego węzła intermodalnego spełniającego rolę usługową względem pomorskich portów wskazuje się Zajęczkowo Tczewskie. Ważnym węzłem aglomeracji bydgosko-

toruńskiej może być także platforma multimodalna w okolicy Bydgoszczy-Solca kujawskiego.

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 E-70 podpisana została Deklaracja programowa w sprawie planu działań na rzecz rozwoju MDW E70 (woj kujawsko-pomorskie, lubuskie, pomorskie, warmińsko-mazurskie, wielkopolskie). Województwa te podpisały także petycję do rządu aby przystąpić do konwencji AGN.

W horyzoncie czasowym 2006 - 2010 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, Szkarpa oraz Zalew Wiślany” obejmującej swym zakresem: strategię programową, koncepcję programowo – przestrzenną, analizę środowiskową i program promocji MDW E 70. Innym projektem realizowanym przez Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego jest „Pętla Żuław – rozwój turystyki wodnej”, którego celem jest podniesienie walorów turystycznych i przyrodniczych obszaru poprzez budowę nowoczesnych przystani żeglugowych, śluz i mostów Delt Wisły. Realizowane są także projekty dotyczące obszaru przemysłowego w Grudziądzu oraz „Program Rewitalizacji i Rozwoju Bydgoskiego Węzła Wodnego” o znaczeniu strategicznym. Istotną rolę odgrywają także inwestycje

związane z modernizacją i rozbudową infrastruktury Portu Morskiego w Elblągu.

Ponadto, Samorządy województw pomorskiego, kujawsko-pomorskiego, mazowieckiego i warmińsko-mazurskiego podpisały 2013 roku List intencyjny w sprawie woli współpracy na rzecz aktywizacji gospodarczej wzdłuż polskiego odcinka Międzynarodowej Drogi Wodnej E-40 na odcinku Gdańsk-Bydgoszcz-Toruń-Warszawa, 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 Dolnej Wisły. Najważniejszym instrumentem służącym rewitalizacji drogi wodnej rzeki Wisły byłaby budowa kaskady dolnej Wisły. Kaskada dałaby 4-5 elektrowni wodnych, 2-3 przejścia przez Wisłę oraz zapewniłaby regulację przeciwpowodziową. Dzięki kaskadzie, której budowę mogą bojkotować środowiska ekologiczne, zapewniony byłby IV stopień żeglowności dla całej drogi wodnej MDW E70.

Na uwagę zasługuje również fakt podjęcia przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju działań na rzecz rozwoju transportu wodnego śródlądowego w Polsce poprzez opracowanie Dokumentu implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)

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

Także rzeka Odra napotyka na ograniczenia żeglugowe choć sytuacja jej jest pod tym względem 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 znacznie

utrudniająca żeglugę. Ocenia się, że na niektórych odcinkach zniszczonych jest 40% budowli regulacyjnych. Zły stan techniczny budowli i urządzeń znajdujących się na rzece jest skutkiem wieloletniego niedoceniań ról transportu śródlądowego oraz braku bieżącego inwestowania w utrzymanie i modernizację infrastruktury ODW.

Realizacja Programu dla Odry 2006 w zakresie żeglugi śródlądowej pozwoli jedynie przywrócić stan z I połowy XX wieku. Z kolei podpisanie porozumienia AGN stworzy podstawy rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce dzięki kompatybilności z systemami transportowymi innych krajów Unii Europejskiej.

Szansy na naprawę i rozbudowę rzecznej infrastruktury transportowej można także upatrywać w obecnie realizowanych zadaniach w ramach PO IiS 2007-2013 oraz PO IiS 2014-2020 w ramach przystosowania ODW do III klasy drogi wodnej. W województwie opolskim jest to kończąca się modernizacja stopnia Chróścice, modernizacja jazów - Januszkowice, Wróblin, Zwanowice, Krępna, Groszowice, Dobrzeń, budowa jazu klapowego Ujście Nysy km 180,50 i obiektów towarzyszących; 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.

W województwie dolnośląskim i lubuskim trwa remont i modernizacja zabudowy regulacyjnej Odry swobodnie płynącej - odbudowa i modernizacja zabudowy regulacyjnej na odcinku Odry od Malczyc do ujścia Nysy Łużyckiej. W województwie dolnośląskim trwa także modernizacja stopnia wodnego Rędzin na Odrze oraz remont generalny jazu Brzeg Dolny, przewidziany jest z kolei remont śluzy Brzeg Dolny w okresie letnim 2015.

Największe zadanie realizowane obecnie na Odrze to modernizacja Wrocławskiego Węzła Wodnego, wraz z odcinkiem rzeki Widawy i obiektami służącymi ochronie przeciwpowodziowej miasta Wrocławia. W ramach tego zadania trwa m.in. przebudowa jazów Janowice i Opatowice na Odrze na odcinku dolnośląskim oraz budowa nowego przęsła jazu Różanka.

W związku z podpisaniem polsko-niemieckiej umowy o Odrze granicznej (27.04.2015) w województwie lubuskim i zachodniopomorskim rozpoczną się prace modernizacyjne na Odrze granicznej w celu zapewnienia zimowego lodołamania oraz remont i modernizacja zabudowy regulacyjnej na Odrze granicznej. Procedury przetargowe są w toku. W województwie zachodniopomorskim trwają też prace przygotowawcze do pełnego wdrożenia usług informacji rzecznej - RIS na dolnym odcinku rzeki Odry. Planowane rozpoczęcie robót budowlanych przypada na 2017, zakończenie planowane jest na koniec 2019 roku.

Modernizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej do co najmniej IV klasy żeglowności w ramach sieci TEN-T została zgłoszona przez Polskę na listę projektów do Europejskiego Planu Inwestycyjnego J.C. Junckera (na kwotę 5 mld Euro).

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

Rynek transportowo, spedycyjno, logistyczny w Polsce od wielu lat zmienia swój kształt. Na dzień dzisiejszy w naszym kraju istnieje potrzeba budowy w pełni nowoczesnej infrastruktury i oferowania kompleksowej gamy usług. Prowadzone działania muszą być zgodne z wymaganiami Unii Europejskiej, której polityka transportowa dąży do połączenia głównych gałęzi transportu: kolej, transportu samochodowego, żeglugi śródlądowej i morskiej w jeden spójny łańcuch transportowy. Punktami integrującymi poszczególne fragmenty sieci logistycznej mają być nowoczesne centra logistyczne i terminale intermodalne. Powinny one stanowić najbardziej efektywne i rozwinięte elementy planowanej sieci i świadczyć szereg kompleksowych usług przede wszystkim zasadnicze, tj. przeładunki: kontenerów i innych jednostek ładunkowych. Ponadto winny oferować usługi składowania z wykorzystaniem terminali, powierzchni magazynowych i produkcyjno-handlowych wraz z usługami tworzącymi wartość dodaną, czyli VAS (Value Added Services) takimi jak sortowanie, konfekcjonowanie i dekonfekcjonowanie, oznaczanie, formowania i rozformowywania kontenerów jak również usługami fito-sanitarnymi, weterynaryjnymi, celnymi, dokumentacyjnym i innymi usługami towarzyszącymi.

Aktualny stan realizacji dużych centrów logistycznych w Polsce jest niezadowalający i odbiega od standardów UE. Do już działających dużych centrów logistycznych należy zaliczyć: Pomorskie Centrum Logistyczne

funkcjonujące na zapleczu Gdańskiego Portu, Centrum Logistyczne Portu Gdynia, Śląskie Centrum Logistyki w Gliwicach, Wielkopolskie Centrum Logistyczne – Konin Stare Miasto SA, Centrum Logistyczno-Inwestycyjne Poznań CLIP Sp. z o. o., Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne. Planowana jest rozbudowa centrów województwa pomorskiego, które niebawem rozwiną swoją działalność w pobliżu terminali kontenerowych portu gdańskiego oraz gdyńskiego. Inaczej wygląda sytuacja w zakresie budowy lokalnych, branżowych centrów logistycznych. Ten obszar aktywności rozwija się w Polsce bardzo dynamicznie. Rejonem o dynamicznym rozwoju działalności logistycznej jest obecnie Województwo Łódzkie (głównie w tzw. złotym trójkącie Stryków – Łódź – Piotrków Trybunalski), a po realizacji docelowego układu komunikacyjnego stanie się częścią Środkowoeuropejskiego Centrum Logistycznego. Ponadto, nowymi rynkami aktywności magazynowej stały się: woj. Wielkopolskie, Śląskie, oraz Pomorskie.

### **Pomorskie**

Lokalizacja Województwa Pomorskiego jest bardzo atrakcyjna pod względem gospodarczym, ze względu na możliwość rozwoju różnych rodzajów transportu – lądowego i wodnego, a także lotniczego. Przez województwo pomorskie przebiegają dwa paneuropejskie korytarze transportowe – Via Hanseatica i korytarz Bałtyk Adriatyk. W związku z tym, województwo

pomorskie odbiera i wysyła duże potoki towarowe, głównie transportem drogowym, morskim i kolejowym. System transportowy Gdańska składa się z sieci transportu drogowego, kolejowego, morskiego i lotniczego, a także rzecznego. Lokalizacja ważnego węzła logistyczno-dystrybucyjnego związana będzie głównie z szansą na zwiększenie liczby statków oceanicznych odwiedzających trójmiejskie porty. Uruchomienie od początku 2010 roku pierwszego serwisu oceanicznego firmy Mearsk pomiędzy Szanghajem i Gdańskiem w Głębokowodnym Terminalu Kontenerowym Gdańska (DCT) stwarza szansę, że powstawać będzie w Gdańsku duży „hub kontenerowy”. Pomorskie inicjatywy w zakresie centrów koncentrują się głównie wokół dwóch planowanych centrów – w porcie gdańskim i gdyńskim. Oprócz nich już w tej chwili funkcjonuje na Pomorzu kilka mniejszych, branżowych centrów logistycznych należących do prywatnych operatorów.

### **Pomorskie Centrum Logistyczne**

Pomorskie Centrum Logistyczne odgrywać może w przyszłości rolę głównego centrum logistycznego kraju. Wskazują na to rosnące przeładunki trójmiejskich terminali kontenerowych, a zwłaszcza perspektywy dla oceanicznego Hubu w głębokowodnym terminalu kontenerowym. Znajduje się ono w dynamicznie rozwijającym się Trójmieście, to obszar usytuowany obok Terminalu Kontenerowego DCT Gdańsk (DCT). DCT jest największym głębokowodnym terminalem kontenerowym na Bałtyku, a w nadchodzących latach może podwoić swoje możliwości przeładunkowe. Jest to idealne miejsce do realizacji koncepcji Port-Centric Logistics. Centrum Logistyczne 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

Pierwsza część inwestycji została już w pełni wynajęta a obecnie budowany jest kolejny etap, 14 000 m<sup>2</sup> powierzchni magazynowej klasy A, która jest dostępna do natychmiastowego wynajęcia (od czerwca 2015). Wszelkie dodatkowe usprawnienia mogą być szybko wprowadzone w celu dostosowania powierzchni do prowadzonej działalności. Jest to idealne miejsce dla każdej działalności, od produkcji do magazynowania. Wysokiej jakości powierzchnie są dostępne już od 3 000 m<sup>2</sup>. Istnieje również możliwość rozbudowy aż do 450 000 m<sup>2</sup>, które są nadal dostępne w centrum logistycznym do wybudowania zgodnie z wszelkimi wymaganiami biznesowymi. Istnieje również możliwość objęcia części terenu statusem specjalnej Strefy Ekonomicznej oraz wolnego obszaru celnego. Rozpatruje się powiększenie obszaru centrum o tereny przeznaczone na parkingi strategiczne dla tirów w rejonie dzielnicy Stogi.

Właścicielem głównej części centrum tj. 110 ha jest spółka powołana przez miasto Gdańsk – Gdańska Agencja Rozwoju Gospodarczego (GARG). W grudniu 2010 roku GARG podpisał umowę z australijską Grupą Goodman, która stała się operatorem obszaru. Goodman, który jest właścicielem, deweloperem i zarządcą powierzchni przemysłowych i biznesowych w 17 krajach uznawany jest obecnie za największego dewelopera na terenie Europy.

### **Centrum logistyczne Portu Gdynia**

Centrum logistyczne Portu Gdynia składa się z oddawanych aktualnie do użytku lub planowanych do oddania magazynów wysokiego składowania. Zlokalizowane są one w Porcie Zachodnim w pobliżu dwóch dużych istniejących terminali kontenerowych Bałtyckiego Terminalu Kontenerowego oraz Gdyńskiego Terminala Kontenerowego. Unikalną lokalizację zapewnia także bliskość lotniska Gdańsk Rębiechowo, a czteropasmowa Estakada E. Kwiatkowskiego zapewnia dostęp do Obwodnicy Trójmiasta oraz Autostrady A-1. Bezpośredni dojazd do obiektu zapewniony jest ze strony ul. Janka Wiśniewskiego i ul. Kontenerowej, a w przyszłości także ze strony ul. Logistycznej. Obszar centrum logistycznego docelowo może wynieść nawet 30 ha. Przewiduje się, że w ramach centrum działać będą różne podmioty gospodarcze, zwłaszcza operatorzy logistyczni, przedsiębiorstwa zajmujące się usługami składowymi i przedsiębiorstwa spedycyjne oraz inni usługodawcy logistyczni. Inwestycja przewiduje budowę głównej drogi komunikacyjnej oraz dróg dojazdowych ogółem 2,3 km, budowę układu bocznic kolejowych umożliwiających obsługę intermodalną - 4,4 km, budowę ogólnodostępnych parkingów i placów manewrowych dla samochodów ciężarowych około 6,2 tys. m<sup>2</sup>, budowę infrastruktury teletechnicznej, energetycznej i wodno-kanalizacyjnej 15 km, w tym między innymi 4 stacje transformatorowe. 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 (docelowo komponent suchego portu w Zajązdkowie Tczewskim). W bezpośrednim

sąsiedztwie strefy położone są tereny przyszłego portu lotniczego Gdynia-Kosakowo, strategiczne magazyny paliw (w tym gazu) oraz tereny przemysłowe – w tym gmin sąsiednich, umożliwiając powstanie Subregionalnej Strefy Funkcjonalnej „Dolina Logistyczna”.

Pierwszą inwestycją Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. w zakresie powierzchni magazynowych gdyńskiego centrum logistycznego była budowa magazynu wysokiego składowania, o powierzchni 8 tys m<sup>2</sup>, przy ulicy Kontenerowej 69 w Gdyni. W dniu 14 grudnia 2010 r. nastąpiło uroczyste przekazanie magazynu do użytkowania. Pod jego budowę oraz pod infrastrukturę niezbędną dla jego potrzeb przeznaczono teren o powierzchni ok. 14.000 m<sup>2</sup>. Bliskie stu procent wykorzystanie obiektu przez jego najemców, firmy Morska Agencja Gdynia i Terramar, potwierdziły potrzebę budowy na terenie Centrum Logistycznego Portu Gdynia kolejnego magazynu.

I tak 27 maja 2014 r. o godz. 12:00 przy ulicy Kontenerowej 27 w Gdyni nastąpiło uroczyste przekazanie do użytkowania nowego magazynu wysokiego składowania. Obiekt wybudowany został przez firmę Przembud Gdańsk S.A., w wyniku podpisanej 14 lutego 2013 r. umowy. W trakcie budowy nastąpił etap pozyskiwania najemców, dzięki czemu końcowe roboty mogły być realizowane zgodnie z ich potrzebami. Najemcy nowego magazynu to Chiquita Poland Sp. z o.o., Agencja Celna COMPLEX SAD Małgorzata Sochaj, PEKAES S.A. oraz Solid Logistics Sp. z o.o.. Obiekt o kubaturze 243 266 m<sup>3</sup>, powierzchni użytkowej 18 840 m<sup>2</sup> oraz powierzchni zabudowy 17 513 m<sup>2</sup>, przystoso-



wany będzie do prowadzenia usług logistycznych związanych z przyjęciem, kompletacją, składowaniem oraz dystrybucją towarów drobnicowych wysoko przetworzonych w opakowaniach z wyłączeniem ładunków niebezpiecznych.

### **Trefl Logistic Center Gdynia**

Centrum magazynowania zlokalizowane jest na terenie należącym do TREFL S.A. o powierzchni blisko 7 hektarów i znajduje się przy ulicy Kontenerowej w Gdyni. Atrakcyjne usytuowanie w pobliżu terminali kontenerowych BCT i GCT a także innych terminali Portu Gdynia, pozwala na znaczne obniżenie zarówno kosztów jak i czasu transportu kontenerów i towarów drobnicowych do oraz z miejsc przeładunku morskiego. TLC rozpoczęło działalność 1 kwietnia 2008 roku oferując pełen zakres usług depot kontenerowego. Kilka miesięcy później otwarte zostały składy celne w formie Magazynu Czasowego Składowania oraz Publicznego Składu Celnego Typu "B" i rozpoczęło świadczenie usług formowania i rozformowywania kontenerów z pojazdami, maszynami i mieniem oraz składowania tych towarów na placach pod dozorem celnym. We wrześniu 2009 roku Trefl S.A. zakończył budowę magazynu wysokiego składowania. Otwarcie miało miejsce 7 grudnia 2009 roku, a od stycznia 2010 oferta TLC poszerzyła się o pełną obsługę magazynową.

### **7R Logistic Park Gdańsk**

7R Logistic Park Gdańsk to nowoczesny park magazynowo-biurowy, który oferuje magazyny do wynajęcia w Gdańsku przeznaczone m.in. do lekkiej produkcji. Dobra lokalizacja zapewnia ekspozycję magazynu oraz dogodne połączenie komunikacyjne

do tras wylotowych Trójmiasta. Hale magazynowe zaprojektowane zostały z myślą o małych, średnich i dużych najemcach, prowadzących działalność dystrybucyjną. Park magazynowy składa się z dwóch magazynów – Centrum Logistycznego Gdańsk-Kowale I oraz Centrum Logistycznego Gdańsk-Kowale II. Całkowita dostępna powierzchnia magazynowa obejmuje dwa magazyny oferujące ok. 34 500 m<sup>2</sup>. Hale magazynowe przystosowane są do lekkiej produkcji, dlatego też oferta najmu ma szansę zainteresować zarówno firmy z sektora dystrybucji i magazynowania, jak i również z branży przemysłowej. Budynki magazynowe pozwalają na składowanie do wysokości 10.5 m. W obrębie magazynów do wynajęcia w Gdańsku znajdują się wygodne place manewrowe dla samochodów ciężarowych oraz parking dla samochodów osobowych.

Te nowoczesne obiekty zlokalizowane są w Gdańsku przy ul. Magnackiej 4, w bezpośrednim sąsiedztwie drogi ekspresowej S6 (tuż przy węźle Kowale), będącej jednocześnie obwodnicą Trójmiasta. Połączenie z autostradą A1 umożliwia bardzo sprawny wyjazd z Gdańska w kierunku południowym. 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. Taka lokalizacja hal magazynowych pozwoli na prowadzenie sprawnej dystrybucji nie tylko w regionie ale także na rynku międzynarodowym.

### **Logistic Center Pruszcz Gdański**

Logistic Center Pruszcz Gdański to nowoczesne centrum logistyczne w Pruszczu Gdańskim zlokalizowane przy ulicy Zastawnej w pobliżu sortowni Poczty

Polskiej. Powierzchnia obiektu wynosi ponad 11 000 m<sup>2</sup>. 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. Takie położenie centrum logistycznego w Pruszczu Gdańskim umożliwia doskonałą komunikację nie tylko w regionie, ale także na terenie kraju i Europy, co gwarantuje stały napływ wykwalifikowanej siły roboczej.

#### **SEGRO Logistics Park Gdańsk**

SEGRO Logistics Park Gdańsk to magazyny zlokalizowane w Pruszczu Gdańskim, z dogodnym dostępem do obwodnicy Trójmiasta. Takie umiejscowienie magazynu pozwala na szybkie połączenie z lotniskiem imienia Lecha Wałęsy w gdańskiej dzielnicy Matarnia. Obecność portu morskiego pozwala na transportowanie towarów drogą morską. Dodatkowo, opisywane magazyny w Pruszczu Gdańskim leżą w bezpośrednim sąsiedztwie odcinka autostrady A1.

Na obszarze SEGRO Logistics Park Gdańsk planuje się wybudowanie trzech magazynów o łącznej powierzchni 148 500 m<sup>2</sup>. Magazyny w Pruszczu Gdańskim mają mieć 10 m wysokości netto, 120 m głębokości oraz posadzkę mogącą wytrzymać obciążenie rzędu 5t/m kw. Magazyny zostaną wyposażone w nowoczesne rozwiązania przeciwpożarowe w postaci systemu tryskaczy oraz klap dymowych. Planowane magazyny w Pruszczu Gdańskim będą obiektami typu „crossdock”. Zostaną również

dostosowane do prowadzenia na ich terenie działalności z zakresu lekkiej produkcji.

#### **Panattoni Park Gdańsk**

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. Docelowo park magazynowy będzie się składał z czterech magazynów zlokalizowanych w Gdańsku, których łączna powierzchnia wyniesie 46 530 m<sup>2</sup>. Deweloper rozbudowuje centrum Prologis Park Gdańsk z myślą o firmach, które chcą sprawnie obsługiwać rynek trójmiejski, region Pomorza, oraz dla najemców, którzy działają na rynku międzynarodowym. Centrum logistyczne obejmuje trzy magazyny przeznaczone na wynajem, wykończone w najwyższym standardzie klasy A, których łączna powierzchnia wynosi 22 530 m<sup>2</sup>. Wszystkie magazyny, oferowane przez Panattoni Park Gdańsk mogą zostać zaadaptowane na potrzeby lekkiej produkcji. Trzecia hala magazynowa znajdująca się obecnie w rozbudowie powiększy się wkrótce o 6 600 m<sup>2</sup>. Planowany czwarty obiekt będzie oferował klientom 17 400 m<sup>2</sup> powierzchni magazynowej.

### **ProLogis Park Gdańsk**

Magazyn w Gdańsku dewelopera Prologis to jeden z pierwszych parków magazynowych, jakie powstały w rejonie Trójmiasta. Magazyn do wynajęcia w Gdańsku cechuje się strategiczną lokalizacją na terenie przemysłowej dzielnicy Gdańsk-Kokoszki. Dojazd do parku z Lotniska Gdańsk (Rębiechowo) zajmuje 10 minut, z Portu Morskiego Gdańsk - 20 minut. Prologis Park Gdańsk znajduje się w odległości 5 minut jazdy głównymi drogami od Obwodnicy Trójmiasta. W sąsiedztwie magazynów znajduje się droga S6 (4,5 km), która w niedalekiej przyszłości ma stanowić jeden z odcinków autostrady A1. Dzielnica Kokoszki, na terenie której znajdują się park Prologis Park Gdańsk, jest obszarem o stricte przemysłowym charakterze. Lokalizacja magazynu w Gdańsku umożliwi dobry dojazd zarówno do Portu Lotniczego im. Lecha Wałęsy jak również do Morskiego Portu Gdańska.

Magazyn do wynajęcia Prologis Park Gdańsk oferuje swoim klientom powierzchnię całkowitą 90 000 m<sup>2</sup>. zlokalizowaną w trzech budynkach. Wszystkie hale magazynowe posiadają 10 m wysokości netto oraz posadzkę będącą w stanie wytrzymać obciążenie rzędu 5t/mkw. Prologis Park Gdańsk spełnia wszelkie warunki, aby na jego obszarze można było prowadzić działania z zakresu lekkiej produkcji. Magazyn do wynajęcia w Gdańsku został wybudowany w konwencji „crossdock” co oznacza, że doki przeładunkowe są umieszczone równolegle do siebie, po obu stronach hali. Taki układ pozwala na sprawne przeładowywanie towarów bez potrzeby ich pośredniego składowania w magazynie. Prologis działa na terenie Polski z wielkim powodzeniem. Obecnie w jego portfolio

znajduje się 25 centrów logistycznych liczących łącznie 105 budynków. Swoje obiekty firma posiada również w innych krajach Europy, takich jak sąsiednie Czechy czy Słowacja. Łącznie, na całym świecie wynajmuje 44 miliony mkw. powierzchni, co czyni firmę jednym z najbardziej wpływowych deweloperów na rynku.

Niejako osobną rolę w systemie infrastruktury punktowej korytarza transportowego Północ-Południe mogą pełnić w przyszłości tzw. suche porty lokalizowane na zapleczach morskich terminali przeładunkowych, pełniących jednak ważne funkcje logistyczno - dystrybucyjne w regionie.

### **Suchy port (ICY) – Zajęczkowo Tczewskie PCC Intermodal S.A. (planowane)**

Intermodal Container Yard, suchy port, jakim będzie Tczewski terminal, ma być jednym z głównych węzłów krajowej i europejskiej sieci połączeń intermodalnych (kolejowo-samochodowych). Ma on pełnić funkcję zaplecza logistycznego portów morskich w Gdańsku i Gdyni. Suchy port przede wszystkim ma pełnić funkcję miejsca docelowego podróży morskiej kontenera oraz punktu dystrybucji kolejowej i drogowej. Będzie jednym z głównych węzłów krajowej oraz europejskiej sieci połączeń intermodalnych. Poza funkcją skupiającą strumień kontenerów obsługiwanych przez trójmiejskie porty ma także przenieść różne działania organizacyjno - kontrolne. Uruchomienie suchego portu w odległości ok. 40 kilometrów od portów morskich ma sukcesywnie odciążać aglomerację trójmiejską od ciężkiego ruchu samochodowego. Nowy terminal zajmie powierzchnię ponad 20 ha. Możliwości składowe wyniosą ponad 20 tys. TEU. Na terenie ICY wybudowanych zostanie osiem bocznic

kolejowych, trzy suwnice kolejowe i reachstackery, warsztaty do napraw i renowacji kontenerów, przyłącza prądu, powierzchnie magazynowe i produkcyjne, funkcjonować będą usługi agencyjne, celne, fito-sanitarne, spedycyjne.

PCC Intermodal zakupiło teren do zagospodarowania pod działalność logistyczno-dystrybucyjną o powierzchni 63 ha. Aktualnie inwestycja jest na etapie przygotowawczym (uzgodnienia, dokumentacja itp.) Szacowany koszt inwestycji to ok. 200 mln zł.

### **Suchy port na terenie zachodniej części portu w Gdyni "Dolina Logistyczna" (planowane)**

Projekt „suchego portu” planowanego do realizacji w zachodniej części portu Gdynia w ramach Subregionalnego Obszaru Funkcjonalnego Gdynia-Rumia –Kosakowo (zwanego też „doliną logistyczną”) pozostaje na razie w sferze planów. W jego ramach 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. Suchy port 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 Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej (OPAT) 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 odciążą trasę Kwiatkowskiego od ciężkiego transportu samochodowego.

W październiku 2010 roku zostało podpisane porozumienie o współpracy Gdyni oraz 5 miast i gmin zachodniej części Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego (położonych w Pradolinie Kaszubskiej) na rzecz Subregionalnej Strefy Rozwojowej DOLINA LOGISTYCZNA. Głównym celem tej inicjatywy jest wspólne opracowanie planów zagospodarowania, strategii rozwoju, a także skoordynowania inwestycji, spójnych z planami rozwoju portu morskiego i jego infrastruktury. Po akcie założycielskim prace studialne na rzecz projektu Doliny Logistycznej realizowane były w ramach projektu „Bothnian Green Logistic Corridor”. Uznano wówczas, że Dolina Logistyczna jest prototypem zielonych korytarzy logistycznych w Polsce, gdyż idea ta skupia trasy strategicznie ważnych połączeń komunikacyjnych. W ramach projektu powołano naukowy think-tank „Platforma Multimodalna Dolina Logistyczna” złożony z naukowców z dziedziny ekonomicznej i urbanistycznej, przygotowano opracowania studialne, założono stronę internetową [www.dolinalogistyczna.com](http://www.dolinalogistyczna.com), odbyto szereg spotkań.

### **Kujawsko-Pomorskie**

Województwo Kujawsko-Pomorskie nie jest liczącym się ośrodkiem na mapie centrów logistycznych kraju. Funkcjonuje tu kilka mniejszych operatorów oferujących powierzchnię magazynową. Niemniej lokalizacja Bydgoszczy i Solca Kujawskiego na przecięciu dwóch dróg wodnych śródlądowych objętych umową AGN (...) daje szansę na odgrywanie przez Bydgoszcz/Solec

Kujawski funkcji ważnego węzła logistycznego kraju, bazującego na drodze wodnej rzeki Wisły, połączeniach kolejowych i drogowych. Rejon Bydgoszczy i Solca Kujawskiego oddalony jest zaledwie o ok. 150 km od Gdańska, w bezpośrednim sąsiedztwie ujścia Brdy do Wisły. To dobra lokalizacja dla centrum multimodalnego, które byłoby sprzężone z pomorskimi portami. W sytuacji wzrastającej kongestii na drogach coraz częściej rozpatruje się wykorzystanie dróg wodnych śródlądowych do dystrybucji kontenerów pochodzących z gdańskiego DCT na obszar Polski. Do tego celu nadawałoby się rzeczne centrum logistyczne ulokowane w Bydgoszczy.

#### **Platforma multimodalna w rejonie Bydgoszczy-Solca Kujawskiego (inwestycja planowana)**

Inwestycja spełniać będzie rolę centrum logistycznego obsługującego transport towarowy względem pomorskich portów oraz aglomeracji bydgosko-toruńskiej. Przeniesienie części ładunków na drogi wodne wpłynie bezpośrednio na wyeliminowanie negatywnych skutków jakie generuje transport lądowy (m.in. emisja gazów, wysokie koszty przewozu). Usytuowanie platformy zapewni bezpośrednie połączenie z autostradą A1, drogami krajowymi S10, S5, DK15, DK25 i DK80, linią kolejową 018 relacji Kutno–Piła oraz portem lotniczym w Bydgoszczy. Parametry techniczne budowy wyniosą: port śródlądowy o powierzchni ok. 3 ha i pojemności 1700 TEU, place składowe o pojemności 70 000 t oraz magazyny o powierzchni ok. 10 000 m<sup>2</sup>. Wielkość przetadunków wyniesie 750 tys. t rocznie.

#### **Panattoni Park Toruń w Grębocinie (realizowane)**

Obiekt zlokalizowany jest na północny-wschód od Torunia w miejscowości Grębocin będzie składał się

z dwóch budynków o łącznej powierzchni przemysłowej 62 000 m<sup>2</sup>. Pierwszy budynek, inwestycja build-to-suit, został w całości wynajęty. Wynajęta hala składa się z magazynu (29 410 m<sup>2</sup>) i biura (ok. 900 m<sup>2</sup>). Jest to obiekt wysokiego składowania, wyposażony w zautomatyzowane systemy dystrybucji.

Drugi budynek parku oferuje 31 000 m<sup>2</sup> nowoczesnej powierzchni magazynowej. Moduły magazynowe mogą być elastycznie dostosowane do potrzeb klientów z różnych branż. Park jest całodobowo monitorowany. Lokalizacja w gminie Lubicz zaledwie 12 km od centrum Torunia, przy drodze krajowej nr 552 oraz 4 km od węzła A1 Lubicz co stwarza doskonałe warunki dla dystrybucji lokalnej i krajowej.

#### **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. Lokalizacja województwa wskazuje na dwa potencjalne obszary dla centrów logistycznych:

- 1) Obszar miejski Olsztyna (kierunek powiązania komunikacyjnego miasta z drogą krajową nr 7) - byłoby to centrum nastawione na wspierania obszaru miejskiego.

- 2) W sąsiedztwie Elbląga – na skrzyżowaniu szlaków transportowych: drogi krajowej nr 22 (z Obwodu Kaliningradzkiego w kierunku A-1) z drogą krajową nr 7 (połączenie portów trójmiasta z centrum Polski).

## Mazowieckie

Województwo Mazowieckie z aglomeracją warszawską jest głównym punktem natężenia ładunków drobnicowych, skierowanych do najważniejszych krajowych i zagranicznych nadawców oraz odbiorców. Istotną jest dobra dostępność Warszawy do sieci dróg krajowych oraz lokalizacja Warszawy, jako węzła linii kolejowych. Aglomeracja warszawska jest bodaj największym okręgiem skupiającym centra magazynowania, dystrybucji oraz parków logistycznych.

### Centrum magazynowania Annopol Logistic Park

Centrum położone jest w granicach Warszawy, w bezpośrednim sąsiedztwie drogi S8. Powierzchnia magazynowo-biurowa wynosi obecnie 27 000 m<sup>2</sup>. W planach rozbudowy znajduje się realizacja kolejnego budynku o powierzchnię 5 200 m<sup>2</sup>.

### Bokszerska Office & Distribution Center

Obiekt położony jest w centrum Warszawy, 3 kilometry od Lotniska Chopina. Połączenia drogowe z warszawskim węzłem drogowym zapewniają trasy S8 i S7. Centrum oferuje powierzchnie biurowe połączone z małymi modułami magazynowymi o łącznej powierzchni 15 000 m<sup>2</sup>. Lokalizacja: ul. Bokszerska 66a, 02-690 Warszawa.

### Centrum Biznesu Stolica

Centrum znajduje się w miejscowości Łazy, około 20 km od centrum Warszawy oraz 13 km od Lotniska Chopina. Placówka jest dobrze skomunikowana z drogami krajowymi S8 oraz S7. Obecnie w trzech budynkach oferowana powierzchnia magazynowa wynosi 24 000 m<sup>2</sup>. Lokalizacja: Łazy 1, 05-506 Lesznowola.

### City Point

Centrum zlokalizowane jest w granicach Warszawy i posiada dobre połączenia z drogami krajowymi nr 2, S7 i S8. Składa się z dwóch budynków biurowych oraz osiemnastu niezależnych obiektów magazynowych, które dodatkowo dysponują przynależną im przestrzenią biurową. Łączna powierzchnia obiektów magazynowych to ponad 120 000 m<sup>2</sup>. Lokalizacja: ul. Matuszewska 14, 03-876 Warszawa.

### GoodPoint Puławska

Centrum znajduje się w powiecie piaseczyńskim, około 20 km od centrum Warszawy. Łatwą komunikację zapewnia sąsiedztwo drogi krajowej nr 79 i nr 50 oraz bliskość Lotniska Chopina. Wnętrze magazynu przystosowane jest do potrzeb wysokiego składowania, może być także dostosowane do prowadzenia lekkiej produkcji czy instalacji specjalistycznego wyposażenia. Powierzchnia magazynowa wynosi 43 500 m<sup>2</sup>. Lokalizacja: Baniocha 1, 05-532 Baniocha.

### GoodPoint Puławska II

Centrum położone jest pomiędzy Piasecznem a Górą Kalwarią, w pobliżu węzła dróg krajowych nr 50 i 79, co zapewnia szybkie wyjście w każdym niemal kierunku. Na chwilę obecną centrum posiada dwa budynki o łącznej powierzchni magazynowania 36 000 m<sup>2</sup>.

### **Ideal Idea**

Ideal Idea I, II to kompleks biurowo-magazynowy położony przy ul. Działkowej w Warszawie. Jego atutem jest położenie 3 km od Lotniska Chopina i bezpośrednie połączenie z drogami S8, S7 i S2. W kompleksie trzech niezależnych budynków centrum oferuje ponad 20 000 m<sup>2</sup> powierzchni magazynowych i biurowymi przeznaczonych dla małych i średnich najemców.

### **Ideal Idea III**

Ideal Idea III to park logistyczny w skład którego wchodzi cztery budynki magazynowo-biurowe typu Small Business Unit o łącznej powierzchni wynoszącej 18.500 m<sup>2</sup>. Wykończona powierzchnia biurowa klasy A wynosi 4.300 m<sup>2</sup>, a powierzchnia magazynowa 14.200 m<sup>2</sup>.

### **Logistic Center Ożarów**

Logistic Park Ożarów zlokalizowany jest w pobliżu węzła „Pruszków” na autostradzie A2.

Centrum składa się z trzech hal magazynowych o łącznej powierzchni wynoszącej 66 800 m<sup>2</sup>, zaś minimalne moduły magazynowe do wynajęcia zaczynają się od 1 200 m<sup>2</sup>.

### **Manhattan Distribution Center**

Manhattan Distribution Center to park biznesowy, w skład którego wchodzi zarówno moduły magazynowe, jak i wysokiej klasy powierzchnia biurowa o łącznej powierzchni 40 000 m<sup>2</sup>. Jest dobrze skomunikowany z drogami S7, S8, S2 oraz Lotniskiem Chopina.

### **Pruszkowskie Centrum Dystrybucyjne**

Pruszkowskie Centrum Dystrybucyjne to park, w skład którego wchodzi sześć obiektów magazynowo – produkcyjno - biurowych o całkowitej powierzchni 65 000 m<sup>2</sup>. Znajduje się on w Pruszkowie, około 20 km od centrum Warszawy. Dobrą dostępność zapewnia mu droga krajowa nr 92, a także autostrada A2.

### **Europolis Park Błonie**

Jest to jeden z największych parków logistycznych pod Warszawą, który w kilkunastu nowoczesnych budynkach oferuje obecnie blisko 200 000 m<sup>2</sup> powierzchni magazynowej i produkcyjnej. Park znajduje się w miejscowości Błonie, około 30 km od centrum Warszawy. Dobre warunki komunikacyjne zapewnia sąsiedztwo trasy krajowej nr 92 oraz bliskość węzła autostrady A2.

### **Krakowska Distribution Park**

To nowoczesne centrum biznesowe zlokalizowane w pobliżu al. Krakowskiej, w bezpośrednim sąsiedztwie tras S7 i S8 oraz Lotniska Chopina. Powierzchnia biurowo-magazynowa wynosi blisko 10 000 m<sup>2</sup> z przeznaczeniem dla małych i średnich najemców.

### **Ursus Logistic Center**

Centrum logistyczne Ursus znajduje się na zachód od Warszawy i skomunikowane jest z drogą krajową nr 2 oraz modernizowaną linią kolejową E 65. Powierzchnia magazynowa wynosi 11 000 m<sup>2</sup>.

### **Diamond Business Park Ursus**

Diamond Business Park Ursus to nowoczesny park biznesowy, który oferuje wynajem blisko 20 000 m<sup>2</sup> powierzchni magazynowej i biurowej. Możliwe jest

również przystosowanie powierzchni do prowadzenia działalności produkcyjnej. Położony jest 8 km od centrum Warszawy i Lotniska Chopina. Dobrą komunikację zapewnia mu bezpośrednia bliskość autostrady A2 oraz węzła dróg S7 i S8.

#### **Warsaw Distribution Center**

Warsaw Distribution Center to park magazynowy, zaprojektowany z myślą o małych i średnich i najemcach. Położony jest w granicach miasta, 8 km od portu Lotniska Chopina. Skomunikowany jest z drogami krajowymi S7 oraz S8. Powierzchnia magazynowa wynosi 35 000 m<sup>2</sup>.

#### **Space Distribution Center**

Centrum dystrybucji Space to centrum magazynowo-biurowe położone w Warszawie, w sąsiedztwie Lotniska Chopina. Jego atutem jest lokalizacja w obrębie głównych szlaków komunikacyjnych Warszawy. W dwóch budynkach magazynowych oferowanych jest blisko 12 000 m<sup>2</sup> powierzchni.

#### **Łopuszańska Business Park**

Centrum znajduje się przy ul. Łopuszańskiej – drodze wyjazdowej z Warszawy, w odległości 6 km od Lotniska Chopina. Dobrą komunikację drogową zapewniają trasy S7 oraz S8. Oferowana powierzchnia magazynowa wynosi 10 000 m<sup>2</sup>.

#### **Metropol Park Błonie**

Metropol Park Błonie to centrum magazynowe zlokalizowane w miejscowości Błonie, około 30 km od centrum Warszawy. Placówka skomunikowana jest z drogą krajową nr 92, a poprzez drogę wojewódzką 579 także z autostradą A2. Powierzchnia magazynowa

wynosi blisko 55 000 m<sup>2</sup> z możliwością znacznej rozbudowy.

#### **MLP Pruszków I i II**

Park znajduje się w miejscowości Pruszków, około 20 km od centrum Warszawy. Doskonałe warunki komunikacyjne zapewnia tam sieć dróg krajowych oraz bliskość autostrady A2. Dużym atutem centrum jest także sąsiedztwo linii kolejowej E65 do której prowadzi bocznicą z rampą załadunkową. Powierzchnia magazynowa Parku wynosi obecnie blisko 150 000 m<sup>2</sup>, co czyni go jednym z większych tego typu obiektów w województwie mazowieckim. W drugim etapie inwestycji, pod nazwą Millenium Logistic Park Pruszków II, planuje się budowę nowych hal i pomieszczeń biurowych o docelowej powierzchni 300 000 m<sup>2</sup>. Dotychczas uruchomiono dwa budynki o łącznej powierzchni 30 000 m<sup>2</sup>.

#### **Panattoni Park Błonie**

Park położony jest w Błoniu, około 30 km od centrum Warszawy oraz 25 km od planowanego portu lotniczego w Sochaczewie. Centrum oferuje magazyny do wynajęcia o łącznej powierzchni 46 800 m<sup>2</sup> które dzięki zastosowanym technologiom są szczególnie dostosowane dla potrzeb sektora spożywczego. Dobrą komunikację zapewnia droga krajowa nr 2, a także autostrada A2.

#### **Panattoni Park Garwolin**

Park jest zlokalizowany w pobliżu miejscowości Garwolin, około 60 km od Warszawy, bezpośrednio przy skrzyżowaniu drogi krajowej nr 76 z trasą nr 17. Centrum oferuje 25 000 m<sup>2</sup> powierzchni magazynowej, którą obecnie w całości użytkuje jeden najemca.



### **Panattoni Park Ożarów II**

Panattoni Park Ożarów II to centrum magazynowe w skład którego wchodzi trzy budynki magazynowe o łącznej powierzchni 47.500 m<sup>2</sup>. Park logistyczny dostosowany jest do potrzeb średnich i większych najemców z różnych branż, oferując zarówno możliwość składowania, jak i produkcji lekkiej. Park zlokalizowany jest w Ożarowie Mazowieckim w pobliżu Warszawy, na terenie Tarnobrzeskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (podstrefa Radom). Położenie przy drodze krajowej nr 92 zapewnia dobry dostęp do pobliskiego węzła Konotopa - autostrada A2 / drogi ekspresowe S8 i S2.

### **Logicor Teresin**

Park znajduje się w miejscowości Teresin, ok. 40 km od Warszawy, w sąsiedztwie autostrady A2 i linii kolejowej. Powierzchnia magazynowa wynosi 36 000 m<sup>2</sup>, z możliwością rozbudowy kompleksu do aż 140 000 m<sup>2</sup>.

### **Logicor Świącice I, II**

Park znajduje się w Świącicach, tuż za Ożarowem Mazowieckim, w odległości około 19 km na zachód od Warszawy, bezpośrednio przy trasie numer 2 i w pobliżu węzła „Pruszków” na autostradzie A2. W kilku budynkach kompleksu oferowanych jest łącznie blisko 50 000 m<sup>2</sup> z przeznaczeniem na usługi magazynowe i lekką produkcję.

### **ProLogis Park Błonie I i II**

Park znajduje się w miejscowości Błonie, około 30 km od centrum Warszawy, tuż przy drodze E30, w pobliżu autostrady A2. Powierzchnia magazynowa wynosi blisko 150 000 m<sup>2</sup>. W ramach drugiej części inwestycji –

ProLogis Park Błonie II - oddano dotychczas 112 000 m<sup>2</sup> powierzchni magazynowej. Docelowo w 9 budynkach oferowane będzie blisko 300 000 m<sup>2</sup> powierzchni.

### **ProLogis Park Janki**

Park znajduje się w miejscowości Janki, około 20 km od centrum Warszawy i 15 km od Lotniska Chopina. Placówka jest dobrze skomunikowana z drogami krajowymi nr 8 oraz nr 7. Powierzchnia parku wynosi obecnie ponad 100 000 m<sup>2</sup>.

### **ProLogis Park Nadarzyn**

ProLogis Park Nadarzyn to centrum logistyczne, zlokalizowane w Nadarzynie i oddalone około 20 km od centrum Warszawy i około 15 kilometrów Lotniska Chopina. Dobrą komunikację zapewnia centrum droga S 8. Powierzchnia magazynowa wynosi 63 000 m<sup>2</sup>.

### **ProLogis Park Sochaczew**

Park znajduje się w Sochaczewie, 50 km na zachód od Warszawy. Placówka skomunikowana jest z drogą krajową nr 2, a także bezpośrednio sąsiaduje z planowanym portem lotniczym. Dużym atutem parku jest ponadto własna bocznica i rampa wyładownicza na linii kolejowej E 50. Powierzchnia magazynowa Parku to 98 000 m<sup>2</sup>.

Plany rozbudowy określają jednak docelową powierzchnię na 185 000 m<sup>2</sup>.

### **ProLogis Park Teresin**

Park znajduje się w miejscowości Teresin, około 40 km od centrum Warszawy. Magazyny położone są bezpośrednio przy drodze krajowej nr 2, w sąsiedztwie autostrady A2. Centrum posiada własną bocznice na linii

kolejowej E20, co zapewnia doskonałe warunki komunikacyjne na osi wschód-zachód. Powierzchnia magazynowa wynosi ogółem 160 000 m<sup>2</sup>.

### **ProLogis Park Warsaw**

ProLogis Park Warsaw to kompleks kilku lokalizacji w których w oferowanych jest łącznie ponad 100 000 m<sup>2</sup> powierzchni biurowej i magazynowej. Położenie w granicach administracyjnych Warszawy ułatwia komunikację zarówno z centrum miasta, jak i trasami wylotowymi we wszystkich kierunkach. Atutem jest także bliskość Lotniska Chopina.

### **Raszyn Business Park**

Raszyn Business Park oferuje nowoczesne powierzchnie magazynowe do wynajęcia w Raszynie (10 km od Warszawy), w bliskim sąsiedztwie Lotniska Chopina. Centrum jest dobrze skomunikowane z trasami S7 i S8. Park składa się z dwóch hal magazynowych o łącznej powierzchni prawie 29 000 m<sup>2</sup>.

## **Łódzkie**

Położenie województwa łódzkiego na przecięciu dwóch transeuropejskich korytarzy transportowych sieci bazowej, Bałtyk – Adriatyk oraz Morze Północne – Bałtyk, daje znaczne impulsy rozwojowe. Stopniowo dopełniający się strategiczny układ drogowy województwa, poprzez zrealizowaną autostradę A2, drogę ekspresową S8 oraz powstającą autostradę A1, zwiększa dostępność zewnętrzną regionu i sprzyja działalności logistycznej. Dynamiczny rozwój kompleksów magazynowych w regionie znajduje odzwierciedlenie w łącznej powierzchni zasobów magazynowych,

która na koniec 2014 roku wynosiła blisko 1,13 mln m<sup>2</sup> (12,8 % powierzchni zasobów magazynowych w kraju).

W strategicznych dokumentach Województwa łódzkiego (aktualizacji „Planu zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego” i „Strategii rozwoju województwa łódzkiego 2020”) wskazano rejonu predestynowane do ukształtowania centrów logistycznych wybrane na podstawie analiz ofert terenowych oraz planowanego układu komunikacyjnego wyższego rzędu. 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 planowanego węzła Łódź - Wschód na autostradzie A1; 1,5 km od terminala kontenerowego Łódź Olechów; 4 km od drogi krajowej nr 14; 2,5 km od drogi wojewódzkiej nr 713. Dodatkowo park wyposażony jest w bocznicę kolejową, odchodzącą od linii kolejowej nr 540 relacji Łódź Chojny – Łódź Widzew. 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 m<sup>2</sup>. Dostępna powierzchnia magazynowa 8 888 m<sup>2</sup>.

#### **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 planowanego węzła Łódź - Wschód na autostradzie A1; 2 km od terminala kontenerowego Łódź Olechów; 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 m<sup>2</sup>. Obecnie brak 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 planowanego węzła Romanów na autostradzie A1; 8 km od terminala kontenerowego Łódź Olechów; 700 m od drogi krajowej nr 1 (E75); 5 km od Portu Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta (cargo). Jest to niewielki park magazynowy przeznaczony dla małych i średnich najemców. Elastyczność i nowoczesność zastosowanych rozwiązań sprawia, że magazyn może nie tylko stanowić miejsce do składowania towarów, ale pełnić rolę hali produkcyjnej, terminala przeładunkowego, sortowni, chłodni, składu celnego czy też siedziby firmy. Powierzchnia magazynowa wynosi 28 000 m<sup>2</sup>. Obecnie brak powierzchni do wynajęcia.

#### **ŁÓDŹ Business Park**

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 planowanego węzła Łódź - Wschód na autostradzie A1; 3,5 km od terminala kontenerowego Łódź Olechów; 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. Powierzchnia magazynowa wynosi 6 300 m<sup>2</sup>. Powierzchnia do wynajęcia 1 800 m<sup>2</sup>. Plany rozbudowy określają docelową powierzchnię na ok. 18 000 m<sup>2</sup>

#### **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, na terenie Łódzkiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Orientacyjne odległości: 6 km od planowanego węzła Łódź - Wschód na autostradzie A1; 1,5 km od terminala kontenerowego Łódź Olechów; 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. Powierzchnia magazynowa wynosi 18 700 m<sup>2</sup>. Obecnie brak powierzchni do wynajęcia.

#### **Panattoni Business Center Łódź II (w budowie)**

Park położony będzie we wschodniej części Łodzi przy ul. Niciarnianej w odległości 4 km od centrum miasta, 18 km od węzła Stryków na autostradzie A2 oraz 5,5 km

od planowanego węzła Łódź Wschód na autostradzie A1. Jest to obiekt o przeznaczeniu magazynowo-produkcyjno -biurowym. Plany inwestycyjne przewidują budowę dwóch nowoczesnych budynków o łącznej powierzchni magazynowej 31 500 m<sup>2</sup>. Dostępna powierzchnia do wynajęcia wynosi 16 500m<sup>2</sup>.

#### **Panattoni Park Łódź East**

Park zlokalizowany przy ulicy Zakładowej (dzielnica Olechów/Widzew), 10 km na południowy - wschód od centrum Łodzi, w bezpośrednim sąsiedztwie fabryki Dell. Orientacyjne odległości: 3 km od planowanego węzła Andrespol (Łódź - Wschód) na autostradzie A1; 2 km od terminala kontenerowego Łódź Olechów; 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, stanowiąc alternatywę dla firm poszukujących nowoczesnej powierzchni magazynowej. Istniejąca powierzchnia magazynowa wynosi obecnie 108 700m<sup>2</sup>. Plany rozbudowy określają docelową powierzchnię magazynową na 231 280 m<sup>2</sup>. Obecnie brak powierzchni do wynajęcia.

#### **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 planowanego węzła Łódź - Wschód na autostradzie A1; 4 km od terminala kontenerowego Łódź Olechów; 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. Powierzchnia magazynowa wynosi 53 500 m<sup>2</sup>. Dostępna powierzchnia do wynajęcia 10 900 m<sup>2</sup>.

#### **SEGRO Business Park Łódź II**

Park zlokalizowany we wschodniej części Łodzi przy ul. Rokicińskiej, nieopodal planowanego węzła Łódź Wschód na powstającej autostradzie A1; ok. 20 km od węzła Stryków na autostradzie A2, 4 km od terminala kontenerowego Łódź Olechów; 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. Hala magazynowa zajmuje powierzchnię 7 290 m<sup>2</sup>. Istnieje możliwość jej adaptacji na hale produkcyjne. W planach jest rozbudowa parku o kolejne dwa magazyny, dzięki którym powierzchnia magazynowa powiększy się o kolejne 12 000 m<sup>2</sup>.

#### **Varitex w Łodzi**

Park zlokalizowany jest przy ul. Dostawczej 12, 6 km na południowy – wschód od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 25 km od węzła Stryków na autostradzie A2 i 30 km od węzła Łódź Północ - skrzyżowanie autostrad A1 i A2; 7 km od planowanego węzła Łódź Wschód na autostradzie A1; 4,5 km od terminala kontenerowego Łódź Olechów. Varitex to obiekt biurowo-magazynowy. Powierzchnia zabudowy wynosi 990 m<sup>2</sup>, w tym 223 m<sup>2</sup> powierzchni magazynowej.

#### **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 planowanego węzła Romanów na autostradzie A1; 300 m od węzła Pabianice Płn. na drodze ekspresowej S14; 8 km od węzła Pabianice Płd. na budowanej drodze ekspresowej S8, 19 km od terminala kontenerowego Łódź Olechów; bezpośrednio przy drodze krajowej nr 71; 1 km od drogi krajowej nr 14 oraz 2,5 km od drogi wojewódzkiej nr 485. Powierzchnia magazynowa wynosi 9 300 m<sup>2</sup>. Obecnie brak powierzchni do wynajęcia. Plany rozbudowy określają docelową powierzchnię na 27 000 m<sup>2</sup>.

#### **Diamond Business Park Stryków**

Park zlokalizowany 4,5 km na południowy - zachód od centrum Strykowa. Orientacyjne odległości: 2 km od węzła Stryków na autostradzie A2 i 5 km od węzła Łódź Płn. - skrzyżowanie autostrad A1 i A2 ; bezpośrednio przy drodze krajowej nr 71 i 1 km od drogi krajowej nr 14. Jest to obiekt oferujący powierzchnie średnim i dużym najemcom, poszukującym nowoczesnych powierzchni magazynowych wraz z powierzchnią socjalno - biurową. Powierzchnia magazynowa wynosi 28 800 m<sup>2</sup>. Powierzchnia do wynajęcia wynosi 3 500 m<sup>2</sup>.

#### **LOGICOR Stryków**

Park zlokalizowany 4 km na południowy - zachód od centrum Strykowa. Orientacyjne odległości: 1,5 km od węzła Stryków na autostradzie A2 i 4,5 km od węzła Łódź Płn. - skrzyżowanie autostrad A1 i A2; bezpośrednio przy drodze krajowej nr 71 i 1 km od drogi krajowej nr 14. Jest to obiekt oferujący nowoczesne powierzchnie magazynowe zarówno dla bardzo dużych najemców jak i firm poszukujących mniejszych

magazynów. Powierzchnia magazynowa wynosi 101 479 m<sup>2</sup>. Obecnie brak powierzchni do wynajęcia.

#### **ProLogis Park Stryków (planowany)**

Park zlokalizowany będzie 2,5 km na południowy - zachód od centrum Strykowa. Orientacyjne odległości: 600 m od węzła Stryków na autostradzie A2 i 3 km od węzła Łódź Płn. - skrzyżowanie autostrad A1 i A2; bezpośrednio przy skrzyżowaniu dróg krajowych nr 14 i 71. Plany budowy określają wstępnie docelową powierzchnię na 131 620 m<sup>2</sup>.

#### **SEGRO Logistic Park Stryków**

Park zlokalizowany 1,5 km na południowy - zachód od centrum Strykowa. Orientacyjne odległości: przy węźle Stryków na autostradzie A2 i 3 km od węzła Łódź Płn. - skrzyżowanie autostrad A1 i A2; bezpośrednio przy drodze krajowej nr 14. Jest to obiekt oferujący nowoczesne powierzchnie magazynowe i produkcyjne. Powierzchnia magazynowa wynosi 199 850 m<sup>2</sup>, natomiast powierzchnia do wynajęcia 3 174 m<sup>2</sup>.

#### **Centrum Logistyczne Stryków**

Park położony jest w Strykowie, przy drodze nr 71; przy węźle Stryków na autostradzie A2. Inwestycja leży także nieopodal węzła Łódź Północ na skrzyżowaniu autostrad A1 i A2. Jest to nowoczesny park oferujący powierzchnie magazynowe zarówno dla dużych, jak i mniejszych najemców. Łączna powierzchnia magazynowa wynosi 54 648 m<sup>2</sup>. Dostępna powierzchnia do wynajęcia wynosi 32 223 m<sup>2</sup>.

### **Europolis Park Poland Central k. Piotrkowa Trybunalskiego**

Park zlokalizowany w Woli Bykowskiej, 6 km na północ od centrum Piotrkowa Trybunalskiego. Orientacyjne odległości: 4 km od węzła Piotrków na autostradzie A1; 7,5 km od obecnie nieczynnego ale planowanego do uruchomienia terminala kontenerowego Piotrków Trybunalski; bezpośrednio przy drodze krajowej nr 91 i 1 km od węzła Piotrków Trybunalski Płn. na drodze ekspresowej S8. Jest to obiekt magazynowo-dystrybucyjny zapewniający elastyczność w zakresie możliwej funkcji. Powierzchnia magazynowa wynosi 74 862 m<sup>2</sup>. Aktualna powierzchnia do wynajęcia wynosi 5 740 m<sup>2</sup>.

### **ProLogis Park Piotrków Trybunalski**

Park zlokalizowany przy al. Generała Sikorskiego, 6 km na zachód od centrum Piotrkowa Trybunalskiego. Orientacyjne odległości: bezpośrednio przy węźle Bełchatów na autostradzie A1; 6 km od obecnie nieczynnego ale planowanego do uruchomienia terminala kontenerowego Piotrków Trybunalski; przy drodze krajowej nr 8 (E-67). Jest to centrum dystrybucyjne, oferujące powierzchnie pod składowanie i magazynowanie towarów, a także dystrybucję. Istnieje również możliwość adaptacji budynków magazynowych pod hale produkcyjne do wynajęcia. Powierzchnia magazynowa wynosi 100 799 m<sup>2</sup>. Powierzchnia do wynajęcia 16 224 m<sup>2</sup>.

### **ProLogis Park Piotrków Trybunalski II**

Park zlokalizowany w Majkowie Dużym, 7 km na zachód od centrum Piotrkowa Trybunalskiego. Orientacyjne odległości: 1 km od węzła Bełchatów na auto-

stradzie A1; 7 km od obecnie nieczynnego ale planowanego do uruchomienia terminala kontenerowego Piotrków Trybunalski; bezpośrednio przy drodze krajowej nr 8 (E-67). Jest to nowoczesny park biznesowy zaprojektowany dla klientów o różnym profilu działalności, oferujący zarówno powierzchnie z przeznaczeniem na składowanie, jak również pod lekką produkcję. Powierzchnia magazynowa wynosi 17 502 m<sup>2</sup>. Obecnie brak powierzchni do wynajęcia.

### **Logistic City Piotrków Distribution Center**

Park zlokalizowany 4 km na północ od centrum Piotrkowa Trybunalskiego. Orientacyjne odległości: 7 km od węzła Piotrków na autostradzie A1; 6 km od obecnie nieczynnego ale planowanego do uruchomienia terminala kontenerowego Piotrków Trybunalski; bezpośrednio przy węźle Moszczenica na drodze ekspresowej S8 i drodze krajowej nr 91.

Jest to duży kompleks logistyczny dysponujący powierzchnią magazynową wysokiego składowania. Powierzchnia magazynowa wynosi 136 304 m<sup>2</sup>. Obecna powierzchnia do wynajęcia 26 232 m<sup>2</sup>.

### **Logis Rawa Mazowiecka**

Park zlokalizowany jest 2 km na północny - wschód od centrum Rawy Mazowieckiej. Orientacyjne odległości: 1 km od węzła Rawa Mazowiecka Płn. na drodze ekspresowej S8; 56 km od terminala kontenerowego Łódź Olechów i 64 km od obecnie nieczynnego, ale planowanego do uruchomienia terminala kontenerowego Piotrków Trybunalski; 1 km od drogi krajowej nr 72; 2 km od drogi wojewódzkiej 707. Jest to niewielki park oferujący do wynajęcia powierzchnie magazynowe z możliwością obsługi wewnątrzmagazynowej.

Powierzchnia magazynowa wynosi 39 344 m<sup>2</sup>. Obecnie brak powierzchni do wynajęcia, natomiast plany budowy określają docelową powierzchnię parku na 150 000 m<sup>2</sup>.

#### **ProLogis Park Rawa**

Park zlokalizowany jest 1,5 km na północny - wschód od centrum Rawy Mazowieckiej. Orientacyjne odległości: bezpośrednio przy węźle Rawa Mazowiecka Płn. na drodze ekspresowej S8; 55 km od terminala kontenerowego Łódź Olechów i 63 km od obecnie nieczynnego ale planowanego do uruchomienia terminala kontenerowego Piotrków Trybunalski; przy drodze krajowej nr 72; 1 km od drogi wojewódzkiej 707. Jest to niewielki park oferujący do wynajęcia nowoczesne powierzchnie magazynowe. Oferuje możliwość adaptacji budynków magazynowych pod hale produkcyjne do wynajęcia. Powierzchnia magazynowa wynosi 19 800 m<sup>2</sup>. Aktualna powierzchnia do wynajęcia 7 200 m<sup>2</sup>, a plany budowy określają docelową powierzchnię parku na 49 500 m<sup>2</sup>.

#### **Kutnowski Park Agro – Przemysłowy**

Park położony jest w wschodniej części m. Kutno, w pobliżu międzynarodowej linii kolejowej E-20, intermodalnego terminala kontenerowego Kutno, autostrady A1 (1,6 km) oraz drogi krajowej Nr 92. Do autostrady A2 odległość wynosi ok. 35 km. Obszar parku wynosi ok. 700 ha. Na terenie parku funkcjonuje blisko 50 firm z branży spożywczej, farmaceutycznej, produkcji maszyn rolniczych, produkcji opakowań i tworzyw sztucznych, między innymi: Nijhof-Wassink, Kongsilde Polska, Schomburg Polska, Skiold-BL, Ideal Europa, Dekura, Tönsmeier, Kofola/Hoop, DS Smith Polska, Fuji Seal Poland, Sirmax Polska, Aarsleff,

Paja Folie, Libner Polska, Tesalca Polska, PrintPack Polska, PolyOne Manufacturing, Kellogg/UMA, Pini Polonia, Enginova, Lampre Polska.

#### **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. Park zajmuje obszar 173,9 ha i wyposażony jest w system bocznic kolejowych. Na terenie parku działa 150 firm w tym największe: Brenntag Polska, Sawo Recykling, MAT Jan Matynia, PGGO Ekogal-Ekopur, Energetyka Boruta, Boruta Kolor, Colex.

#### **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 1; 30 km od autostrady A2 i istniejącego węzła autostradowego Łódź Północ 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 BioNanoPark, będący jednym z najnowocześniejszych w Europie centrum badawczo – wdrożeniowych dla biznesu. Na dwóch kondygnacjach obiektu funkcjonuje Laboratorium Biotechnologii oraz Laboratorium Biofizyki Molekularnej i Nanostrukturalnej (w skład której wchodzi Pracownia Indywidualnych Implantów

Medycznych). Aktualnie Technopark Łódź intensyfikuje działania zmierzające do uruchomienia projektu BioNanoPark+, będącego rozszerzeniem centrum wdrożeniowego dla biznesu BioNanoPark. Projekt zakłada powstanie nowego, specjalistycznego budynku o powierzchni ok. 4 000 m<sup>2</sup>, gdzie zlokalizowane będą laboratoria m.in. biosensorów, autentykacji żywności, biotechnologiczne, fizykochemicznej charakterystyki nanomateriałów, medycyny spersonalizowanej oraz automat DLL, czyli tzw. Superkomputer. 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.

### **Bełchatowski-Kleszczowski Park Przemysłowo-Technologiczny**

Park zlokalizowany jest w południowej części Bełchatowa, w dzielnicy przemysłowej, 2 km od drogi krajowej nr 8. 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 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 BKPPT 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). BKPPT oferuje inwestorom ulgi w lokalnych podatkach, pomoc organizacyjno - prawną, szkoleniową i wsparcie finansowe z funduszu pożyczkowo-inwestycyjnego. Obecnie na obszarze Parku działają firmy z branży transportowej, produkcji elementów indukcyjnych czy produkcji mebli m.in.: Isotech, Ecobud, Mebelion, Neotech, Pro-Fence, Paw-Trans, Oskar, Magic & Cb, Intercopy, Prymat-Montaż.

### **Śląskie**

Śląsk jest silnym ośrodkiem skupiającym firmy z branży transportowej oraz logistycznej. Działają one w ramach centrów logistycznych, wewnątrz których świadczą różnego rodzaju usługi względem siebie. Znaczenie województwa dla rozwoju systemów logistycznych wynika z połączeń kolejowych rozchodzących się we wszystkich kierunkach przez ciągi komunikacyjne AGC i AGTC. Równie ważną rolę odgrywa również dobrze rozwinięta w rejonie śląskim sieć dróg krajowych oraz bliskość dwóch autostrad.

Magazyny do wynajęcia na Górnym Śląsku to ponad 1,6 mln m<sup>2</sup> nowoczesnej powierzchni w obiektach klasy A. 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. Nie bez przyczyny swoją działalność lokują tu krajowi przedsiębiorcy i zagraniczni inwestorzy, którzy chętnie



wykorzystują potencjał produkcyjny i logistyczny regionu. 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, Czeladzi, Bielsku-Białej czy w Będzinie.

### **Śląskie Centrum Logistyki S.A.**

Śląskie Centrum Logistyki (ŚCL) to centrum logistyczne obecne na rynku śląskim od 1989 roku. Dzięki pobliskiemu skrzyżowaniu następujących transeuropejskich korytarzy transportowych; III Berlin/Drezno-Wrocław-Lwów-Kijów oraz IV Gdańsk-Katowice-Żylna, 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 wodno-śródlądowy 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-Sośnicy 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 18 000 m<sup>2</sup> powierzchni magazynowej o zróżnicowanym standardzie magazynowania.

Mieszczący się w ŚCL terminal kontenerowy o powierzchni 30 000 m<sup>2</sup>, posiada pojemność 1 700 TEU. Na terenie ŚCL oprócz bocznicy kolejowej oraz 2 lokomotyw przetokowych, znajduje się 11 km torów kolejowych, które posiadają dostęp do każdego ze znajdujących się na terenie centrum logistycznego magazynów.

Systematycznie modernizowana infrastruktura o szerokim zakresie funkcjonalności zapewnia kompleksową obsługę procesów logistycznych. Koordynacja wszystkich jego etapów w jednym centrum logistycznym przyczynia się do redukcji kosztów oraz czasu dystrybucji. Wszechstronność infrastruktury umożliwia wybór optymalnego rozwiązania, a także realizację niestandardowych projektów.

### **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 m<sup>2</sup>.

### **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 oddalonej o 12 minut autostrady A4 / trasy europejskiej E40 (Wrocław-Katowice-Kraków). Obecna wielkość centrum wynosi: 87 105 m<sup>2</sup>.

#### **Centrum Logistyczne 7R Logistic Milowice**

7R Logistic Milowice 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 E-40 (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 m<sup>2</sup> powierzchni, w tym 7.400 m<sup>2</sup> powierzchni magazynowej i 3.200 m<sup>2</sup> powierzchni biurowej.

#### **SEGRO Logistics Park Gliwice**

SEGRO Logistics 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 E-40 (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: 151 300 m<sup>2</sup>.

#### **MLP 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: 92 561 m<sup>2</sup>.

#### **Panattoni Park Bielsko-Biała I & II**

Panattoni Park Bielsko-Biała I & II 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. Panattoni Park Bielsko-Biała I & II to nowoczesne centrum dystrybucyjne o łącznej powierzchni ok. 65.000 m<sup>2</sup>.

#### **Panattoni Park Sosnowiec**

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 umożliwi dobry dostęp do pobliskich międzynarodowych portów lotniczych Katowice Pyrzowice (43 km) oraz Kraków Balice (57 km) oraz portu rzecznego w Gliwicach (31 km). Obecnie budowana I faza Parku (o wielkości docelowej 43.000 m<sup>2</sup>), która oferować będzie 21.000 m<sup>2</sup> powierzchni magazynowej klasy A oraz 900 mkw. powierzchni biurowej. Docelowo powierzchnia Parku wynosić będzie ponad 82.000 m<sup>2</sup>.

#### **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. Obecna wielkość parku wynosi: 48.300 m<sup>2</sup>.

#### **Panattoni Park Czeladź II**

Panattoni Park Czeladź II położony jest przy ul. Gdańskiej w Czeladzi. Sąsiaduje z węzłem dróg krajowych nr 94 (Wrocław-Kraków) i nr 86 (Katowice-Łódź). Autostrada A4 położona jest ok. 12 km na południe a autostrada A1 15 km na zachód od parku. Do centrum logistycznego możliwy jest dojazd komunikacją publiczną. Obecna wielkość parku wynosi: 16.600 m<sup>2</sup>.

#### **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 E-40 (Wrocław-Katowice-Kraków). Posiada także połączenie z Drogową Trasą Średnicową (Katowice-Gliwice). Obecna wielkość parku wynosi: 7 900 m<sup>2</sup>, docelowo 18.000 m<sup>2</sup>.

#### **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 / trasą europejską E40 (Wrocław-Katowice-Kraków) i drogą krajową numer 44 (Gliwice-Kraków), co umożliwi między innymi dobry dojazd do międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice-Pyrzowice. Bliska odległość do granicy czeskiej i słowackiej umożliwi ekspansję na rynki Europy Środkowej i Wschodniej. Obecna wielkość parku 8 000 m<sup>2</sup>.

#### **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. Logisor Mystowice to jedno z największych centrów dystrybucyjnych w Polsce, w skład którego wchodzi osiem budynków. Powierzchnia całkowita wynosi ok. 197.000 m<sup>2</sup>.

#### **MLP Bieruń**

Millennium Logistic Park Bieruń to park magazynowy, położony na działce o powierzchni 14 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: 53 000 m<sup>2</sup>.

#### **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 E-75 (Toruń-Łódź-Katowice). Droga S1 zapewnia dobre połączenie z autostradą A4 / trasą europejską E-40 (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 m<sup>2</sup>. Park powstał na terenach poprzemysłowych, których infrastrukturę zrewitalizowano na potrzeby powierzchni magazynowych i produkcyjnych. Jeden z atutów centrum stanowi własna bocznicą 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 m<sup>2</sup>.

#### **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, umożliwiając transport rzeczny do Niemiec. Obecna wielkość parku wynosi 48 050 m<sup>2</sup>.

#### **Distribution Park Będzin**

Distribution Park Będzin zlokalizowany jest 13 km od Katowic przy granicy z Sosnowcem na terenie Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego. Park posiada dobry dojazd drogą ekspresową S86 (Katowice-Sosnowiec) do autostrady A4 / trasy europejskiej E40 (Wrocław-Katowice-Kraków) oraz położony jest 30 km od międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice-Pyrzowice. W skład parku wchodzi dwa budynki o wysokiej funkcjonalności, powstałe na życzenie klienta w systemie build-to-suit (BTS) o łącznej powierzchni wynoszącej 45.780 m<sup>2</sup>, oraz budynek

magazynowy o powierzchni 8.767 m<sup>2</sup>, Obecna wielkość parku wynosi: 54 500 m<sup>2</sup>.

### **ProLogis 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). Obecna wielkość parku wynosi: 46 000 m<sup>2</sup>.

### **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-Sońnica łączący autostrady A4 i A1 (Trójmiasto-Łódź-Gliwice). Do parku możliwy jest dojazd liniami komunikacji miejskiej. Obecna wielkość parku wynosi: 234 900 m<sup>2</sup>

### **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 m<sup>2</sup>.

### **Terminal Logistyczny Promont**

Terminal Logistyczny Promont 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. Terminal stanowi nowoczesny zespół magazynów mający spełniać wysokie oczekiwania najbardziej wymagających klientów. W parku logistycznym zlokalizowano pięć obiektów o przeznaczeniu magazynowo-produkcyjnym oraz budynki administracyjne. Obecna wielkość parku 70 000 m<sup>2</sup>.

### **SEGRO Business Park Gliwice**

SEGRO Business Park Gliwice oferuje elastyczne powierzchnie komercyjne z przeznaczeniem zarówno na biura, jak i małe magazyny oraz lekką produkcję. Minimalne moduły do wynajęcia zaczynają się od 300 m<sup>2</sup>. Obiekt charakteryzować będzie estetyka i wysoki standard wykończenia. 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. Obecna wielkość parku wynosi: 9 800 m<sup>2</sup>.

### **SEGRO Industrial Park Tychy**

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 parku to 55 700 m<sup>2</sup>.

### **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 m<sup>2</sup>.

## **Wielkopolskie**

Województwo Wielkopolskie obok Mazowieckiego należy uznać za podstawowy ośrodek obrotu towarów drobnicowych w relacjach krajowych i międzynarodowych. W województwie tym ulokowane są dwa duże centra logistyczne oraz wiele małych. 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 o czym należy pamiętać także w sieci korytarza transportowego Morze Północne – Bałtyk. Sytuacja ta stwarza szczególne okoliczności dla rozwoju sieci infrastruktury logistycznej.

### **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.

### **Centrum Logistyczno-Inwestycyjne CLIP Sp. z o.o.**

Centrum logistyczne znajduje się w miejscowości Jasin ok. 10 kilometrów od centrum Poznania i tyleż samo od autostrady A2 i drogi krajowej nr 5. Ośrodek plasuje się na pierwszym miejscu wśród centrów dystrybucji pojazdów, a CLIP stał się najnowocześniejszym centrum logistycznym w Polsce. STS obsługuje wszystkie urządzenia i obiekty znajdujące się na powierzchni 1 700 000 m<sup>2</sup> niezbędne do magazynowania, odprawy celnej, dystrybucji i dostawy, w tym bocznice kolejową składającą się z trzech torów. Zarządzający posiada 80ha Specjalnej Strefy Ekonomicznej, która umożliwi firmom inwestującym w niej zwolnienie z podatków do 2017 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. CLIP Logistics to następna gałąź działalności, jaką jest logistyka magazynowa. CLIP Logistics to w chwili obecnej firma działająca na platformach logistycznych o powierzchni ok. 80.000 m<sup>2</sup> z bezpośrednim dostępem do własnej bocznic kolejowej oraz terminala kontenerowego. W najbliższych latach plany rozwojowe zakładają budowę kolejnych hal logistyczno - przemysłowych oraz infrastruktury logistycznej.

Clip Logistics oferuje usługi w zakresie kompleksowej obsługi składów kolejowych. Od początku maja 2012

wspólnie z holenderskim partnerem, ERS Railways, liderem we wprowadzaniu innowacyjnych rozwiązań intermodalnych w transporcie Polska – Holandia obsługuje wahadłowe połączenie kolejowe pomiędzy Rotterdamem a Swarzędzem. Aktualnie kursuje 9 składów kolejowych w tygodniu.

CLIP Intermodal Container Terminal zajmuje obecnie powierzchnię 6 500 m<sup>2</sup> i ma pojemność 800 TEU. Rocznie obsługuje 28000 TEU. Na atrakcyjność terminala wpływa jego położenie, bezpośrednio na trasie najważniejszego transeuropejskiego kolejowego korytarza transportowego E30 Rotterdam – Moskwa oraz przy autostradzie A2 Berlin – Warszawa. Posiada trzy nowoczesne dźwigi przeładunkowe Reach Stacker marki KALMAR, o udźwigu 45 ton. Do dyspozycji klientów stoją 3 lokomotywy manewrowe będące własnością CLIP-u, co gwarantuje niezależność, efektywność i elastyczność operacji. Ponadto Clip Logistics posiada własne ciągniki siodłowe oraz naczepy do przewozu kontenerów. Terminal jest wyposażony w nowoczesny, dedykowany system IT służący do ewidencjonowania ruchów i śledzenia lokalizacji w której składowane są poszczególne kontenery. W 2014 został wbudowany kamień węgielny pod budowę nowego terminala, który będzie miał powierzchnię przeładunkową 8ha i pojemność 4500 TEU. Inwestycja w sumie pochłonie €20. Unia Europejska współfinansuje nowy CLIP Terminal z programu 7.4 Infrastruktura i Środowisko. Transport Intermodalny. Inwestycja będzie ukończona we wrześniu 2015 roku. Multimodalne centrum logistyczne CLIP oferuje klientom magazyny klasy A o łącznej powierzchni 150.000 m<sup>2</sup>. Wyposażone są one w system wysokiego składowania oraz nowoczesny transport wewnętrzny.

### **Plan 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 m<sup>2</sup>, które wraz z innymi obiektami firmy w tym regionie - Panattoni Park Poznań II i Panattoni Park Robakowo, oferują łącznie 249,200 m<sup>2</sup> powierzchni przemysłowej, co stanowi prawie 1/3 całkowitej podaży magazynów w Wielkopolsce. Panattoni Park Poznań I leży w miejscowości Gądku, 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 m<sup>2</sup> z wiodącym producentem odzieżowym Hennes & Mauritz. W związku ze swoją ekspansją H&M postanowił wybudować kolejny magazyn w Gądkach, o powierzchni 30 tys. m<sup>2</sup>. 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 m<sup>2</sup>, które wraz z innymi inwestycjami firmy w tym regionie - Panattoni Park Poznań I i Panattoni Park Robakowo, tworzy ogromne zaplecze magazynowe, ponad 243,000 m<sup>2</sup> powierzchni przemysłowej, dla rynku poznańskiego. Panattoni Park Poznań II leży w miejscowości Żerniki, 13km od centrum Poznania. Plany budynków

Panattoni Park Poznań II uwzględniają wysoko zaawansowane 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 m<sup>2</sup>, 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.

### **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 m<sup>2</sup> powierzchni magazynowo - produkcyjnych.

### **PointPark Poznań**

Point Park Poznań (Point Park Properties) to nowoczesne centrum magazynowe zlokalizowane w miejscowości Robakowo, przy drodze ekspresowej S11 i w sąsiedztwie węzła Krzesiny na autostradzie A2. Docelowa powierzchnia parku wynosić będzie 181 000 m<sup>2</sup>. Powierzchnia pierwszych dwóch magazynów w Parku obejmuje 40 000 m<sup>2</sup>. Powierzchnie przystosowane są do obsługi towarów wymagających specjalistycznego wyposażenia.

### **Prologis Park Poznań i Prologis Park Poznań II (gmina Tarnowo Podgórne)**

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 m<sup>2</sup> 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 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 m<sup>2</sup>. ProLogis Park Września przeznaczony jest głównie dla firm logistycznych oraz firm zajmujących się lekką produkcją.

### **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 m<sup>2</sup> nowoczesnej powierzchni magazynowej i produkcyjnej. Minimalne moduły do wynajęcia zaczynają się od 2 500 m<sup>2</sup>. 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.

### **Intermodalne Centrum Logistyczne PKP Cargo SA. w Poznań - Franowo**

PKP Cargo zdecydowało się na powiększenie terminalu intermodalnego w Poznaniu Franowie już po roku od rozpoczęcia funkcjonowania. W wyniku rozbudowy pojemność składowania terminalu zwiększy się o blisko 40 proc. Inwestycja zostanie zrealizowana do końca 2015 r. Terminal stanowi element przyszłego Intermodalnego Centrum Logistycznego w Poznaniu.

Rozbudowa terminala w Poznaniu Franowie obejmie przede wszystkim budowę nowego placu manewrowo-składowego o powierzchni 8,4 tys. metrów kwadratowych. Dzięki temu obszar składowania zwiększy się z obecnych 1280 TEU do 1760 TEU. Dla poprawienia funkcjonalności terminala zostanie dodatkowo przeprowadzona modernizacja i przebudowa układu dróg dojazdowych. Roboty budowlane zostaną zakończone w listopadzie 2015 r. Nowy plac i droga będą funkcjonować od grudnia 2015r.

Tym samym Poznański Terminal PKP Cargo jest ważnym punktem na kolejowej mapie Polski – przez stację Poznań Franowo przejeżdżają wszystkie pociągi przewożące towary z Europy Zachodniej do centralnej części kraju oraz dalej na wschód. Ze względu na dogodnie położenie terminala, jego wykorzystanie skraca czas przeladunku o kilka godzin w stosunku do konkurencyjnych terminali działających w pobliżu Poznania.

Poznański terminal jest obsługiwany przez Cargosped, spółkę z Grupy PKP Cargo wyspecjalizowaną w transporcie intermodalnym.

### **Centrum Logistyczne Volkswagen Group Polska**

W bieżącym roku oddano do użytku nowe Centrum Logistyczne VW Group Polska o powierzchni 30 000 m<sup>2</sup> 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 dilerów w dniu, w którym ją zleca.

### **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. metrów kwadratowych, 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 m<sup>2</sup>, z czego ponad 91 000 przypada na część magazynową,

a prawie 9 000 m<sup>2</sup> 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 zrzeszająca 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. m<sup>2</sup>, z czego ponad 75 tys. m<sup>2</sup>, to powierzchnie magazynowe, odpowiadające 66 tys. miejsc paletowych. Docelowo nowa siedziba Grupy Muszkieterów w Polsce zapewnia 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.

## **Małopolska**

Na terenie Województwa Małopolskiego centra logistyczne i powierzchnie magazynowe zlokalizowane są w Krakowie bądź jego bezpośrednim sąsiedztwie. Takie usytuowanie zapewnia łatwy dostęp do dróg szybkiego ruchu i Międzynarodowego Portu Lotniczego im. Jana Pawła II Kraków - Balice.

### **Centra Logistyczne Kraków I i II**

Centra Logistyczne Kraków zlokalizowane są w przemysłowej dzielnicy Krakowa – Rybitw;. Centrum Logistyczne Kraków I w odległości około 3 km od obwodnicy Krakowa i autostrady A4 a Centrum Logistyczne Kraków II w odległości ok 1,5 km od wschodniej obwodnicy Krakowa. W obrębie Centrów znajdują się place manewrowe, duże parkingi dla TIR-ów i samochodów osobowych. Centra oferują ok 19 000 m<sup>2</sup> powierzchni magazynowej i 2 000 m<sup>2</sup> powierzchni biurowej. Docelowo powstanie jeszcze Centrum Logistyczne Kraków III. Działka, na której powstanie obiekt znajduje się w pobliżu węzła autostrady A4 w Szarowie, około 10 minut jazdy samochodem od Krakowa.

### **Witek Airport Logistic Centre**

Obiekt zlokalizowany jest w odległości 2 km od Krakowa, w bezpośrednim sąsiedztwie Międzynarodowego Portu Lotniczego Kraków – Balice oraz autostrady A4. Lokalizacja ta, umożliwi również łatwy dojazd do Międzynarodowego Portu Lotniczego Pyrzowice. Hala ma 204 m długości i 55 m szerokości. Budynek został podzielony na 6 segmentów o łącznej

powierzchni ok. 12,5 tys. m<sup>2</sup> wyposażonych w pomieszczenia socjalne oraz umożliwiających organizację powierzchni biurowych.

#### **Goodman Kraków Airport Logistics Centre**

Goodman Kraków Airport Logistics Centre oferuje 80 000 m<sup>2</sup> powierzchni magazynowej (wybudowane i wynajęte) oraz 70 000 m<sup>2</sup> powierzchni magazynowej klasy A do natychmiastowego wybudowania. Zlokalizowany jest w odległości 300 m od obwodnicy Krakowa, 1 km od granicy miasta, 4 km od Międzynarodowego Portu Lotniczego Kraków Balice i 1 km od autostrady A4. W ofercie znajdują się powierzchnie magazynowe z przeznaczeniem na magazynowanie oraz lekką produkcję. Istnieje możliwość dopasowania pomieszczeń biurowych oraz socjalnych do indywidualnych potrzeb klientów.

#### **MARR Business Park**

MARR Business Park zlokalizowany jest w południowo-wschodniej części Krakowa przy ul. Nad Drwiną w odległości 200 m od wschodniej obwodnicy miasta, w pobliżu węzła Christo Botewa na drodze S7. Oferuje powierzchnie magazynowo-produkcyjne wraz z zapleczem biurowo-socjalnym. Kompleks czterech budynków o łącznej powierzchni użytkowej obejmuje ok. 14,6 tys. m<sup>2</sup> - cztery hale produkcyjno-usługowe oraz cztery budynki biurowo-socjalne. Inwestycja zlokalizowana jest w obrębie funkcjonującego obszaru działalności produkcyjnej o powierzchni 22,5 ha, będącego własnością MARR S.A., działalność prowadzi tam 30 firm, które zatrudniają ok. 400 osób. Na terenie MARR Business Park znajduje się plac manewrowy a także miejsca postojowe dla samochodów ciężarowych i osobowych.

#### **Krakowskie Centrum Logistyczne MG Logistic**

Krakowskie Centrum Logistyczne MG Logistic jest nowoczesnym parkiem dystrybucyjnym zlokalizowanym 10 km od centrum Krakowa, dzięki czemu pozwala na elastyczną i sprawną dystrybucję na terenie całego miasta.. Budynek o powierzchni przekraczającej 30 tys. m<sup>2</sup> podzielony będzie na sektory przeznaczone pod wynajem. Poszczególne sektory będą miały przeznaczenie magazynowe z funkcją biurową przewidzianą na specjalnie zaprojektowanych w tym celu antresolach. Centrum Logistyczne zlokalizowane jest w odległości 2 km od węzła autostradowego, 3 km od wschodniej obwodnicy Krakowa oraz ok 25 km od Międzynarodowego Portu Lotniczego Kraków – Balice.

#### **Panattoni Park Kraków**

Panattoni Park Kraków zlokalizowany jest w podkrakowskiej Skawinie. Inwestycja o powierzchni 17 tys. m<sup>2</sup> została oddana do użytku w 2008 roku. Park znajduje się w pobliżu skrzyżowania autostrady A4 z drogą krajową nr 44.

#### **Panattoni Park Kraków II**

Panattoni Park Kraków II zlokalizowany jest w Skawinie przy drodze krajowej DK44, w odległości 10 km od stolicy województwa małopolskiego. Lokalizacja przy autostradzie A4 umożliwi sprawne połączenia z resztą kraju. Obiekt jest nowoczesnym parkiem magazynowym o najwyższej jakości. Jego powierzchnia wynosi 15 400 m<sup>2</sup>. Został przystosowany do potrzeb klientów z różnych branż m.in. wydawniczej, logistycznej i spożywczej. Park wyposażony jest w 18 doków rozładunkowych, obszerne place manewrowe i liczne miejsca parkingowe.

### **Centrum Logistyczne Solution 7r (planowane)**

Centrum Logistyczne w Krakowie będzie dysponowało możliwością składowania 10 000 palet w regałach półkowych i składowaniu blokowym. W ramach świadczonych usług klientom zaoferuje składowanie, dystrybucję, obsługę przyjęć i wydań a także usługi dodane jak etykietowanie, konfekcjonowanie oraz skład celny Kraków. Wszystkie operacje zostaną objęte zarządzaniem przez nowoczesny system informatyczny.

### **Centrum Logistyczne Olkusz**

Centrum logistyczne Olkusz znajduje się bezpośrednio przy drodze krajowej DK94 w odległości 34 km od Krakowa i 43 km od Katowic, w bliskości tras S1 oraz autostrady A4. Jego powierzchnia wynosi 41 000 m<sup>2</sup>. Obiekt jest chroniony oraz wyposażony w nowoczesne zabezpieczenia przeciwpożarowe.

### **Centrum dystrybucji Chrzanów – południe**

Centrum dystrybucyjne Chrzanów zlokalizowane jest w południowo zachodniej części Chrzanowa, w odległości 6 km od autostrady A4, w pobliżu drogi nr 933 oraz drogi krajowej DK79. Powierzchnia centrum wynosi 8 200 m<sup>2</sup>. Na jego terenie zlokalizowane są magazyny wraz z zapleczem biurowym i socjalnym, obszerny plac manewrowy a także duży parking.

### **Centrum Logistyczne Kraków – Kokotów (planowane)**

Centrum Logistyczne Kraków – Kokotów będzie zlokalizowane w sąsiedztwie autostrady A4 oraz nowego węzła południowo – wschodniej części obwodnicy Krakowa. W I etapie inwestycji powstanie nowoczesny obiekt magazynowy o powierzchni ok 13,6 tys. m<sup>2</sup>.

### **Magazyn Buma**

Magazyn Buma zlokalizowany jest w przemysłowej dzielnicy Krakowa – Rybitwy. Posiada dostęp do dwupasmowej drogi łączącej autostradę A4 ze wschodnią częścią Krakowa. Magazyn zlokalizowany jest w odległości ok 6 km od autostrady. Powierzchnia magazynowa obiektu wynosi ok 2685 m<sup>2</sup>.

### **Centrum Magazynowe Łęgprzem**

Centrum Magazynowe Łęgprzem obejmuje nowoczesną halę magazynową wysokiego składowania oraz budynek biurowo-socjalny wraz z infrastrukturą zewnętrzną. Zlokalizowane jest w przemysłowym regionie Krakowa przy ul. Ciepłowniczej. W odległości 6 km przebiega obwodnica miejska będąca fragmentem autostrady A4. Docelowa powierzchnia parku wynosi 5 710 m<sup>2</sup>.

### **Magazyn Logicor Kraków**

Magazyn Logicor Kraków położony jest wzdłuż drogi krajowej nr 44, w niedalekiej odległości od węzła autostradowego Kraków Sidzina. Oferuje ponad 20,3 tys. m<sup>2</sup> powierzchni magazynowej. Park przystosowany jest do potrzeb klientów różnych branż m.in. wydawniczej, logistycznej i spożywczej.

## **Zachodniopomorskie**

### **Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne**

Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne - powstało na terenie o powierzchni 20 ha, w głównym ciągu komunikacyjnym rejonu przeładunków drobnicy konwencjonalnej. Oferta inwestycyjna jest skierowana do operatorów logistycznych, którzy na wydzierżawio-

nych i w pełni uzbrojonych terenach wybudują magazyny niskiego i wysokiego składowania, chłodnie, punkty obsługi taboru, zaplecze usługowe dla klientów itp. W obrębie Centrum powstał parking dla 40 samochodów ciężarowych oraz doprowadzone zostały drogi dojazdowe i tory kolejowe. Zarówno centrum logistyczne jak i wybudowany bezpośrednio przy nim terminal kontenerowy mają dogodne położenie od strony łądu – 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 E-65 to tylko 8 km.

#### **North-West Logistic Park**

North-West Logistic Park - to nowoczesne centrum logistyczne w Szczecinie, zlokalizowane we wschodniej części miasta oraz oddalone od jego centrum o ok. 15 minut. Magazyn North-West Logistic Park dzieli ok. 30 min od lotniska w Goleniowie. Jest ono bardzo dobrze skomunikowane z autostradą A6 prowadzącą do Berlina (ok. 150 km) oraz trasą szybkiego ruchu S3 łączącą Skandynawię i południe Europy – Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy. Docelowo centrum składać się będzie z czterech magazynów o łącznej powierzchni całkowitej wynoszącej ponad 60 000 mkw. Obecnie w budowie znajduje się magazyn A o powierzchni ponad 6 500 m<sup>2</sup>. W planach są jeszcze dwie hale o powierzchni ponad 13 000 m<sup>2</sup>. oraz jedna hala C o powierzchni 28 317 m<sup>2</sup>. Dodatkowo Hala C została wybudowana w konwencji „crossdock” (doki przeładunkowe usytuowane równolegle do siebie, po obu stronach hali).

#### **Prologis Park Szczecin**

Prologis Park Szczecin - magazyn w okolicach Szczecina, należący do dewelopera Prologis zlokalizowany jest w województwie zachodniopomorskim 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. Magazyn do wynajęcia w Goleniowie wyposażony jest w plac manewrowy oraz dogodne miejsca parkingowe. Inwestycja jest przeznaczona pod składowanie i lekką produkcję. Magazyny o całkowitej powierzchni wynoszącej 41 400 m<sup>2</sup>, są jednymi z najnowocześniejszych obiektów tego typu w regionie. Magazyn posiada 10 m wysokości oraz 150 m głębokości, dzięki czemu zapewniona jest duża powierzchnia do składowania.

#### **Hala Magazynowa Stobno**

Hala Magazynowa Stobno - to nowoczesny obiekt magazynowy położony w Stobnie k. 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.

### **Lubuskie**

#### **Magazyn Skwierzyna**

Magazyn Skwierzyna - położony w miejscowości Skwierzyna w zachodniej części Polski w województwie Lubuskim, bezpośrednio przy trasie krajowej S3 oraz przy nowo budowanej drodze ekspresowej S3 łączącej w bliskiej przyszłości Sztokholm z Pragą.

## **Dolnośląskie**

### **Euro Park Logistics Kobierzyce**

Euro Park Logistics Kobierzyce - położony jest na terenie Tarnobrzeskiej 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 koleją, 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 m<sup>2</sup> powierzchni magazynowo-biurowej. Wrocław to jeden z najprężniej rozwijających się rynków magazynowych w Polsce z podażą powyżej 500 tysięcy m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> oraz 20 000 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> oraz 20 000 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup>.

#### **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 m<sup>2</sup>. 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 m<sup>2</sup>.

#### **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 m<sup>2</sup>.

#### **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 m<sup>2</sup>.

#### **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 m<sup>2</sup>.

### **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 m<sup>2</sup>.

### **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 umożliwia-

jącą składowanie wolno rotujących towarów. Magazyny znajdują się w bliskim sąsiedztwie Autostrady A4, która łączy Wrocław z Katowicami 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 utrzymywaniu 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 m<sup>2</sup>. nowoczesnej powierzchni magazynowej i produkcyjnej. Dostępne moduły zaczynają się od 2000 mkw.

#### **Tengalman Kąty Wrocławskie**

Tengalman Kąty Wrocławskie - położony w Kątach Wrocławskich przy ul. Popiełuszki 44. Całość centrum dystrybucyjnego ma powierzchnię ponad 18 000 m<sup>2</sup>.

#### **Gefco Polska Sp. z o.o, Kąty Wrocławskie**

Gefco Polska Sp. z o.o, Kąty Wrocławskie - centrum logistyczne o powierzchni 10 tys. m<sup>2</sup>. 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 m<sup>2</sup>. 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 Tarnobrzeskiej 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 m<sup>2</sup>. 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.

#### **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 m<sup>2</sup>., 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 m<sup>2</sup>.

## **Opolskie**

### **Prologis Park Ujazd**

Prologis Park Ujazd – kompleks magazynowy w skład którego wchodzić będą docelowo cztery budynki o łącznej powierzchni całkowitej około 86 000 m<sup>2</sup>. 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/m<sup>2</sup>. Łączna powierzchnia całkowita: 86 985 m<sup>2</sup>.

### **Opolskie Centrum Logistyczne**

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 m<sup>2</sup>, powierzchnie biurowe od 50 do 2.700 m<sup>2</sup> 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 Strzelec Opolskich. Powierzchnia platformy logistycznej wynosi 50 tys. mkw.

## 7. Terminale przeladunkowe oraz ich dostępność w poszczególnych województwach.

Kluczowym elementem procesu zwiększania efektywności oraz konkurencyjności transportu towarowego w Polsce jest budowa nowych i rozbudowa istniejących terminali lądowych i morskich w naszym kraju. Zgodnie z koncepcją intermodalności są one miejscem styku różnych gałęzi transportu i prowadzona jest w nich praca przeladunkowa oraz składowa jednostek ładunkowych głównie kontenerów oraz naczep samochodowych.

W polskiej strefie korytarza Bałtyk-Adriatyk obecnie zlokalizowanych jest ponad dwadzieścia terminali kontenerowych, lądowych. Wiele z nich to relatywnie małe terminale lub bocznice ukierunkowane na obsługę jednego klienta. Wiele z funkcjonujących terminali nie jest w pełni wykorzystanych, czego głównymi przyczynami są nadal niski udział przewozów kontenerowych na polskim rynku oraz kiepska lokalizacja. Przy budowie większości z nich nie brano pod uwagę planu rozwoju infrastruktury drogowo kolejowej w danym regionie.

W celu poprawy warunków dla rozwoju transportu intermodalnego, który odgrywa niewielką rolę w polskich przewozach towarowych (na poziomie 3% przewozów) władze publiczne oraz administracja UE udostępniają środki finansowe, które mogą być przeznaczone na inwestycje w terminale i uruchamianie nowych połączeń (m.in. w ramach programu Marco Polo, Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko). Dysponowanie tymi środkami przez

kapitał prywatny zwiększy efektywność ich wykorzystania i przyciągnie nowoczesne rozwiązania techniczne, przeladunkowo - usługowe oraz podniesie konkurencyjność prywatnych przewoźników.

### **Pomorskie**

Pomorskie terminale przeladunkowe i intermodalne zlokalizowane są na obszarach dwóch dużych portów morskich Gdańska i Gdyni. To one tworzą warunki dla ich rozwoju, zapewniają im dostępność komunikacyjną oraz regulują sposób ich prawnego funkcjonowania. W oparciu o ustawę o portach i przystaniach morskich zrealizowano proces rozdziału strefy zarządzania (Zarządy Portowe) i eksploatacji (niezależne spółki operatorskie). Rolą tych ostatnich jest świadczenie usług przeladunkowych.

### **Deepwater Container Terminal**

DCT jest własnością Global Infrastructure Fund II - specjalnego funduszu zarządzanego przez Macquarie Group of Companies z siedzibą główną w Australii. To największy bałtycki terminal kontenerowy, odgrywający rolę hubu oceanicznego i „bałtyckiego gateway”. DCT Gdańsk, przyjmując jedne z największych statków świata dostarczających towary importowane z Dalekiego Wschodu i zabierających polskie towary eksportowe do Chin, Korei czy Wietnamu, stał się istotnym portem na kontenerowej mapie świata. Terminal kontenerowy rozpoczął działalność operacyjną 1 czerwca 2007 r. W październiku 2007 r. zakończona

została realizacja pierwszego etapu budowy terminalu, w wyniku której uzyskał on roczną zdolność przeładunkową 500 tys. TEU. W 2009 r. terminal obsłużył 162 018 TEU. W 2010 roku było to już 451 751 TEU, natomiast w 2011 roku 634 871 TEU. Od czasu rozpoczęcia działalności terminala do roku 2012 terminal kontenerowy przeładował 2 miliony TEU. Rok 2012 został zamknięty kolejnym rekordem – w ciągu roku przeładowano około 900.000 TEU. W 2013 roku terminal kontenerowy przeładował ponad 1 150 tys. TEU, natomiast w 2014 – 1 188 380 TEU. Ten rekordowy wynik na stałe wpisał DCT na mapę najważniejszych terminali kontenerowych na świecie i zapewnił pozycję największego pod względem przeładunków terminalu kontenerowego na Bałtyku.

Powierzchnia terminalu to blisko 44 ha. Długość eksploatacyjna nabrzeża 650 m o maksymalnym zanurzeniu 16,5 metrów. Magazyn posiada ruchome rampy przeładunkowe 7 200 m<sup>2</sup> i bocznice kolejową o dwóch torach po 1000 metrów każdy. Terminal wyposażony jest w suwnice nabrzeżowe post-Panamax 3 x 58 t, samojezdne suwnice placowe 10 x 40,6 t oraz 3 Reachstackery. Terminal obsługuje polski import, eksport, tranzyt oraz tranzyt morski. Dzięki dobremu dostępowi ze strony morza zapewnionemu przez kanał podejściowy o głębokości 17 m oraz do 16,5 m (wzdłuż nabrzeża), braku zalodzenia oraz doskonałym możliwościom operacyjnym, DCT jest naturalną bramą dla obrotu skonteneryzowanego w Europie Środkowo-Wschodniej.

W 2015 roku rozpoczęto budowę nowego terminala aby osiągnąć w sumie 3 mln TEU (w stosunku do 1,5 mln TEU obecnie) zdolności przeładunkowej całego

terminala kontenerowego. Wraz z drugim głębokowodnym nabrzeżem (T2) DCT będzie zdolne do jednoczesnej obsługi kilku statków, w tym największych statków kontenerowych świata. Na tę inwestycję DCT zabezpieczyło środki w wysokości 290 milionów euro. W styczniu 2015 roku inwestor przekazał plac budowy belgijskiej spółce N.V. BESIX- generalnemu wykonawcy i projektantowi nowego terminalu. Prace budowlane, w tym przygotowanie terenu, zajmą 19 miesięcy. Terminal zostanie oddany do użytku do końca 2016 roku. Nowe nabrzeże będzie wyposażone w 5 suwnic STS oraz dodatkowy sprzęt przeładunkowy zdolny do obsługi statków o pojemności przekraczającej 18000 TEU.

DCT jest jednym z portów na tzw. Linii AE 10 łączącej porty Dalekiego Wschodu z Europą. Połączenie to prowadzi duński armator Maersk Line, jeden z największych operatorów kontenerowych należący do koncernu A.P. Moller-Maersk. Stąd od stycznia 2010 roku terminal obsługuje linię Szanghaj - Gdańsk. Od wiosny 2011 roku do gdańskiego portu raz w tygodniu wpływają ogromne kontenerowce. Największym jest Eleonora Maersk, o pojemności 15,5 tys. TEU. W 2015 roku wraz z wejściem m/v Majestic Maersk, terminal oficjalnie rozpoczął współpracę z aliansem 2M, w którego skład wchodzi dwie największe linie kontenerowe świata: Maersk Line (ML) i Mediterranean Shipping Company (MSC). Pierwsze zawinięcie statku, wiozącego na swoim pokładzie kontenery obu linii, miało miejsce 19 lutego 2015 r. Alians 2M oficjalnie ogłosił siatkę połączeń na początku grudnia 2014 r. DCT Gdańsk został ujęty w linii połączeń między Europą i Azją, jako największy terminal na Morzu Bałtyckim.

Poza tym DCT podjął ostatnio współpracę z azjatyckim Aliasem G6, dzięki czemu został on wydłużony o Morze Bałtyckie. Tworzy go sześć znaczących linii kontenerowych na świecie - APL, Hyundai Merchant Marine, Mitsui OSK Lines, Hapag-Lloyd AG, Nippon Yusen Kaisha i Orient Overseas Container Line. W Azji Loop 7 zatrzymuje się w Singapurze, Yantian, Qingdao, Szanghaju oraz Hongkongu. Gdańsk będzie trzecim portem europejskim według kolejności zawinięć. Pierwszy statek w ramach serwisu wpłynie do DCT już 10 sierpnia 2015 roku.

### **Baltic Container Terminal Gdynia**

Przy obecnych rocznych możliwościach przeładunkowych wynoszących 750 000 TEU i potencjalnej wydajności wynoszącej 1,2m TEU, Bałtycki Terminal Kontenerowy (BCT) w Porcie w Gdyni jest jednym z największych terminali w rejonie Bałtyku i wiodącym terminalem kontenerowym w Polsce. Trwa proces inwestycyjny, mający na celu zwiększenie możliwości przeładunkowych do 1,2 mln TEU. Rekordowy wynik osiągnięty w 2007 roku – 493 860 TEU, sprawił, iż BCT uplasował się na 3 miejscu wśród terminali kontenerowych w rejonie Morza Bałtyckiego. Bałtycki Terminal Kontenerowy jest także jednym z najprężniej działających terminali kontenerowych w grupie ICTSI (Międzynarodowy Operator Terminali Kontenerowych). ICTSI w 2003 roku zakupił 100 procent Bałtyckiego Terminala Kontenerowego (BCT). Koncesja obejmuje okres 20 lat.

Terminal usytuowany jest przy nabrzeżu Helskim w zachodniej części gdyńskiego portu, który posiada bezpośrednie połączenie z Estakadą Kwiatkowskiego, a następnie z 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 13m), 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 rufoowymi ro-ro. Ponadto na terenie znajduje się terminal kolejowy z trzema torami o długości 300m, przystosowany do jednorazowej obsługi 45 wagonów z kontenerami, bocznica kolejowa z torami zdawczo-odbiorczymi (6 torów każdy o długości po 1.000 m), przystosowana do formowania pociągów kontenerowych. Terminal poszczycić się może zbiorczo-rozdzielczym magazynem konteneryzacyjnym o powierzchni krytej 20 000 m<sup>2</sup> (jednorazowa pojemność składowa 15.000 ton drobnicy) z układem torowym o pojemności 30 wagonów, magazynem o powierzchni 1.058 m<sup>2</sup> (pojemność składowa wynosi 4.800 ton), zawierającym 2 komory uniwersalne o powierzchni 529 m<sup>2</sup> każda, składem celnym drobnicy o powierzchni 529 m<sup>2</sup>, a ponadto placem składowym pojazdów (możliwość składowania do 6.500 samochodów), placem o pojemności 18.000 TEU w pierwszej strefie przeładunkowej oraz 400 stanowisk 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 bezpośrednio do Stanów Zjednoczonych.

Terminal obsługuje bardzo dużą ilość połączeń kolejowych dochodzącą 33 pociągów tygodniowo. Duże nadzieje terminal wiąże także z pogłębieniem kanału portowego, co umożliwi przyjmowanie dużych statków, także oceanicznych o pojemności powyżej 10 tys. TEU.

### **Gdynia Container Terminal**

Gdynia Container Terminal jest usytuowany przy nabrzeżu Bułgarskim w basenie Kontenerowym Portu Gdynia. Począwszy od 2005 roku Hutchison Port Holdings (wiodący na świecie inwestor, deweloper i operator portów) realizuje w Porcie Gdynia szereg inwestycji, które zaowocowały przekształceniem stoczniowej spółki w nowoczesny terminal kontenerowy. 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 Teamlines. Gdynia Container Terminal ma dogodne połączenie z krajową siecią drogową poprzez połączenie Estakady Kwiatkowskiego z Obwodnicą Trójmiasta, i częściowo oddaną do użytku 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 kontenerów ciężkich mających ograniczenia w transporcie drogowym. Elementy infrastruktury terminala to nabrzeże kontenerowe o długości 366 m z głębokością 10,5 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 wysięgu 41 m oraz 2 o udźwigu 40 t i wysięgu 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 nacze terminalowych.

Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. i Gdynia Container Terminal S.A. każdy na swojej części zamierzają zbudować nowe stanowisko przeładunkowe na nabrzeżu Bułgarskim. Nowe stanowisko będzie miało długość 357 metrów oraz maksymalną głębokość 15 metrów, co pozwoli GCT obsługiwać statki o ładowności ponad 8.000 TEU. GCT będzie kontynuować rozbudowę placów składowych i inwestować w nowy sprzęt przeładunkowy, tak aby dostosować je do wymagań operacyjnych.

### **Bałtycki Terminal Drobnicowy/Ro-Ro Gdynia**

Część terminalu, dedykowana dla obsługi ładunków w technologii Ro-Ro, zajmuje teren wokół Basenu V Portu Gdynia. Inwestycja ta, obejmująca trzy nowoczesne rampy, nowe i gruntownie wyremontowane magazyny, wiaty, nowo wybudowane i utwardzone place składowe oddana została do eksploatacji w 2001 roku. Teren terminala to nabrzeża: Stanów Zjednoczonych: długość 796 m, max zanurzenie 8 m, Czeskie: długość 210,0 m, max zanurzenie 8,00 m i Rumuńskie: długość 815,0 m, max zanurzenie 9,20 m. Terminal posiada duże możliwości

magazynowe, ponieważ posiada 3 magazyny: magazyn 19 - o powierzchni 5 700 m<sup>2</sup>, magazyn 16 - o powierzchni 12 500 m<sup>2</sup>, magazyn 15 - o powierzchni 8 600 m<sup>2</sup>. Ponadto 2 place: plac XIX - o powierzchni 31 000 m<sup>2</sup> (wyłączona powierzchnia ok. 5 000 m<sup>2</sup> jako parking - ruch promowy); 112 oznakowanych numerycznie miejsc składowych i plac XVII - o powierzchni 14 000 m<sup>2</sup>, możliwość złożenia max. 688 TEU; 60 gniazd elektrycznych. Terminal wyposażony jest w suwnicę kontenerową 45 t, ciągniki siodłowe, naczepy RT 60 t, oraz wózki 2,5 - 8 t i reach-stacker 45 t.

W ostatnich latach zrealizowano dalsze inwestycje - rozbudowa infrastruktury portowej do obsługi statków ro-ro (w 2010 roku zakupiono dwupoziomą rampę ro-ro) z dostępem drogowym i kolejowym. Wynika to przede wszystkim z dynamicznie rozwijających się przewozów ładunków pomiędzy portami fińskimi, a Gdynią (obsługuje ją włoski armator Finlines) oraz wprowadzeniem przez armatorów nowych, większych statków ro-ro do obsługi tych linii żeglugowych. Z kolei w czerwcu 2014 roku zakończono proces prywatyzacji BTDG. Właścicielem 100 % akcji stała się spółka OT LOGISTICS S.A. ze Szczecina.

#### **Gdański Terminal Kontenerowy S.A.**

Placówka prowadzi działalność od roku 1998 na terenie portu gdańskiego na nabrzeżu szczecińskim. Świadczy usługi ułatwiające klientowi kontakty z urzędami i instytucjami, kompleksowe usługi terminalowe i depot-holderskie. W obrębie terminalu znajduje się nowoczesny punkt weterynaryjny oraz strefa wolnocłowa Portu Gdańsk. Terminal przystosowany do

obsługi statków o nośności do 20 000 DWT, wyposażony jest w jedną nabrzeżową suwnicę kontenerową, dwie suwnice placowe, dwa dźwigi nabrzeżowe, samojedźny dźwig nabrzeżowy o udźwigu 100 ton, wóz podsiębierny i dwa wozy typu reachstacker. Nabrzeże może obsługiwać statki w systemach lo-lo i ro-ro. Na placu składowym można składować również kontenery chłodnicze (95 stanowisk). Obecnie terminal obsługuje kontenery ponad 39 armatorów. Na relacjach dowozowych, feederowych między innymi: Evergreen, Hanjin, APL, COSCO, IRISL, CMA-CGM, NYK, K-Line, OOCL, CSCL, MOL, Hyundai, ZIM, Hapag Lloyd, CSAV, Hamburg Sud, UASC, MISC.

#### **Terminal promowy w Porcie Wschodnim w Gdyni**

Terminal promowy w Gdyni obsługuje dynamicznie rozwijające się połączenie Gdynia-Karlskrona, które jako jedyny polski projekt objęte zostało statusem „Autostrady Morskiej”. Nowy terminal planowany jest na Nabrzeżu Polskim. Zmiana lokalizacji umożliwi wykorzystanie przez BCT nowych terenów pod inwestycje na Nabrzeżu Helskim. Nowa lokalizacja będzie bliżej centrum Gdyni. Dodatkowo usytuowanie terminalu promowego bardzo blisko wejścia do portu, skróci nawet o pół godziny czas rejsu do i ze Szwecji. Jego obszar będzie 4-krotnie większy od istniejącego terminalu promowego w Porcie Zachodnim. Umożliwi on obsługę co najmniej 4 promów dziennie. Ze względu na warunki nawigacyjne możliwa będzie obsługa znacznie większych promów do dł. 265 metrów. Powstanie także możliwość obsługi intermodalnej łączącej ruch kolejowy, drogowy oraz promowy. Terminal intermodalny, którego inwestycja już się zakończyła pozwoli na obsługę 600-metrowego składu pociągu. W 2010 roku została oddana do użytku ulica



Polska, zapewniająca dostęp drogowy do terminala. II etap inwestycji obejmował dostęp kolejowy. Aktualnie kończą się prace projektowe. Inwestycje mają ruszyć jeszcze w 2015 roku. Koszt inwestycji to 130 mln zł.

## **Warmińsko-Mazurskie**

### **Port Elbląg Sp z o.o.**

Port w Elblągu jest największym polskim portem Zalewu Wiślanego. Położony jest nad rzeką Elbląg, w odległości 6 km od jej ujścia do Zalewu Wiślanego, który łączy się z Zatoką Gdańską drogą śródlądową rzeką Szkarpawą oraz przez Cieśninę Piławską w pobliżu rosyjskiego Bałtyska. Port Elbląg jest portem regionalnym obsługującym zalewową i bałtycką żeglugę przybrzeżną towarową i pasażersko - turystyczną. Port posiada połączenia kolejowe i drogowe m.in. z Obwodem Kaliningradzkim, Warszawą, Gdańskiem, Olsztynem, Malborkiem. Powierzchnia terenu portu 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. 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/ m<sup>2</sup>. 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 m<sup>2</sup>. 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 m<sup>2</sup> służy do składowania ładunków drobnicowych, sprzętu przeladunkowego, pustych palet itp. Projekt budowy kanału żegludowego 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 przeladunkowe portu elbląskiego nawet do 3-4 mln rocznie. Obecnie parametry jednostek wchodzących do portu wynoszą 2 metry zanurzenia maksymalnego, nośność maksymalna do 1 tys. ton DWT. Po wybudowaniu kanału przez Mierzę Wiślaną zanurzenie dopuszczalne osiągnie 4 metry.

### **Logistic Port Braniewo**

Największy i najnowocześniejszy terminal przeladunkowy na granicy polsko-rosyjskiej. Terminal Logistic Port Braniewo zajmuje teren o powierzchni 32 ha, jest położony w bezpośredniej bliskości przejścia granicznego Braniewo - Mamonowo oraz graniczy ze stacją PKP Braniewo. 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 m<sup>2</sup>. Całkowita powierzchnia placów składowych wynosi 75 000 m<sup>2</sup>. 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 m<sup>2</sup>. Ponadto, do infrastruktury należy bocznicza kolejowa o długości łącznej ponad 7000 metrów bieżących.

#### **Terminal Polfrost**

Nowoczesny terminal, gdzie mieści się m.in. magazyn o powierzchni 2 tys. m<sup>2</sup> i kubaturze 10 tys. m<sup>3</sup>, z zadana rampą przeładunkową. Na miejscu odbywa się kompleksowa odprawa celna dzięki obecności agencji celnej. 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).

## **Mazowieckie**

#### **Terminal Kontenerowy Warszawa PKP CARGO S.A.**

Cargosped Terminal Warszawa zlokalizowany jest na warszawskiej Pradze w bezpośrednim sąsiedztwie najważniejszych tras drogowych w tym autostrady A2 oraz dróg ekspresowych S7 i S8. Położenie w centrum Warszawskiego Węzła Kolejowego zapewnia ponadto dogodne połączenia kolejowe we wszystkich kierunkach. Powierzchnia terminala to obecnie 24 000 m<sup>2</sup>, na których jednocześnie można składować do 1200 TEU. Rezerwa terenu pozwala na rozbudowę terminala w miarę potrzeb aż do 50 000 m<sup>2</sup> Terminal dysponuje jednym torem ładunkowym o długości 320 metrów i wyposażony jest w 3 dźwigi samojezdne. Placówka obsługuje kontenery wszystkich typów, w tym izotermiczne, oraz naczepy i nadwozia wymienne. Ponadto terminal prowadzi usługi spedycyjne i celne oraz oferuje monitorowanie przesyłek na całej drodze przewozu.

#### **Terminal Kontenerowy Warszawa Główna Towarowa SPEDCONT**

Terminal kontenerowy położony kilka kilometrów od ścisłego centrum Warszawy, w bezpośrednim sąsiedztwie tras drogowych A2, S2, S7, S8, S79 oraz w bliskości Lotniska Chopina. Powierzchnia terminala wynosi ponad 18 000 m<sup>2</sup>, zaś powierzchnia samego składowania 17 500 m<sup>2</sup>, co umożliwi rozmieszczenie do 1500 TEU w 4 warstwach.

Ponadto w terminalu obsługiwane są nadwozia wymienne, naczepy siodłowe oraz kontenery izotermiczne. Placówka dysponuje dwoma torami

o długości 715 m, które dzięki bezpośredniemu połączeniu z Warszawskim Węzłem Kolejowym zapewniają doskonałe warunki komunikacyjne. Sprawną obsługę kontenerów i naczep zapewniają dwa wózki typu reach-stacker oraz dwie suwnice bramowe – kontenerowe.

#### **Terminal Kontenerowy Pruszków POLZUG Sp. z o.o.**

Terminal kontenerowy POLZUG położony jest w Pruszkowie - około 25 km od Warszawy i dzięki bezpośredniemu sąsiedztwu tras A2, S7 i S8 posiada doskonałe warunki komunikacyjne.

Na powierzchni blisko 33 000 m<sup>2</sup>, możliwe jest składowanie kontenerów typu 20'-40', 40'HC, 45', TC oraz nadwozi wymiennych i naczep siodłowych. Terminal dysponuje trzema torami w tym dwoma o długości 600 m każdy oraz jednym torem 350 m, które zapewniają roczną zdolność przeładunkową na poziomie 90 000 TEU. Obsługę kontenerów zapewnia 8 dźwigów samojezdnych.

Terminal świadczy ponadto szeroki zakres usług dodatkowych, wśród którym obok składowania i przeładunku towarów możliwa jest odprawa celna, elektroniczny system zgłoszeń czy nadzorowanie przewozów kontenerów z ładunkiem wysokowartościowym i niebezpiecznym.

#### **Terminal Kontenerowy Mława PKP CARGO S.A.**

Terminal kontenerowy zlokalizowany jest w Mławie, w północnej części województwa mazowieckiego. Oferuje on kompleksową obsługę towarów tj.: przeładunek, obsługę spedycyjną, składowanie oraz serwis techniczno-eksploatacyjny intermodalnych jednostek

transportowych. Położenie na modernizowanej linii kolejowej E-65 oraz w sąsiedztwie trasy S7 zapewnia doskonałą komunikacją na osi północ-południe, w tym z portami Morza Bałtyckiego. Terminal dysponuje dwoma torami ładunkowymi o długości 300 metrów każdy, zaś całkowita powierzchnia terminala wynosi 25 000 m<sup>2</sup>. Pojemność placów składowych według danych zarządcy terminala wynosi 2000 TEU, zaś roczna zdolność przeładunkowa wynosi 53 000 TEU.

## **Łódzkie**

#### **Terminal Kontenerowy Łódź Olechów (SPEDCONT)**

Terminal ma dogodne połączenie do drogi wojewódzkiej nr 713, drogami: powiatową nr 1138E (Al. Ofiar Terroryzmu 11 Września) i Al. Józefiaka. Po zrealizowaniu autostrady A1 odległość do węzła Łódź - Wschód będzie wynosiła 4 km. Linia kolejowa C65/1, przy której funkcjonuje, jest objęta 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. Właściciel terminala określa jego możliwości przeładunkowe na 500 000. t/rok (60 000 TEU). Powierzchnia terminalu wynosi 84 000 m<sup>2</sup>, a obszar składowania 42 800 m<sup>2</sup>. Możliwości składowania wynosi 5000 TEU, a sam terminal posiada bocznice kolejową – 2 tory po 700 m każdy.

#### **Terminal Kontenerowy Krzewie k. Kutna (PKP PLK S.A.)**

Nieduży terminal przeładunkowy dzierżawiony do września 2011 r. przez PCC Intermodal S.A. Obecnie

terminal został przejęty przez właściciela – PKP PLK S.A., przygotowany do ponownego wynajmu i obecnie trwa poszukiwanie nowego operatora. Terminal ma dobre bezpośrednie skomunikowanie poprzez drogę powiatową nr 2155E z drogą krajową nr 91 oraz z drogą nr 92. Odległość do autostrady A1 (węzeł Kutno - Wsch.) wynosi 23 km, natomiast do autostrady A2 (węzeł Wartkowice) – 33 km i (węzeł Emilia) – 40 km. Linia kolejowa CE20/E20, przy której funkcjonuje terminal jest objęta europejskimi umowami AGTC i AGC. Powierzchnia terminalu wynosi 13 000 m<sup>2</sup>, a możliwości składowania - 400 TEU. Właściciel terminala określa jego możliwości przeładunkowe na 25 000 TEU rocznie. Terminal posiada bocznice kolejową – 2 tory po 300 m każdy.

#### **Terminal Kontenerowy Kutno (PCC Intermodal S.A.)**

Nowoczesny terminal, oddany do użytku pod koniec września 2011 roku (I etap). Obiekt ma dobre bezpośrednie skomunikowanie z drogą krajową nr 92 poprzez nowobudowane drogi wewnętrzne obsługujące teren inwestycji. Odległość do autostrady A1 (węzeł Kutno - Wsch.) wynosi 2 km natomiast odległość do autostrady A2 (węzeł Łódź Północ) wynosi 46 km. Linia kolejowa CE20/E20, przy której funkcjonuje, jest objęta europejskimi umowami AGTC i AGC. Powierzchnia terminalu wynosi 80 000 m<sup>2</sup>, możliwości składowania – 1600 TEU (docelowo 4 tys. TEU). Roczne możliwości przeładunkowe wynoszą 100 000 TEU (docelowo po pełnej rozbudowie 200 000 TEU). Terminal posiada bocznice kolejową - 2 tory po 700 m każdy (docelowo planowane 4 tory oraz tor wyciągowy o długości ok. 700 m.) i jest wyposażony m.in. w 2 suwnice bramowe, 3 reachstackery oraz warsztat naprawy kontenerów.

#### **Terminal Kontenerowy Piotrków Trybunalski (PKP PLK S.A.)**

Terminal przeładunkowy dzierżawiony do 2011 r. przez CTL Logistics, obecnie przejęty został przez właściciela – PKP PLK S.A., przygotowany do ponownego wynajmu i obecnie trwa poszukiwanie nowego operatora.

Terminal ma dogodne połączenie do drogi krajowej nr 12 oraz do dróg powiatowych 1500E i 1540E. Odległość do węzła Bełchatów na autostradzie A1 wynosi 3,5 km. Obiekt zlokalizowany jest przy linii kolejowej nr 1 Warszawa - Katowice. Powierzchnia terminalu wynosi 12 000 m<sup>2</sup>, natomiast możliwości składowania 360 TEU.

#### **Terminal kontenerowy Radomsko ATC Rail (Loconi Intermodal S.A.)**

Terminal, który zaczął funkcjonować w lutym 2012 r. Obiekt ma dobre bezpośrednie skomunikowanie z drogą krajową nr 91 poprzez ulicę Kraszewskiego. Po zrealizowaniu autostrady A1 odległość do węzła Radomsko będzie wynosiła 6 km. Terminal zlokalizowany jest przy linii kolejowej nr 1 Warszawa - Katowice. Powierzchnia terminalu wynosi 60 000 m<sup>2</sup>, natomiast możliwości składowania – 1 500 TEU (docelowo 3 000 TEU). Roczne możliwości przeładunkowe 48 000 TEU (docelowo po pełnej rozbudowie 180 000 TEU). Terminal posiada bocznice kolejową z 3 torami o łącznej długości 1 800 m. (po 600 m. każdy), pozwalającą na wjazd jednorazowo 90 wagonów typu SGC. Obiekt jest wyposażony m.in. w reachstackery, własne zestawy do transportu kontenerów oraz warsztat naprawy kontenerów.

## Śląskie

### **Euroterminal Sławków Sp. z o.o**

Euroterminal Sławków Sp. z o.o. jest Międzynarodowym Centrum Logistycznym zajmującym powierzchnię ponad 90 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). Nowoczesna infrastruktura zapewnia możliwość realizacji usług w zakresie przeladunku kontenerów, tank kontenerów, naczip samochodowych, nadwozi wymiennych, chłodni w relacjach: wagon szerokotorowy - wagon normalnotorowy - samochód – plac. Z wykorzystaniem pozostałej infrastruktury (magazyny, place składowe) wykonywane są przeladunki towarów sypkich, biomasy, wyrobów hutniczych, towarów paletyzowanych. Poza usługą

przeladunku Euroterminal Sławków Sp. z o.o. dzięki płycie kontenerowej, na której można przechowywać do 3500 TEU, magazynie do przechowywania towarów paletyzowanych o łącznej powierzchni 8 500 m<sup>2</sup> oraz placach składowych dla towarów masowych oraz towarów stalowych o łącznej powierzchni 118 000 m<sup>2</sup>. oferuje również usługę składowania.

Terminal poprzez własną Agencję Celną świadczy kompleksowe usługi związane z importem i eksportem towarów (na terenie obiektu zlokalizowany jest Urząd Celny). Istnieje możliwość składania towarów w depozyt celny na terenie Euroterminalu w miejscu uznanym do czynności celnych oraz składzie celnym.

### **Terminal - Sławków Południowy LHS/Stacja Sławków LHS**

Terminal znajduje się na Stacji Sławków Południowy LHS. W lipcu 2013 zakończona została trwająca od 2011 roku inwestycja dotycząca modernizacji układu torowego i infrastruktury na stacji Sławków LHS. Inwestycja sfinansowana została ze środków własnych spółki PKP LHS Sp. z .o.o. Stacja rozbudowana została o dwa tory oraz utwardzony plac wyładunkowy o łącznej powierzchni 10 550 m<sup>2</sup> wraz z drogą dojazdową.

Infrastruktura stacji:

- terminale przeladunkowe z układem torów "N"-1435 mm i "S"-1520 mm do przeladunku 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

Możliwość przeladunku towarów:

- towary sypkie luzem do przeladunku czerpakami
- towary sypkie luzem do przeladunku z wagonów specjalnych typu Hopper
- towary drobnicowe (paletyzowane, w big-bagach, w wiązkach, itp.)
- drewno
- kontenery
- gazy płynne
- paliwa płynne
- naczepy, samochody wielkotonażowe

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

Śląskie Centrum Logistyki 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 transeuropejskich korytarzy transportowych: III Berlin/Dresden-Wrocław-Lwów-Kijów IV Gdańsk-Katowice-Żylna.

Mieszczący się w ŚCL terminal kontenerowy o powierzchni 30 000 m<sup>2</sup>, ponownie uruchomiony w 2011 roku we współpracy z PCC Intermodal S.A., posiada pojemność 1 700 TEU. Na terenie ŚCL oprócz bocznic kolejowej oraz 2 lokomotyw przetokowych, znajduje się 11 km torów kolejowych, które posiadają dostęp do każdego ze znajdujących się na terenie centrum logistycznego magazynów. Jest to w pełni funkcjonalny terminal przeladunkowy, obsługujący ładunki Górnego Śląska i okolic.

#### **Terminal – Spedcont Sosnowiec**

Spółka Spedcont jest wiodącym polskim operatorem kolejowym wyspecjalizowanym w transporcie intermodalnych jednostek ładunkowych. Terminal w Sosnowcu Południowym zajmuje powierzchnię 9 500 m<sup>2</sup> (obszar składowania 6 900 m<sup>2</sup> z możliwością składowania do 800 TEU), posiada 3 tory kolejowe o łącznej długości 690 m., a możliwości przeladunkowe wynoszą 40 ton. Położony blisko drogi szybkiego ruchu S1 / trasie europejskiej E75 oraz drodze S86 .

#### **Cargosped Terminal Gliwice**

Spółka Cargosped jest operatorem logistycznym należącym do Grupy PKP CARGO S.A., posiadającym sieć terminali przeladunkowych w Polsce. Powierzchnia terminalu w Gliwicach wynosi 65 000 m<sup>2</sup>, posiada 2 tory kolejowe, a pojemność przeladunkowa wynosi 1800 TEU. Terminal posiada sprzęt do przeladunku nadwozi, jeden tor zakończony rampą czołową. Terminal jest połączony z infrastrukturą drogową - bezpośrednio przy A4, A1, DK88, E30, E59.

### **Terminal - Polzug Intermodal Polska Sp. z o.o. /Terminal w Dąbrowie Górniczej**

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 przeładunek do 100.000 TEU rocznie. Własne naczepy siodłowe i podwozia podkontenerowe pozwalają na sprawną organizację przewozów drogowych do miejsca przeznaczenia. Powierzchnia całkowita 225.000 m<sup>2</sup>, z czego połowa z przeznaczeniem na działalność terminalu kontenerowego (przeładunki i składowanie), druga połowa przeznaczona na podnajem.

## **Wielkopolskie**

### **Terminal Kontenerowy Poznań Garbary SPEDCONT**

Terminal kontenerowy położony jest niedaleko centrum Poznania. Powierzchnia terminala wynosi 6 200 m<sup>2</sup>, natomiast powierzchnia samego składowania 5 700 m<sup>2</sup>, przez co możliwa jest utylizacja 600 TEU (jednostka odpowiadająca 1 kontenerowi dwudziestopowemu) na 2 warstwach. Terminal posiada 3 tory kolejowe po 450 metrów bieżących każdy.

### **HUB Terminal Kontenerowy Poznań Gądki POLZUG Sp. z o.o.**

Otwarty we wrześniu 2011 roku nowoczesny terminal kontenerowy położony jest w miejscowości Gądki około 20 km od Poznania, przy drodze S 11. Powierzchnia całkowita wynosi 320.000 m<sup>2</sup>, z czego 50% powierzchni przeznaczone jest na potrzeby terminalu intermodalnego, a 50 % jest to powierzchnia do rozbudowy oraz powierzchnia logistyczna, przez co

możliwe jest składowanie kontenerów typu 20'-40', 40'HC, 45' oraz TC. Terminal posiada bocznice kolejową składającą się z 4 torów po 610 metrów do obsługi całych pociągów oraz 1 dodatkowy tor manewrowy / tor postojowy. Do usług świadczonych przez terminal należą: przede wszystkim składowanie, naprawianie oraz mycie kontenerów, odprawa celna, elektroniczny system zgłoszeń oraz nadzorowanie przewozów kontenerów z ładunkiem wysokowartościowym. Terminal dysponuje możliwością składowania 1500 TEU (ładowne i puste kontenery). Na jego terenie znajduje się także specjalna powierzchnia do kontenerów z towarami niebezpiecznymi. Terminal obsługiwany jest przez 6 reachstakerów o maksymalnym udźwigu 45 ton. Takie dane i możliwości techniczne osiągnięto po zakończeniu I etapu inwestycji. HHLA zainwestowała 15 mln euro, a Polzug – 1 mln euro. Kolejnym krokiem będzie dalsza rozbudowa – do 6 torów do przeładunku wagonów i do 6 torów manewrowo-postojowych. Po zrealizowaniu II etapu, co powinno nastąpić w ciągu 2-3 lat możliwe będzie składowanie 5600 TEU, z czego 4400 pod suwnicami. Planowane jest także uruchomienie dwóch dźwigów suwnicowych.

### **Terminal Kontenerowy Poznań Kobylnica CARGOSPED**

Terminal kontenerowy położony jest w miejscowości Kobylnica, około 15 km od Poznania, przy drodze S11. Powierzchnia całkowita wynosi 6 300 m<sup>2</sup>, przez co możliwe jest składowanie różnego rozmiaru kontenerów w ilości ok. 800 TEU Usługi terminalowe obejmują obsługę przeładunkową, składowanie, obsługę przesyłek izotermicznych, obsługę jednostek z materiałami niebezpiecznymi, obsługę techniczną, meldunki dot.

Kontenerów oraz obsługę wszelkiego typu uniwersalnych i specjalistycznych intermodalnych jednostek transportowych: kontenerów wielkich 20', 30', 35', 40', 45', nadwozi wymiennych, naczep samochodowych, kontenerów izotermicznych, przesyłek ponadgabarytowych typu HIGH CUBE, a także transport kolejną, dowóz transportem samochodowym na zasadach „door to door”.

## Małopolska

### Terminal kontenerowy – Kraków Krzesławice SPEDCONT

Terminal kontenerowy zlokalizowany jest w północno – wschodniej części Krakowa. Jego powierzchnia wynosi 13 300 m<sup>2</sup>, zaś obszar składowania 13 000 m<sup>2</sup>. Umożliwia to składowanie 600 TEU (jednostka równoważna objętości kontenera o długości 20 stóp) w 3 warstwach. Możliwości przeładunkowe wynoszą 31 ton. Na terenie terminalu znajdują się dwa tory kolejowe o długości 600 m.

## 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 samochodowo-

kolejowych na trasie do/ze Szwecji. 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 w Szczecinie

Port w Szczecinie oddalony jest od morza o 68 km. Przejście torem wodnym z reddy w Świnoujściu do Szczecina trwa ok. 4 godziny. Port może przyjmować statki o zanurzeniu do 9,15 m i długości 215 m. 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.

### Możliwości składowe

Porty w Szczecinie i Świnoujściu oferują:

- otwarte place składowe: 860,047 m<sup>2</sup>
- kryte powierzchnie: 201,308 m<sup>2</sup>
- powierzchnia magazynowa do składowania ładunków niebezpiecznych: 2,380 m<sup>2</sup>
- składowanie towarów chłodzonych: 30,000 m<sup>2</sup>
- pojemność zbiorników: 75,000 m<sup>2</sup>
- składowanie towarów rolno-spożywczych: ok. 175,800 t



### Planowane przedsięwzięcia:

- "Rozbudowa infrastruktury zespołu portowego Szczecin - Świnoujście" składa się z 6 zadań:
  - Przystosowanie infrastruktury Terminalu Promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego - 2016 – 2018;
  - Rozbudowa i modernizacja infrastruktury technicznej w portach w Szczecinie i Świnoujściu - 2016 – 2020;
  - Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego – 2018 – 2020;
  - Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Basenu Kaszubskiego – 2017- 2020;
  - Budowa stanowiska statkowego do eksportu LNG w porcie zewnętrznym w Świnoujściu - 2018 – 2020;
  - Rozbudowa infrastruktury portowej w Kanale Dębickim w porcie w Szczecinie – 2016 – 2018.
- "Poprawa dostępu do portu w Szczecinie i portu w Świnoujściu" składa się z 4 zadań:
  - Modernizacja dostępu drogowego do portu w Szczecinie: przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie Międzyodrza - etap II - 2016 – 2022;
  - Sprawny i przyjazny środowisku dostęp do infrastruktury Portu w Świnoujściu - etap I – 2016 – 2018;
  - Sprawny i przyjazny środowisku dostęp do infrastruktury Portu w Świnoujściu - etap II – 2018 – 2020;
  - Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu – 2014 - 2015.

### **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 chwytakowe o nośności Q=10t. Ponadto nabrzeże posiada kryty magazyn ( 2000 m<sup>2</sup>) i place składowe o powierzchni 5 000 m<sup>2</sup>. 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 posiadana nabrzeże o długości 2x200 m i głębokości eksploatacyjnej 4,5 m. Wyposażenie przeładunkowe stanowią dwa żurawie chwytakowe 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:

- Zadanie 1. Rozbudowa terminalu morskiego w Policach, poprawa dostępu do terminalu od strony łądu oraz budowa nabrzeży – 2014-2020
- Zadanie 2. Rozbudowa terminalu barkowego w porcie w Policach, poszerzenie toru dojeźdźowego i budowa nabrzeży – 2015 - 2020

#### **Terminal Kontenerowy na Ostrowie Grabowskim**

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 Kanalu Dębickiego i Przekopu Mieleńskiego - a także tworzenia przemysłu związanego z obrotem portowym. Teren jest doskonale skomunikowany poprzez nowy dojazd drogowy i kolejowy. Do granicy nowego terminalu kontenerowego doprowadzone są media: energia elektryczna, woda, kanalizacja. Niezaprzeczanym walorem jest bliskie sąsiedztwo wybudowanej i gotowej do dzierżawy infrastruktury dla centrum logistycznego. Maksymalna dostępna powierzchnia wynosi 33 ha, z możliwością powiększenia terenu do 140 ha. W południowo-zachodniej części Ostrowa Grabowskiego zlokalizowane jest nabrzeże Fińskie zbudowane na potrzeby nowego terminala kontenerowego.

## **Lubuskie/Brandenburgia**

#### **Terminal we Frankfurcie nad Odrą**

Terminal we Frankfurcie nad Odrą - nowoczesne centrum logistyczno-przeładunkowe, które umożliwia szybką i nastawioną na optymalizację kosztów obsługę ładunków płynących z/do Polski, Niemiec, Holandii i Belgii. Dzięki niemu spółka PCC Intermodal może sprawnie prowadzić dystrybucję ładunków w rejonie Berlina/Brandenburgii, dostarczać kontenery szybko i sprawnie bezpośrednio do drzwi klientów. Parametry operacyjne terminalu: powierzchnia operacyjna: 30 000 sq m; powierzchnia składowa: 1 000 TEU; roczne możliwości przeładunkowe terminalu: 100 000 TEU p.a.; 4 tory kolejowe po 600 m każdy; depot na puste kontenery; w pełni wyposażony warsztat do naprawy kontenerów oraz urządzenia przeładunkowe: suwnica bramowa, reachstackery. Terminal stanowi istotny strategicznie węzeł dla transgranicznego transportu na osi wschód-zachód. Równoległe z rozwojem obiektu, w rejonie pojawiają się nowe możliwości dla okolicznych przedsiębiorstw. W bezpośrednim sąsiedztwie terminalu miasto planuje jeszcze powołać do życia Specjalną strefę dystrybucyjno-logistyczną.

## **Dolnośląskie**

#### **POLZUG INTERMODAL POLSKA Sp. z o.o. Terminal Kontenerowy Wrocław**

POLZUG INTERMODAL POLSKA Sp. z o.o. Terminal Kontenerowy Wrocław zapewnia planowy transport wahałtowy między niemieckimi portami morskimi a należącymi do firmy terminalami na terenie Polski, które ponadto przejmują dalszą dystrybucję przewo-

żonych towarów. Zajmuje powierzchnię 45 000 m<sup>2</sup> wyposażonych w cztery tory kolejowe o łącznej długości 1040 m. Pojemność składowa to 2 200 TEU (kontenery 20', 30', 35', 40' i 45'). Wyposażony jest w dwie suwnice, cztery dźwigi kontenerowe i dwa ciągniki terminalowe. Terminal jest korzystnie położony w pobliżu autostrady A4. Polzug na tym terminalu oferuje swoim klientom szeroki wachlarz usług, łącznie z odprawami celnymi, raportowaniem elektronicznym oraz składowaniem kontenerów. Poza tym terminal, przystosowany jest również do obsługi przesyłek ciężkich.

#### **Intermodalny Terminal Kontenerowy w Kątach Wrocławskich**

Intermodalny Terminal Kontenerowy w Kątach Wrocławskich - terminal otwarty dla wszystkich przewoźników kolejowych- prywatnych i państwowych. Atrakcyjnie położony w południowo-zachodnia część Polski (bezpośrednio przy autostradzie A4 oraz linii kolejowej Wrocław – Jaworzyna Śląska); na zbiegu ważnych europejskich szlaków transportowych z północy na południe oraz z zachodu na wschód. Terminal usytuowany jest bardzo blisko następujących stref przemysłowych: Park Technologiczny LG w Biskupicach Podgórnych, Legnicka Specjalna Strefa Ekonomiczna (Legnica, Polkowice), Wałbrzyska Specjalna Strefa Ekonomiczna (Wałbrzych, Świdnica, Żarów, Dzierżoniów, Jelcz Laskowice) oraz Katowicka Specjalna Strefa Ekonomiczna (Katowice, Gliwice). Terminal jest prywatną bocznicą położoną przy linii kolejowej Wrocław – Jaworzyna Śląska i odgałęzia się

w stacji Kąty Wrocławskie rozjazdem nr 102 od toru nr 101 obsługującym transport multimodalny. Długość użytkowa toru wynosi 640 m. Pojemność składowa terminalu wynosi obecnie 900 TEU. Obecnie terminal obsługuje stałe połączenia z Wielką Brytanią, Gdańskiem oraz nieregularne połączenia z Koper.

#### **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 Gdańsk i Gdyni, a także terminalami w porcie Hamburg, Bremerhaven i Rotterdam. Powierzchnia operacyjna to 28 000 m<sup>2</sup>, 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.

## 8. 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 przeladunku 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. Teraz jednak rynek przewozów Cargo znowu wykazuje tendencję wzrostową. Aktualnie ok. 71% lotniczych przewozów towarowych skupionych jest w Warszawie. Istnieje jednak szansa dla rozwoju lotnisk regionalnych a zwłaszcza dużych, dobrze sko-

munikowanych 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

Gdańsk posiada cywilny port lotniczy od 1910 roku, ale był on zlokalizowany w Gdańsku -Wrzeszczu. W latach 70. zdecydowano o wyprowadzeniu lotniska z centrum miasta. Port w Rębiechowie, wybudowany od podstaw, został otwarty w 1974. Od 1993 gdański port jest spółką prawa handlowego. W 2004 roku nadano mu imię przywódcy Solidarności - Lecha Wałęsy. 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 wyłącznie przy użyciu środków transportu drogowego, średni czas podróży samochodem z centrum Gdańska na lotnisko wynosi około 20 minut, natomiast z centrum Gdyni około 30 minut. Aby umożliwić dostęp do portu lotniczego drogą kolejową finalizowana jest aktualnie budowa połączenia Wrzeszcz - Rębiechowo w ramach Pomorskiej Kolei Metropolitalnej, które łączy centrum Gdańska oraz Gdyni z portem lotniczym. 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, dzięki czemu może obsługiwać własny gateway na płycie lotniska. Samoloty transportowe DHL regularnie dostarczają przesyłki kurierskie do najodleglejszych zakątków całego świata. W 2012 został oddany do użytku nowy terminal pasażerski T2. Oprócz oddanego do użytku terminalu zbudowano też m.in. drogę kołowania, płytę postojową i stanowiska do odladzania. W styczniu 2014 rozpoczął się drugi etap rozbudowy terminalu. Dziś Port Lotniczy w Gdańsku ma terminal cargo oraz dwa terminale pasażerskie, z których jeden jest rozbudowywany.

Z każdym rokiem odnotowany jest wzrost przewozów cargo - od 4487 ton w 2010 roku do 5658 ton w roku 2014. W związku z rosnącą masą przesyłek CARGO Port Lotniczy wybudował nowy budynek biurowy dla firm związanych z transportem ładunków. Realizacja tej inwestycji pozwoli zaoferować najwyższą jakość usług transportowo-spedycyjnych oraz umożliwi dalszą rozbudowę infrastruktury lotniska o kolejne obiekty dla tego sektora.

#### **Port lotniczy Gdynia-Kosakowo (planowane)**

We wrześniu 2002 r. Skarb Państwa przekazał samorządowi gminy Kosakowo tereny przewidziane pod terminal pasażerski i miejsca parkingowe. W roku 2006 dzięki porozumieniu zawartemu między ministrami transportu i obrony narodowej, cywilne samoloty miały korzystać z wojskowej bazy lotniczej położonej na granicy Gdyni oraz Kosakowa. Nowym lotniskiem początkowo miała kierować spółka Port

Lotniczy Gdańsk, ostatecznie jednak kierować nim będzie niezależna Spółka Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo. Inwestycja obsługiwać ma niewielkie loty czarterowe, prywatne i cargo. Zgodnie z opracowanym „Master Planem” nastąpi wzrost lotów czarterowych w tym cargo.

Pas startowy dla samolotów jest w bardzo dobrym stanie, lotnisko wyposażone jest także w urządzenia nawigacyjne. Planowany port lotniczy ma dogodne położenie, przez co może stać się swoistym centrum ogromnego węzła komunikacyjnego. Samoloty miałyby startować zaledwie 1,5 km od bazy kontenerowej (portu), w pobliżu węzła kolejowego oraz trasy Kwiatkowskiego która łączy się z obwodnicą trójmiejską, a ta w kolejności z autostradą A1. Połączenie drogowe w układzie metropolitalnym zapewnione będzie dzięki Trójmiejskiej Kolei Metropolitalnej.

W grudniu 2010 rozstrzygnięto konkurs na projekt terminala w Gdyni-Kosakowie, który wygrała warszawska firma ATI. W początku 2012 r. prace budowlane przy jego realizacji rozpoczęła firma Sport Halls z Wrocławia, która za 20,9 mln zł w niespełna rok wybuduje terminal GA (General Aviation): parterowy obiekt o powierzchni zabudowy 3,9 tys. m<sup>2</sup> i kubaturze 21,3 tys. m<sup>3</sup>. Jednocześnie realizowana jest budowa budynku dla lotniskowej straży pożarnej. Do realizacji pozostaje jeszcze modernizacja płyty postojowej dla samolotów (przewidywana realizacja w trybie *zaprojektuj i wybuduj*) oraz budowa bazy paliwowej.

Bardziej zaawansowanych planów nie udało się jednak wdrożyć w życie. Na początku lutego 2014 roku Komisja Europejska nakazała, by port lotniczy Gdynia-Kosakowo zwrócił 21,8 mln euro (91,7 mln zł) pomocy, jaką otrzymał od samorządów Gdyni i gminy Kosakowo na przekształcenie części wojskowego lotniska w cywilne, gdyż inicjatywy gmin uznała za przejaw zabronionej przez UE pomocy publicznej. Komisja Europejska stwierdziła, że środki publiczne przekazane przez gminy Gdynia i Kosakowo na rzecz portu lotniczego Gdynia-Kosakowo przyznają beneficjentowi nienależną przewagę konkurencyjną, w szczególności nad lotniskiem w Gdańsku, co stanowi naruszenie unijnych zasad pomocy państwa. W następstwie tej decyzji w połowie marca 2014 roku spółka Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo złożyła do Sądu Rejonowego Gdańsk-Północ w Gdańsku wniosek o ogłoszenie upadłości. W kwietniu 2014 Gdynia i gmina Kosakowo zaskarżyły decyzję KE w sprawie lotniska Gdynia-Kosakowo. Skarga wystana do Sądu Unii Europejskiej w Luksemburgu zawiera też wniosek o wstrzymanie wykonania decyzji Komisji Europejskiej. Tymczasem decyzja KE nie jest możliwa do wykonania, gdyż spółka budująca port wszystkie pieniądze wydała na infrastrukturę, m.in. na budowę terminalu pasażerskiego, budynku straży pożarnej oraz na wyburzenia wojskowych hangarów. Spółka Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo ma kapitał w wysokości 91 mln zł, z tego 85 mln zł należy do Gdyni, a 6 mln zł do Kosakowa. 70 mln zł z tej kwoty przeznaczono na budowę infrastruktury lotniska. W sierpniu 2014 roku rząd polski poparł skargę Gminy Gdynia do Sądu Unii Europejskiej w sprawie decyzji Komisji Europejskiej dotyczącej lotniska Gdynia. Natomiast w marcu 2015 roku Komisja Europejska przyznała

częściowo rację Gdyni uznając, że nieśluszenie nakazała zwrot pewnej części nakładów poniesionych na przebudowę lotniska. Zgodnie z treścią nowej decyzji, nie będą one podlegały zwrotowi, gdyż w ogóle nie stanowią pomocy publicznej.

## **Kujawsko-Pomorskie**

### **Port lotniczy im. Ignacego Paderewskiego w Bydgoszczy**

Z dniem 14 czerwca 2013 r. Port lotniczy im. Ignacego Paderewskiego w Bydgoszczy uruchomił obsługę towarów cargo i rozpoczął współpracę z przewoźnikiem Lufthansa Cargo. Port lotniczy cargo dysponuje hangarem cargo o pow. 500 m<sup>2</sup> z nowoczesnymi strefami importu i eksportu, placem manewrowym wraz z drogą wewnętrzną o pow. 1.500 m<sup>2</sup>, nowoczesnym i wydajnym systemem kontroli bezpieczeństwa, wydajną i szybką obsługą oraz możliwością krótkoterminowego magazynowania towarów.

## **Warmińsko-Mazurskie**

### **Port lotniczy „Mazury” (realizowane)**

Port lotniczy „Mazury” w Szymanach będzie jedynym lotniskiem na terenie województwa Warmińsko-Mazurskiego, który będzie pełnił funkcje Cargo. Inwestycja posiada zabezpieczone dofinansowanie ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego Warmia i Mazury 2007-13 i jest w trakcie realizacji. Inwestycje rozpoczęły się w 2013 roku. W pierwszym kwartale 2016 roku obiekt zostanie oddany do eksploatacji.

## Mazowieckie

### Lotnisko Chopina w Warszawie

Lotnisko Chopina w Warszawie obsługuje ruch rozkładowy, czarterowy oraz cargo. W 2014 roku z usług portu skorzystało ponad 10,5 miliona pasażerów. Aby zapewnić odpowiedni poziom usług i wzrost przepustowości, na lotnisku realizowane są liczne inwestycje. Wzmocniona została płyta postojowa i drogi kołowania, rozbudowano także terminal pasażerski. Trwa modernizacja budynku terminalu T1. W planach jest wybudowanie Chopin Airport City, nowoczesnego miasteczka wielofunkcyjnego z obiektami o charakterze biznesowym, handlowym i rekreacyjnym o łącznej powierzchni ponad 150 tys. m<sup>2</sup>.

Obsługa frachtu lotniczego na Lotnisku Chopina odbywa się w nowoczesnym kompleksie obejmującym 12 000 m<sup>2</sup> powierzchni magazynowej. W ciągu ostatnich lat ruch towarowy na Lotnisku Chopina dynamicznie rośnie bijąc kolejne rekordy. Dane z 2013 roku podają, iż wielkość odprawionego towaru na warszawskim lotnisku sięgnęła ponad 48 200 ton, co jest najlepszym wynikiem w historii portu.

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 pod terminalem.

### Mazowiecki Port lotniczy Warszawa-Modlin

Port Lotniczy Modlin prowadzi operacje lotnicze 24 h na dobę, obsługując loty międzynarodowe na krótkich i średnich dystansach oraz czartery.

Projekty inwestycyjne zostały opracowane w taki sposób, aby przepustowość lotniska nie stanowiła ograniczeń 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.

Podstawowym obiektem obsługi podróżnych na lotnisku w Modlinie jest terminal pasażerski o powierzchni 13 000 m<sup>2</sup>. W przyszłości planowana jest budowa Terminala Cargo o przepustowości 15 tys. ton rocznie do obsługi ruchu towarowego, przesyłek oraz poczty. Równoległe trwają prace studialne nad możliwością rozwoju strefy przemysłowej oraz usług logistycznych wokół lotniska.

Komunikacja drogowa z lotniskiem zapewniona jest za pośrednictwem tras S7 oraz drogi krajowej nr 62. W perspektywie najbliższych lat powstanie także bezpośrednie połączenie kolejowe Lotnisko Chopina – Warszawa – MPL Warszawa-Modlin.

### Mazowiecki Port lotniczy Sochaczew

Potencjał planowanego sochaczewskiego lotniska, oparty na dogodnym położeniu, korzystnych uwarunkowaniach środowiskowych, a także istniejącej, powojkowej, infrastrukturze, która może

zostać w przyszłości wykorzystany do uzupełnienia sieci portów lotniczych w województwie mazowieckim.

Lotnisko posiada pas startowy o długości 2500 m i szerokości 60 m. Wieloletnie funkcjonowanie lotniska wojskowego potwierdziło zaś korzystne warunki awiacyjne i klimatyczne.

Dobre połączenie z drogą krajową nr 2, a także poprzez drogę krajową nr 50 z drogami S7 i S8 sprawiło, że w okolicy lotniska działa wiele firm z branży logistycznej, co jest dodatkowym atutem przy realizacji przedsięwzięcia. Na teren lotniska prowadzi ponadto bocznica kolejowa.

#### **Mazowiecki Port lotniczy Radom-Sadków**

Lotnisko w Radomiu dotychczas użytkowane tylko przez samoloty wojskowe, zostało w ostatnich latach przystosowywane do obsługi połączeń cywilnych i otrzymało wszystkie niezbędne do tego certyfikaty.

Lotnisko położone jest w węźle krzyżujących się ciągów drogowo-kolejowych o znaczeniu międzynarodowym i krajowym. Główne powiązanie drogowe stanowi trasa S7 z Gdańska przez Warszawę i Radom na południe kraju. Uzupełnienie tego połączenia stanowią drogi krajowe nr 9 z Radomia do Rzeszowa oraz nr 12 do Lublina i Piotrkowa Trybunalskiego. Z krajowym układem kolejowym miasto połączone jest poprzez linię kolejową nr 8 Warszawa-Radom-Kraków, której bocznica doprowadzona jest na teren jednostki wojskowej.

W chwili obecnej z lotniska nie są prowadzone regularne, cywilne operacje lotnicze.

## **Łódzkie**

#### **Port lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta**

Terminal cargo oddano do użytku we wrześniu 2009 r. Ma on przepustowość 10 000 ton rocznie, powierzchnię 750 m<sup>2</sup> i jest obiektem tymczasowym. Powstanie docelowego terminalu o przepustowości 100 000 ton planowane jest po osiągnięciu obecnych granic rocznej przepustowości. Terminal Cargo położony jest w odległości 25 km od węzła Emilia na autostradzie A2 i 18 km od planowanego węzła Łódź Wschód na autostradzie A1. Ważną inwestycją drogową dla bezpośredniej dostępności PL Łódź jest powstanie drogi ekspresowej S14, która będąc zachodnią obwodnicą Łodzi i łącząc autostradę A2 z drogą ekspresową S8, wpłynie na szersze daleko-bieżne skomunikowanie lotniska, również z województwami ościennymi. W aspekcie powiązań kolejowych istotną rolę w kontekście dostępności kolejowej PL Łódź, związanej z transportem towarów, odgrywa także linia kolejowa C65/1 (nr 14), objęta europejską umową o ważnych liniach transportu kombinowanego – AGTC i łącząca linię CE20 z „magistralą węglową” (CE65) w Zduńskiej Woli, przy której usytuowany terminal CARGO. 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. Obiekt posiada wózki widłowe o udźwigu do 3 t., paleciaki ręczne



oraz elektroniczne z wagą, przyczepy i stoły rolkowe, urządzenie do załadunku kontenerów i palet lotniczych, nagrzewnicę oraz Rapiscan (urządzenie do kontroli X-ray). Na chwilę obecną obsługa frachtu lotniczego dotyczy głównie Road Feeder Service (ruch na truckach) oraz drobnego czarterowego ruchu samolotowego. Plany rozwoju obejmują wyposażenie terminala w dodatkowe stoły magazynowe i highloader, rozbudowę powierzchni magazynowej oraz budowę doków dla pojazdów. Lotnisko Cargo obsługują linie lotnicze: Lufthansa Cargo, Cargolux, Air France Cargo, SAS Cargo, Swiss World Cargo, Aircargo Service Network Sky XS oraz spedycje: DB Schenker, Omega Cargo Group, Panalpina, DHL, a. Hartrodt, DSV. W 2014 r. w terminalu odprawiono 5 675 108 kg ładunków.

## Śląskie

### Port lotniczy Katowice - Pyrzowice

Istniejący Terminal cargo ma łączną powierzchnię 5700,73m<sup>2</sup>. W tym powierzchnia magazynowa liczy 2 380,45 m<sup>2</sup> z czego 2 277,18 m<sup>2</sup> to powierzchnia magazynów netto a 103,28 m<sup>2</sup> powierzchnie pozostałe. Z kolei powierzchnia biurowa terminalu cargo wynosi 3 320,28 m<sup>2</sup>. Powierzchnia placów manewrowych i dróg wewnętrznych terminalu cargo to około 6040 m<sup>2</sup>. Port lotniczy posiada bardzo dobrą lokalizację bezpośrednio przy drodze ekspresowej S1 oraz autostradzie A1 łączącej lotnisko z centrum aglomeracji śląskiej.

Skrzyżowanie autostrad A1 oraz A4 znajduje się w odległości 35 kilometrów. W ramach działalności terminala cargo operuje sześciu przewoźników all-

cargo oraz kurierskich, którzy realizują połączenia na trasach regularnych.

Cargojet (na zlecenie Polskich Linii Lotniczy LOT) obsługuje połączenie do Hamilton International Airport, który położony jest w odległości 80 km od Toronto, Atlantic Airlines (na zlecenie DHL Express) obsługuje połączenie do Lipska, Farnair na zlecenie UPS obsługuje połączenie do Kolonii/Bonn, Air Contractos na zlecenie firmy FedEx realizuje regularne rejsy na trasie Katowice – Paryż – Stuttgart - Katowice, Sprintair na zlecenie Poczty Polskiej obsługuje połączenie do Warszawy a TNT do Liege. Ponadto lotnisko obsługuje liczne towarowe rejsy czarterowe do Azji, Afryki i Ameryki Południowej obsługiwane szerokokadłubowymi frachtowcami. Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A. realizuje aktualnie największy w historii Katowice Airport program inwestycyjny, obejmujący m.in.:

- Budowę nowej drogi startowej o długości 3200 metrów i szerokości 45 metrów (projekt umożliwia jej przedłużenie do 3 600 m), na podejściu zasadniczym (od wschodu) wyposażoną w ILS CAT. II. Operacyjne oddanie do użytku nowej drogi startowej zaplanowano na drugi kwartał 2015 roku.
- Budowę terminalu cargo wraz z niezbędną infrastrukturą.
- Budowę płyty postojowej i modernizację dróg kołowania D,E1 i E2. Inwestycja została oddana do użytku w lipcu 2013 roku.

Projekt „Port Lotniczy w Katowicach – rozbudowa i modernizacja infrastruktury lotniskowej i portowej”, współfinansowanym przez Unię

Europejską i obejmującym budowę nowej płyty postojowej wraz z modernizacją dróg kołowania oraz budowę nowej drogi startowej. W ramy pierwszego przedsięwzięcia wchodzi utworzenie nowej płyty postojowej o powierzchni 110 tys. m<sup>2</sup> (obszar istniejących trzech wynosi 80 tys. m<sup>2</sup>). Znajdzie się na niej 15 stanowisk dla statków powietrznych. Przebudowane zostaną także drogi kołowania, celem dostosowania ich parametrów pod obsługę szerokokadłubowych samolotów, takich jak np. Boeing 747 – popularny Jumbo Jet. W ramach tej części inwestycji powstanie prawie 40 tys. m<sup>2</sup> nowych nawierzchni lotniskowych. Drugie z wymienionych działań obejmuje budowę nowej drogi startowej o długości 3 200 metrów i 45 metrów szerokości z możliwością jej przedłużenia w późniejszym okresie do 3600 metrów. Wskazane powyżej inwestycje pośrednio wiążą się z wykonaniem zadań związanych z przewozami cargo. Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze SA zarządzające pyrzowickim lotniskiem planuje także w najbliższych latach budowę płaszczyzny dedykowaną dla postoju samolotów cargo w miejscu istniejącej płyty Apron 3 oraz budowę bezpośrednio przy płycie terminalu cargo o powierzchni ok. 7.500 m<sup>2</sup>.

W styczniu 2014 r. rozpoczęto postępowanie przetargowe mające na celu wybór Generalnego Wykonawcy płyty postojowej cargo wraz z drogą kołowania o łącznej powierzchni ponad 27tys.m<sup>2</sup>. Prace budowlane planuje się zakończyć w roku 2015.

GTL S.A. obecnie jest na etapie opracowania wielobranżowej dokumentacji budowlanej dla nowej

bazy Cargo. W maju 2014 r., planowane jest zakończenie prac i uzyskanie pozwolenia na budowę. Terminal Cargo w pierwszym etapie zakłada uzyskanie 50 000 ton cargo rocznie na minimalnej powierzchni operacyjnej 7 500 m<sup>2</sup>. Obiekt wstępnie podzielono na dwa elementy:

EXPRESS CARGO - Część zachodnia pow. 4738 m<sup>2</sup> oraz ALL CARGO - Część wschodnia pow. 4824 m<sup>2</sup> Planowane zakończenie i oddanie obiektu do użytkowania to IV kwartał 2015 r. Ponadto w celu odseparowania ruchu pasażerskiego od ruchu Cargo na zlecenie Zarządu Dróg Wojewódzkich w Katowicach trwają prace projektowe dotyczące wykonania niezależnego dojazdu z drogi ekspresowej S1 (węzeł Mierzęcice) do terenów bazy Cargo. W czerwcu 2013 r. GTL S.A. zakończył realizację kontraktu na rozbudowę płaszczyzny postoju samolotów PPS 1 w kierunku wschodnim wraz z modernizacją (przebudową) dróg kołowania E1, E2 i D. Rozbudowa płaszczyzny postoju samolotów PPS 1 objęła powierzchnie o nawierzchni 110.102 m<sup>2</sup>, w tym powierzchni o nawierzchni lotniskowej 91.660 m<sup>2</sup> oraz drogowej 18.442 m<sup>2</sup>. Dzięki przebudowie utworzono 15 dodatkowych stanowisk dla samolotów. Równocześnie zmodernizowano istniejące drogi kołowania – poszerzono o 24.157 m<sup>2</sup>. W 2013r. rozpoczęto budowę nowej drogi startowej wraz z niezbędną infrastrukturą. Wybudowana droga startowa będzie miała długość 3200m i szerokość 45m + 2x7,5m – pobocza oraz będzie wyposażona w infrastrukturę nawigacyjną. Nowa droga startowa (NDS) będzie charakteryzowała się nośnością określoną wartością

PCN równą 70, została ona przyjęta jak ACN dla najcięższego z samolotów kody E (B747-400). Planowane zakończenie inwestycji 30 września 2014r.

## **Wielkopolskie**

### **Port lotniczy im. Henryka Wieniawskiego Poznań – Ławica**

Powierzchnia terminalu cargo wynosi 1.490 m<sup>2</sup>. W budynku znajdują się siedziby agenta handlingowego, Urzędu Celnego, Straży Granicznej, spedytatorów 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. Doskonała lokalizacja terminalu Cargo (około 5 km od autostrady A2), sprawia, że jest on ważnym ogniwem Centrum Logistyczno - Inwestycyjnego Poznań oraz powstającego w Poznaniu Centrum Logistycznego Żegrze.

## **Małopolska**

### **Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice**

Obszar województwa małopolskiego obsługiwany jest przez Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice. Kraków Airport jest obiektem współużytkowanym przez lotnictwo wojskowe i cywilne. Ogólna powierzchnia lotniska wynosi 310

ha, w tym w zarządzie spółki Międzynarodowy Port Lotniczy Kraków-Balice im. Jana Pawła II znajduje się 27,5 ha. Powierzchnia ogólna nie obejmuje części wojskowej, na której zlokalizowana jest 8 Baza Lotnictwa Transportowego.

Aktualnie istnieje jedna utwardzona droga startowa o długości 2550 m i szerokości 60 m. Droga ta posiada nawierzchnię betonową o wytrzymałości PCN 52/R/B/W/T i umożliwia operowanie większości typów samolotów pasażerskich i transportowych. Lotnisko w Balicach jest drugim co do wielkości portem lotniczym w Polsce pod względem liczby obsługiwanych pasażerów. Na jego terenie zlokalizowany jest terminal pasażerski krajowy, terminal pasażerski międzynarodowy i Terminal Cargo. Powierzchnia całkowita Terminalu Cargo wynosi 4100 m<sup>2</sup>. Podstawową funkcją Terminalu Cargo jest spedycja i składowanie towarów przewożonych drogą lotniczą w obrocie międzynarodowym i krajowym. Teren obiektu Cargo o powierzchni 6.200 m<sup>2</sup> zlokalizowany jest w południowo – wschodniej części Portu Lotniczego Kraków – Balice, w odległości 400 m. od autostrady A4. Na jego terenie mieszczą się podstawowe funkcje związane z obrotem towarów, m.in.: rampa rozładownicza, magazyny, powierzchnie dystrybucji i rozdziału towarów, pomieszczenia związane z obsługą klientów, pomieszczenia Urzędu Celnego, Straży Granicznej i Granicznego Inspektoratu Weterynarii.

## Zachodniopomorskie

### **Port Lotniczy Szczecin-Goleniów im. NSZZ "Solidarność"**

Port Lotniczy Szczecin-Goleniów im. NSZZ "Solidarność" – międzynarodowy port lotniczy położony 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. Lotnisko dysponuje 5 stanowiskami postojowymi dla samolotów kategorii A, B i C. Droga startowa (2500 x 60m) wyposażona jest w ILS Cat. I na kierunku 31. Lotnisko nie posiada radaru zbliżania, obowiązują podejścia zgodnie z opublikowanymi podejściami, zbliżanie jest objęte kontrolą proceduralną. W dwóch salach przylotowych oddzielających ruch krajowy od zagranicznego w ciągu godziny można dokonać odprawy do 500 osób. Port Lotniczy Szczecin-Goleniów obsługuje 10 rozkładowych połączeń lotniczych: Warszawa, Oslo Gardemoen, Oslo Rygge, Oslo Torp, Stavanger, Bergen, Londyn Stansted, Londyn Luton, Dublin, oraz Liverpool oraz kierunki czarterowe – Antalya oraz Kreta. Lotnisko posiada ILS kategorii pierwszej. Powierzchnia terminala to 2,6 tys m<sup>2</sup>.

## Lubuskie

### **Port lotniczy Zielona Góra-Babimost**

Port lotniczy Zielona Góra-Babimost – 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 połączony drogowo z jej największą miejscowością, Zieloną Górą, leżącą 34 km na południowy zachód, do której dotrzeć można drogą szybkiego ruchu 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 kolejną: 10 km od portu jest ulokowany węzeł kolejowy w Zbąszynku. Port lotniczy posiada terminal lotniczy (przepustowość: 150 tys. pasażerów rocznie). Teren portu zajmuje 450 ha. Zabudowa portu zawiera m.in. terminal pasażerski, terminal cargo, budynki technicznego zabezpieczenia, oraz 16 hangarów samolotowych (każdy o powierzchni 320 m<sup>2</sup>), które mogą służyć jako magazyny towarowe. Na lotnisku działa stałe lotnicze przejście graniczne. Port jest strzeżony przez całą dobę. Nie jest objęty normami hałasu, co powoduje, że port może być użytkowany całodobowo. Lotnisko może obsłużyć różne typy samolotów pasażerskich i transportowych, m.in. Boeing 737/B757/B767/B787, Airbus A320, Tu-154, ATR 42/ATR 72, Embraer 170, Ił-62/Ił-76, C-17. Lotnisko posiada pomoc nawigacyjną w postaci bezkierunkowego nadajnika NDB (częstotliwość 390 kHz) oraz od kwietnia 2014 system wspomaganie lądowania ILS kategorii I.

## Dolnośląskie

### **Port lotniczy Wrocław-Strachowice im. Mikołaja Kopernika**

Port lotniczy Wrocław-Strachowice im. Mikołaja Kopernika – międzynarodowy port lotniczy położony

na terenie 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. Obecnie trwa dostosowywanie ILS do kategorii drugiej, które ma zakończyć się w 2017 roku. W maju 2015 r. Port Lotniczy Wrocław obsłużył prawie 200,5 tys. pasażerów.

Dworzec towarowy usytuowany jest na terenie lotniska Wrocław – Strachowice (dojazd od ul. Rdestowej). Dysponuje 5500 m<sup>2</sup> ocieplanej i wentylowanej powierzchni magazynowej i 1750 m<sup>2</sup> 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).

## 9. 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. Inwestycje te mogą być finansowane z poziomu centralnego, regionalnego i lokalnego oraz z wykorzystaniem funduszy unijnych. Po okresie programowania 2007-2013 nadszedł czas na okres 2014-2020, w którym zasady dystrybucji funduszy unijnych kierować się będą nieco innymi prawami. Nowym instrumentem finansowym jest tzw. „Łącząc Europę” (CEF - Connecting Europe Facility). Przyjrzyjmy się wielkości wykonanych inwestycji.

W odniesieniu do infrastruktury liniowej – zwraca uwagę zaawansowany stan zainwestowania. Ostatnie lata były okresem znacznego przyspieszenia inwestycyjnego, w wyniku którego Polska przypominała wielki plac budowy. Autostrada A-1 jest już na wykończeniu. Jeżeli chodzi o odcinki nie zakończone, to liczący 40 km odcinek Stryków-Tuszyn znajduje się aktualnie w budowie, która będzie trwać do 2016 roku. Z kolei liczący 122 km odcinek Piotrków Trybunalski-Pyrzowice jest na etapie przygotowawczym. Roboty, które rozpoczną się w 2015 roku potrwać tu do 2018 roku. Linia kolejowa E-65 na odcinku Gdynia – Warszawa została już w znacznym stopniu zmodernizowana i przygotowana do jazdy pociągów z prędkością 160 km/h. Modernizacji podlega także linia CE-65 inaczej klasyfikowana też jako linia kolejowa 131. W skład „szczecińskiej” odnogi korytarza wchodzi droga ekspresowa S 3 oraz linie kolejowe E-59 i CE-59.

Inwestycje wzdłuż S3 realizowane były w ostatnich latach etapowo. Modernizacja trasy ma się zakończyć w 2021 roku. Poza krótkimi odcinkami S 3 zaplanowana została, jako droga o przekroju dwujezdniowym, czteropasowym. Modernizacji podlegają także linie kolejowe E-59 i CE-59. Nakłady inwestycyjne w Polsce w transporcie kolejowym przeznaczane są głównie na modernizację i elektryfikację już istniejących linii, a także na budowę nowych, równoległych linii. Tylko niewielka część układu sieci PKP pozwala na eksploatację pociągów pasażerskich z prędkością powyżej 120km/h oraz towarowych powyżej prędkości 70 km/h. Trwają także intensywne prace przy realizacji połączeń portów morskich z systemem dróg krajowych. W skład Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk wchodzi także drogi wodne śródlądowe rzek Wisły i Odry. Wykorzystanie transportowe tych dróg jest aktualnie jednak niewielkie. W ostatnim czasie można jednak 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. Aktualnie bardziej żeglowną jest rzeka Odra. Stąd też modernizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej do co najmniej IV klasy żeglowności w ramach sieci TEN-T została zgłoszona przez Polskę na listę projektów do Europejskiego Planu Inwestycyjnego J.C. Junckera. Jeżeli chodzi o Wisłę istotną rolę odgrywają inicjatywy na rzecz rewitalizacji jej dolnego odcinka (zwłaszcza Gdańsk – Bydgoszcz) wchodzącego w skład Międzynarodowych Dróg Wodnych E-70 (z Antwerpii do

Kaliningradu) i E-40 (z Gdańska, Narwią i Bugiem do Brześcia, Dnieprem do Morza Czarnego). Jak na razie rozpatrywana jest jednak jedynie II klasa żeglowności rzeki Wisły.

W odniesieniu do infrastruktury punktowej warto zwrócić uwagę na stopniowy przyrost powierzchni magazynowej na przestrzeni ostatnich lat. Zaczynają już funkcjonować duże centra logistyczne ulokowane w Gdańsku i Gdyni. Dotyczy to zwłaszcza Pomorskiego Centrum Logistycznego, którego pierwsze obiekty składowe oddane zostały do użytku w 2013 roku. Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne dysponuje powierzchnią 20 ha. Korzystne wyniki odnotowuje Śląskie Centrum Logistyki SA ulokowane nad kanałem gliwickim. Dobrze przedstawia się kwestia małych, lokalnych 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. Choć najważniejsze ośrodki logistyczne kraju funkcjonują nie tylko na rzecz strefy korytarza transportowego Bałtyk-Adriatyk (Warszawa, Dolny Śląsk, Wielkopolska) dynamiczny rozwój rozpoczęły również ośrodki logistyczne w strefie korytarza, m.in. w województwie łódzkim (tzw. złoty trójkąt Stryków - Łódź - Piotrków Trybunalski). Nowe Intermodalne Centra Logistyczne PKP Cargo otwierane są w Wielkopolsce. Ponadto 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 ostatnich lat, aktualnie obserwowane są tendencje wzrostowe, co dobrze rokuje na przyszłość.

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, państw regionu M. Czarnego. W miarę upływu czasu wzrastać będzie rola ruchu tranzytowego przechodzącego przez nasz kraj w kierunku państw Morza Adriatyckiego, Egejskiego bądź Czarnego.

## 10. 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. Orientacyjna mapa projektów drogowych planowanych do realizacji w latach 2014-2020 przy wsparciu środków UE

Rysunek 2. Orientacyjna mapa projektów kolejowych planowanych do realizacji w latach 2014-2020 przy wsparciu środków UE

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

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

## 11. Metoda przygotowania raportu i bibliografia.

Raport został sporządzony na podstawie:

Ankiety przygotowanych przez przedstawicieli poszczególnych województw wchodzących w skład Stowarzyszenia Polskich Regionów Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk oraz województw kooperujących ze stowarzyszeniem (Warmińsko-Mazurskiego, Małopolskiego, Lubuskiego, Dolnośląskiego, Opolskiego), a dokładnie przez:

Martę Ciesielską z Województwa Zachodniopomorskiego

Marcina Pogodzińskiego z Województwa Śląskiego

Marcelego Jakubowskiego z Województwa Wielkopolskiego

Ewę Paturalską-Nowak z Województwa Łódzkiego

Michała Hackiewicza z Województwa Mazowieckiego

Michała Grabana z Województwa Pomorskiego

Krzysztofa Szczepankiewicza z Województwa Kujawsko-Pomorskiego



## Bibliografia

- Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020*, Gdańsk 2012.
- Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020*, Szczecin 2010.
- Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+”*, Katowice 2013.
- Strategia Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2020 roku*, Poznań 2012.
- Strategia Rozwoju Województwa Łódzkiego do 2020 roku*, Łódź 2012.
- Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego do roku 2020*, Warszawa 2012.
- Strategia rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do roku 2020 – Plan modernizacji 2020+*, Toruń 2013.
- Deklaracja programowa w sprawie planu działań na rzecz rozwoju Międzynarodowej Drogi Wodnej E70 w latach 2012-2014 (woj kujawsko-pomorskie, lubuskie, pomorskie, warmińsko-mazurskie, wielkopolskie)*, Czarnków 2011.
- 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.
- Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)*, Warszawa 2014.
- On Point, Rynek powierzchni magazynowych w Polsce*, 2014.
- Logistyka w Polsce, Raport 2013*, I. Fechner, G. Szyszka (red.), Poznań 2014.

## Witryny internetowe:

- [www.portgdansk.pl](http://www.portgdansk.pl)
- [www.port.gdynia.pl](http://www.port.gdynia.pl)
- [www.port.szczecin.pl](http://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/>
- <http://www.scl.com.pl/>
- <http://www.polzug.de/index.php?id=5&L=1>
- [www.adextra.pl](http://www.adextra.pl)
- [www.altmaster.com](http://www.altmaster.com)
- [www.magazyny.pl](http://www.magazyny.pl)
- [www.damco.pl](http://www.damco.pl)
- [www.biznespolska.pl](http://www.biznespolska.pl)
- [www.warehouses.pl](http://www.warehouses.pl)
- <http://www.cargosped.pl/index.php/pl/terminale-przeladunkowe/126>
- <http://www.spedcont.com.pl/oferta.html>

[www.polzug.de](http://www.polzug.de)  
[www.lotnisko-chopina.pl](http://www.lotnisko-chopina.pl)  
[www.modlinairport.pl](http://www.modlinairport.pl)  
<http://witeklogistic.pl/>  
<http://pl.goodman>  
[https://www.marr.pl/multimedia/0000/8051/Hale\\_2011.pdf](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>  
<http://www.krakowkokotow.7rlogistic.pl>  
<http://www.krakowairport.pl>  
[www.prologisceesearch.com](http://www.prologisceesearch.com)  
[www.jartom.com](http://www.jartom.com)  
[www.magazyny-news.pl](http://www.magazyny-news.pl)  
[www.wnp.pl](http://www.wnp.pl)  
[www.logistyczny.com.pl](http://www.logistyczny.com.pl)  
[www.pccintermodal.pl](http://www.pccintermodal.pl)  
[www.rbf.net.pl](http://www.rbf.net.pl)  
[www.schavemaker.pl](http://www.schavemaker.pl)  
<https://pl.wikipedia.org>

Raport sporządził:

Michał Graban - Departament Rozwoju Gospodarczego UMWP



# RAPORT 2015

Raport o stanie zaawansowania prac nad budową infrastruktury liniowej oraz punktowej w strefie korytarza transportowego Bałtyk – Adriatyk w Polsce na rok 2015.

