

RAPORT 2017

Raport o stanie zaawansowania prac nad budową infrastruktury liniowej oraz punktowej w strefie korytarza transportowego Bałtyk – Adriatyk w Polsce na rok 2017.



Spis treści

1.	Wstęp	3
2.	Stan zaawansowania prac nad budową oraz modernizacją autostrad i dróg krajowych w strefie korytarza Bałtyk-Adriatyk w Polsce	5
3.	Stan zaawansowania prac nad modernizacją linii kolejowych E 65, C-E 65 oraz E 59, C-E 59	11
4.	Dostęp do portów morskich	18
5.	Stan zaawansowania prac nad modernizacją dróg wodnych Wisły i Odry	22
5.1.	Infrastruktura transportu wodnego śródlądowego – Wisła	23
5.2.	Infrastruktura transportu wodnego śródlądowego - Odrzańska Droga Wodna (ODW)	25
6.	Centra magazynowania i parki logistyczne oraz ich dostępność w poszczególnych województwach.	28
	Pomorskie	29
	Kujawsko-Pomorskie	35
	Warmińsko-Mazurskie	36
	Mazowieckie	37
	Łódzkie	42
	Śląskie	50
	Wielkopolskie	58
	Małopolska	66
	Zachodniopomorskie	71
	Lubuskie	74
	Dolnośląskie	74
	Opolskie	78
7.	Terminale przeładunkowe oraz ich dostępność w poszczególnych województwach	79
	Pomorskie	80
	Warmińsko-Mazurskie	85
	Mazowieckie	87
	Łódzkie	88
	Śląskie	91
	Wielkopolskie	93
	Małopolska	94
	Zachodniopomorskie	94
	Lubuskie/Brandenburgia	97
	Dolnośląskie	97
	Opolskie	98
8.	Porty lotnicze CARGO w poszczególnych województwach	98
	Pomorskie	99
	Kujawsko-Pomorskie	100
	Warmińsko-Mazurskie	100
	Mazowieckie	101
	Łódzkie	102
	Śląskie	103
	Wielkopolskie	104
	Małopolska	105
	Zachodniopomorskie	105
	Lubuskie	106
	Dolnośląskie	106
9.	Potencjalne tereny dla inwestycji związanych z Korytarzem Bałtyk-Adriatyk	107
	Pomorskie	107
	Mazowieckie	110
	Łódzkie	112
	Śląskie	114
	Zachodniopomorskie	116
	Lubuskie	117
	Dolnośląskie	120
10.	Podsumowanie raportu	124
11.	Spis tabel i rysunków	128
12.	Metoda przygotowania raportu i bibliografia	128

1. Wstęp

Oddawany do Państwa rąk raport to opracowanie powstałe na podstawie informacji uzyskanych od przedstawicieli województw zrzeszonych w Stowarzyszeniu Polskich Regionów Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk (SPR KTBA). Warto przypomnieć, iż w stowarzyszeniu tym pierwotnie znajdowały się województwa ułożone wzdłuż trasy przebiegu autostrady A-1 i linii kolejowych E 65 i C-E 65. Jednakże w konsekwencji poszerzenia przez Komisję Europejską Korytarza Bałtyk-Adriatyk o odnogę szczecińską (drogę ekspresową S-3 i linię kolejową E 59) także w skład członków zwyczajnych stowarzyszenia w dniu 25 czerwca 2014 roku przyjęto województwo zachodniopomorskie, które z kolei utrzymuje kontakty z polskimi województwami wchodzącymi w skład dawnego Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego, tj. z województwem lubuskim, dolnośląskim i opolskim. SPR KTBA współpracuje także z województwami małopolskim i warmińsko-mazurskim, pomimo tego, iż nie są one członkami stowarzyszenia. W ten sposób stowarzyszenie stało się reprezentantem pokaźnej grupy polskich regionów, a raport prezentuje informacje o stanie infrastruktury liniowej i punktowej ułożonej na obszarach tych regionów.

W niniejszym opracowaniu w pierwszym rzędzie skupiono się na analizie inwestycji infrastrukturalnych. Pamiętamy jednak, że same inwestycje infrastrukturalne są warunkiem niezbędnym choć niewystarczającym dla wygenerowania przepływów towarowych i pasażerskich w korytarzu. Stąd równie

ważne są inwestycje i przedsięwzięcia tworzące wartość dodaną. 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 jakości udostępnionych terenów inwestycyjnych, a także zakładów produkcyjnych, stref rozwojowych i centrów logistyczno-dystrybucyjnych ułożonych w strefie korytarza. Istotne są w końcu systemy informatyczne i telekomunikacyjne służące sterowaniu i monitorowaniu przepływów wewnątrz korytarza. W ten sposób zarówno infrastruktura, jak i przepływy towarowo-pasażerskie, a także towarzyszące im usługi wartości dodanej 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.

Warto zauważyć, iż idea Korytarza Bałtyk-Adriatyk pokrywa się z lansowaną nie tylko w Polsce, ale także

w gronie naszych bliższych i dalszych sąsiadów i popieraną przez Stany Zjednoczone ideą tzw. Trójmorza zakładającą integrację polityczną pomiędzy państwami ulokowanymi na pomoście kontynentalnym spinającym Bałtyk z Adriatykiem i Morzem Czarnym. Podejmowane są także inicjatywy na rzecz wydłużenia Korytarza na Skandynawię. Należy też podkreślić znaczenie podpisanej niedawno przez polski rząd Konwencji AGN i tym samym przyspieszenie inicjatyw na rzecz rewitalizacji dróg wodnych śródlądowych Odry i Wisły. Miejmy nadzieję, iż drogi wodne śródlądowe w przyszłości również będą wchodziły w skład sieci bazowej TEN-T.

Jak potwierdzają badania ok. 30 % polskiego handlu zagranicznego obsługiwane jest przez polskie porty. Ponadto ładunki tranzytowe stanowią ok. 15% przeładunków realizowanych w polskich portach morskich (10,5 mln ton), z czego 4,5 mln ton stanowi tranzyt morsko-morski realizowany głównie w terminalu kontenerowym DCT w Gdańsku. Trudno nie docenić roli Korytarza Bałtyk-Adriatyk w osiągnięciu powyższego wyniku, a także w perspektyw na jego polepszenie – nie tylko jeżeli chodzi o polski handel zagraniczny, ale także i tranzyt. W przypadku sfinalizowania kluczowych inwestycji Korytarza Bałtyk-Adriatyk – autostrady A-1 i drogi ekspresowej S3, modernizacji linii kolejowych E 65 i C-E 65 oraz E 59 i C-E 59, a także dróg wodnych śródlądowych - ładunki przeładowywane 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 przeładunkowych bądź tzw. *suchych portów* wykorzystujących potencjał Wisły bądź Odry, a 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, a także lotniska typu cargo. Po raz pierwszy w raporcie zawarto także informacje o potencjalnych terenach inwestycyjnych ulokowanych w strefie rozwojowej korytarza.

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

W skład infrastruktury drogowej korytarza transportowego Bałtyk-Adriatyk w Polsce wchodzi nitki połączeń drogowych przebiegających od zespołów portowych Gdańska i Gdyni (na wschodzie) oraz Szczecina-Świnoujścia (na zachodzie) w kierunku południowym. Te odgałęzienia 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 lobbying: „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 Swarozyn. W październiku 2008 otwarto odcinek Swarozyn

– Nowe Marzy. W grudniu 2008 otwarto jedną 3-kilometrową jezdnię na obwodnicy Strykowa.

Jeżeli chodzi o południową część autostrady, to w grudniu 2009 roku oddany został do użytku węzeł autostradowy Gliwice Sośnica, jednak całość robót związanych z budową węzła została zakończona w lipcu 2010 roku. Także w grudniu 2009 oddany został odcinek Gliwice Sośnica – Bełk. W grudniu 2010 oddano odcinek od węzła Bełk do węzła Rowień. W kwietniu 2011 oddano odcinek Żory – Świerklany. We wrześniu 2011 oddano odcinek Gliwice Wschód – Gliwice Sośnica. Wykonawcą było konsorcjum firm ze spółką Polimex-Mostostal na czele.

W październiku 2011 roku oddano odcinek Grudziądz – Toruń - Południe, o długości 62 km, z zachodnią nitką Mostu Armii Krajowej w Toruniu oraz mostem obok Grudziądza. W grudniu 2011 oddano odcinek Zabrze Północ – Gliwice Wschód. W czerwcu 2012 – oddano odcinek Pyrzowice – Zabrze Północ. W październiku 2012 oddano węzeł Bytom, znajdujący się na odcinku

Pyrzowice – Zabrze Północ. W listopadzie 2012 oddano do użytku fragment Kowal – Łódź Północ. W listopadzie 2012 oddano do użytku fragment Mszana – granica z Czechami w Gorzyczkach. W maju 2014 oddano do użytku fragment Świerklany – Mszana, kończąc w ten sposób cały odcinek Gliwice – granica z Czechami. Z kolei w lipcu 2016 r. do użytku oddany został liczący 40 km odcinek Stryków-Tuszyn (około miesiąc przed planowanym terminem).

Nadal na etapie przygotowawczym (wydana decyzja ZRID) pozostaje liczący 122 km odcinek Piotrków Trybunalski-Pyrzowice. Termin oddania do użytku części odcinka leżącego w granicach woj. łódzkiego nie jest znany.

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.

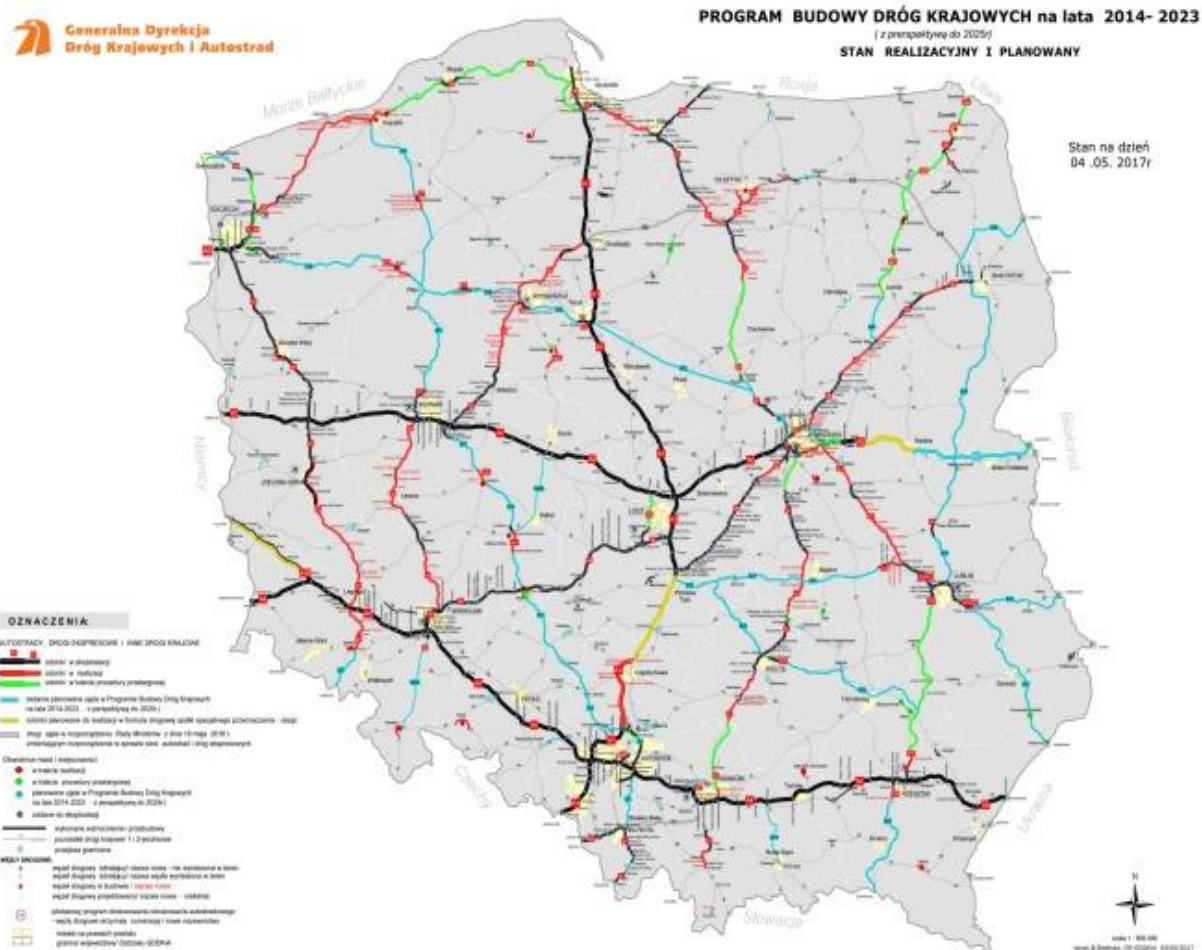
Tabela 1. Stan zaawansowania prac na poszczególnych odcinkach autostrady A1.

Autostrada A1			
Odcinek	Długość	Lata realizacji	Obecny etap
Gdańsk - Nowe Marzy	89,45 km	2005-2008	zakończony
Nowe Marzy – Toruń	62,4 km	2008-2011	zakończony
Toruń – Kowal	63,9 km	2010-2012	zakończony
Kowal – Kutno Północ	30 km	2010-2012	zakończony
Kutno Północ – Kutno Wschód	15,2 km	2010-2012	zakończony
Kutno Wschód – Piątek	9 km	2010-2012	zakończony
Piątek – Stryków	21 km	2010-2012	zakończony
Węzeł Stryków	4,85 km	2010-2012	zakończony
Stryków – Tuszyn	40 km	2011-2016	zakończony
Tuszyn - Piotrków Tryb.	18 km	-	zakończony

Piotrków Tryb. - Pyrzowice	122 km	2014-2018	decyzja ZRID, przygotowanie postępowania przetargowego
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. Realizacja i przygotowanie autostrad, dróg ekspresowych oraz obwodnic. (stan na 4 maja 2017 roku)



Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

Droga ekspresowa S3 Świnoujście Szczecin – Legnica Lubawka jest ważnym elementem międzynarodowego szlaku E65 z Malmö w Szwecji do miejscowości Chania

na Krecie oraz zachodniego odgałęzienia Korytarza Bałtyk-Adriatyk. Droga prowadzi południkowo od zespołu portów morskich Świnoujście – Szczecin na

południe, wzdłuż zachodniej granicy kraju, przez ośrodki miejskie Gorzowa Wlkp. i Zielonej Góry, Zagłębie Miedziowe (Głogów, Polkowice, Lubin, Legnica) do południowej granicy z Czechami. Zapewni najkrótsze bezpośrednie połączenie Skandynawii (E65) z północnymi Czechami (rejon Hradca Kralove i Pardubic). Na swoim przebiegu będzie krzyżowała się z autostradami: A6, A2 oraz A4. Jest elementem bazowej sieci TEN-T (Transeuropejskiej Sieci Transportowej) oraz stanowi drogowy komponent Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego.

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

S3 połączy też trzy województwa Zachodniej Polski: zachodniopomorskie, lubuskie i dolnośląskie, przy czym najdłuższy odcinek leży na terenie województwa lubuskiego (odległość od granicy województwa zachodniopomorskiego do granicy z dolnośląskim po trasie S3 wynosi 184 km). Północna część S3 włączona jest w Szczecinie w sieć autostrad europejskich za pośrednictwem autostrady A6 w węzłach *Kijewo* i *Klucz*, zaś pomiędzy tym pierwszym a węzłem *Rzęsnica* przebieg drogi pokrywa się z przebiegiem autostrady A6. Droga stanowi fragment szlaku łączącego aglomerację

szczecińską z Trójmiastem (wraz z projektowaną drogą ekspresową S6), za pośrednictwem autostrady A2 połączy ją również z aglomeracją poznańską, łódzką i warszawską, a przez autostradę A4 z aglomeracją wrocławską, Górnośląskim Okręgiem Przemysłowym oraz aglomeracją krakowską.

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 E 14 od węzła Rzęsnica 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 - natężeniu 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.

Obecnie w trakcie realizacji są budowy II jezdni obwodnicy Gorzowa Wlkp., II jezdni na odcinku z Sulechowa do Nowej Soli oraz budowa dwujezdniowej drogi ekspresowej na odcinku z Nowej Soli do Legnicy i z Legnicy do Bolkowa. Na etapie przygotowywania inwestycji są odcinki od Troszyna do Świnoujścia oraz od

Bolkowa do Lubawki, a trakcie postępowań odcinki: A6/S3 Kijewo – Rzęśnia, od Rzęsnicy do początku obwodnicy Miękowa oraz od Miękowa do końca obwodnicy Brzozowa. Docelowo na całej długości droga ekspresowa S3 będzie drogą dwujezdniową, której realizację planuje się na 2022 rok.

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

Droga ekspresowa S3			
Odcinek	Długość	Lata realizacji	Obecny etap
Obwodnica Międzyzdrojów	2,96 km	2006-2008	zakończony
Obwodnica Wolina	2,56 km	2002-2003	zakończony
Świnoujście - Troszyn	34,5 km	2018-2022	prace przygotowawcze
Obwodnica Troszyna, Parłówka i Ostromic	6,1 km	2009 - 2011	zakończony
Obwodnica Brzozowa	4,8 km	2017-2021	w przetargu
Obwodnica Miękowa	4,8 km	2009 - 2012	zakończony
Brzozowo - Rurka	23 km	2017-2021	w przetargu
Rurka – Rzęśnia	13,3 km	Rozbudowa planowana 2017-2021	w przetargu dostosowanie do pełnych parametrów drogi ekspresowej
Kijewo - Rzęśnia	3,5 km	2017-2020	w przetargu - przebudowa węzła Kijewo i odcinka szlakowego węzeł Szczecin Dąbie - węzeł Rzęśnia
Klucz - Kijewo	7,7 km	2005-2007	zakończony
Klucz - Pyrzyce	28,2 km	2008-2010	zakończony
Pyrzyce - Myślibórz	26,7 km	2007-2010	zakończony
Myślibórz - Gorzów Wielkopolski	26,7 km	2008-2010	zakończony
Obwodnica Gorzowa Wlkp.	11,6 km	2014-2017	budowa II jezdni - w trakcie realizacji
Gorzów Wlkp.- Międzyrzecz	37 km	2011 - 2014	zakończony
Obwodnica Międzyrzecza	6,4 km	2014-2017	zakończony
Międzyrzecz - Sulechów	43 km	2010 - 2013	zakończony
Sulechów-Nowa Sól	44 km	2009-2017 (z wyjątkiem jednego z mostów na rz. Odrze, gdzie realizacja planowana jest na 2019).	budowa II jezdni - w trakcie realizacji
Nowa Sól - Legnica	81,2 km	2014 -2018	w trakcie realizacji
Legnica – Jawor	19,73 km	2014 -2018	w trakcie realizacji
Jawor – Bolków	16,11 km	2014 -2018	w trakcie realizacji
Bolków-Lubawka	31 km	2016-2020	opracowana dokumentacja projektowa

Źródło: Opracowanie własne na podst.: danych GDDKiA

Tunel drogowy pomiędzy wyspami Uznam i Wolin w Świnoujściu w ciągu drogi krajowej nr 93.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oraz Gmina Miasto Świnoujście podpisały w dniu 28 kwietnia 2017 r. umowę o zastępstwie inwestycyjnym przy budowie tunelu drogowego pomiędzy wyspami Uznam i Wolin w Świnoujściu. Jest to wypełnienie postanowień porozumienia z 2007 roku (aneksowanego w roku ubiegłym) w sprawie realizacji tunelu zawartego pomiędzy GDDKiA, Ministerstwem Infrastruktury i Budownictwa oraz Miastem Świnoujście. Zawarta umowa szczegółowo reguluje obowiązki Inwestora (Gmina Miasto Świnoujście) i Inwestora Zastępczego (GDDKiA O/Szczecin) oraz ustala wszelkie kwestie związane ze wspólną realizacją tunelu. Równocześnie została podpisana umowa o dofinansowanie pomiędzy Centrum Unijnych Projektów Transportowych i Miastem Świnoujście. Projekt będzie finansowany z dofinansowania ze środków UE i z wkładu własnego Miasta Świnoujście.

Obecnie w trakcie jest procedura przetargowa na zaprojektowanie i budowę tunelu. Podpisanie umowy na realizację tunelu planowane jest na przełomie 2017/2018 roku. Zakończenie realizacji inwestycji przewidziane jest w grudniu 2021 roku.

Stała przeprawa w Świnoujściu połączy wyspy Uznam i Wolin, które rozdziela rzeka Świna, która stanowi część toru wodnego do portu w Szczecinie. Obecnie komunikacje zapewniają przeprawy promowe, które nie zapewniają odpowiedniej przepustowości (co powoduje długi czas oczekiwania na prom) i są wrażliwe na zmienne warunki atmosferyczne. Stałe połączenie

będzie drogowym tunelem drążonym w korytarzu północnym (zgodnie z uzyskaną w 2010 roku decyzją środowiskową).

Całkowita długość inwestycji wyniesie około 3,4 kilometra, w tym 1,44 kilometra jednorurowego tunelu, który zostanie wykonany w technologii tarczy drążonej TBM (ang. Tunnel Boring Machine). Średnica wewnętrzna tunelu będzie wynosić 12 metrów, zostanie w nim wykonana dwukierunkowa jezdnia z pasami ruchu o szerokości 3,5 m., poniżej jezdni powstanie również galeria ewakuacyjna.

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 A-4 biegnąca przez Katowice i Wrocław. Ważną rolę dla korytarza Bałtyk-Adriatyk odgrywa droga ekspresowa S69 połączona z odcinkiem transgranicznym Katowice-Żylna. Istotna jest także droga S1 omijająca Katowice i biegnąca na Bielsko-Białą.

Zwraca się uwagę, że rezultatem realizacji przedmiotowych zadań realizowanych wzdłuż ciągów autostradowych i drogowych będzie osiągnięcie spójności gospodarczo-społecznej poprzez rozwój i modernizację infrastruktury sprzyjającej likwidacji różnic na poziomie rozwoju poszczególnych gmin i powiatów. Efekt ten zostanie osiągnięty poprzez: odciążenie miejscowości z ruchu tranzytowego, poprawę standardów komunikacyjnych poszczególnych

regionów, a co za tym idzie średnich prędkości, czasów i odległości podróży oraz poprawę płynności i bezpieczeństwa ruchu drogowego, zmniejszenie emisji szkodliwych substancji przez pojazdy samochodowe wskutek polepszenia warunków ruchu, udrożnienie powiązań komunikacyjnych gmin z układem drogowym regionalnym i ponadregionalnym, dostosowanie wewnętrznego układu drogowo – ulicznego gminy do wymagań wynikających z rozwoju procesów gospodarczych transportowych. Nastąpi także wzrost atrakcyjności inwestycyjnej terenów położonych w pobliżu ciągów drogowych. Do rezultatów częściowych

projektu można zaliczyć: poprawę powiązań infrastrukturalnych z drogami krajowymi, poprawę dostępności komunikacyjnej do obszarów działalności gospodarczej – miejsc pracy.

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

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

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

W skład kolejowych odnóg Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk wchodzi ujęte w umowie AGC i AGTC linie kolejowe E 65 i C-E 65 (z portów Gdańsk i Gdyni) oraz E 59 i C-E 59 (z portów Szczecin i Świnoujście). Wszystkie z tych linii podlegają aktualnie modernizacji, która polega na: przebudowie nawierzchni kolejowej, przebudowie i budowie nowych obiektów inżynierskich (mosty, wiadukty, przepusty), modernizacji sieci trakcyjnej, modernizacji i rozbudowie układu zasilania

elektroenergetycznego, modernizacji systemu sterowania ruchem kolejowym, łączności, urządzeń sygnalizacji przejazdowej i diagnostyki stanów awaryjnych taboru, przebudowie i budowie nowych peronów, przejść podziemnych dla podróżnych, urządzeń obsługi niepełnosprawnych i systemu informacji dla podróżnych, budowie obiektów i urządzeń dla ochrony środowiska (ekrany akustyczne, ekodukty, przełazy dla zwierząt, separatory zanieczyszczeń).

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

- wyposażenie infrastruktury kolejowej w ERTMS, z wyjątkiem sieci odizolowanych;

- spełnienie wymogów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE (25) oraz środków wykonawczych do niej, aby zapewnić interoperacyjność sieci kompleksowej;
- spełnienie wymogów technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI) przyjętych zgodnie z art. 6 dyrektywy 2008/57/WE, z wyjątkiem przypadków dozwolonych na podstawie odpowiedniej TSI lub procedury określonej w art. 9 dyrektywy 2008/57/WE;
- pełna elektryfikacja w zakresie linii oraz w miarę potrzeb związanych z eksploatacją pociągów zasilanych elektrycznie, w zakresie bocznicy, z wyjątkiem sieci odizolowanych;
- spełnienie wymogów określonych w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE (26) w zakresie dostępu do terminali towarowych.

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

- pełna elektryfikacja linii oraz – w miarę potrzeb związanych z eksploatacją pociągów zasilanych elektrycznie – bocznicy;
- dostosowanie linii towarowych sieci bazowej wymienionych w załączniku I do Rozporządzenia 1315/2013 do nacisku osi co najmniej 22,5 t (221 kN/oś), prędkości konstrukcyjnej

100 km/h i możliwości uruchomienia pociągów o długości 740 m;

- pełne wdrożenie ERTMS;
- nominalna szerokość toru dla nowych linii kolejowych: 1 435 mm z wyjątkiem przypadków, gdy nowa linia jest przedłużeniem sieci, której szerokość toru jest inna i która nie jest połączona z głównymi liniami kolejowymi w Unii.

Celem realizacji powyższych inwestycji jest również:

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

Linia kolejowa E 65 na terenie Polski przebiega przez miasta Gdynia – Warszawa – Zawiercie – Katowice – Zebrzydowice i posiada długość 1355 km. Połączenie przeznaczone jest dla ruchu pasażerskiego i towarowego. Na odcinku Gdynia – Warszawa – Zawiercie główne inwestycje zostały już przeprowadzone. W efekcie linia przygotowana jest do jazdy pociągów z prędkością 160 – 200 km/h. Na fragmentach należących do tej trasy linii kolejowej nr 4 (CMK) osiągnięto prędkość 200 km/h. Podnoszenie prędkości na kolejnych odcinkach przewidywane jest po wdrożeniu systemu ETCS. Finansowanie tych przedsięwzięć pochodzi z budżetu państwa oraz środków Unii Europejskiej (Funduszu Spójności), rozdzielanych w Polsce w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Ponadto dla odcinka Będzin – Katowice – Tychy – Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice do finansowania w ramach instrumentu CEF zgłoszono poniższe projekty:

- w drugim naborze CEF przeprowadzeniu prac przygotowawczych (podpisano Grant Agreement dla przedmiotowego projektu)
- trzecim naborze CEF na prace budowlane (wniosek w trakcie oceny).

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

Modernizacji podlega także **linia kolejowa nr 226** wchodząca w skład ciągu E 65, przeznaczona dla ruchu towarowego. Linia biegnie z Pruszcza Gdańskiego do Portu Północnego w Gdańsku. Gotowy jest już dwutorowy most nad Martwą Wisłą będący częścią składową linii. Zasadnicze prace modernizacyjne trasy zostały

zakończone w 2017 roku. Bardzo ważną częścią trasy jest system nowych wiaduktów kolejowych w Gdańsku: nad ulicami Sienną, Wosia Budzysza i Lenartowicza.

W ramach projektu planowane jest jeszcze uruchomienie systemu ECTS do końca 2018 roku. Linia stanowi jedyne połączenie kolejowe Portu Północnego z krajem. Linią kierowane są pociągi m.in. do gdańskiego terminala kontenerowego, a także do stacji zakładowej Gdańsk Rafineria firmy Lotos Kolej, z którą linia 226 łączy się przez zelektryfikowaną bocznice, z której korzystają zestawione z cystern pociągi przewożące przetwory naftowe wyprodukowane przez Rafinerię Gdańską. Ponadto linią transportuje się polski węgiel przeznaczony na eksport przez Port Północny.

Linia kolejowa C-E 65

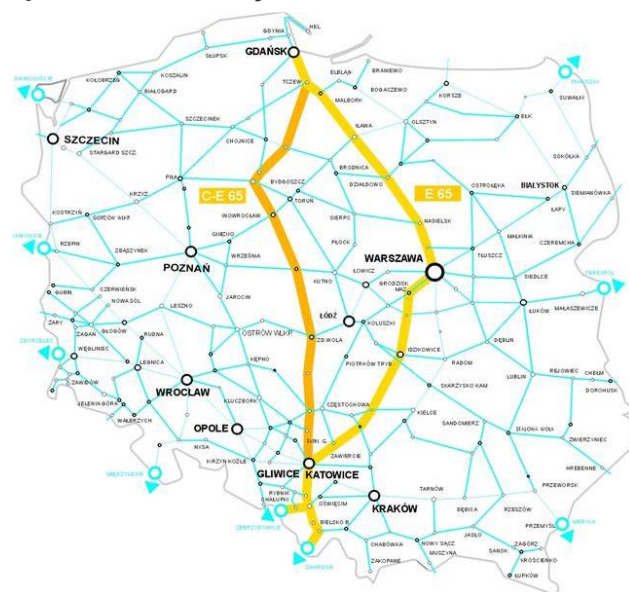
Modernizacji podlega także linia C-E 65 inaczej klasyfikowana też jako **linia kolejowa 131**. Linia kolejowa nr 131 Chorzów Batory – Tczew – to linia kolejowa w Polsce łącząca Górnośląski, Częstochowski Okręg Przemysłowy oraz Rybnicki Okręg Węglowy z węzłem kolejowym w Tczewie a dalej z Portem Gdańsk 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. Na linii obecnie prowadzone są prace na odcinku Inowrocław - Zduńska Wola - Chorzów Batory. Polegają na kompleksowej wymianie nawierzchni torowej w niektórych odcinkach, częściowej odbudowie podtorza na innych odcinkach, uzupełnieniu podsypki, regulacji osi toru oraz wymianie elementów sieci trakcyjnej.

W perspektywie do 2020 r. planowane jest wykonanie kolejnych robót w zakresie wymiany nawierzchni torowej ze wzmocnieniem podtorza, przebudowy obiektów inżynierskich, modernizacji urządzeń zabezpieczenia ruchu kolejowego i wymiany sieci trakcyjnej na odcinku Chorzów Batory – Zduńska Wola Karsznice. Na odcinku Bydgoszcz - Tczew główne prace modernizacyjne zostały zakończone w 2015 roku. Do 2020 prace będą kontynuowane w ramach projektu krajowego pn. „Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Zduńska Wola Karsznice – Bydgoszcz – Tczew” w ramach projektu pn. „Udrożnienie podstawowych ciągów wywozowych z Górnego Śląska”.

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

roku prowadzone będą także prace w południowej części linii - na odcinku od Nowej Wsi Wielkiej do Maksymilianowa. Celem prac (wymiana nawierzchni torów, przebudowa sieci trakcyjnej, rewitalizacja obiektów inżynierskich) będzie przywrócenie prędkości rozkładowej pociągów towarowych do $V=100$ km/h.

Rysunek 2. Linie kolejowe CE-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). Na obszarze Polski korytarz ten tworzą linie nr 401 Szczecin Dąbie – Świnoujście Port, nr 351 Poznań – Szczecin, nr 271 Wrocław – Poznań, nr 132 Gliwice Łabędy – Wrocław, nr 136 Kędzierzyn Koźle – Opole oraz nr 151 Kędzierzyn Koźle – Chałupki – granica RP, a także zachodnia odnoga biegnąca linią nr 276 od Wrocławia do

granicy z Czechami w Międzyzlesiu. Korytarz ten na całym przebiegu przez Polskę należy do sieci bazowej TEN-T (jedynie odgałęzienie Wrocław – Międzyzlesie ujęto w kompleksowej sieci TEN-T).

Dotychczas zrealizowano I etap modernizacji linii nr 271 z Wrocławia do Poznania, w ramach którego dostosowano linię od Wrocławia do granicy województwa wielkopolskiego do prędkości 160 km/h w ruchu pasażerskim oraz do 120 km/h w ruchu towarowym z elementami rozwiązań dla prędkości 200 km/h w części dotyczącej m. in.: układu geometrycznego torów, przystosowania obiektów inżynierskich do nowych obciążeń dynamicznych i zwiększonych wymogów bezpieczeństwa, przygotowania sieci trakcyjnej w zakresie rozstawu podpór. Efekty inwestycji dla pasażerów, to krótsza o prawie pół godziny podróż z Wrocławia do Rawicza w przypadku pociągów najszybszych i kilkunastominutowe skrócenie podróży dla składów aglomeracyjnych. Ponadto poprawiła się obsługa pasażerów na zmodernizowanych stacjach i przystankach m.in.: Wrocław Mikołajów, Wrocław Popowice, Wrocław Świniey Pęgów, Osola, Oborniki Śląskie. Zbudowano nowy przystanek Wrocław Różanka oraz Wrocław Grabiszyn. Po modernizacji linii wyższy poziom bezpieczeństwa zapewniają przebudowane przejazdy kolejowo-drogowe, rozjazdy oraz nowe wiadukty nad lub pod torami. Istotnym elementem modernizacji była przebudowa urządzeń sterowania ruchem na posterunku odgałęźnym Grabiszyn, który zapewnia teraz sprawniejszy wjazd pociągów na stację Wrocław Główny od strony zachodniej. Lepszą ochronę środowiska wzdłuż linii kolejowej uzyskano m.in. dzięki budowie 2 eko-duków, 15 km ekranów akustycznych, oraz 49 separatorów dla

ochrony czystości wód. Modernizacja linii kolejowej E59 na odcinku Czempin – Poznań, jest kontynuowana pomimo problemów z wykonawcą prac. Przewidywane jest zakończenie modernizacji linii na odcinkach granica województwa dolnośląskiego – Czempin oraz Poznań Główny – Wronki i Słonice – Szczecin Dąbie w ramach projektów finansowanych z CEF.

W II kwartale 2017 roku rozpocznie się I etap modernizacji linii nr 351 na odcinku Słonice – Szczecin Dąbie (podpisano umowę z wykonawcą), której efektem będzie podniesienie prędkości maksymalnej pociągów pasażerskich do 160-200 km/h, co pozwoli na skrócenie czasu podróży o około 30 minut (o około 20-25%) dla najszybszych pociągów pasażerskich. W przypadku ruchu towarowego zmodernizowana infrastruktura linii umożliwi uzyskanie prędkości maksymalnej pociągów do V=120 km/h i nacisku na oś 225 kN. Poprawie ulegnie przepustowość linii oraz wzrośnie dopuszczalna maksymalna długość pociągów towarowych, co poprawi efektywność i konkurencyjność transportu kolejowego względem innych gałęzi transportu na tym ciągu komunikacyjnym.

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. Co prawda w sensie formalnym linia należy jedynie do sieci kompleksowej TEN-T, w związku z czym nie stanowi elementu korytarza sieci bazowej Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie, niemniej jej znaczenie dla ww. Korytarza jest kluczowe, stąd raport obejmuje tą linię. 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. PKP PLK S.A. rozpoczęła prace modernizacyjne na linii C-E 59 w perspektywie finansowej 2007–2013 na odcinku: Głogów – Zielona Góra – Rzepin – Dolna Odra. W ramach Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych zrealizowano i są realizowane następujące zadania:

- Modernizacja na odcinku Dolna Odra - Szczecin Podjuchy tor nr 1 i 2 - inwestycja została zakończona w 2014 r.;
- Modernizacja na odcinku Głogów – Zielona Góra – Rzepin – Dolna Odra – inwestycja zakończy się 2019 r.;
- Prace na odcinku Rudna Gwizdanów – Głogów - inwestycja została zakończona w 2015 r.;

Ułożenie kabla światłowodowego i kabla telekomunikacyjnego na odcinku Kostrzyn – Dolna Odra - projekt został zrealizowany w 2014.

Rysunek 3. Linie kolejowe E 59, C - E 59 oraz C59/2.



Źródło: Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego.

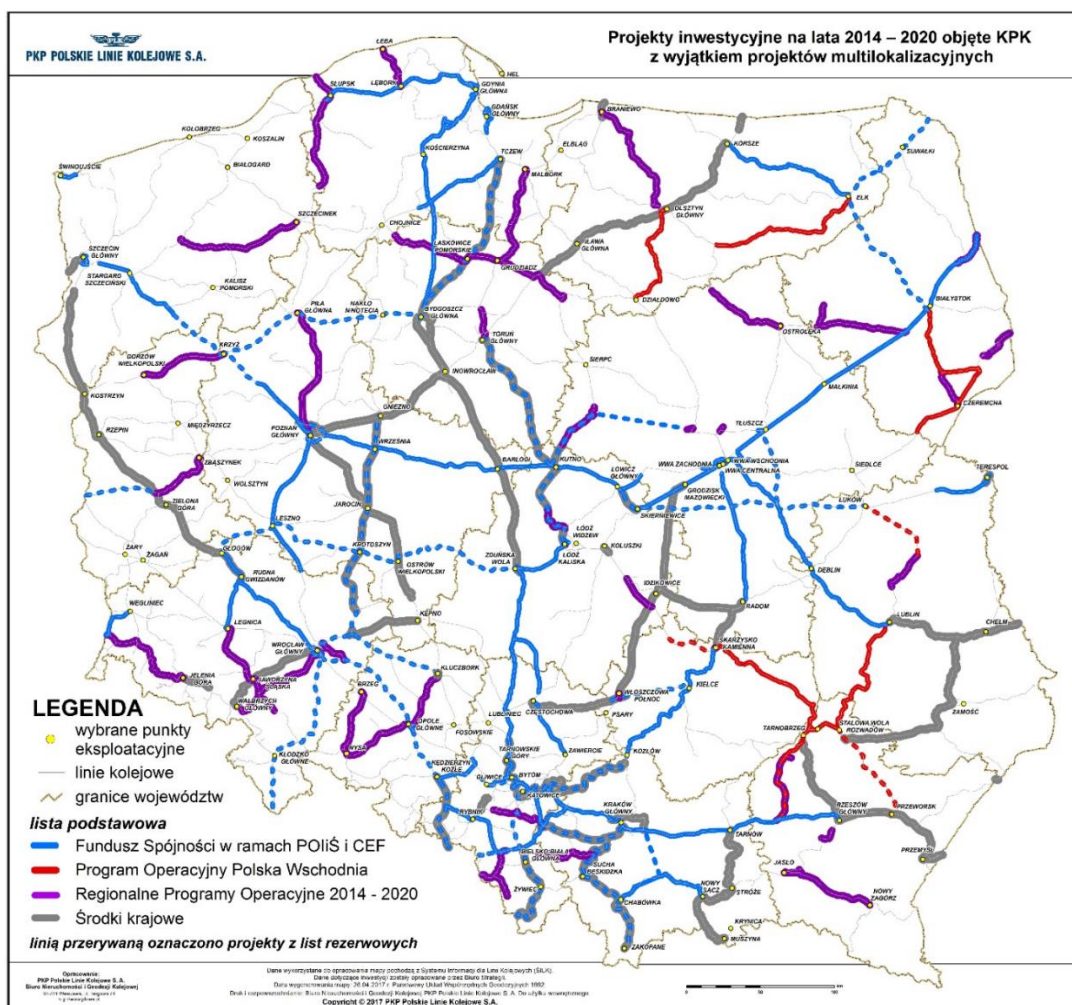
Zarządca infrastruktury przeprowadził również wstępne analizy w zakresie możliwości punktowego podniesienia maksymalnej prędkości bez ingerencji w geometrię linii i wytypował odcinki linii kolejowej Wrocław – Zielona Góra – Szczecin, na których wydaje się możliwe uzyskanie prędkości do 140 km/h po zakończeniu rewitalizacji linii.

W najbliższych latach niezbędne będzie także podjęcie wysiłków na rzecz zwiększenia przepustowości Wrocławskiego Węzła Kolejowego. Związane to jest z coraz

większą siatką połączeń oraz uruchamianiem nowych pociągów w ruchu aglomeracyjnym.

W nowym budżecie planowane są prace z Wrocławia Brochowa i Wrocławia Grabiszyna do Głogowa za 0,5 mld zł ze środków POIiŚ. Ponadto kontynuowane będą prace na odcinku Głogów – Zielona Góra – Rzepin – Dolna Odra o wartości ok. 300 mln zł ze środków krajowych. Efektem opisanych powyżej inwestycji będzie podniesienie prędkości do 120 km/h, a tam, gdzie umożliwia to geometria toru do 140 km/h oraz zwiększenie dopuszczalnych nacisków na oś.

Rysunek 4. Inwestycje kolejowe planowane w latach 2014-2020



Źródło: Krajowy program kolejowy do 2023 roku.

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

Na terenie Polski korytarz towarowy nr 5 przebiega przez województwa: Zachodniopomorskie, Lubuskie, Dolnośląskie, Opolskie, Śląskie, Pomorskie, Kujawsko-Pomorskie, Wielkopolskie i Łódzkie. W kilku miejscach korytarz towarowy nr 5 krzyżuje się z przebiegającym

równoleżnikowo korytarzem towarowym nr 8 Morze Północne – Morze Bałtyckie.

Korytarz towarowy nie jest przedsięwzięciem inwestycyjnym. Funkcjonuje on na zasadzie współpracy między zarządcami infrastruktury kilku krajów i usprawnień organizacyjnych w przekraczaniu granic. To zintegrowana usługa w międzynarodowym ruchu pociągów towarowych, która umożliwia zamówienie całej trasy przebiegającej przez kilka państw w jednym miejscu, w tzw. punkcie kompleksowej obsługi.

Korytarze towarowe zostały utworzone Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 913/2010 z 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy. Tworzą one ogólnoeuropejską sieć, której zadaniem jest promowanie i zwiększanie konkurencyjności kolei jako środka transportu towarów w ruchu międzynarodowym.

4. Dostęp do portów morskich

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

Dostęp do portu w Gdańsku jest już zapewniony dzięki dokończeniu Trasy Sucharskiego łączącej port z Obwodnicą Południową Gdańska. Obwodnica ta będąca częścią składową S7 łączy się z Obwodnicą

Trójmiasta biegnącą w kierunku autostrady A-1. Wykończony już został tunel pod Martwą Wisłą będący częścią składową Trasy Słowackiego. Jego uroczyste otwarcie odbyło się 14 kwietnia 2016 roku. Gotowy jest już także dwutorowy most nad Martwą Wisłą będący częścią składową linii kolejowej nr 226 łączącej Port Północny z Pruszczem Gdańskim. Ta dwutorowa przeprawa, o długości 122 m docelowo umożliwi jazdę pociągów z prędkością 100 km na godz. Znacznie się też zwiększy przepustowość - poprzednią przeprawą

mogło przejechać 30 pociągów dziennie, po modernizacji będzie ich 180. Zasadnicze prace modernizacyjne na linii 226 zostały zakończone w 2017 roku, w tym nowe wiadukty kolejowe w Gdańsku nad ulicami Sienną, Wosia Budzysza i Lenartowicza.

Trwają przygotowania do realizacji projektu „Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdańsku”. Zakres obejmuje przebudowę układów torowych stacji (m.in. w celu dostosowania ich do obsługi pociągów o długości 740 m), elektryfikację wybranych torów stacyjnych oraz rozbudowę Lokalnego Centrum Sterowania Gdańsk Port Północny. Podniesiona zostanie prędkość na torach głównych zasadniczych do co najmniej 60 km/h, a na pozostałych torach do co najmniej 40 km/h, a dopuszczalne naciski o 221 kN/oś. W 2017 r. trwa opracowanie dokumentacji projektowej.

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 Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju 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 włączyłaby się w Trasę Kwiatkowskiego na wysokości terminalu kontenerowego.

Trwają przygotowania do realizacji projektu „Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni”. Zakres obejmuje przebudowę układów torowych stacji (m.in. w celu dostosowania ich do obsługi pociągów o długości 740 m), elektryfikację wybranych torów oraz budowę Lokalnego Centrum Sterowania Gdynia Port. Podniesiona zostanie prędkość na torach głównych zasadniczych do co najmniej 60 km/h, a na pozostałych torach do co najmniej 40 km/h, a dopuszczalne naciski o 221 kN/oś. W 2017 r. trwa opracowanie dokumentacji projektowej.

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 rozwojem rynku żeglugowego, następującym od tego czasu, a także dzięki pojawieniu się możliwości kupna Nabrzeża Gościnnego od Stoczni Marynarki Wojennej realizowana jest koncepcja pogłębiania kanału do 16 m, tak aby przyjmować statki o dużym zanurzeniu (do 15,5 m). Potrzeba jest także powiększenia obrotnicy portowej nr 2 w Kanale Portowym.

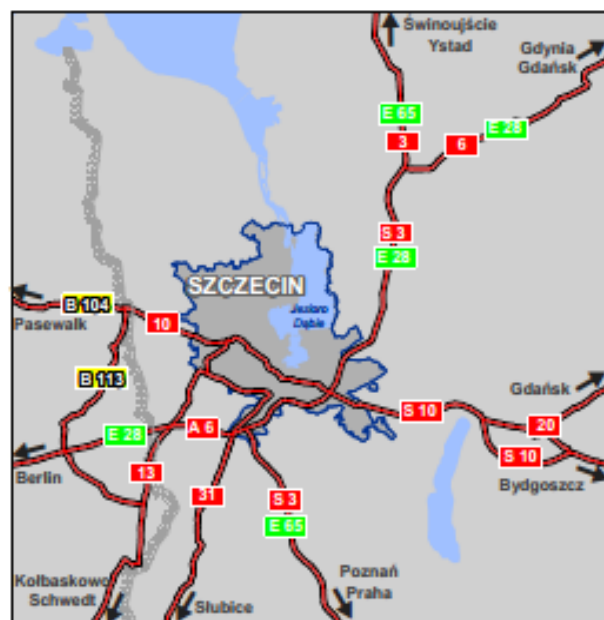
Dostęp do zespołu portowego Szczecin-Świnoujście

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

Z kolei w układzie lokalnym w latach 2017-2020 realizowane będą inwestycje na rzecz poprawy dostępu do portu w Szczecinie, w szczególności 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.

Od strony południowej będzie realizowana przebudowa ul. Floriana Krygiera. Szczecin otrzymał dofinansowanie zadania „Przebudowa ciągów komunikacyjnych DK nr 31 w Szczecinie – rozbudowa skrzyżowania ul. Floriana Krygiera z ul. Granitową, z odcinkiem drogi w kierunku autostrady A6” w wysokości 73 mln PLN. Jeszcze w 2017 roku zostanie ogłoszony przetarg na wykonawcę, zaś prace budowlane realizowane będą od początku 2018 roku. Na skrzyżowaniu z ul. Granitową planowane jest wielkie centralne skrzyżowanie z wyspą centralną. Inwestycja ma zostać ukończona w 2019 roku. Uzyskano również zgodę na realizację inwestycji – budowy obwodnicy Warzymic i Przecławia w ciągu DK 13, która w znacznym stopniu zmniejszy korki tworzące się na wyjeździe ze Szczecina.

Rysunek 5. Mapa komunikacyjna miasta Szczecin



Źródło: Biuro Strategii Miasta Szczecina, 2017.

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 planowana jest inwestycja „Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu”. Roboty budowlane planowane są na lata 2019-2020. W Szczecinie planowane jest usprawnienie dojazdu z magistrali międzynarodowych E59 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 Świnoujściu 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 żeglowności, a w dalszej perspektywie dostosowanie drogi wodnej do min. IVb klasy żeglowności 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, którego termin realizacji przypada na lata: 2014-2022. Nadal

nierozstrzygnięta pozostaje natomiast kwestia modernizacji i przebudowy skrzyżowania linii kolejowej nr 273 (C-E-59) z Odrą Wschodnią (Regalicą) w Szczecinie Podjuchach, gdzie funkcjonuje stary, niski, jednotorowy, zwodzony most kolejowy, stanowiący wąskie gardło dla transportu kolejowego oraz barierę rozwoju żeglugi śródlądowej na Odrzańskiej Drodze Wodnej oraz dostępu do portu w Szczecinie drogami śródlądowymi od południa i zachodu Europy.

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 na odcinku: wejście do portu wewnętrznego - nabrzeże Portowców, wraz z obrotnicą dla statków o dł. 300 m. Port w Szczecinie prowadzi również zakrojone na szeroką skalę działania przystosowawcze nabrzeży do obsługi statków o zanurzeniu do 11,5 m (rejon Basenu Górniczego, budowa nowych nabrzeży na Ostrowie Grabowskim); konieczna jest też modernizacja nabrzeża Fińskiego i Spółdzielczego przy Kanale Dębickim. Z kolei na okres po 2020 roku planowana jest poprawa parametrów wejściowych do portu zewnętrznego w Świnoujściu poprzez pogłębienie toru podejściowego prowadzącego na obszarze Bałtyku do głębokości 17 m, co umożliwi obsługę największych statków wchodzących na Bałtyk.

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

Wykorzystanie transportowe dróg wodnych rzek Wisły i Odry jest aktualnie niewielkie. Sytuacja ta jest konsekwencją wieloletnich zaniedbań infrastrukturalnych oraz niejasnego systemu zarządzania drogami wodnymi w Polsce (nakładające się kompetencje wielu ministerstw). W ostatnim czasie można jednak zaobserwować zwielokrotnienie inicjatyw na rzecz wykorzystania polskich dróg śródlądowych Wisły i Odry, tak aby zapewniały połączenie akwenów morskich z metropoliami krajowymi. W tym celu m.in. powołano Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowe (MGMiŻS).

Kluczowe znaczenie dla udroźnienia Wisły i Odry posiada ratyfikacja przez polski rząd Porozumienia na rzecz konwencji AGN na początku roku 2017. Konwencja AGN jest Porozumieniem w Sprawie Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych o Międzynarodowym Znaczeniu przyjętym przez ONZ w 1997 roku. Akcesja do Porozumienia AGN jest wyrazem woli politycznej do modernizacji istniejących szlaków wodnych oraz budowy infrastruktury rzecznej w miejscach, gdzie do tej pory nie istniała i dostosowania jej do wymogów międzynarodowych, czyli wymogów min. IV klasy żeglowności. Termin realizacji tego zobowiązania nie jest określony. Zgodnie z informacjami strony rządowej do 2020 roku ma być gotowa dokumentacja (studia wykonalności, programy realizacji) dla planowanych inwestycji. Jak na razie Rada Ministrów w dniu 14.06.2016 r. przyjęła „Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016 - 2020 z perspektywą do roku 2030”.

Generalnie akcesja do Porozumienia umożliwi Polsce włączenie śródlądowych dróg wodnych do sieci europejskich korytarzy transportowych TEN-T w 2023 roku (termin rewizji sieci TEN-T) i dzięki temu aktywne korzystanie z instrumentu finansującego infrastrukturę transportową w Europie w oparciu o CEF („Łącząc Europę”).

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

Szacunkowe koszty budowy i modernizacji wybranych polskich śródlądowych dróg wodnych w zakresie przystosowującym je do parametrów szlaków żeglugowych o znaczeniu międzynarodowym są zróżnicowane w zależności od przyjętej koncepcji oraz wariantów i wynoszą dla: Odrzańskiej Drogi Wodnej, wraz z Kanałem Gliwickim i połączeniem Odra-Dunaj – od 16,5 do 22,6 mld zł; środkowego i dolnego odcinka Wisły od Warszawy do Gdańska – ok. 31,5mld zł; Kanału Śląskiego – ok. 11,0 mld zł; drogi wodnej Warszawa-Brześć – od 8,1 do 25,5 mld zł.

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



Źródło: materiały prasowe MGMIŻŚ

5.1. Infrastruktura transportu wodnego śródlądowego – Wisła

Droga Wodna rzeki Wisły składa się ze swojego górnego oraz dolnego biegu. Ważniejszą rolę odgrywają inicjatywy na rzecz rewitalizacji dolnego odcinka Wisły (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 pływów.

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 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-głaznego węzła intermodalnego spełniającego rolę usługową względem pomorskich portów wskazuje się Zajczkowo 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 E70 już w 2006 podpisana została deklaracja programowa w sprawie planu działań na rzecz rozwoju MDW E70 (woj kujawsko-pomorskie, lubuskie, pomorskie, warmińsko-mazurskie, wielkopolskie). Porozumieniu temu przewodniczy województwo pomorskie. Województwa zrzeszone w porozumieniu podpisały także petycję do rządu, aby przystąpić do konwencji AGN.

W latach 2006 - 2015 opracowano szereg analiz i opracowań merytorycznych związanych z rozwojem planowanej na terenie Polski drogi wodnej E 70, w tym

„Koncepcję programowo – przestrzenną rewitalizacji śródlądowej drogi wodnej relacji zachód - wschód, obejmującej drogi wodne: Odra, Warta, Noteć, Kanał Bydgoski, Wisła, Nogat, Szarpawa oraz Zalew Wiślany” obejmującej swym zakresem: strategię programową, koncepcję programowo – przestrzenną, analizę środowiskową i program promocji MDW E 70. Ponadto przeprowadzono badania nawigacyjne – żeglugowe na polskim odcinku MDW E70 czy opracowano listę tzw. „wąskich gardel” - miejsc najbardziej ograniczających żeglugę turystyczną i towarową. Realizacja połączenia Odra – Wisła napotyka jednak na problemy związane z brakiem środków w roku 2016 w RZGW Poznań na realizację Międzynarodowej Drogi Wodnej E-70. W efekcie w 2016 r. wykonywano jedynie pogłębianie na szlaku żeglownym Noteci dolnej skanalizowanej. Rozpatrywana jest także możliwość finansowania z Wielkopolskiego RPO 2014-2020 rewitalizacji ubezpieczeń betonowych brzegów rzeki Warty w Poznaniu.

Z kolei w Kontrakcie Terytorialnym Województwa Pomorskiego uwzględniono realizację dwóch przedsięwzięć priorytetowych (lista rezerwowa) dot. żeglugi śródlądowej i rewitalizacji Wisły (podobne zapisy są w kontraktach województw mazowieckiego i kujawsko – pomorskiego) tj.:

- Odbudowa budowli regulacyjnych na Dolnej Wiśle w km 933 – 847,
- Modernizacja śluz żeglugowych na drodze wodnej Nogatu, Szarpawy i Martwej Wisły.

Prowadzona jest również stała współpraca samorządowo – rządowa i naukowa dot. aktywizacji wodnego transportu śródlądowego.

Samorząd Województwa Pomorskiego koordynował także ponadregionalny projekt pn. „Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej”. Etap I, o łącznej wartości 84,8 mln zł, w tym wkład UE 41,6 mln zł. Zrealizowano zadania dot. budowy sieci portów i przystani żeglarskich oraz infrastruktury poprawiającej dostęp do akwenów w delcie Wisły, tj. w Elblągu, Tolkmicku, Nowej Pasłęce, Krynicy Morskiej, Kątach Rybackich, Osłonce, Rybinie, Drewnicy, Gdańskiej Głowie, Przegalinie, Błotniku, Tczewie, Białej Górze i Malborku. W kolejnej perspektywie UE tj. 2014 -2020 projekt Pętli Żuławskiej będzie nadal kontynuowany.

Zrealizowano również projekty dotyczące obszaru poprzemysłowego 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, warmińsko-

mazurskiego i lubelskiego podpisały 2014 roku list intencyjny w sprawie woli współpracy na rzecz aktywizacji gospodarczej wzdłuż polskiego odcinka Międzynarodowej Drogi Wodnej E40 na odcinku Gdańsk-Bydgoszcz-Toruń-Warszawa - Brześć, na mocy którego strony postanowiły nawiązać współpracę służącą uzyskaniu efektu synergii działań, wymianie doświadczeń i osiągnięciu wzajemnych korzyści na rzecz wzrostu potencjału gospodarczego oraz zapewnienia zrównoważonego rozwoju obszaru Wisły. Porozumieniu temu przewodzi województwo kujawsko-pomorskie, podobnie jak porozumieniu na rzecz rewitalizacji MDW E-70 – województwo pomorskie.

Warto też zwrócić uwagę, że ważnym instrumentem służącym rewitalizacji drogi wodnej rzeki Wisły byłaby budowa kaskady dolnej Wisły. Kaskada ta nie tylko, że zapewniłaby IV stopień żeglowności dla dolnej Wisły, pociągała by za sobą także budowę 4-5 elektrowni wodnych oraz 2-3 przejścia przez Wisłę, a także zapewniłaby regulację przeciwpowodziową.

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

Rzeka Odra także napotyka na ograniczenia żeglugowe choć sytuacja jej jest pod tym względem znacznie lepsza aniżeli rzeki Wisły. Na podstawie badań przeprowadzonych przez zespół pod kierunkiem prof. Michała Plucińskiego (2016), już do roku 2020 przewozy na Odrzańskiej Drodze Wodnej mogą wzrosnąć do 20 mln ton. Parametrami ograniczającymi możliwości żeglugowe Odry są głębokość i szerokość szlaku

żeglownego, promienie łuków, prześwit pod mostami (poziomy i pionowy). Kluczowym z punktu widzenia spójności szlaku wodnego Odry i komunikacji wodnej regionów położonych nad górną i środkową Odrą z portem Szczecin oraz z drogami wodnymi zachodniej Europy jest odcinek rzeki od Brzegu Dolnego do ujścia Nysy Łużyckiej. Odcinek ten, długości 260 km, charakteryzuje się najgorszymi parametrami technicznymi

i warunkami żeglugowymi. Najtrudniejszą częścią szlaku jest fragment bezpośrednio poniżej stopnia w Brzegu Dolnym, gdzie postępuje erozja denną znacznie utrudniająca żeglugę. Zły stan techniczny budowli i urządzeń znajdujących się na rzece jest skutkiem wieloletniego niedoceniań roli transportu śródlądowego oraz braku bieżącego inwestowania w utrzymanie i modernizację infrastruktury ODW, jednak staraniem poszczególnych RZGW (w Gliwicach, Wrocławiu i Szczecinie) sytuacja stopniowo ulega poprawie.

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

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

Niemniej jednak modernizacja i przebudowa rzecznej infrastruktury transportowej Odry można upatrywać w obecnie realizowanych i już zakończonych zadaniach w ramach PO IiS 2014-2020 w ramach przystosowania ODW do III klasy drogi wodnej.

Stan zaawansowania realizowanych 11 projektów z zakresu modernizacji śródlądowych dróg wodnych na łączną kwotę ponad 1,7 mld zł.

Beneficjentami projektów są Regionalne Zarządy Gospodarki Wodnej w Szczecinie, Gliwicach i we Wrocławiu. Tymi projektami są:

1. Prace modernizacyjne na Odrze granicznej w celu zapewnienia zimowego lodołamania,
2. Modernizacja zabudowy regulacyjnej na Odrze granicznej,
3. Odbudowa i modernizacja zabudowy regulacyjnej Odry. Przywrócenie warunków żeglowności drogi wodnej. Odcinek od stopnia Malczyce do ujścia Nysy Łużyckiej, (wyłoniony został Konsultant Wsparcia Technicznego do opracowania m.in. dokumentacji technicznej i przetargowej dla tego zadania).
4. Modernizacja śluz odrzańskich na Kanale Gliwickim, na odcinku w zarządzie RZGW Gliwice - przystosowanie do III klasy drogi wodnej (Etap I, faza II),
5. Modernizacja śluz odrzańskich na Kanale Gliwickim, na odcinku w zarządzie RZGW Gliwice - przystosowanie do III klasy drogi wodnej - Etap II,
6. Stopień Brzeg Dolny - roboty modernizacyjne na stopniu, Etap II,

7. Modernizacja jazów odrzańskich na odcinku w zarządzie RZGW Wrocław - woj. opolskie, etap I (Januszkowice, Wróblin, Zwanowice),
8. Modernizacja jazów odrzańskich na odcinku w zarządzie RZGW Wrocław - woj. opolskie, etap II (Krępna, Groszowice, Dobrzeń),
9. Modernizacja 3 długich śluz pociągowych z ich awanportami i sterowniami na stopniach wodnych: Januszkowice, Krapkowice i Opole, oraz rewitalizacja śluz krótkich dla ciągłości żeglugi śródlądowej - przystosowanie Odry do III klasy drogi wodnej,
10. Budowa jazu klapowego na stopniu wodnym Ujście Nysy w km 180,50 rz. Odry z uwzględnieniem obiektów towarzyszących,
11. Modernizacja stopnia wodnego Rędzin na Odrze w km 260,1 przystosowanie do III klasy drogi wodnej (została przygotowana dokumentacja techniczna, wyłoniony został wykonawca Studium Wykonalności).

W zaktualizowanym w marcu 2017 r. Wykazie dużych projektów PO IiS 2014-2020 znajdują się obecnie tylko 2 zadania z zakresu transportu wodnego śródlądowego na ODW:

1. Remont i modernizacja zabudowy regulacyjnej Odry swobodnie płynącej - odbudowa i modernizacja zabudowy regulacyjnej - w celu przystosowanie odcinka Odry od Malczyc do ujścia Nysy Łużyckiej do III klasy drogi wodnej;
2. Modernizacja Kanału Gliwickiego - szlaku żeglownego i jego ubezpieczeń brzegowych.

W 2016 r. Zakończyła się modernizacja zbiornika wodnego Nysa w zakresie bezpieczeństwa powodziowego – Etap I. W 2016 r. rozpoczęto prace przygotowawcze w zakresie modernizacji śluz w Kędzierzynie – Koźlu: Nowa Wieś i Sławięcice na kanale Gliwickim. W 2016 r. Zakończone zostało największe w Polsce przedsięwzięcie hydrotechniczne - modernizacja Wrocławskiego Węzła Wodnego, wraz z odcinkiem rzeki Widawy i obiektami służącymi ochronie przeciwpowodziowej miasta Wrocławia.

W związku z podpisaniem polsko-niemieckiej umowy o Odrze granicznej (27.04.2015) w województwie lubuskim i zachodniopomorskim trwają prace modernizacyjne na Odrze granicznej. Odtworzona będzie i utrzymana III klasa drogi wodnej na całej długości granicznego odcinka Odry (1,8 m głębokości). Zakłada się, że realizacja umowy zapewni ochronę przeciwpowodziową i aktywizację gospodarczą terenów nadodrzańskich, dogodne warunki pracy dla lodołamaczy, ale też ponowne otwarcie dla portu szczecińskiego i polskiej żeglugi śródlądowej szlaku transportowego z Dolnego i Górnego Śląska. Koszt wykonania przedsięwzięć opisanych w umowie to około 670 mln zł. Prace będą prowadzone do roku 2028.

Kontynuowany jest zapoczątkowany w 2015 r. Projekt Ochrony Przeciwpowodziowej Dorzecza Odry i Wisły (Program Odra-Wisła). Przewidziano w nim szereg inwestycji w infrastrukturę hydrotechniczną, obejmujących rozbudowę i przebudowę wałów, umocnienie i stabilizację brzegów, budowę obiektów poprawiających możliwość przeprowadzania fal wezbraniowych przez tereny zurbanizowane, budowę

zbiorników i innych obiektów poprawiających możliwości retencyjne. Projekt będzie realizowany w latach 2016-2022. Koszt inwestycji to około 1,2 mld euro. Środki mają pochodzić z kredytów z Banku Światowego, POIiŚ 2014-2020, budżetu państwa, NFOŚiGW.

W 2016 r. w województwie zachodniopomorskim trwały też prace przygotowawcze do pełnego wdrożenia usług informacji rzecznej - RIS na dolnym odcinku rzeki Odry (obecnie od Szczecina do Ognicy km 697 rz. Odry) w rejonie działania Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie. System RIS obecnie obejmuje 97,3 km dróg śródlądowych w klasie Vb (Zachodniopomorskie). Docelowo RIS obejmie rzekę Odrę od Szczecina do mostu w Świecku km 580 (Lubuskie). Zakończenie zaplanowane 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).

W Szczecinie (maj 2017 r.) trwa montaż przęseł Mostu Cłowego, który uległ awarii. Nowe przęsła będą miały długość: zachodnie 58,6 m, środkowe 78,6 m,

a wschodnie 58,25 m. Przeprawa liczyć będzie 19,86 m. Zmieszczą się na niej dwa ciągi pieszo-rowerowe (po obu stronach mostu), każdy po 2,5 m. Jezdnia będzie miała cztery pasy ruchu (po dwa w każdą stronę) o szerokości trzy metry każdy. Istotną nowością będzie nośność mostu. Przed awarią na most mogły wjeżdżać auta do 30 ton. Nowa konstrukcja będzie przygotowana na pojazdy 50-tonowe (klasa a przeprawy). Nowy most spełni też najwyższą klasę (150) NATO-owskiej umowy standaryzacyjnej Stanag 2021, która określa zdolność przepraw do przeniesienia transportów wojskowych.

Do końca kwietnia 2017 opracowano też studium wykonalności dla przebudowy mostu kolejowego nad Regalicą w szczecińskich Podjuchach. O przebudowę mostu RZGW w Szczecinie zabiega od wielu lat. Ma poparcie armatorów śródlądowych i ich kontrahentów. Zwodzone przęsło często się psuje, utrudniając żeglugę nie tylko barkom, pchaczom i statkom pasażerskim, ale też lodołamaczom. Prześwit pod stałym przęsłem wynosi niespełna 3 m i dla wielu jednostek jest niewystarczający. W 2016 roku zwodzona część mostu przeszła remont, ale awarie nadal się zdarzają. Do ostatniej, 10-dniowej, doszło pod koniec marca 2017 r.

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

Rynek transportowo, spedycyjno-logistyczny w Polsce od wielu lat zmienia swój kształt. Z roku na rok odnotowujemy sukcesywny przyrost powierzchni

magazynowej. W pierwszym kwartale 2017 roku całkowite zasoby powierzchni magazynowej w Polsce wzrosły do ponad 11 613 000 m², co oznacza wzrost o ponad 2 mln. m² w stosunku do zeszłego roku. W tym

czasie deweloperzy ukończyli inwestycje na łączną sumę prawie 533 000 m². Popyt całkowity wzrósł o 45% i wyniósł 925 000 m².

Do największych polskich rynków magazynowych należy zaliczyć: Mazowsze (3,15 mln m²), Górny Śląsk (2,08 mln m²), Wielkopolskę (1,69 mln m²), Łódź (1,53 mln m²), Wrocław (1,5 mln m²). Na tym tle znacznie mniejszą powierzchnią magazynową dysponują ośrodki nadmorskie korytarza BAC: Pomorze (400 000 m²) i Szczecin (217 000 m²), co pokazuje, iż w Polsce wciąż dominują połączenia równoleżnikowe, które swoje centra magazynowe mają zlokalizowane w głębi kraju.

Dla oceny rynku magazynowego kraju ważny jest podział na duże i małe centra logistyczne. Duże centra powinny stanowić najbardziej efektywne i rozwinięte elementy planowanej sieci i świadczyć szereg kompleksowych usług tj. przeładunki, a także - usług składowania z wykorzystaniem terminali, powierzchni magazynowych i produkcyjno-handlowych wraz z usługami wartości dodanej 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 niezadowolający i odbiega od standardów UE. Do już działających dużych centrów logistycznych należy zaliczyć: Pomorskie Centrum Inwestycyjne 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. Inaczej wygląda sytuacja w zakresie budowy lokalnych, branżowych centrów logistycznych. Ten obszar aktywności rozwija się w Polsce bardzo dynamicznie wokół ośrodków metropolitalnych ulokowanych w głębi kraju.

Generalnie należy podkreślić, iż rosnąca dynamika wzrostu gospodarczego, niskie i stabilne czynsze oraz nowe inwestycje w infrastrukturze drogowej podtrzymują wysokie zapotrzebowanie na powierzchnie produkcyjne i logistyczne w Polsce. Stąd aktywne pozostają firmy obecne już na rynku, które decydują się na powiększenie lub konsolidację powierzchni magazynowej, jak również nowe firmy, które wybierają Polskę ze względu na atrakcyjne warunki prowadzenia działalności gospodarczej.

Pomorskie

Lokalizacja Województwa Pomorskiego jest bardzo atrakcyjna pod względem logistycznym, ze względu na nadmorskie położenie na skrzyżowaniu szlaków transportowych oraz możliwość rozwoju różnych rodzajów transportu – lądowego i wodnego (w tym rzecznego), a także lotniczego. W związku z tym, województwo pomorskie odbiera i wysyła duże potoki towarowe, głównie transportem drogowym, morskim i kolejowym. Pomimo tego Pomorze nie jest przodującym rynkiem magazynowym w kraju (w stosunku do takich potentatów jak: Mazowsze, Śląsk, Dolny Śląsk, Wielkopolska czy Polska Centralna), choć ilość dostępnej powierzchni magazynowej sukcesywnie się powiększa.

Na koniec marca 2017 roku całkowite zasoby rynku magazynowego w tym województwie wynosiły ok. 400 000 m² (tj. O 100 000 m² więcej niż w poprzedniej edycji raportu), rosnąc o 36 000 m² od początku roku. Na dodatek jest to rozwój równomierny, bo co roku oddawana jest podobna liczba metrów - co najmniej kilkanaście tysięcy. Lokalizacja ważnego węzła logistyczno-dystrybucyjnego związana będzie głównie z szansą na zwiększenie liczby statków oceanicznych odwiedzających trójmiejskie porty. 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 Inwestycyjne

Pomorskie Centrum Inwestycyjne to teren obejmujący ok. 187 hektarów zlokalizowanych w Porcie Północnym w Gdańsku. Składa się on z 76 ha zarządzanych i komercjalizowanych przez spółkę powołaną przez miasto Gdańsk – Gdańska Agencja Rozwoju Gospodarczego (GARG). Działka położona w bliskiej okolicy Portu Północnego i terminala DCT. Teren inwestycyjny usytuowany jest również w bezpośrednim sąsiedztwie Trasy Sucharskiego, dzięki czemu jest dobrze skomunikowany z terenami Portowymi a także z Centrum Gdańska. Przy granicy tej lokalizacji znajduje się Centrum Administracyjno-Usługowe KOGA z nowoczesnymi powierzchniami biurowymi. Działka jest uzbrojona, posiada przyłącza wody, gazu, energii elektrycznej, sieci kanalizacyjnej jak i teletechnicznej.

Pozostała część terenu to znane dotychczas Pomorskie Centrum Logistyczne. W grudniu 2010 roku GARG podpisał umowę z australijską Grupą Goodman, która stała się operatorem tego obszaru. Goodman, który jest właścicielem, deweloperem i zarządcą powierzchni przemysłowych i biznesowych w 17 krajach uznawany jest obecnie za największego dewelopera na terenie Europy. Pomorskie Centrum Logistyczne w Gdańsku to kluczowy projekt budowlany firmy Goodman w Polsce. Centrum logistyczne oferuje możliwość budowy magazynów logistycznych i hal produkcyjnych wraz ze zintegrowanymi powierzchniami biurowymi o łącznej powierzchni ok. 500 tys. m².

Na końcu 2015 roku Goodman oddał do użytku dwa obiekty magazynowe o łącznej powierzchni 38,7 tys. m². W efekcie łączna powierzchnia centrum sięga już 53 tys. m². Pierwszy z nowych obiektów to magazyn o powierzchni 24,9 tys. m², wynajmowany w całości przez Eurocash, dystrybutora FMCG. Klientami drugiego obiektu o powierzchni 13,8 tys. m² są operatorzy logistyczni Poland Services Transport-Logistyka oraz Univeg Logistics Poland. Listę klientów Pomorskiego Centrum Logistycznego uzupełniają operatorzy logistyczni Kuehne + Nagel i Terramar, firma spedycyjna NTA oraz producent chłodziń do klimatyzacji NRF Poland.

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.

Jest to miejsce przeznaczone dla praktycznie każdej działalności, od produkcji do magazynowania. Wysokiej jakości powierzchnie są dostępne już od 3 000 m². 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.

Centrum logistyczne Portu Gdynia

W obszarze tworzonego Centrum Logistycznego w porcie zachodnim Zarząd Portu Morskiego Gdynia S.A. Zrealizował w 2010 r (przy ulicy Kontenerowej w Gdyni) magazyn wysokiego składowania o powierzchni 8 tys. m². Kolejny magazyn tego typu (o powierzchni użytkowej 18 840 m²) został oddany do użytkowania w 2014 r. przy ulicy Kontenerowej 27. Zakres inwestycji to główna droga komunikacyjna oraz drogi dojazdowe ogółem 2,3 km, układ bocznic kolejowych umożliwiających obsługę intermodalną - 4,4 km, ogólnodostępne parkingi i place manewrowe dla samochodów ciężarowych około 6,2 tys. m². To także infrastruktura teletechniczna, energetyczna i wodno-kanalizacyjna.

Potencjał rozwojowy centrum wynika z przylegającej do niego Specjalnej Strefy Ekonomicznej, stoczni, dwóch terminali kontenerowych, terminali ro-ro i promowego a także przyległych terenów kolejowych linii E-65. W bezpośrednim sąsiedztwie strefy położone są 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”. 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.

W ramach rozwoju Centrum Logistycznego Zarząd Portu planuje kolejne inwestycje w infrastrukturę kolejową doprowadzoną do terenów rozwojowych za Estakadą Kwiatkowskiego, w tym elektryfikację istniejących linii do terminali kontenerowych oraz budowę nowego terminalu intermodalnego, który umożliwi udostępnianie kolejnych placów składowych, na terenach przygotowanych jako greenfield w związku z realizacją projektu: „Zagospodarowanie rejonu Nabrzeża Bułgarskiego w Porcie Gdynia”, który zakończył się w październiku 2015 roku. Celem projektu było bowiem przygotowanie infrastruktury m.in. pod nowe inwestycje składowe. Obecnie przygotowywane są także projekty wykonania nawierzchni placowych na tym obszarze.

Magazyn wysokiego składowania przy ul. Polskiej (teren portu w Gdyni)

Nowo wybudowany magazyn jednokondygnacyjny o powierzchni użytkowej ok. 5 tys. m² z wydzieloną funkcjonalnie częścią biurową, składa się z trzech komór magazynowych. W obiekcie przewiduje się składowanie i dystrybucję towarów drobnicowych w opakowaniach z wyłączeniem ładunków niebezpiecznych oraz prowadzenie usług związanych z magazynowaniem, przyjęciem, składowaniem, kompletacją i wydawaniem towarów. Wysokość składowania towarów do 10,5 m. Kubatura wynosi ok.

56 980 m³, powierzchnia zabudowy ok. 665,01 m², wysokość budynku ok. 14,5 m. Magazyn posiada trzy komory magazynowe o powierzchni: 1147 m², 1403 m² oraz 1330 m². Obiekt oprócz instalacji grzewczej, wodociągowej i kanalizacyjnej wyposażony jest w system wykrywania i sygnalizacji pożaru, system alarmowy sygnalizacji włamania i napadu, system kontroli dostępu, sieć komputerową, system telewizji przemysłowej, instalację telewizji naziemnej i satelitarnej. Część biurowa wyposażona jest dodatkowo w wentylację mechaniczną i klimatyzację. Każda z komór magazynowych posiada zaplecze biurowo-socjalne oraz podjazd dla samochodów ciężarowych z dokiem wyładowczym i systemowy dok z fartuchami uszczelniającymi, umożliwiające wyładunek i załadunek różnego rodzaju samochodów od małych dostawczych do pojazdów typu TIR. Ponadto wybudowano place manewrowe wzdłuż ściany północnej magazynu z dokami przeładunkowymi oraz parkingi dla około 50 samochodów osobowych.

Centrum Magazynowe przy ulicy Hutniczej w Gdyni

W Gdyni przy ulicy Hutniczej 53 od lat funkcjonuje Centrum Magazynowe Hutnicza I, o powierzchni ok. 12 tys m². Istnieje także projekt budowy Centrum Magazynowego Hutnicza II. Może w tym miejscu powstać ponad 30 tys. m² powierzchni magazynowych. Inwestor (Mega Invest) wstrzymuje się jednak z realizacją projektu do momentu, kiedy pewne będzie, że znajdzie się najemca powierzchni.

Gdańsk Distribution Centre Kowale

Gdańsk Distribution Centre Kowale to park magazynowo-biurowy w Gdańsku, którego infrastruktura

przeznaczona jest do lekkiej produkcji. Lokalizacja zapewnia dogodne połączenie komunikacyjne do tras wylotowych 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. Całkowita powierzchnia magazynowa parku Gdańsk Distribution Centre Kowale obejmuje magazyny oferujące ok. 74 000 m². Hale magazynowe przystosowane są do lekkiej produkcji, dystrybucji i magazynowania. Budynki magazynowe pozwalają na składowanie do wysokości 10.5 m. Są również w pełni zabezpieczone przeciwpożarowo. W obrębie magazynów znajdują się place manewrowe dla samochodów ciężarowych oraz parking dla samochodów osobowych. Teren posiada całodobową ochronę.

7R Logistic Park Gdańsk

7R Logistic Park Gdańsk składa się z dwóch obiektów magazynowych o łącznej powierzchni około 50 000 m². Nowo powstałe budynki zostały zaprojektowane i dostosowane do wymogów działalności dystrybucyjnej lub przemysłowej. 7R Logistic Park Gdańsk jest zlokalizowane w Gdańsku w bezpośrednim sąsiedztwie drogi ekspresowej S6 (węzeł Kowale), będącej jednocześnie obwodnicą Trójmiasta. Lokalizacja zapewnia dogodne połączenie komunikacyjne z trasami wylotowymi Trójmiasta. Połączenie z autostradą A1 umożliwia 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.

Logistic Center Pruszcz Gdański

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

SEGRO Logistics Park Gdańsk

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.

Park docelowo może mieć nawet 95 tys. m² powierzchni w pięciu halach magazynowych. W tej chwili

wybudowane są dwie z nich (27,1 i 5,2 tys. m²). Budowa kolejnych jest planowana. Magazyny w Pruszczu Gdańskim mają mieć 10 m wysokości netto, 120 m głębokości oraz posadzkę mogącą wytrzymać obciążenie rzędu 5t/m². 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. Park magazynowy składa się z czterech magazynów zlokalizowanych w Gdańsku, których łączna powierzchnia wynosi 46 530 m². 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.

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 umożliwia 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 m² zlokalizowaną w trzech budynkach. Wszystkie hale magazynowe posiadają 10 m wysokości netto oraz posadzkę będącą w stanie wytrzymać obciążenie rzędu 5t/m². Wszystkie trzy hale magazynowe niemal w całości są wynajęte. Park nie będzie rozbudowywany. 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 „cross-dock” 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.

Suchy port (ICY) – Zajączkowo 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.)

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 stocznioowymi 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 Gdyni z autostradą A1 i odciąży trasę Kwiatkowskiego od ciężkiego transportu samochodowego.

Już w 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.

W ramach projektu „Bothnian Green Logistic Corridor” 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, odbyto szereg spotkań. Ponadto zgodnie z przygotowanym w 2017 roku przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej „Programem rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do roku 2030)” obszar „Doliny Logistycznej” powinien się znaleźć w granicach administracyjnych Portu w Gdyni, co wynika z braku wolnych rezerw terenowych portu.

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 m². Wielkość przetładunków wyniesie 750 tys. t rocznie.

Panattoni Park Toruń w Grębocinie (realizowane)

Inwestycja realizowana przez Panattoni Europe. Teren zlokalizowany jest w Grębocinie w odległości ok. 12 km od centrum Torunia przy drodze krajowej nr 552 oraz 4 km od planowanego węzła autostrady A1 w Lubiczu. W ramach Panattoni Park Toruń zostaną wybudowane dwa kompleksy. Pierwszy już zrealizowany to inwestycja build-to-suit („szyta na miarę”) o powierzchni ok. 30 000 m². Jest to centrum dystrybucyjne realizowane na zlecenie firmy Cereal Partners Poland Toruń-Pacific (CPP). Hala, którą w całości zajmuje CPP i jest ściśle dostosowana do potrzeb producenta płatków śniadaniowych. Składa się z obiektu wysokiego składowania

(magazynu o powierzchni 29 410 m² oraz części biurowej o powierzchni ok. 900 m²). Obiekt wyposażony jest w zautomatyzowane systemy dystrybucji. Drugi budynek parku jeszcze nie istniejący będzie oferował 31 000 m² nowoczesnej powierzchni magazynowej pod wynajmem. Moduły magazynowe będą elastycznie dostosowane do potrzeb klientów z różnych branż. Park będzie całodobowo monitorowany.

Centrum logistyczne Panattoni Park Bydgoszcz

Centrum logistyczne Panattoni Park Bydgoszcz to nowa inwestycja dewelopera Panattoni Europe planowana na terenie Bydgoskiego Parku Przemysłowo-Technologicznego, w odległości 5 km od obwodnicy Bydgoszczy (droga S10). Na terenie centrum logistycznego znajduje się bocznicą kolejowa (linia Piła-Bydgoszcz -Kutno-Warszawa). Oferowane powierzchnie magazynowe klasy a na wynajem (ponad 34 000 m²) przeznaczone będą na składowanie oraz lekką produkcję i dostosowane według indywidualnych potrzeb Najemcy. Istnieje możliwość wybudowania obiektu przystosowanego dla firmy produkcyjnej.

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. Stąd Mazowsze jest największym rynkiem magazynowym kraju, a ilość dostępnych powierzchni magazynowych w pierwszym kwartale 2017 roku wynosiła w tym województwie 3,15 mln m². Istotna jest dobra dostępność Warszawy do sieci dróg krajowych oraz lokalizacja Warszawy, jako węzła linii kolejowych.

Centrum magazynowe - Bokserska Office & Distribution Center

Obiekt położony jest w centrum Warszawy, 3 kilometry od Lotniska Chopina. Połączenia drogowe z warszawskim węzłem drogowym zapewniają trasy S2 i S79. Centrum oferuje powierzchnie biurowe połączone

z małymi modułami magazynowymi o łącznej powierzchni 15 000 m². Lokalizacja: ul. Bokserska 66a, 02-690 Warszawa.

Centrum magazynowe - 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 m². Lokalizacja: Łazy 1, 05-506 Lesznów.

Centrum magazynowe – Good Point 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 m². Lokalizacja: Baniocha 1, 05-532 Baniocha.

Centrum magazynowe – 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 m². Lokalizacja: ul. Matuszewska 14, 03-876 Warszawa.

Distribution Park Annopol

Centrum logistyczne zlokalizowane przy ul. Daniszewskiej w sąsiedztwie drogi ekspresowej S8. W skład

centrum wchodzi dwa budynki o łącznej powierzchni 31 000 m².

Centrum magazynowe – Distribution Park Grodzisk Mazowiecki

Centrum logistyczne zlokalizowane przy ul. Chrzanowskiej w Grodzisku Mazowieckim w sąsiedztwie autostrady A2. W skład centrum wchodzi dwa budynki o łącznej powierzchni 28 000 m². W ramach parku funkcjonują chłodnie oraz magazyn przystosowany do składowania towarów niebezpiecznych.

Centrum magazynowe – Distribution Park Żerań (d. Annapol Business Park)

Centrum położone jest w granicach Warszawy, w bezpośrednim sąsiedztwie drogi S8. Powierzchnia magazynowo-biurowa wynosi obecnie 38 000 m², z czego na magazyny przypada 29000 m².

Centrum magazynowe – Gate One Business Park

Centrum magazynowo-biurowe zlokalizowane przy ul. Działkowej 62 w Warszawie w sąsiedztwie drogi ekspresowej S2 i S8, ja również w pobliżu Lotniska Chopina. W skład centrum wchodzi budynek klasy A o łącznej powierzchni 19 000 m², z czego na magazyny przypada 16000 m².

Centrum magazynowe – Good Point Puławska II, IIIA i IIIB

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 50 000 m².

Centrum magazynowe – Hillwood Warszawa I

Centrum magazynowo-biurowe zlokalizowane w Warszawie w dzielnicy Targówek przy ul. Księcia Ziemowita w sąsiedztwie drogi ekspresowej S2 oraz stacji kolejowej Warszawa Wschodnia Towarowa. W skład centrum wchodzi dwa budynki o łącznej powierzchni 27 000 m².

Centrum magazynowe – Ideal Idea I, II

Ideal Idea I, II to kompleks biurowo-magazynowy położony przy ul. Działkowej 85 i 115 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 30 000 m² powierzchni magazynowych i biurowymi przeznaczonych dla małych i średnich najemców.

Centrum magazynowe – Ideal Idea III, IV

Ideal Idea III to park logistyczny w skład którego wchodzi cztery budynki magazynowo-biurowe typu Small Business Unit o łącznej powierzchni wynoszącej 20 000 m². Obecnie w budowie znajduje się park biurowo-magazynowy Ideal Idea IV przy ul. Działkowej, składający się z 4 budynków o planowanej powierzchni biurowej 5344 m² i magazynowej 12060 m².

Centrum magazynowe – 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 m², zaś minimalne moduły magazynowe do wynajęcia zaczynają się od 1 200 m².

Centrum magazynowe – 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 m². Jest dobrze skomunikowany z drogami S7, S8, S2 oraz Lotniskiem Chopina.

Centrum magazynowe – Pruszkowskie Centrum Dystrybucyjne

Pruszkowskie Centrum Dystrybucyjne to park, w skład którego wchodzi sześć obiektów magazynowo-produkcyjno-biurowych o całkowitej powierzchni 65 000 m², przy czym na magazyny przypada 48 000 m². Znajduje się on w Pruszkowie, około 20 km od centrum Warszawy. Dobrą dostępność zapewnia mu droga krajowa nr 92, a także autostrada A2.

Centrum magazynowe – Europolis Park Błonie

Jest to jeden z największych parków logistycznych pod Warszawą, który w kilkunastu nowoczesnych budynkach oferuje obecnie blisko 200 000 m² 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.

Centrum magazynowe – Krakowska Distribution Park

To nowoczesne centrum biznesowe zlokalizowane w pobliżu al. Krakowskiej, w bezpośrednim sąsiedztwie tras S2, S7 i S8 oraz Lotniska Chopina. Powierzchnia biurowo-magazynowa wynosi blisko 10 000 m² z przeznaczeniem dla małych i średnich najemców.

Centrum magazynowe – Ursus Logistic Center

Centrum logistyczne Ursus znajduje się w zachodniej części Warszawy i skomunikowane jest z autostradą A2, drogą ekspresową S8 i S2 oraz zmodernizowaną linią kolejową E 65. Powierzchnia magazynowa wynosi 11 000 m².

Centrum magazynowe – Diamond Business Park Ursus

Diamond Business Park Ursus to nowoczesny park biznesowy, który oferuje wynajem 44 000 m² powierzchni magazynowej i 6 500 m² 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.

Centrum magazynowe – Warsaw Distribution Center

Warsaw Distribution Center to park magazynowy, zaprojektowany z myślą o małych i średnich najemcach. Położony jest w granicach miasta, 8 km od portu Lotniska Chopina. Skomunikowany jest z drogami krajowymi S2, S7 oraz S8. Powierzchnia magazynowa i biurowa wynosi 35 000 m².

Centrum magazynowe – Segro Business Park Warsaw Ożarów

Centrum magazynowe położone w Ożarowie Mazowieckim. Składa się z czterech budynków o łącznej powierzchni 36 000 m². Centrum zlokalizowane jest pomiędzy autostradą A2 i drogą krajową nr 92. Planowane jest powiększenie zespołu magazynów o kolejne 50 000 m².

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 m² 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 m².

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 m² z możliwością znacznej rozbudowy.

MLP Pruszków i I i II

Centra magazynowe położone w Pruszkowie (MLP I) i miejscowości Moszna (MLP II). Znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie autostrady A2, jak też linii kolejowej nr 1, przy czym obiekt MLP I posiada własną bocznice kolejową. MLP I zajmuje powierzchnię 165 000 m², a MLP II 302 000 m².

Centrum magazynowe - 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 48 000 m² które dzięki zastosowanym technologiom są szczególnie dostosowane dla potrzeb sektora spożywczego. Dobrą komunikację zapewnia droga krajowa nr 92, 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 m² powierzchni magazynowej, którą obecnie w całości użytkuje jeden najemca.

Centrum magazynowe - Panattoni Park Grodzisk Mazowiecki

Park jest zlokalizowany w pobliżu miejscowości Grodzisk Mazowiecki, około 60 km od Warszawy, bezpośrednio przy drodze wojewódzkiej nr 579, w pobliżu węzła autostrady A2. Centrum oferuje dwa budynki o 38 900 m² powierzchni magazynowo-biurowej. Odległość do centrum Warszawy wynosi 40 km.

Centrum magazynowe - Panattoni Park Konotopa

Panattoni Park Konotopa to centrum magazynowe w skład którego wchodzi dwa budynki magazynowe o łącznej powierzchni 50 000 m². Park logistyczny dostosowany jest do potrzeb średnich i większych najemców z różnych branż. Park zlokalizowany jest w Konotopie w pobliżu Warszawy, tuż obok węzła autostrady A2 i dróg ekspresowych S2 i S8, co czyni go

jednym z lepiej skomunikowanych centrów logistycznych w województwie.

Centrum magazynowe - Panattoni Park Pruszków II

Panattoni Park Pruszków II to centrum magazynowe w skład którego wchodzi trzy budynki magazynowe o łącznej powierzchni 51000 m². Park logistyczny dostosowany jest do potrzeb średnich i większych najemców z różnych branż. Park zlokalizowany jest w Pruszkowie w pobliżu Warszawy. Położenie przy drodze krajowej nr 92 i węźle autostradowym Pruszków na autostradzie A2.

Panattoni Park Ożarów II

Panattoni Park Ożarów II to centrum magazynowe w skład którego wchodzi trzy budynki magazynowe o łącznej powierzchni 47.500 m². 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 Tarnobrzskiej 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.

Centrum magazynowe – Platan Park I, II

Kompleks dwóch budynków o funkcji biurowo-magazynowej i łącznej powierzchni 60000 m². Centrum położone w sąsiedztwie Lotniska Chopina i dróg ekspresowych S79 i S2. Dokładny adres: Warszawa ul. Poleczki 21 i 23. Połączenie z centrum miasta poprzez ul. Puławską.

Centrum magazynowe - Logicor Piaseczno

Park znajduje się w miejscowości Piaseczno, na południe od Warszawy, w sąsiedztwie drogi krajowej nr 79, 7 km od Lotniska Chopina. Powierzchnia magazynowa wynosi 9300 m², a część biurowa 2500 m².

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 m², z możliwością rozbudowy kompleksu do aż 140 000 m².

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 m² przeznaczonych na usługi magazynowe i lekką produkcję.

Centrum magazynowe - ProLogis Park Błonie i i II

Park znajduje się w miejscowości Błonie, około 30 km od centrum Warszawy, tuż przy drodze krajowej nr 92, w pobliżu autostrady A2. Powierzchnia magazynowa wynosi blisko 150 000 m². W ramach drugiej części inwestycji – ProLogis Park Błonie II - oddano dotychczas 112 000 m² powierzchni magazynowej. Planowane jest dobudowanie kolejnych pięciu magazynów o powierzchni całkowitej wynoszącej 105 000 m².

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 m².

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 drogi S 8. Powierzchnia magazynowa wynosi 63 000 m².

Centrum magazynowe - ProLogis Park Sochaczew

Park znajduje się w Sochaczewie, 50 km na zachód od Warszawy. Placówka skomunikowana jest z drogą krajową nr 92, a także bezpośrednio sąsiaduje z planowanym portem lotniczym. Dużym atutem parku jest ponadto własna bocznica i rampa wyładownicza na linii kolejowej nr 3. Powierzchnia magazynowa Parku to 101 000 m². Plany rozbudowy określają jednak docelową powierzchnię na 173 000 m².

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 m².

Centrum magazynowe - ProLogis Park Warsaw

ProLogis Park Warsaw to kompleks kilku lokalizacji w których w oferowanych jest łącznie ponad 250 000 m² 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 m².

Żoliborskie Centrum Biurowo - Magazynowe „Przasnyska”

Zespół trzech budynków o łącznej powierzchni 17 900 m², z czego 9200 m² przypada na biura (ulokowane w budynkach nr 1,2 i 3), natomiast 8700 m² to powierzchnia magazynowa zlokalizowana w budynkach nr 2 i 3. Centrum położone jest przy ul. Przasnyskiej w sąsiedztwie węzła drogi S8.

Łódzkie

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

wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza Łódź, skróceniu podróży na odcinku Piotrków Trybunalski – Stryków oraz wzrost atrakcyjności inwestycyjnej terenów we wschodniej części aglomeracji łódzkiej. Dynamiczny rozwój kompleksów magazynowych w regionie znajduje odzwierciedlenie w łącznej powierzchni zasobów magazynowych, która w pierwszym kwartale 2017 roku na koniec 2016 roku wynosiła 1,53 mln m².

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

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

Logicor Łódź I

Park zlokalizowany przy ulicy Manewrowej 6/10 (dzielnica Widzew Przemysłowy), 6 km na południowy - wschód od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 6 km od węzła „Łódź – Wschód” na autostradzie A1; 1,5 km od terminalu kontenerowego Łódź Olechów; 6 km od terminalu kontenerowego Łódź Chojny; 4 km od

drogi krajowej nr 14; 2,5 km od drogi wojewódzkiej nr 713. Jest to nowoczesne centrum dystrybucyjne przeznaczone dla średnich i dużych najemców, poszukujących powierzchni magazynowych do wynajęcia w celu składowania towarów oraz prowadzenia operacji logistycznych. Na powierzchnię magazynową składają się z trzy budynki o łącznej powierzchni 60 646 m². Obecnie brak jest wolnych powierzchni do wynajęcia.

Logicor Łódź II

Park położony jest przy ulicy Zakładowej (dzielnica Olechów/Widzew), 10 km na południowy - wschód od centrum Łodzi, w bezpośrednim sąsiedztwie fabryki Dell; 3 km od węzła „Łódź – Wschód” na autostradzie A1; 2 km od terminalu kontenerowego Łódź Olechów; 4 km od terminalu kontenerowego Łódź Chojny; 7,5 km od drogi krajowej nr 14; 2,5 km od drogi wojewódzkiej nr 713. Logicor Łódź II to nowoczesny kompleks logistyczny oferujący budynek magazynowy z wysokiej jakości modułami biurowymi. Łączna powierzchnia magazynowa wynosi 53 396 m². Obecnie brak powierzchni do wynajęcia.

Logicor Łódź III

Park zlokalizowany jest przy ulicy Granicznej (dzielnica Górna), 7 km na południe od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 10 km od węzła „Łódź-Górna” na autostradzie A1; 8 km od terminalu kontenerowego Łódź Olechów; 4 km od terminalu kontenerowego Łódź Chojny; 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, terminalu przeładunkowego, sortowni, chłodni, składu celnego czy też siedziby firmy. Cały park logistyczny to jeden obiekt o powierzchni magazynowej 29 460 m². Obecnie brak jest wolnych powierzchni do wynajęcia

Panattoni Park Business Center Łódź IV

Park położony pomiędzy ulicami Dostawczą i Gen. J. Dąbrowskiego (dzielnica Widzew Przemysłowy), 5 km na południowy - wschód od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 8 km od węzła „Łódź – Wschód” na autostradzie A1; 3,5 km od terminalu kontenerowego Łódź Olechów; 3,5 km od terminalu kontenerowego Łódź Chojny; 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. Z dotychczas zrealizowanych dwóch obiektów (o powierzchni magazynowej 6 300 m²) udostępniony dla potencjalnych najemców jest jeden budynek (tj. 2 700 m²). Plany rozbudowy określają docelową powierzchnię na ok. 18 000 m². Obecnie brak jest wolnych powierzchni do wynajęcia.

Panattoni Park Business Center Łódź

Park zlokalizowany jest przy skrzyżowaniu ulic Dostawczej i Puszkina (dzielnica Widzew Przemysłowy), 5 km na południowy - wschód od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 6 km od węzła „Łódź – Wschód” na autostradzie A1; 1,5 km od terminalu kontenerowego Łódź Olechów; 6 km od terminalu kontenerowego Łódź Chojny; 4 km od drogi krajowej nr 14; 2 km od drogi wojewódzkiej nr 713. Jest to niewielki park magazynowo - biurowy oferujący powierzchnię typu „small business

units” przeznaczony dla firm poszukujących niedużych magazynów do wynajęcia wraz z biurami. Na powierzchnię magazynową składają się dwa budynki o łącznej powierzchni 18 700 m². Obecnie brak jest wolnych powierzchni do wynajęcia.

Panattoni Business Center Łódź II

Park położony we wschodniej części Łodzi przy ul. Niemierniej w odległości 4 km od centrum miasta oraz 5,5 km od węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1; 6,3 km od terminalu kontenerowego Łódź Olechów; 4,7 km od terminalu kontenerowego Łódź Chojny. Jest to obiekt o przeznaczeniu magazynowo-produkcyjno - biurowym. Na Park składają się dwa nowoczesne budynki o łącznej powierzchni magazynowej 31 500 m². Obecnie brak jest wolnych powierzchni do wynajęcia.

Panattoni Park Łódź East

Park zlokalizowany jest przy ulicy Zakładowej (dzielnica Olechów/Widzew), 10 km na południowy - wschód od centrum Łodzi, w bezpośrednim sąsiedztwie fabryki Dell. Orientacyjne odległości: 3 km od węzła „Łódź – Wschód” na autostradzie A1; 2 km od terminalu kontenerowego Łódź Olechów; 9 km od terminalu kontenerowego Łódź Chojny; 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 łącznie 108 700 m² w trzech budynkach. Na koniec 2016 r. park dysponował wolną powierzchnią magazynową do wynajęcia o wielkości 8 914 m².

Segro Business Park Łódź I

Park zlokalizowany przy ulicy Rokicińskiej (dzielnica Widzew), 6 km na południowy - wschód od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 2 km od węzła „Łódź – Wschód” na autostradzie A1; 4 km od terminalu kontenerowego Łódź Olechów; 11 km od terminalu kontenerowego Łódź Chojny; 6 km od drogi krajowej nr 14; bezpośrednio przy drodze wojewódzkiej nr 713. Jest to nowoczesny obiekt biznesowy oferujący powierzchnie typu „big box” oraz „small business units” przeznaczony dla firm poszukujących elastycznych powierzchni komercyjnych z przeznaczeniem zarówno na biura, jak i małe magazyny oraz lekką produkcję. Na powierzchnię magazynową składają się z dwa budynki o łącznej powierzchni 34 100 m². Obecnie brak jest wolnych powierzchni do wynajęcia. W bezpośrednim sąsiedztwie powstał SEGRO Business Park Łódź II.

Segro Business Park Łódź II

Park zlokalizowany we wschodniej części Łodzi przy ul. Rokicińskiej, w bezpośrednim sąsiedztwie SEGRO Business Park Łódź II, 1,5 km od węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1; ok. 20 km od węzła „Stryków” na autostradzie A2, 4 km od terminalu kontenerowego „Łódź Olechów”; 11 km od terminalu kontenerowego Łódź Chojny; 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. Dotychczas wybudowane, dwa obiekty dysponują powierzchnią magazynową o wielkości 11 400 m². Istnieje możliwość jej adaptacji na hale produkcyjne.

W planach jest rozbudowa parku, dzięki którym powierzchnia magazynowa powiększy się o kolejne 7 800 m².

Segro Logistics Park Łódź

Park zlokalizowany jest przy ulicy Zakładowej w Łodzi (dzielnica Olechów/Widzew), 10 km na południowy - wschód od centrum miasta. Orientacyjne odległości: 3 km od węzła „Łódź – Wschód” na autostradzie A1; 2 km od terminalu kontenerowego Łódź Olechów; 9,5 km od terminalu kontenerowego Łódź Chojny; 7,5 km od drogi krajowej nr 14; 2,5 km od drogi wojewódzkiej nr 713. Park tworzy jedna hala magazynowa, która może być zaadaptowana pod lekką produkcję. Powierzchnia magazynowa wynosi obecnie 24 700 m². Obecnie brak jest wolnej powierzchni do wynajęcia.

MLP Łódź Wschód (planowany)

Park powstać ma przy alei Ofiar Terroryzmu 11 września w Łodzi, w dzielnicy Widzew Przemysłowy, około 5 km na południowy - wschód od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości parku od strategicznych elementów układu transportowego wynoszą: 4 km od węzła „Łódź – Wschód” na autostradzie A1; 5 km od drogi krajowej nr 14; 1 km od terminalu kontenerowego „Łódź Olechów”; 10 km od terminalu kontenerowego „Łódź Chojny”. Cała inwestycja docelowo składać się będzie z dwóch budynków przystosowanych zarówno do produkcji, składowania i komplementacji, których łączną powierzchnię zaprojektowano na 66 327 m².

Goodman Łódź Logistic Centre w Pabianicach

Park zlokalizowany jest przy ulicy Lutomierskiej w Pabianicach, 1,5 km na północ od centrum Pabianic i 16

km na południowy zachód od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 19 km od węzła „Łódź-Górna” na autostradzie A1; 300 m od węzła „Pabianice Płn.” na drodze ekspresowej S14; 8 km od węzła „Pabianice Płd.” na drodze ekspresowej S8, 19 km od terminalu kontenerowego Łódź Olechów; 14 km od terminalu kontenerowego Łódź Chojny; 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 m². Obecnie brak powierzchni do wynajęcia. Plany rozbudowy określają docelową powierzchnię parku na 27 000 m².

Panattoni Park Konstancynów Łódzki (planowany)

Park zlokalizowany będzie w Konstancynowie Łódzkim, który graniczy z Łodzią od strony zachodniej, jego odległość od centrum miasta to około 10 km. O atrakcyjności lokalizacji decydują niewielkie odległości od ważnych elementów układu komunikacyjnego wokół Łodzi, mianowicie: bezpośrednie sąsiedztwo planowanej drogi ekspresowej S14 stanowiącej zachodnią obwodnicę Łodzi oraz odległość ok. 11 km od istniejącego już odcinka drogi ekspresowej S14-łącznika z drogą ekspresową S8 (Wrocław-Białystok), a także 2,6 km od drogi krajowej nr 71. Cała inwestycja docelowo składać się będzie z czterech budynków przystosowanych zarówno do produkcji jak i składowania (w tym produktów wymagającej kontrolowanej temperatury), których łączną powierzchnię zaprojektowano na 87 669 m².

Hillwood Łuśmier (planowany)

Centrum powstaje w miejscowości Łuśmier-Las, w gminie Zgierz. Orientacyjne odległości: bezpośrednio przy drodze krajowej nr 91 oraz planowanej drodze

wojewódzkiej nr 702; 13,5 km do węzła „Emilia” na autostradzie A2. Docelowo powstać ma zespół 3 obiektów o powierzchni 199 400 m².

Panattoni Park Nowosolna (planowany)

Park powstać ma ok. około 14 km na wschód od centrum Łodzi, na terenie gminy Nowosolna, bezpośrednio graniczącej z Łodzią od strony wschodniej. Orientacyjne odległości parku od strategicznych elementów układu transportowego wynoszą: 2 km od węzła „Brzeziny” na autostradzie A1; 12 km od węzła „Łódź Płn.” stanowiącego skrzyżowanie autostrad A1 i A2; 0,7 km od drogi krajowej nr 72; 12 km od terminalu kontenerowego „Łódź Olechów”; 22 km od terminalu kontenerowego „Łódź Chojny”. Cała inwestycję zaprojektowano jako składającą się z dwóch budynków o łącznej powierzchni 78 485 m².

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. Park oferuje powierzchnie średnim i dużym najemcom, poszukującym nowoczesnych powierzchni magazynowych wraz z powierzchnią socjalno - biurową. Na Park składają się dwa obiekty o łącznej powierzchni magazynowej 28 800 m². Plany rozbudowy przewidują realizację jeszcze jednego budynku o powierzchni ok. 9600 m².

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. Oferta Parku obejmuje nowoczesne powierzchnie magazynowe zarówno dla bardzo dużych najemców jak i firm poszukujących mniejszych magazynów. Powierzchnia magazynowa łącznie w trzech budynkach wynosi 101 479 m². Obecnie brak powierzchni do wynajęcia.

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. Całkowita, docelowa powierzchnia magazynowa wynieść ma 283 850 m². Do tej pory zrealizowano budynki o łącznej powierzchni magazynowej 199 850 m² (5 hal zbudowano, 3 są planowane lub w budowie). Obecnie brak wolnych powierzchni do wynajęcia.

Centrum Logistyczne Stryków (Hillwood Stryków)

Park położony jest w Strykowie, przy drodze krajowej nr 71; przy węźle „Stryków” na autostradzie A2. Inwestycja leży także nieopodal węzła „Łódź Płn.” na skrzyżowaniu autostrad A1 i A2. Jest to nowoczesny park obejmujący jeden obiekt oferujący powierzchnie magazynowe zarówno dla dużych, jak i mniejszych najemców. Całkowita, docelowa powierzchnia magazynowa wynieść ma 80 000 m² w dwóch obiektach, z czego do tej pory zrealizowano budynek o łącznej powierzchni magazynowej 55 000 m². Dostępna powierzchnia do wynajęcia wynosi 55 000 m².

Panattoni Park Stryków II

Park zlokalizowany ok. 3,2 km na południe od centrum Strykowa. Orientacyjne odległości: 1,5 km od węzła „Stryków” na autostradzie A2 i 4,5 km od węzła „Łódź Płn.” - skrzyżowania autostrad A1 i A2; bezpośrednio przy drodze krajowej nr 14 i ok. 0,5 km od drogi krajowej nr 71. Jako jeden z najnowocześniejszych obiektów do składowania towarów w Polsce, umożliwia indywidualne dostosowywanie modułów magazynowych do potrzeb najemców z różnych sektorów przemysłu. Na cały park składać się mają cztery nowoczesne budynki o łącznej powierzchni magazynowej 127 230 m². Do tej pory zrealizowano 86 557 m². Obecnie brak wolnych 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 130 000 m².

P3 (k. Piotrkowa Trybunalskiego)

Park zlokalizowany w Woli Bykowskiej, 6 km na północ od centrum Piotrkowa Trybunalskiego. Orientacyjne odległości: 4 km od węzła „Piotrków Trybunalski Zachód” na autostradzie A1; 7,5 km od terminalu kontenerowego w Piotrkowie Trybunalskim, który aktualnie nie posiada operatora i jest ogólnodostępny; bezpośrednio przy drodze krajowej nr 91 i 1 km od węzła „Piotrków Trybunalski Północ” na drodze ekspresowej S8. Jest to obiekt magazynowo-dystrybucyjny zapewniający elastyczność w zakresie możliwej

funkcji. Powierzchnia magazynowa trzech zrealizowanych dotychczas budynków składających się na Park wynosi 89 612 m². Docelowo możliwa jest budowa 12 budynków o łącznej powierzchni 487 877 m². Aktualnie, powierzchnia do wynajęcia wynosi 10 727 m².

ProLogis Park Piotrków Trybunalski

Park zlokalizowany przy al. Generała Sikorskiego, 6 km na zachód od centrum Piotrkowa Trybunalskiego. Orientacyjne odległości: bezpośrednio przy drodze krajowej nr 74 (dawna DK8, E67 oraz węzle „Piotrków Trybunalski Południe” na autostradzie A1; 6 km od terminala kontenerowego w Piotrkowie Trybunalskim, który aktualnie nie posiada operatora i jest ogólnodostępny. 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 m². Powierzchnia do wynajęcia to aktualnie 8 277 m²

ProLogis Park Piotrków Trybunalski II

Park zlokalizowany w Majkowie Dużym, 7 km na zachód od centrum Piotrkowa Trybunalskiego. Orientacyjne odległości: bezpośrednio przy drodze krajowej nr 74 (dawna DK8, E67), 1 km od węzła „Piotrków Trybunalski Południe” na autostradzie A1; 7 km od terminala kontenerowego w Piotrkowie Trybunalskim, który aktualnie nie posiada operatora i jest ogólnodostępny. Jest to nowoczesny park biznesowy zaprojektowany dla klientów o różnym profilu działalności, oferujący zarówno powierzchnie z przeznaczeniem na składowanie, jak również pod lekką produkcję. Całkowita, docelowa powierzchnia

magazynowa wynieść ma 120 051 m². Do tej pory zrealizowano dwie hale o łącznej powierzchni magazynowej 60 372 m². 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 Trybunalski Zachód” na autostradzie A1; 6 km od terminala kontenerowego w Piotrkowie Trybunalskim, który aktualnie nie posiada operatora i jest ogólnodostępny; bezpośrednio przy węźle „Moszczenica” na drodze ekspresowej S8 i drodze krajowej nr 91. Jest to duży kompleks logistyczny dysponujący powierzchnią magazynową wysokiego składowania. Całkowita, docelowa powierzchnia zabudowy wynieść ma 412 968 m². Do tej pory zrealizowano 4 hale, w których łączna powierzchnia magazynowa wynosi 133 504 m². Obecnie brak powierzchni do wynajęcia.

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, od terminala kontenerowego w Piotrkowie Trybunalskim, który aktualnie nie posiada operatora i jest ogólnodostępny; 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 wewnętrznej magazynowej. Park składa się z jednego obiektu o całkowitej powierzchni magazynowej: 34 000 m². Obecnie brak powierzchni do wynajęcia. Plany

budowy określają docelową powierzchnię parku na 150 000 m², jednak rozbudowa parku nie jest obecnie rozważana.

Hillwood Kutno

Park zrealizowany będzie na terenie gminy Kutno, 7 km na wschód od centrum miasta Kutno. Orientacyjne odległości parku od strategicznych elementów układu transportowego wynoszą: 0,8 km od węzła „Kutno - Wschód” na autostradzie A1; bezpośrednio przy drodze krajowej nr 92; 6 km od drogi krajowej nr 60 oraz 3 km od terminalu kontenerowego w Kutnie (PCC Intermodal). Na całość inwestycji składać się będzie jeden budynek o powierzchni magazynowej 31 969 m².

Kutnowski Park Agro – Przemysłowy

Park położony jest w wschodniej części m. Kutno, w pobliżu międzynarodowej linii kolejowej E-20, intermodalnego terminalu kontenerowego Kutno, autostrady A1 (1,6 km) oraz drogi krajowej Nr 92. Odległość Parku do autostrady A2 wynosi ok. 35 km. Obszar parku to 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, Kongskilde 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, Sonoco Poland – Packaging Services Sp. z o. o.. Atrakcyjna lokalizacja Kutnowskiego Parku Agro-Przemysłowego w centrum Polski oraz w sąsiedztwie jednego z największych intermodalnych terminali kontenerowych wpłynęła na

przeznaczenie części jego terenów również na potrzeby firm logistycznych. Atrakcyjność obszaru parku dla potencjalnych inwestorów podnosi możliwość uzyskania wsparcie publicznego z uwagi na położenie części (ok. 1/3) jego terenów w Łódzkiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej.

Park Przemysłowy Boruta Zgierz

Park zlokalizowany jest w południowo - zachodniej części m. Zgierza. Orientacyjne odległości: 10 km od centrum Łodzi, 8 km od autostrady A2, 1 km od drogi krajowej nr 1, ok. 1 km od drogi krajowej nr 71 oraz bezpośrednio przy planowanej drodze ekspresowej S14 – tzw. Zachodniej obwodnicy Łodzi. 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 Płn.” na skrzyżowaniu autostrad A1, A2. Główną misją parku jest optymalne wykorzystanie zasobów gospodarczych i intelektualnych regionu, transfer nowoczesnych technologii z nauki do przemysłu, a co za tym idzie podniesienie konkurencyjności regionalnej gospodarki. Całkowita powierzchnia Parku wynosi 14 ha, a na jego terenie działa Inkubator Technologiczny oraz BioNanoPark, będący jednym z najnowocześniejszych w Europie centrum badawczo

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

Bełchatowsko-Kleszczowski Park Przemysłowo-Technologiczny

Park zlokalizowany jest w południowej części Bełchatowa, w dzielnicy przemysłowej, 2 km od drogi krajowej nr 74 (dawnej DK8). W pobliżu Parku przebiega linia kolejowa nr 24, na której odbywa się wyłącznie ruch towarowy do KWB Bełchatów. Celem powołania Bełchatowsko-Kleszczowskiego Parku Przemysłowo-Technologicznego było przełamanie monokulturowego charakteru bełchatowskiego przemysłu, pobudzenie aktywności gospodarczej regionu łódzkiego, wprowadzenie tam nowoczesnych technologii oraz efektywne zagospodarowanie wyłączzonego

z użytkowania majątku przedsiębiorstw. Park dysponuje uzbrojonym terenem pod inwestycje w dwóch obszarach: Obszar Bełchatów i oraz Obszar Rzęśnia. 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 m.in.: Isotech, PATRY-SPAW, Energia-Logistyka, Oskar, eSTe.

Śląskie

Województwo Śląskie jest jednym z najbardziej uprzemysłowionych i rozwiniętych logistycznie terenów Polski. Znajdują się tu największe w kraju kopalnie i huty, a także ważne fabryki motoryzacyjne oraz zakłady energetyczne. Silne rozwinęły się firmy z branży transportowej oraz logistycznej. Województwo Śląskie przecinają szlaki drogowe i kolejowe, łączące Polskę z Niemcami, Czechami, Słowacją i Ukrainą. Stwarza to bardzo dobre warunki dla nowych inwestycji krajowych i zagranicznych. Równie ważną rolę odgrywa również dobrze rozwinięta w rejonie śląskim sieć dróg krajowych i wojewódzkich.

Górny Śląsk to drugi po Warszawie, największy rynek magazynowy w Polsce, który za sprawą rozwoju infrastruktury drogowej już wkrótce ma szansę stać się ośrodkiem dystrybucyjnym o ponadregionalnej skali.

Wielkość dostępnych powierzchni magazynowych w pierwszym kwartale 2017 roku wynosiła na Śląsku 2,08 mln m². 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 autostrad A-4 i A-1 ŚCL należy do europejskiej sieci infrastruktury logistycznej. W pobliżu Spółki przebiega również linia kolejowa E-30 (Zgorzelec-Rzeszów), a w przyszłości także odcinek G1-2 Drogowej Trasy Średnicowej. Znajdujący się na terenie ŚCL największy port wodnośródlądowy w Polsce posiada bezpośrednie połączenie poprzez Kanał Gliwicki z zespołem portów morskich Szczecin-Świnoujście oraz z całą siecią dróg wodnych w Europie Zachodniej. Dodatkowym atutem ŚCL jest Wolny Obszar Celny wraz z Agencją Celną, podnoszący konkurencyjność handlu zagranicznego z państwami spoza Unii Europejskiej. ŚCL łącznie zajmuje powierzchnię 60,18 ha; 12,58 ha znajduje się w Gliwicach-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 m² powierzchni magazynowej o różnicowanym standardzie magazynowania. W miesiącu maju 2016 r. przewidziane jest otwarcie kolejnego magazynu o powierzchni 10 000 m². Mieszczący się w ŚCL terminal kontenerowy o powierzchni 50 000 m², posiada pojemność 2 900 TEU. Na terenie ŚCL wszystkie magazyny mają dostęp do torów kolejowych. ŚCL SA dysponuje 2 lokomotywami przetokowymi i 11 km torów kolejowych, Systematycznie modernizowana infrastruktura o szerokim zakresie 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 m².

Alliance Silesia Logistics Center

Alliance Silesia Logistics Center zlokalizowane jest w Czeladzi położonej w samym centrum regionu Górnośląska, 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-Lódź-Katowice),

a także dobry dojazd do oddalonej o 12 minut autostrady A4 / trasy europejskiej E40 (Wrocław-Katowice-Kraków). Obecna wielkość centrum wynosi: 87 105 m².

Katowice Airport Cargo City

Katowice Airport Cargo City to obszar aktywności gospodarczej o charakterze centrum logistycznego, przeładunkowego, magazynowego, biurowego i produkcyjnego o powierzchni 47 ha, na terenie Katowice Airport, 30 km od centrum Katowic. Cargo City położone jest bezpośrednio przy trasie ekspresowej S1 łączącej Katowice Airport z granicą z Czechami, 2 km od węzła autostrady A1 i drogi ekspresowej S1 oraz 30 km do skrzyżowania autostrad A1/A4 oraz z dostępem do modernizowanej linii kolejowej 182. Łącznie oferuje 12.400 m² powierzchni magazynowej i 5.300 m² powierzchni biurowej. W najbliższych latach plany rozwojowe zakładają budowę kolejnych hal logistyczno-przemysłowych oraz infrastruktury logistycznej.

Hillwood Bielsko Biąta I

Hillwood Bielsko Biąta I to nowoczesne centrum dystrybucyjne o łącznej powierzchni 41.000 m². Kompleks spełnia wszelkie wymagania techniczne klientów z różnorodnych sektorów rynku. 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.

Goodman Gliwice Logistics Centre

Goodman Gliwice Logistics Centre to wielofunkcyjny nowoczesny park magazynowy, z możliwością budowy powierzchni magazynowej, logistycznej, produkcyjnej oraz biurowej do 51.000 m². Goodman Gliwice Logistics Centre zlokalizowany jest w Katowickiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej w Podstrefie Gliwice. Położenie parku przy drodze krajowej nr 88 (Gliwice-Bytom) oraz drodze europejskiej E40 zapewnia doskonałe połączenie z miastami w Polsce jak i Europie.

Goodman Sosnowiec Logistics Centre

Goodman Sosnowiec Logistics Centre to park magazynowy oferujący możliwość budowy wysokiej jakości magazynów o łącznej powierzchni wynoszącej ok. 41.000 m². Powierzchnie mogą zostać specjalnie dopasowane indywidualnych wymagań klienta, min. do potrzeb produkcji lekkiej. W ramach centrum logistycznego możliwa jest dalsza rozbudowa obiektów do łącznej powierzchni 66.000 m².

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

Bytom CityFlex Business Park

BYTOM CityFlex Business Park to centrum logistyczne które oferować będzie 109 922 m² nowoczesnej powierzchni magazynowo-produkcyjnej wraz z modułami biurowymi. Park oferuje możliwość elastycznego kształtowania powierzchni magazynowej, z modułami zaczynającymi się już od 600 m². Park zlokalizowany jest w Bytomiu przy węźle autostrady A1 (Warszawa-Gliwice) i drogi krajowej nr 11 (Kołobrzeg-Poznań-Bytom).

DL Invest Park Psary/Czeladź

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

Katowice i CityFlex Business Park

KATOWICE i CityFlex Business Park to planowany park magazynowy który oferować będzie 81 238 m² nowoczesnej powierzchni logistyczno-produkcyjnej. Park zlokalizowany jest w Katowicach przy trasie ekspresowej S86 (Aleja Roździeńskiego) z dobrym dostępem do węzła tras DK79/DK86.

Panattoni Park Gliwice III

Panattoni Park Gliwice III to centrum magazynowe oferujące dwa obiekty o łącznej powierzchni 46.276 m², które mogą być dostosowane do potrzeb logistyki i produkcji lekkiej. Park Gliwice III zlokalizowany jest przy węźle Sośnica który łączy autostrady A1 i A4. Obecna wielkość parku wynosi: 23 130 m².

SEGRO Logistics Park Gliwice

SEGRO Logistics Park Gliwice to nowoczesny park logistyczny położony na 48 ha działce, który docelowo oferować będzie 200.000 m² powierzchni magazynowo-produkcyjnej. Minimalne moduły najmu zaczynają się już od 2.200 m² i mogą zostać zaprojektowane oraz wykonane zgodnie ze specyficznymi wymaganiami klienta. Park Gliwice strategicznie usytuowany jest w przemysłowym centrum Polski, w sąsiedztwie Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (Podstrefa Gliwice), 30 km od Katowic. Kompleks zlokalizowany jest przy węźle Kleszczów łączącym drogę krajową nr 88 (Gliwice-Bytom) i autostradę A4 / trasę europejską E40 (Kraków-Katowice-Wrocław). Kilka kilometrów od parku znajduje się węzeł autostradowy Gliwice-Sośnica, łączący autostradę A4 z autostradą A1 (Trójmiasto-Gliwice) i z drogą krajową nr 44 (Gliwice-Kraków). Obecna wielkość parku wynosi: 156 600 m².

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: 90 860 m².

Panattoni Park Bielsko-Biała II

Panattoni Park Bielsko-Biała II posiada dobry dostęp do pobliskiej drogi ekspresowej S1 / trasy europejskiej E75 (Gdańsk-Katowice-Tychy). Lokalizacja parku, 37 km od granicy słowackiej i 29 km od granicy czeskiej, blisko drogi ekspresowej S69 (Bielsko-Biała - granica polsko-słowacka) stwarza dobre warunki dystrybucji na rynek krajowy jak i na rynki Europy Środkowej i Wschodniej. Obecna wielkość parku wynosi: 22.460 m².

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 Mysłówce Brzęczkowice z autostradą A4 (Wrocław-Katowice-Kraków). 10 km od parku znajduje się kolejowy Euroterminal Sławków, łączący Europę, Rosję i Chiny, obsługujący kolei wąsko- jak i szerokotorową. Lokalizacja umożliwia dobry dostęp do pobliskich międzynarodowych portów lotniczych Katowice Pyrzowice (43 km) oraz Kraków Balice (57 km) oraz portu rzeczno- w Gliwicach (31 km). Obecnie budowana I faza Parku (o wielkości docelowej 43.000 m²), która oferować będzie 21.000 m² powierzchni magazynowej klasy A oraz 900 m² powierzchni biurowej. Docelowo powierzchnia Parku wynosić będzie ponad 82.000 m².

Panattoni Park Sosnowiec II

Panattoni Park Sosnowiec II zlokalizowany jest przy drodze ekspresowej S1, co zapewnia dobry dostęp do oddalonej o 6 km autostrady A4 / trasy europejskiej E40 (Wrocław-Katowice-Kraków) oraz do autostrady A1/ trasy europejskiej E75 (Trójmiasto-Toruń-Gliwice). Możliwy jest także szybki dojazd do oddalonego o 40 km międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice-Pyrzowice. Położenie w sercu konurbacji górnośląskiej, 15 km od centrum Sosnowca i 20 km od Katowic zapewnia możliwość dojazdu do parku środkami transportu publicznego. Park Sosnowiec II oferuje trzy budynki magazynowe o łącznej powierzchni 65 000 m².

Logicor Czeladź

Logicor Czeladź zlokalizowany jest na terenie konurbacji górnośląskiej, 2,5 km od Czeladzi. Znajduje się bezpośrednio przy drodze krajowej nr 86 (Łódź-Tychy), posiada także dobry dostęp do węzła autostrady A4 (Wrocław-Katowice-Kraków) z drogą ekspresową S1 / trasą europejską E75 (Lotnisko Pyrzowice – granica polsko-czeska). Dodatkowe atuty lokalizacji to odległość 16 km od międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice-Pyrzowice oraz możliwość dojazdu środkami komunikacji publicznej do parku. Aktualnie istniejące magazyny przystosowane są między innymi dla klientów z branży spożywczej, opakowań i produkcji części samochodowych. Obecna wielkość parku wynosi: 48.300 m².

Panattoni Park Czeladź II

Panattoni Park Czeladź II to nowoczesne centrum logistyczne klasy A na 32 965 m² działce. 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: 15 500 m².

Portowa 74

Portowa 74 to obiekt strategicznie zlokalizowany w sąsiedztwie Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, na terenie konurbacji górnośląskiej w Gliwicach. Centrum logistyczne znajduje się przy drodze krajowej nr 88 (Gliwice-Bytom). Kompleks ma zapewniony dobry dostęp do węzła autostrady A1 (Trójmiasto-Łódź-Gliwice) i autostrady A4 / trasy europejskiej E40 (Wrocław-Katowice-Kraków). Posiada także połączenie z Drogową Trasą Średnicową (Katowice-Gliwice). Obecna wielkość parku wynosi: 7 900 m², docelowo 18.000 m².

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 umożliwia między innymi dobry dojazd do międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice-Pyrzowice. Bliska odległość do granicy czeskiej i słowackiej umożliwia ekspansję na rynki Europy Środkowej i Wschodniej. Logicor Gliwice II to kompleks

dystrybucyjny który łącznie oferować będzie 26.200 m². Obecna wielkość parku 8 000 m².

Logicor Mysłowice

Logicor Mysłowice położony jest 16 km od centrum Katowic, wzdłuż drogi ekspresowej S1 / trasy europejskiej E75 (Port Lotniczy Katowice-Pyrzowice - Bielsko-Biała – granica polsko-czeska), zaledwie 2 km od węzła łączącego S1/E75 i autostradę A4 / trasę europejską E40 (Wrocław-Katowice-Kraków). Dodatkowo w pobliżu parku znajduje się węzeł drogowy trasy E75 z drogą wojewódzką nr 934. Lokalizacja zapewnia dobre połączenie z miastami na Górnym Śląsku oraz z Czechami i Słowacją. Park znajduje się w odległości 30 km od międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice-Pyrzowice. Logicor Mysłowice to jedno z największych centrów dystrybucyjnych w Polsce, w skład którego wchodzi osiem budynków. Powierzchnia całkowita wynosi ok. 169.000 m².

MLP Bieruń

Millennium Logistic Park Bieruń to park magazynowy, położony na działce o powierzchni 12 ha, zlokalizowany w miejscowości Bieruń. Działka objęta jest Specjalną Strefą Ekonomiczną. MLP Bieruń położony jest w Bieruniu, ok. 2 km od Tych. Bliskość autostrady A4 i drogi ekspresowej S1 zapewnia bardzo dobrą komunikację z innymi miastami na Górnym Śląsku jak i z całą Polską. Obecna wielkość parku wynosi: 53 000 m².

ProLogis Park Dąbrowa

Prologis Park Dąbrowa położony jest w Dąbrowie Górniczej, będącej częścią konurbacji górnośląskiej. Park zlokalizowany jest przy drodze szybkiego ruchu S1 /

trasie europejskiej E75 (Toruń-Łódź-Katowice). Droga S1 zapewnia dobre połączenie z autostradą A4 / trasą europejską E40 (Wrocław-Katowice-Kraków) oraz drogą krajową nr 94 (Wrocław-Kraków). Prologis Park Dąbrowa to strategicznie zlokalizowane centrum dystrybucyjne obejmujące dziesięć budynków magazynowo-biurowych o łącznej powierzchni 144.000 m². Park powstał na terenach przemysłowych, 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 m².

Diamond Business Park Gliwice

Diamond Business Park Gliwice znajduje się w Katowickiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej (część Północna Gliwickiej Podstrefy), przy drodze krajowej nr 88 (Gliwice-Bytom), 7 km od węzła Kleszczów na autostradzie A4 / trasie europejskiej E40 (Wrocław-Katowice-Kraków). Położenie parku zapewnia także dobry dostęp do autostrady A1 / trasy europejskiej E75 (Trójmiasto-Toruń-Gliwice). W odległości 2 km znajduje się stacja kolejowa oraz śródlądowy Port Gliwice, umożliwiający transport rzeczny do Niemiec. Obecna wielkość parku wynosi 48 050 m².

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 m², oraz budynek magazynowy o powierzchni 8.767 m². Obecna wielkość parku wynosi: 54 500 m².

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 m².

ProLogis Park Chorzów

ProLogis Park Chorzów to największe centrum logistyczne na Śląsku, położony jest na terenie rozwiniętej infrastrukturalnie konurbacji górnośląskiej, 6 km od centrum Katowic i 22 km od międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice-Pyrzowice. Kompleks zlokalizowany jest blisko węzła Chorzów-Batory na autostradzie A4 / trasy Europejskiej E40 (Wrocław-Katowice-Kraków). W oddalonych o 15 km od parku Gliwicach znajduje się węzeł Gliwice-Sośnica łączący autostrady A4 i A1 (Trójmiasto-Łódź-Gliwice). Do parku możliwy jest dojazd liniami komunikacji miejskiej. Obecna wielkość parku wynosi: 234 900 m².

Distribution Park Sosnowiec

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

Terminal Logistyczny Promont

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

Segro Business Park Gliwice

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

Segro Industrial Park Tychy

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 m². Planowana jest inwestycja SEGRO Industrial Park Tychy 2, w skład której wchodzić będą dwa budynki magazynowe oferujące łącznie ponad 40.000 m² nowoczesnej powierzchni logistyczno-produkcyjnej.

Logicor Gliwice

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

Wielkopolskie

Województwo Wielkopolskie obok Mazowieckiego i Górnego Śląska 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 korytarza transportowego Morze Północne – Bałtyk. Ponadto przez teren Województwa Wielkopolskiego przebiega w układzie równoleżnikowym Korytarz Towarowy nr 8 Morze Północne – Bałtyk. Sytuacja ta stwarza szczególne okoliczności dla rozwoju sieci infrastruktury logistycznej.

Rynek poznański w 2016 r. na tle innych regionów odznaczał się jedną z największych aktywności deweloperów. Całkowite zasoby powierzchni magazynowej wzrosły o 206,4 tys. m². Jest to również trzeci rynek pod względem ilości powierzchni będącej w budowie. Do użytku oddanych zostało dziewięć obiektów magazynowych. Największym oddanym projektem był magazyn Goodman Poznań III Logistics Centre, który po pracach renowacyjnych został ponownie przekazany najemcom. W budowie znajduje się 10 magazynów o łącznej powierzchni 214,5 tys. m². Według danych za pierwszy kwartał 2017 roku zasoby rynku wynoszą tu ok. 1,69 mln m² powierzchni magazynowej. Wskaźnik pustostanów w porównaniu ze stanem z końca 2015 r. (2%) wzrósł o 5,3 % do poziomu

7,3% na koniec grudnia 2016 r. Gwałtowny wzrost spowodowany jest między innymi oddaniem do użytku wspomnianego wyżej magazynu spekulacyjnego Goodman. Wolumen transakcji na rynku magazynowym w Poznaniu wzrósł w porównaniu z rokiem poprzednim. Największą aktywność najemców obserwowaliśmy w drugim kwartale. Na poznańskim rynku wśród nowo podpisanych umów w 2016 r. przeważał sektor 3PL, który stanowił ok. 27,5% oraz produkcja - 10% powierzchni wynajętej w ramach nowej umowy i renegocjacji.

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 Swarzędz-Jasin ok. 10 kilometrów od centrum Poznania i tyleż samo od autostrady A2 i drogi krajowej nr 5. CLIP Logistics to przede wszystkim logistyka magazynowa. W chwili obecnej firma posiada hale magazynowe o powierzchni ok. 225.000 m². Praktycznie co roku CLIP powiększa swoje zasoby, na początku roku 2017 oddano do użytku hale o powierzchni blisko 38.000 m² i w najbliższych latach plany rozwojowe zakładają budowę kolejnych hal logistyczno - przemysłowych oraz infrastruktury logistycznej.

Clip Logistics oferuje też 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.

Obecnie połączenie kolejowe pomiędzy portem Rotterdam a CLIP Intermodal Container Terminal obsługiwane jest przez przewoźnika kolejowego LTE Polska Spółka z o.o.

Na początku roku 2015 „CLIP Intermodal Container Terminal” dysponował terminalem o powierzchni 6500 m² i pojemności 800 TEU. We wrześniu 2015 staraniem firmy otwarto nowy terminal intermodalny. Zbudowany za 20 mln EUR, współfinansowany przez Unię Europejską z programu 7.4 Infrastruktura i Środowisko. Nowy „CLIP Intermodal Container Terminal” zajmuje obecnie powierzchnię 8 ha i ma pojemność 4500 TEU i dysponuje torami rozładunkowymi o długości 750m wymaganymi przez standardy europejskie. Rocznie obsługuje ponad 30000 TEU. Na atrakcyjność terminala wpływa jego położenie, bezpośrednio na trasie najważniejszego transeuropejskiego kolejowego korytarza transportowego E30 Rotterdam – Moskwa oraz przy autostradzie A2 Berlin – Warszawa. Terminal posiada trzy nowoczesne dźwigi przeładunkowe „reach stacker” marki KALMAR, o udźwigu 45 ton oraz dwa dźwigi marki HYSTER o udźwigu również 45 ton. Do dyspozycji klientów stoi 6 lokomotyw manewrowych będących 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.

Zlokalizowana po sąsiedzku siostrzana firma STS Logistic plasuje się na pierwszym miejscu wśród centrów dystrybucji nowych pojazdów. Razem z CLIP stanowią jedno z najnowocześniejszych centrów logistycznych w Polsce. Obie firmy obsługują obiekty znajdujące się na powierzchni 1 700 000 m² umożliwiając świadczenie usług magazynowania, odprawy celnej, dystrybucji

i dostawy, w tym korzystanie z bocznicy kolejowej i terminala.

Zarządzający CLIP posiada 80 ha Specjalnej Strefy Ekonomicznej, która umożliwia 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.

Panattoni Park Poznań

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

Panattoni Park Poznań I

Panattoni Park Poznań I jest pierwszą inwestycją amerykańskiego dewelopera zlokalizowaną w okolicach Poznania. Panattoni Park Poznań I jest centrum dystrybucyjnym o powierzchni 160,200 m², które wraz z innymi obiektami firmy w tym regionie - Panattoni Park Poznań II i Panattoni Park Robakowo, oferują łącznie 249,200 m² powierzchni przemysłowej, co stanowi prawie 1/3 całkowitej podaży magazynów

w Wielkopolsce. Panattoni Park Poznań I leży w miejscowości Gądku, 13 km od centrum Poznania. Park jest położony wzdłuż krajowej drogi ekspresowej S11, 1200 m w linii prostej od skrzyżowania dróg A2, E30, S11 w odległości 13 km od centrum Poznania. Panattoni Park Poznań I może poszczycić się podpisaniem jednej z największych na rynku umów najmu na powierzchnię 50 000 m² z wiodącym producentem odzieżowym Hennes & Mauritz. W związku ze swoją ekspansją H&M postanowił wybudować kolejny magazyn w Gądkach, o powierzchni 30 tys. m². Budynek, realizowany dla H&M w Panattoni Park Poznań I, będzie pierwszym obiektem w portfolio Panattoni z uwzględnieniem tak szerokich rozwiązań ekologicznych.

Panattoni Park Poznań II

Panattoni Park Poznań II to nowoczesne centrum dystrybucyjne o powierzchni 92,300 m², które wraz z innymi inwestycjami firmy w tym regionie - Panattoni Park Poznań I i Panattoni Park Robakowo, tworzy ogromne zaplecze magazynowe, ponad 243,000 m² powierzchni przemysłowej, dla rynku poznańskiego. Panattoni Park Poznań II leży w miejscowości Żerniki, 13 km od centrum Poznania. Plany budynków Panattoni Park Poznań II uwzględniają wysoko 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, 800 m w linii prostej od

skrzyżowania dróg A2, E30, S11. Projekt zlokalizowany jest 13 km od centrum Poznania.

Panattoni Park Robakowo

Panattoni buduje zaawansowane obiekty przemysłowe, magazynowe i biurowe. Zainteresowanym firmom oferuje własne, najnowocześniejsze rozwiązania logistyczne, dopasowane do branży Klienta i rozmiarów firmy. Specjalnością firmy są obiekty build-to-suit (BTS) - budowane na miarę indywidualnego zapotrzebowania Klienta i szczegółowo z nim konsultowane na każdym etapie przygotowań. Panattoni Park Robakowo to centrum dystrybucyjne o powierzchni 26 400 m², które znajduje się w odległości 16 km 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 m² powierzchni magazynowo-produkcyjnych.

Point Park 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 m². Powierzchnia pierwszych dwóch magazynów w Parku obejmuje 40 000 m². 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 II 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 A2 z bezpośrednim dojazdem do Berlina. Park o powierzchni całkowitej 121 000 m² oferuje powierzchnie do wynajęcia w szczególności firmom zlokalizowanym w Zachodniej Polsce lub jako centrum dystrybucyjne na Polskę Północno-Zachodnią lub Europę Zachodnią. Istnieje również możliwość adaptacji powierzchni do prowadzenia lekkiej produkcji, montażu lub konfekcjonowania.

Prologis Park Września

Park położony jest w centralno-zachodniej Polsce, na terenie gminy Września ok. 40 km na wschód od Poznania. Posiada doskonałe połączenia z trasami północ-południe (Bydgoszcz-Wrocław, droga krajowa nr 5) oraz wschód-zachód (A2 Berlin-Warszawa-Moskwa;

obecnie z bezpośrednim dojazdem do samego Berlina). Dodatkowym atutem tej lokalizacji jest możliwość wykorzystania alternatywnej drogi dojazdowej do Warszawy (droga krajowa nr 92). Całkowita powierzchnia magazynowa wynosi 147 000 m². ProLogis Park Września przeznaczony jest głównie dla firm logistycznych oraz firm zajmujących się lekką produkcją.

Tulipan Park Poznań (I-III)

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

Intermodalne Centrum Logistyczne PKP Cargo SA. W Poznaniu - Franowie

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. 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 zostały zakończone w listopadzie 2015 r. Nowy plac i droga funkcjonują 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 dogodne położenie terminala, jego wykorzystanie skraca czas przeładunku 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. Jest strategicznym terminalem kontenerowym zlokalizowanym na styku kilku ważnych szlaków komunikacyjnych. Terminal jest największą stacją towarową w Wielkopolsce, obecnie plac składowy ma powierzchnię około 20 tysięcy metrów kwadratowych, a układ torowy łączną długość 1 570 metrów bieżących. Szacunkowa zdolność przeładunkowa terminalu wynosi 60 tysięcy TEU w ciągu roku.

Centrum Logistyczne Volkswagen Group Polska

W 2015 roku oddano do użytku nowe Centrum Logistyczne VW Group Polska o powierzchni 30 000 m² wybudowane w ramach SEGRO Logistics Park Poznań na terenie gminy Komorniki. Kompleks zlokalizowany

jest w bezpośrednim sąsiedztwie autostrady A2 łączącej Poznań ze Świeciem, co pozwoli również w znaczący sposób obniżyć natężenie ruchu ciężarówek w centrum Poznania. W przyszłości VW Group Polska planuje rozbudowę nowego centrum logistycznego. Pod względem powierzchni jest to druga inwestycja magazynowa w Wielkopolsce i siódma w Polsce. Nowością jest wprowadzenie w Centrum tzw. usługi SDD (Same Day Delivery) polegającej na realizacji zamówienia dilerów w dniu, w którym ją zleca. Na 30 tys. m² magazynowane są części i akcesoria sześciu marek: Volkswagen, Audi, Skoda, Seat, Volkswagen Samochody Użytkowe oraz Porsche. Obecnie w centrum magazynowanych jest ok. 65 tys. różnych części i akcesoriów. Części z centrum będą trafiły do odbiorców w całej Polsce, a także na rynek białoruski. W magazynie znajduje się prawie 100 tys. miejsc składowania. W obiekcie zastosowano szereg rozwiązań umożliwiających pracownikom szybki dostęp do żądanych towarów. Uruchomienie centrum umożliwiło wprowadzenie usługi szybkich dostaw dziennych - dostarczenia zamówionych części tego samego dnia. Korzystanie z tej usługi pozwoli partnerom serwisowym szybko reagować na potrzeby klientów. Volkswagen Group Polska ma być pierwszą firmą w Polsce, oferującą tę usługę dla tak szerokiego grona odbiorców. Volkswagen Group Polska jest importerem sześciu marek: Volkswagen, Audi, SKODA, SEAT, Volkswagen Samochody Użytkowe oraz Porsche. Firma działa w obszarze dystrybucji nowych samochodów, oryginalnych części i akcesoriów oraz zapewnienia spełnienia wymogów prawnych dla dopuszczenia Koncernu Volkswagena dysponować będzie także fabryką, budowaną na terenie Wałbrzyskiej Strefy Ekonomicznej w Białężycach k. Wrześni. Nowa

fabryka we Wrześni położona jest 50 kilometrów na wschód od Poznania i będzie pod każdym względem korzystająca z bliskiej lokalizacji Volkswagena Poznań w Antoninku – i to zarówno w zakresie produkcji, logistyki, dostawców, a przede wszystkim zaś doświadczenia pracowników. Przy pełnym wykorzystaniu możliwości produkcyjnych pracować tu będzie 3000 osób. Dodatkowo w otoczeniu Zakładu zostaną zlokalizowani polscy i zagraniczni dostawcy, co spowoduje dalsze zwiększenie zatrudnienia w regionie. Możliwości produkcyjne nowej fabryki wynoszą 100 000 samochodów rocznie. Na terenie fabryki powstała nowoczesna lakiernia, hala budowy karoserii i montażu jak również Park Dostawców z powierzchnią logistyczną. Produkcja już się rozpoczęła.

Poznań Airport Logistics Centre

Planowany park magazynowy o który będzie realizowany przez jedną z największych na świecie firm deweloperskich w sektorze nieruchomości magazynowych – firmę Goodman. Park ulokowany będzie w Poznaniu przy ulicy Bukowskiej w sąsiedztwie zjazdu na trasę ekspresową S11. Powyższa lokalizacja zapewnia bardzo dobre skomunikowanie z miastem, lotniskiem jak również autostradą A2 łączącą Poznań z Niemcami oraz Warszawą posiadać będzie 50 000 m² powierzchni magazynowej. Poznań Airport Logistics Centre to planowany park magazynowy, znajdujący się w portfolio firmy Goodman. Inwestycja zlokalizowana jest w Poznaniu, przy ulicy Bukowskiej, w sąsiedztwie zjazdu na trasę ekspresową S11. Istnieje możliwość rozpoczęcia natychmiastowej budowy oraz przystosowania obiektu do potrzeb klienta. Wysokość magazynu to 10 m, zaś nośność posadzki wynosi 5 t/m². Ilość doków przeładunkowych oraz bram wjazdowych może

być dostosowana do potrzeb klienta. Zabezpieczenie przeciwpożarowe stanowi system tryskaczy oraz klap dymowych. Powierzchnia magazynowa jest umiejscowiona w niedalekiej odległości od Portu Lotniczego Ławica oraz posiada bezpośrednie połączenie z autostradą A2 poprzez drogę ekspresową S11. Lokalizacja ta zapewnia dogodne skomunikowanie z Niemcami, Warszawą oraz Centralną Polską. Wysokość magazynu to 10 m, zaś nośność posadzki wynosi 5 t/m². Ilość doków przeładunkowych oraz bram wjazdowych może być dostosowana do potrzeb klienta. Zabezpieczenie przeciwpożarowe stanowi system tryskaczy oraz klap dymowych.

MLP Poznań II

Nowym kompleks, który ma liczyć docelowo około 80 tys. m² nowoczesnej powierzchni magazynowej i produkcyjnej, a całkowita powierzchnia parku wynosi 20 hektarów. MLP Poznań II znajduje się po zachodniej stronie Poznania i jest położony bezpośrednio przy drodze ekspresowej S11. Park jest zlokalizowany 7 km od węzła autostradowego z autostrady A2 i trasy S11.

Prologis Park Poznań III

Planowaną inwestycją, która będzie zlokalizowana w bezpośrednim sąsiedztwie kompleksu handlowego w Komornikach (500m od węzła autostrady A2). Park będzie składał się z kilku magazynów klasy A na wynajem wraz z niezbędną infrastrukturą. Istnieje możliwość sprzedaży części terenu. Magazyn do wynajęcia w Poznaniu, wchodzący w skład Prologis Park Poznań III to znajdująca się w fazie planowania trzecia już inwestycja dewelopera w rejonie Poznania. Docelowo park magazynowy ma zostać wybudowany w Komornikach, znajdujących się niecałe 10 km od

centrum Poznania. Jedynie pół kilometra będzie dzieliło omawiany magazyn do wynajęcia w Poznaniu od węzła na odcinku autostrady A2 (Warszawa-Poznań-Berlin). Ponadto lokalizacja zapewnia dogodny dojazd do Portu Lotniczego Poznań-Ławica oddalonego o 11 km. Planowany magazyn do wynajęcia w Poznaniu będzie spełniał najwyższe wymagania klasy A. Docelowo w skład Prologis Park Poznań III wchodzić będą trzy magazyny. Część z nich może być również wystawiona na sprzedaż – w zależności od preferencji klientów. Magazyny w regionie Poznania (Komorniki) mogą również pełnić rolę hal produkcyjnych, przeznaczonych dla firm, które zajmują się lekką produkcją. Planowana jest budowa magazynów o łącznej powierzchni do wynajęcia 133 650 m². Standardowy magazyn do wynajęcia w Poznaniu wchodzący w skład Prologis Park Poznań III będzie posiadał następujące parametry wykonania: wysokość netto 10 m, głębokość 150/75 metrów. Wszystkie obiekty zostaną wyposażone w nowoczesne systemy zabezpieczeń przeciwpożarowych w postaci klap dymowych i tryskaczy. Maksymalne obciążenie posadzki hal magazynowych wynosić będzie 5 t/m². Magazyny 1-2 oraz 4-5 zostaną wybudowane w konwencji „crossdock”. Charakteryzuje się ona tym, że doki przeładunkowe usytuowane są równolegle do siebie - po obu stronach hali, co rezultacie pozwala na znaczną redukcję kosztów związanych z pośrednim składowaniem towarów oraz wpływa na sprawność przeładunku towarów.

Goodman Poznań Logistics Centre

Park logistyczny zlokalizowany zaledwie 10 km od centrum Poznania, na gruncie o powierzchni 28.3 ha. Docelowa powierzchnia magazynów do wynajęcia będzie wynosić ok. 112 000 m², a obecnie istniejąca

powierzchnia magazynowo-biurowa wynosi ok. 38 000 m². Goodman Poznań III Logistics Centre znajduje się w działającej już strefie przemysłowej, blisko obwodnicy i autostrady A2. Gwarantuje to szybką, bezpośrednią komunikację z centrum miasta oraz łatwy dostęp do wykwalifikowanej kadry pracowniczej.

Panattoni Park Poznań Lotnisko

Zlokalizowany ok. 10 km od centrum Poznania, wzdłuż ulicy Bukowskiej, zaledwie 4 km od lotniska Ławica oraz 2 km od drogi ekspresowej S11, która łączy się bezpośrednio z autostradą A2. Inwestycja dewelopera Panattoni może być przystosowana zarówno dla klientów zainteresowanych wysokim składowaniem, logistyką i dystrybucją oraz lekką produkcją. Ponadto, jeden z planowanych budynków może być zrealizowany jako „cross-dock” co jest idealnym rozwiązaniem dla klientów, którzy szukają miejsca na magazyn przeładunkowy lub centralny.

Park magazynowy LOGIT

Znajduje się na terenie Wielkopolskiego Centrum Logistycznego. Park położony jest w atrakcyjnej lokalizacji w centrum Polski, 15 km od Konina, przy autostradzie A2 oraz drodze krajowej 25. W odległości 7 km od parku przebiega linia kolejowa nr E20 Warszawa - Berlin. Park oferuje wynajem lub sprzedaż powierzchni magazynowej w istniejącym budynku klasy A. Zlokalizowany został na terenie Wielkopolskiego Centrum Logistycznego. Cechą charakterystyczną tego obiektu jest bardzo korzystne położenie w rejonie Polski centralnej, co zapewnia doskonałą komunikację z różnymi miejscami w kraju oraz ułatwia podtrzymywanie kontaktów handlowych. Magazyn w Koninie

zlokalizowany jest nieopodal ważnych węzłów komunikacyjnych, co gwarantuje sprawną logistykę. Obiekt położony jest przy autostradzie A2, a także przy drodze krajowej numer 25. Cechą charakterystyczną hali magazynowej jest bliskość linii kolejowej numer E20, która przebiega na trasie Warszawa-Berlin. Całkowita powierzchnia istniejącego magazynu obejmuje ponad 13 600 m². Rozstaw słupów na hali wynosi 24 m x 12 m. Magazyn charakteryzuje się wysokością netto wynoszącą 10 m, przy czym jego głębokość to 84 m. Posadzka zaprojektowana została tak, aby mogła wytrzymać obciążenia na poziomie 5 t/m². Magazyn Logit zapewnia możliwość dostosowania powierzchni do potrzeb prowadzenia lekkiej produkcji. Hala magazynowa została wyposażona w niezbędne systemy przeciwpożarowe w postaci tryskaczy oraz klap dymowych.

Centrum Logistyczne Amazon

W październiku 2014r. w Sadach (gmina Tarnowo Podgórne) k. Poznania otwarte zostało centrum logistyczne amerykańskiej firmy wysyłkowej Amazon o powierzchni 95 tys. 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 m², z czego ponad 91 000 przypada na część magazynową, a prawie 9 000 m² na biura i część socjalną. Inwestycję cechuje strategiczna

lokalizacja i dobry dostęp do infrastruktury transportowej, w tym do europejskiej sieci nowoczesnych dróg – zaledwie 2,5 km drogi ekspresowej S11 i 16 km od autostrady A2 oraz Portu Lotniczego Poznań – Ławica. Deweloperem obiektu jest Panattoni Europe.

Centrum Magazynowo-Biurowe sieci Intermarché i Bricomarché.

Grupa Muszkietarów 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. m², z czego ponad 75 tys. m², to powierzchnie magazynowe, odpowiadające 66 tys. miejsc paletowych. Docelowo nowa siedziba Grupy Muszkietarów 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

Centrum Logistyczne Kraków I to pierwszy obiekt magazynowy zbudowany przez Biuro Inwestycji Kapitałowych. Budynek oddany do użytkowania w 2000 roku ma łącznie 10 tys. m² powierzchni, z czego 8 tys. m² przeznaczone jest na cele magazynowe, a pozostałe 2 tys. m² na cele socjalno-biurowe. Powierzchnia magazynowa została podzielona na cztery niezależne segmenty mogące funkcjonować samodzielnie. W budynku mieści się główna siedziba Biura Inwestycji Kapitałowych. Obiekt zlokalizowany jest w części południowo – wschodniej Krakowa, w dzielnicy przemysłowej Płaszów – Rybitwy, przy ulicy Albatrosów. Od centrum Krakowa obiekt oddalony jest o niecałe 8 km, dojazd do centrum odbywa się drogą czteropasmową. Jednocześnie w odległości 5 km od obiektu przebiega autostrada A4, łącząca Rzeszów z zachodnią granicą Polski, do której dojazd również odbywa się nowoczesną drogą czteropasmową. Położenie Centrum Logistycznego Kraków I stwarza bardzo dobre warunki dla firm zainteresowanych dystrybucją swoich produktów / towarów na terenie Krakowa i okolic. Centrum Logistyczne Kraków II nowoczesnym obiektem spełniający wszystkie najnowsze standardy magazynów wysokiego składowania. Inwestycja była realizowana w latach 2006-2007. Obiekt zlokalizowany jest w przemysłowej części Krakowa – w dzielnicy Rybitwy, zaledwie 1,5 km od wschodniej obwodnicy Krakowa. Powierzchnia budynku liczy 11 tys. m², z czego na cele magazynowe wykorzystywane jest 10

tys. m², a pozostałe blisko 1 tys. m² m² przeznaczone jest na cele socjalno-biurowe. W skład obiektu wchodzi 12 modułów o powierzchni ok. 870 m², które można dowolnie łączyć w zależności od potrzeb najemców. Na każdy moduł przypadają dwa doki rozładunkowe oraz niewielka powierzchnia biurowa służąca do bieżącej obsługi magazynu.

Witek Airport Logistic Centre

Magazyny Witek AirPort Logistic Center mieszczą się w bezpośrednim sąsiedztwie Portu Lotniczego Kraków-Balice. Park magazynowy posiada również dogodny dojazd do innego ważnego lotniska w regionie – Międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice, oddalonego o około 90 km. Niespełna 2 km dzieli magazyny do wynajęcia w Krakowie od ścisłego centrum miasta. Do najważniejszych arterii komunikacyjnych znajdujących się w pobliżu hali magazynowej można zaliczyć: autostradę A4 pozostającą w bezpośrednim sąsiedztwie oraz trasę S7 (3 km).

Magazyny do wynajęcia w Krakowie oddalone są od Warszawy o 300 km, od Wrocławia o 260 km, a od Katowic jedyne 60 km. Korzystne skomunikowanie z innymi miastami umożliwia sprawną dystrybucję towarów zarówno na rynek lokalny, jak i ogólnopolski. Magazyny Witek AirPort Logistic Center, liczące 11 220 m² powstały z myślą o najemcach przywiązujących dużą wagę do wysokiej jakości powierzchni biurowych i magazynowych. Poszczególne moduły mogą być dostosowane do indywidualnych potrzeb klientów. Magazyn wyposażony jest w system monitoringowy oraz klapy dymowe. Na terenie parku magazynowego znajdują się place manewrowe, a także parkingi umożliwiające dojazd samochodów ciężarowych,

a następnie ich załadunek lub rozładunek. Magazyn spełnia wszelkie normy bezpieczeństwa, w tym przeciwpożarowego

Goodman Kraków Airport Logistics Centre

Centrum logistyczne mieści się na ulicy Komandosów w Modlniczce – w odległości 10 km od centrum miasta na działce o łącznej powierzchni ok. 31 ha. Dogodny dojazd zapewnia również sąsiedztwo autostrady A4, łączącej Kraków i Wrocław. Właścicielem centrum jest Goodman European Partnership (GEP), a zarządcą Grupa Goodman. Grunty zlokalizowane są w pobliżu autostrady A4/S7 (5 km), która prowadzi do Katowic (ok. 60 km) oraz Wrocławia (ok. 250 km). Kraków Airport Logistics Centre jest jednym z największych centrów logistycznych Goodmana w Polsce o docelowej powierzchni 150 000 m². Budowa pierwszego magazynu rozpoczęła się w 2010 r. i od tamtego czasu powstało pięć obiektów o łącznej powierzchni ponad 80 000 m². Szacuje się, że po wynajęciu wszystkich dostępnych powierzchni, zatrudnienie u najemców centrum znajdzie łącznie około 1000 osób. Będzie to tym samym największe centrum logistyczne w województwie małopolskim. Najemcami w Kraków Airport Logistics Centre są obecnie: Bonito.pl, DB Schenker, DS Smith, Farutex, KMC Services, Logfarma, Royal Canin, RUCH, Valeo Autosystemy oraz Tajmax.

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. m² - 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 teren całego miasta.. Budynek o powierzchni przekraczającej 30 tys. m² 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. m² została oddana do użytku w 2008 roku. Park znajduje się w pobliżu skrzyżowania autostrady A4 z drogą krajową nr 44. Ostatnio powierzchnie Panattoni Park Kraków zostały jednak sprzedane firmie Logisor.

Panattoni Park Kraków II

Panattoni Park Kraków II to kolejna inwestycja Panattoni w tej części kraju. Park oferuje 15 400 m² nowoczesnej powierzchni magazynowej zaledwie 10 km od stolicy Małopolski i w bezpośrednim sąsiedztwie nowo wybudowanej obwodnicy Skawiny. Park został przystosowany do potrzeb klientów z różnych branż m.in. wydawniczej, logistycznej i spożywczej. Lokalizacja przy autostradzie A4 zapewnia doskonałe połączenia z resztą kraju. Oferuje najwyższy standard powierzchni magazynowej w Polsce - profesjonalne wykończenie budynków, które idzie w parze z całodobową obsługą obiektu. Park w Skawinie, pod Krakowem, jest wyposażony w 18 doków rozładunkowych, obszerne place manewrowe i liczne miejsca parkingowe. Budynek charakteryzuje się nowoczesną powierzchnią klasy A, z dostępem do doków i wjazdem z poziomu „0” z przeznaczeniem zarówno na składowanie, jak i lekką produkcję.

Panattoni Park Kraków III

Panattoni Park Kraków III oferuje prawie 34 000 m² nowoczesnej powierzchni magazynowej zaledwie 10 km od stolicy Małopolski. Park został przystosowany do potrzeb klientów z różnych branż m.in. wydawniczej, logistycznej i spożywczej. Lokalizacja przy autostradzie A4 zapewnia doskonałe warunki do operacji logistycznych i dystrybucji. Krakowskie magazyny oferują najwyższy standard powierzchni magazynowej oraz profesjonalne wykończenie budynków, które idzie w parze z całodobową obsługą obiektu. Trzeci już park magazynowy dewelopera w Skawinie pod Krakowem jest wyposażony w nowoczesne doki rozładunkowe oraz obszerne place manewrowe. Budynki charakteryzują się nowoczesną powierzchnią klasy A,

wyposażoną w nowoczesne rozwiązania technologiczne, na czele z zaawansowanymi zabezpieczeniami przeciwpożarowymi. Powierzchnia może być elastycznie dostosowana do specyfikacji najemcy, np. na potrzeby lekkiej produkcji. Kraków jako jeden z największych ośrodków akademickich w Polsce jest źródłem wysoce wyspecjalizowanej siły roboczej. Lokalizacja na południu Polski oraz bezpośrednie połączenie z autostradą A4 pozwala w krótkim czasie dotrzeć na Śląsk, do Wrocławia oraz Niemiec.

Terminal - Centrum Logistyczne Solution 7r

Centrum logistyczno-magazynowe powstało na 9-hektarowej działce w miejscowości Kokotów, pod Krakowem, na terenie Wielickiej Strefy Aktywności Gospodarczej. Doskonała lokalizacja magazynu – w sąsiedztwie autostrady A4 oraz wschodniej części obwodnicy Krakowa – zapewnia szybkie i wygodne połączenie m.in. ze wszystkimi miastami południowej Polski czy międzynarodowym lotniskiem w Balicach. Projekt współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Przewidziano w nim około 17,2 tys. miejsc paletowych, 19 doków przeładunkowych z bramami o wymiarach 3m x 3m, 3 bramy umożliwiające wjazd na halę z poziomu terenu, system automatycznego oddymiania, przeciwpożarowe hydranty i system tryskaczowy oraz 24-godzinny monitoring. Obiekt wentylowany jest wentylatorami dachowymi i ogrzewany promiennikami gazowymi. Zastosowano w nim szereg nowoczesnych rozwiązań. W bramach wjazdowych i dokach przeładunkowych umieszczono rampy samopoziomujące. Całe centrum oparte jest na innowacyjnym systemie do automatycznej identyfikacji

towarów z wykorzystaniem systemu STAR amerykańskiej firmy Mojix Inc.

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 m². 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 m². Na jego terenie zlokalizowane są magazyny wraz z zapleczem biurowym i socjalnym, obszerny plac manewrowy a także duży parking.

Terminal - Centrum Logistyczne Spedimex

Od września 2015r. uruchomiony został nowy oddział Spedimex, zlokalizowany w bezpośrednim sąsiedztwie Krakowa. Nowa powierzchnia to ponad 1 650 m² magazynu, wraz z biurem oraz zapleczem socjalnym. Obiekt położony jest w okolicy krakowskich Balic. Krakowski obiekt uzupełni sieć transportową Spedimex. Jego zadaniem będzie dystrybucja przesyłek w rejonie Polski południowej. Poza wsparciem realizowanych dostaw, będzie pełnił również funkcję magazynu logistycznego. Oddział posiada 4 bramy przeładunkowe, w tym jedną z poziomu „0”. Zatrudnia obecnie 11 pracowników. Obiekt cechuje dogodne położenie komunikacyjne – w odległości niespełna 4 km od autostrady A4 oraz zaledwie 10 km od centrum Krakowa, co

gwarantuje doskonałe warunki dla dostaw przesyłek do odbiorców w regionie.

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 m².

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 m².

Magazyn Logicor Kraków

Magazyn Logicor Kraków oferuje 16 000 m² nowoczesnej powierzchni magazynowej, która została wykończona w najwyższym standardzie klasy A. Magazyn jest przystosowany do potrzeb klientów z różnych branż, takich jak – wydawnicza, logistyczna czy spożywcza. Profesjonalne wykończenie magazynu w regionie Krakowa oraz dogodna lokalizacja (zaledwie 10 km od stolicy Małopolski) czyni ten park magazynowy bardzo popularnym obiektem w swoim regionie. Magazyn może być przeznaczony zarówno pod potrzeby składowania jak i lekkiej produkcji. Magazyn Logicor Kraków świadczy całodobową obsługę. Posiada 29 doków rozładunkowych, obszerne place

manewrowe, bramy wjazdowe z poziomu '0' oraz 60 miejsc parkingowych. Wysokość netto magazynu wynosi 10 m, głębokość – 72 m, zaś nośność posadzki – 5 t/m². Magazyn koło Krakowa został wyposażony w system tryskaczy oraz w kłapy dymowe. Magazyn Logicor Kraków jest dogodnie zlokalizowany przy autostradzie A4, zaledwie 10 km od Krakowa, w miejscowości Skawina. Lokalizacja magazynu w regionie Krakowa gwarantuje szybkie połączenie z Górnym Śląskiem, Wrocławiem oraz Niemcami. Dobrze rozwinięta komunikacja publiczna w rejonie korzystnie wpływa na dostępność centrum logistycznego dla siły roboczej. Magazyn położony jest wzdłuż drogi krajowej nr 44, w odległości 800 m od węzła drogowego, który łączy ze sobą autostradę A4 i drogi E77 oraz E40.

Magazyn MK Logistic Park Kraków

Magazyn MK Logistic Park Kraków oddalony od centrum miasta zaledwie o 10 km, daje dostęp do licznych środków transportu miejskiego jak również do kluczowych arterii komunikacyjnych w regionie. Magazyn znajduje się w bliskim sąsiedztwie „Bieżanowskiego” węzła autostradowego, gdzie autostrada A4 krzyżuje się od północy z drogą S-7, będącą wschodnią częścią obwodnicy Krakowa. Magazyn zlokalizowany jest ponadto w odległości 25 km od głównego międzynarodowego portu lotniczego Kraków-Balice. W odległości 100 m od obiektu znajdują się dwa przystanki autobusowe ułatwiające komunikację centrum logistycznego z miastem i usprawniające dojazd pracownikom. Magazyn oferuje pomieszczenia o łącznej powierzchni wynoszącej ponad 23.000 m². Budynek magazynu posiada wysokość wynoszącą 10 m a głębokość – 144 m. Magazyn w Krakowie wyposażony jest

w klapy dymowe, hydranty przeciwpożarowe (zewnątrzne i wewnętrzne), rampy rozładunkowe oraz wzmocnioną posadzkę o nośności 10 t/m². Hale zostały wybudowane w konwencji „crossdock” (doki przeładunkowe położone po obu stronach hali, równolegle do siebie). Dzięki takiemu rozwiązaniu można niezwłocznie dokonać przeładunku towarów, bez potrzeby pośredniego składowania towaru w magazynie. Część przeznaczona pod funkcje biurowe posiada kompletny system ogrzewania i wentylacji, system telekomunikacyjny oraz klimatyzację. Na obszarze magazynu znajdują się też liczne miejsca parkingowe oraz duży plac manewrowy. Teren centrum logistycznego jest całkowicie ogrodzony i podlega 24-godzinnej ochronie, co gwarantuje najemcom wysoki standard bezpieczeństwa.

Magazyn idealnie nadaje się do spełniania funkcji nowoczesnego centrum dystrybucyjnego. Można również dostosować go do potrzeb przedsiębiorstwa produkcyjnego (przemysł lekki). Dostępne powierzchnie spełniają międzynarodowe standardy w zakresie wyposażenia (media, wentylacja, ogrzewanie) jak i oświetlenia o właściwym natężeniu.

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 wydzierżawionych 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 lądu – połączenie z ulicą Gdańską poprzez most przez Parnicę z ciągiem komunikacyjnym w kierunku na Dolny Śląsk, Poznań i Warszawę. Odległość do prowadzącej do Niemiec autostrady A6 i międzynarodowej drogi E65 to tylko 8 km.

North-West Logistic Park

North-West Logistic Park - to pierwszy w Szczecinie park logistyczny klasy A, zlokalizowany w południowo-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. Na 14 ha działce powstały cztery hale łącznej powierzchni 64 000 m². przeznaczone pod logistykę, magazynowanie i produkcję, wszystkie wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne zapewniające możliwość wysokiego składowania i wygodnego prowadzenia wszelkich operacji logistycznych oraz produkcyjnych.

Park jest atrakcyjnym miejscem do lokowania i rozwoju firm szczególnie z branży produkcyjnej z kapitałem skandynawskim. W North-West Logistic Park działalność prowadzą firmy specjalizujące się w produkcji komponentów dla elektrowni wiatrowych.

Firma KK Wind Solutions, z siedzibą w Danii, posiada ponad 35 letnie doświadczenie w przemyśle wiatrowym i dostarcza systemy sterownicze dla łącznie 60 % przybrzeżnych elektrowni wiatrowych na całym świecie. Firma InCom to hiszpański producent komponentów do produkcji elementów dla elektrowni wiatrowych. Wśród najemców znajdują się także takie firmy jak Rohlig Suus Logistics jeden z najszybciej rozwijających się operatorów logistycznych w naszym kraju, Greencarrier Freight Services Poland firma z branży logistycznej z kapitałem skandynawskim, Shadowline firma produkcyjna z kapitałem polskim oraz Ceva Logistics Poland, Kompania Piwowarska, Animex Foods, My Trendy Phone, Żabka Polska, Cubic, PartyDeco, Animex Foods, oraz HTM. Inwestorem North-West Logistic Park w Szczecinie jest spółka należąca do grupy inwestycyjnej Waimea Holding S.A. Finansowanie inwestycji zapewniła spółka Waimea Holding S.A. oraz BOŚ Bank Centrum Korporacyjne w Szczecinie.

Prologis Park Szczecin

Prologis Park Szczecin to nowoczesne centrum dystrybucyjne w okolicach Szczecina, należące do dewelopera Prologis i zlokalizowane 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 m², 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.

Panattoni Park Szczecin

Panattoni Park Szczecin to pierwszy projekt firmy w okolicach Szczecina, który odpowiada na coraz większe zainteresowanie inwestorów tym regionem. Inwestycja położona jest na szlaku komunikacyjnym zapewniającym dogodny dojazd do granicy z Niemcami i Berlina. Centrum logistyczne w Szczecinie składa się z dwóch budynków magazynowych klasy A o łącznej powierzchni 51 586 m² z możliwością dalszej rozbudowy i odpowiada na potrzeby klientów z różnych branż. Wyposażone jest w doki rozładunkowe, bramy wjazdowe z poziomu „0”, obszerne place manewrowe i dodatkowe miejsca parkingowe. Dzięki bliskości centrum Szczecina, a w szczególności sąsiedztwu autostrady A6, projekt zapewnia napływ wykwalifikowanych pracowników oraz dogodny dostęp do infrastruktury transportu miejskiego.

Amazon (inwestycja w trakcie realizacji)

Amerykański gigant handlu internetowego buduje w Kołbaskowie k/Szczecina czwarte centrum logistyczne w Polsce. Zakończenie inwestycji zaplanowane jest na wrzesień 2017 roku. Powierzchnia

użytkowa centrum dystrybucyjnego Amazona w Kołbaskowie wyniesie 161,5 tys. m². Będzie to jeden z najnowocześniejszych obiektów tego typu, przeznaczonych do obsługi sprzedaży internetowej. Deweloperem inwestycji jest firma Panattoni Europe. Prace przygotowawcze na 29-hektarowej działce Amazona w Kołbaskowie już trwają. Dodatkowo, na potrzeby inwestycji deweloper wybuduje 7,8 tys. m² dróg, w tym rondo typu biskoptowego. Powstanie ono na wiośnię na istniejącym węźle Kołbaskowo, na zjeździe z autostrady A6 z kierunku wschodniego. Wartość całej inwestycji to 410 mln zł.

Zalando (inwestycja w trakcie realizacji)

Aktualnie trwają prace wykończeniowe i montaż instalacji w ramach centrum dystrybucyjnego dla niemieckiego potentata internetowego handlu. Podszczecińskie centrum zacznie działać wczesną jesienią 2017 r. Inwestycja powstaje w strefie przemysłowej pod Gardnem koło Gryfina, tuż obok drogi S3. Na 22 ha terenu stoi już hala sortowni o powierzchni 115 tys. m² (95 tys. m² na poziomie zero i 20 tys. m² na antresoli). Obok hali, generalny wykonawca inwestycji (australijski Goodman) wybudował dla Zalando 3-kondygnacyjny budynek socjalno-biurowy o powierzchni 9,5 tys. m². Dodatkowo, planuje się budowę parkingu dla samochodów dostawczych oraz z osobną częścią dla samochodów osobowych. Przed centrum dystrybucyjnym powstanie też przystanek autobusowy linii dowożącej pracowników z Gryfina i ze Szczecina.

Waimea Logistic Park Port Morski Szczecin (planowane)

Waimea Logistic Park Port Morski Szczecin to planowane centrum logistyczne o łącznej planowanej powierzchni zabudowy ok. 48 000 m². Park będzie zlokalizowany w obszarze portu morskiego, w bezpośrednim sąsiedztwie centrum aglomeracji szczecińskiej. W jego skład wejdą obiekty zaprojektowane zgodnie z wymaganiami nowoczesnej gospodarki magazynowej i logistycznej. Kompleks będzie składał się z trzech hal przeznaczonych do szeroko pojętej aktywności gospodarczej, a ze względu na położenie związanej z obsługą portów morskich, składów, firm logistycznych i transportowych. Park będzie oferował powierzchnie z możliwością adaptacji na potrzeby magazynowania, lekkiej produkcji oraz powierzchnie biurowo-socjalne. Waimea Logistic Park Port Morski Szczecin to doskonałe miejsce do prowadzenia działalności z uwzględnieniem indywidualnych potrzeb poszczególnych najemców. Otoczenie Parku stanowi Port Szczecin, który oferuje przeładunki drobnicowe, kontenerowe, obsługę ładunków roll-on roll-off oraz ładunków ponadgabarytowych i niebezpiecznych. Uzupełnieniem oferty jest Wolny Obszar Celny, w którym można składować i przetwarzać towary spoza Unii Europejskiej bez ponoszenia cła i opłat importowych. Port Szczecin wraz z Portem w Świnoujściu zapewnia dostępność uniwersalnej gamy usług przeładunkowych i możliwości organizacji składowania i transportu. Waimea Logistic Park Port Morski Szczecin powstanie na działce o powierzchni ok. 9,5 ha, na terenie miasta Szczecin, pomiędzy ulicami Hryniewieckiego i Kujota. Waimea LP Port Morski Szczecin dysponuje dobrze rozbudowanym układem komunikacyjnym. Autostradą A6 połączony jest z europejskim

systemem autostrad, a poprzez drogę krajową nr 3 (E-65) z południem Polski i krajami Europy Środkowej.

Waimea Logistic Park Stargard (planowane)

Waimea Logistic Park Stargard to centrum logistyczne o łącznej planowanej powierzchni zabudowy ok. 80 000 m². W jego skład wejdzie 6 nowoczesnych hal klasy A przeznaczonych pod działalność związaną z magazynowaniem, produkcją oraz z obsługą logistyczną. Kompleks będzie realizowany w Parku Przemysłowym Nowoczesnych Technologii w Stargardzie, w podstrefie Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, na działce o powierzchni ok. 16,7 ha (teren byłego lotniska Kluczewo w Stargardzie).

Lokalizacja w bezpośrednim sąsiedztwie drogi ekspresowej S10 zapewni doskonałą komunikację z portem morskim w Szczecinie, a za pośrednictwem autostrady A6 z zachodnią granicą Polski oraz z siecią dróg krajowych.

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

Województwo dolnośląskie jest potężnym rynkiem magazynowym na tle kraju, którego zasoby w pierwszym kwartale 2017 roku wynosiły 1,5 mln m². Wynika to zarówno z położenia geograficznego regionu, jak i atrakcyjności inwestycyjnej regionu.

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 bocznica kolejową, która może stanowić dla przedsiębiorców - alternatywny środek transportu towarów. Magazyn gwarantuje najemcom możliwość indywidualnej adaptacji powierzchni magazynowych i biurowych

Panattoni Park Wrocław I

Panattoni Park Wrocław I - to park magazynowy składający się z trzech magazynów, do wynajęcia

zlokalizowany w Bielanych Wrocławskich w bezpośrednim sąsiedztwie drogi krajowej numer 35, w pobliżu węzła „Bielany Wrocławskie” w ramach autostrady A4 oraz A8. Niektóre powierzchnie magazynowe zostały przygotowane jako mniejsze magazyny dedykowane małym i średnim firmom. Część tego parku magazynowego objęta jest Specjalną Strefą Ekonomiczną.

Panattoni Park Wrocław II

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

Panattoni Park Wrocław III

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

Panattoni Park Wrocław IV

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

Panattoni Park Wrocław V

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

Prologis Park Wrocław

Prologis Park Wrocław to park, w którym zastosowano nowatorskie rozwiązania techniczne, mające na celu wygodę użytkowania, oszczędność energii i ochronę

środowiska. Budynki spełniają oczekiwania nawet najbardziej wymagających klientów, odpowiadają między innymi potrzebom składowania towarów w chłodniach w ramach logistyki żywności. Położone w pobliżu lotniska centrum, usytuowane jest na skrzyżowaniu strategicznych, międzynarodowych i lotniczych szlaków drogowych. Całkowita powierzchnia parku: 170 268 m².

Prologis Park Wrocław III

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

Prologis Park Wrocław IV

Prologis Park Wrocław IV – jest to park zaprojektowany tak, że jego poszczególne budynki mogą być w całości wynajmowane przez duże firmy. Korzystanie z magazynów jest bezkolizyjne, każda firma ma zapewniony wygodny plac manewrowy. Obiekty doskonale spełniają wymagania logistyki, składowania, produkcji lekkiej i trzymania żywności w chłodniach. O ich wyjątkowej atrakcyjności dla najemców decyduje także lokalizacja przy międzynarodowym szlaku komunikacyjnym (autostrada A4 Berlin - Wrocław - Kraków - Ukraina). Całkowita powierzchnia parku: 49 050 m².

Prologis Park Wrocław V

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

Skalski-Logistic Park

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

Tiner Logistics Center

Tiner Logistics Center - to jeden z pierwszych, tak dużych magazynów w województwie dolnośląskim.

Deweloper dysponuje wystarczającą ilością gruntów inwestycyjnych potrzebnych do wybudowania trzech kolejnych magazynów. Centrum logistyczne Tiner, charakteryzuje się bardzo dużymi placami manewrowymi oraz głębokością magazynu 100 m umożliwiającą składowanie wolno rotujących towarów. Magazyny znajdują się w bliskim sąsiedztwie Autostrady A4, która łączy Wrocław z 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 m² nowoczesnej powierzchni magazynowej i produkcyjnej. Dostępne moduły zaczynają się od 2000 m².

Tengalman Kąty Wrocławskie

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

Gefco Polska Sp. z o. o, Kąty Wrocławskie

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

Distribution Park Wrocław

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

192 m2. Hale posiadają wysokość nett 10 m oraz głębokość – 72 m. Budynki zostały przystosowane do prowadzenia lekkiej produkcji.

Wrocław Bielany Business Park

Wrocław Bielany Business Park - to centrum logistyczne znajdujące się w podwrocławskiej miejscowości Biskupice Podgórne. Wielkim atutem wynikającym z położenia magazynów koło Wrocławia, jest obecność w Tarnobrzelskiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej. Prowadzenie działalności gospodarczej w takiej strefie pozwala najemcom uzyskać pomoc publiczną i różne dotacje z przeznaczeniem na rozwój przedsiębiorstwa. Park to ponad 26 000 m2 nowoczesnej powierzchni magazynowej. W każdym z dwóch magazynów, wchodzących w skład parku, znajdują się również powierzchnie biurowe. Budynek przeznaczony do wynajęcia wyposażony jest w monitoring zapewniający ochronę przez 24 godziny na dobę.

Wrocław Business Park

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

Goodman Wrocław East Logistics Centre

Goodman Wrocław East Logistics Centre to park magazynowy zrealizowany przez jednego z największych na

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

Goodman Wrocław South Logistics Centre

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

Opolskie

Prologis Park Ujazd

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

Opolskie Centrum Logistyczne

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

Odległości od głównych szlaków komunikacyjnych:

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

Opolskie Centrum Logistyczne (OCL) jest jedynym w Opolu i w regionie nowoczesnym kompleksem oferującym powierzchnie magazynowe i biurowe do

wynajęcia na powierzchni 11,5 ha. Na terenie OCL można wynająć nowoczesne hale magazynowe wraz z zapleczem socjalno-biurowym o wielkości 100 – 3.500 m², powierzchnie biurowe od 50 do 2.700 m² oraz place parkingowe z kostki brukowej pod samochody osobowe oraz dostawcze. OCL dysponuje również powierzchnią utwardzoną pod transport ciężki

FM Logistic Olszowa

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

7. Terminale przeładunkowe 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 przeładunkowa 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, przeładunkowo - usługowe oraz podniesie konkurencyjność prywatnych przewoźników.

Pomorskie

Pomorskie terminale przeładunkowe 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 przeładunkowych.

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 jedno 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. Z roku na rok terminal odnotowywał zwiększające się ilości ładunków. W roku 2016 była to rekordowa wielkość 1 299 697 TEU. Roczna przepustowość terminalu to 3.000.000 TEU. Powierzchnia operacyjna terminalu to 71 ha. Powierzchnia składowa: 55.000 TEU. Długość eksploatacyjna nabrzeża 1300 m o maksymalnym zanurzeniu 17 metrów. Na terminalu znajduje się magazyn o powierzchni 8 200 m² i bocznicę kolejową o czterech torach o łącznej długości 2,5 km. Terminal wyposażony jest w suwnice nabrzeżowe post-Panamax, samojezdne suwnice placowe oraz Reachstackery. Nowe nabrzeże wyposażone w 5 suwnic STS oraz dodatkowy sprzęt przeładunkowy umożliwia obsługę statków o pojemności przekraczającej 18000 TEU. Terminal obsługuje polski import, eksport, tranzyt oraz tranzyt morski. Dzięki dobremu dostępowi ze strony morza zapewnionemu przez kanał podejściowy, braku zalodzenia oraz doskonałym możliwościom operacyjnym, DCT jest naturalną bramą dla obrotu skonteneryzowanego w Europie Środkowo-Wschodniej.

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 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.

Należy podkreślić bardzo dobry system transportowy zapewniający dostępność do terminalu. Tunel pod i most kolejowy nad Martwą Wisłą, połączenie Portu Trasą Sucharskiego z Obwodnicą Południową Gdańska, autostrada A1, droga ekspresowa S7 i linii kolejowa E65 zmieniły znacząco geografie ładunków w tej części Europy. Dzięki A1 oraz E65 udrożniona została komunikacja ze Słowacją, poprawia się też

konkurencyjność z innymi podmiotami na rynku czeskim i austriackim. Natomiast nadal nie ma dobrego połączenia ze wschodem Europy. Wiadomo jest, że obecnie duża część ładunków przechodzących przez trójmiejskie porty wędruje za granicę na Białoruś, Ukrainę i Rosję. Uruchomienie regularnego serwisu z Chinami spowodowało, że towary adresowane do krajów Europy Środkowo-Wschodniej, korzystając z portu w Gdańsku, znajdują się zdecydowanie bliżej miejsca docelowego niż dawniej. Fracht nie jest najdroższą częścią całości kosztów sprowadzania towarów zza oceanu. Dla gestorów ładunków przewożenie statkiem produktów z Chin do Gdańska jest bardziej opłacalne niż późniejszy transport lądem na odległość 500–600 km (modalshift). Dlatego niezbędne jest wykorzystanie renty niezwykle dogodnego położenia blisko rozwijających się rynków tej części Europy, które mimo dość niestabilnej obecnie sytuacji geopolitycznej dalej dobrze roszą na przyszłość

Baltic Container Terminal Gdynia

Bałtycki Terminal Kontenerowy (BCT) w Porcie w Gdyni jest jednym z największych terminali w rejonie Bałtyku i wiodącym terminalem kontenerowym w Polsce. BCT może rocznie obsłużyć 750 000 TEU, a w tym 500 000 TEU koleją. W 2015 r. Zakończono proces inwestycyjny, mający na celu zwiększenie możliwości przeładunkowych do 1,2 mln TEU. 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 13,2 m), z pięcioma stanowiskami do obsługi statków kontenerowych w systemie lo-lo (lift on-lift off), w tym jednym umożliwiającym obsługę w systemie ro-ro (roll on-roll off), 1 rampa uchylna sterowana hydraulicznie do obsługi statków z wykładanymi pomostami rufoowymi ro-ro. Ponadto na terenie BCT znajduje się terminal kolejowy z trzema torami o długości 687 m, przystosowany do jednorazowej obsługi 2 pełnych składów intermodalnych wagonów z kontenerami, bocznicą kolejową z torami zdawczo-odbiorczymi (6 torów każdy o długości po 1.000 m), przystosowana do formowania pociągów kontenerowych.

Terminal obsługuje kilkadziesiąt połączeń kolejowych tygodniowo. Temu celowi służy oddany do użytku w grudniu 2015 roku i współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności nowy terminal kolejowy BCT. Zakres zrealizowanych zadań obejmował zakup dwóch nowych suwnic kolejowych dla obsługi pełnych składów pociągów kontenerowych. Każda z suwnic może pracować z wydajnością przeładunkową powyżej 30 kontenerów na godzinę.

Terminal poszczycić się może zbiorczo-rozdzielczym magazynem konteneryzacyjnym o powierzchni krytej 20 000 m² (jednorazowa pojemność składowa 15.000

ton drobnicy) z układem torowym o pojemności 30 wagonów, magazynem o powierzchni 1.058 m² (pojemność składowa wynosi 4.800 ton), zawierającym 2 komory uniwersalne o powierzchni 529 m² każda, składem celnym drobnicy o powierzchni 529 m², a ponadto placem składowym pojazdów (możliwość składowania do 6.500 samochodów), placem o pojemności 18.000 TEU w pierwszej strefie przeładunkowej oraz 400 stanowiskami dla kontenerów chłodniczych. Głównymi armatorami obsługiwanymi przez terminal są *Mediterranean Shipping Company* oraz *Ocean Overseas Container Line* obsługujący regularne połączenia feederowe z portami zachodniej europy oraz bezpośrednio do Stanów Zjednoczonych, a także duński armator Unifeeder (bezpośrednie połączenie short-sea pomiędzy portami Gdynia i Sankt Petersburg oraz połączenie przez Litwę do Norwegii). 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 Team Lines. 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 metrów z głębokością 11 m oraz place kontenerowe o powierzchni 6,9ha z możliwością składowania kontenerów chłodniczych (192 gniazda) oraz kontenerów z ładunkami niebezpiecznymi. Ponadto terminal posiada 4 tory kolejowe o łącznej pojemności wynoszącej 24 platformy, kompleks bramowy z 4 ciągami wjazdowymi i 4 wyjazdowymi, magazyn konsolidacyjny. Terminal wyposażony jest w 1 suwnicę nabrzeżową o udźwigu 50 t i 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, zainwestowały w rozbudowę Nabrzeża Bułgarskiego, gdzie powstało 1 stanowisko statkowe dla dużych kontenerowców o zanurzeniu do 13 m (ok. 8-10 tys. TEU). Po poszerzeniu przez ZMPG obrotnicy wewnątrz portu, GCT będzie w stanie obsługiwać przy Nabrzeżu Bułgarskim statki

kontenerowe o pojemności do 14 000 TEU. Przygotowane jest podtorze pod suwnice nabrzeżowe oraz rozbudowę placów składowych i manewrowych wraz z istniejącą na nich infrastrukturą, w tym rozbudowę terminalu kolejowego. GCT posiada własną bocznice kolejową, której długość wynosi 1535 m. W wyniku rozbudowy terminalu kolejowego na GCT możliwe jest przyjęcie 2 pociągów intermodalnych. Zakończenie III etapu budowy terminalu kontenerowego zwiększyło zdolność przeładunkową GCT do ponad 630 tys. TEU rocznie. Docelowo planowane jest zwiększanie zdolności przeładunkowej GCT do ponad 1 mln TEU rocznie.

OT Port Gdynia

OT Port Gdynia to terminal świadczący usługi przeładunkowo-składowe zlokalizowany w porcie Gdynia. Terminal spełnia wymagania wynikające z Kodeksu ISPS i jest bezpośrednio połączony z krajową komunikacją drogowo-kolejową. Obsługuje regularne zawinięcia do Gdyni armatorów Finnlines (Finlandia), Transfennica (Finlandia), Grieg Star (USA), Euroafrica (Afryka Zachodnia), jak również serwisy czarterowe na Morzu Bałtyckim i serwisy czarterowe do Ameryki Centralnej, Północnej i Południowej.

OT Port Gdynia realizuje obsługę ładunków drobnicowych w systemie ro-ro, sto-ro i lo-lo, tj. papier, celuloza, stal, big-bagi, wyroby drewnopochodne, sztuki ciężkie, ładunki ponadgabarytowe, elementy dostaw inwestycyjnych, naczepy, samochody, inne pojazdy i maszyny, a także kontenerów w systemie ro-ro i lo-lo, w tym tank-kontenerów i kontenerów chłodzonych. Poza główną obsługą przeładunkowo-składową OT Port Gdynia wykonuje również usługi formowania

i rozformowania kontenerów, formowania i rozformowania palet, mocowania ładunku, sortowania, segregacji i inne. Świadczy również usługi przeładunkowo-składowe dla ładunków masowych suchych, tj. śruta, zboże, pasze, koks, węgiel, biomasa i innych masowych suchych, współpracując z liderami na rynku międzynarodowym w branży produktów rolnych.

OT Port Gdynia rozpoczął swoją działalność 1 sierpnia 1995 roku pod nazwą BTDG - Bałtycki Terminal Drobnicowy Gdynia Sp. z o. o., kiedy to w wyniku procesów prywatyzacyjnych Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. powstała spółka prawa handlowego, która przejęła działalność portową basenu IV i V (Rejon I i II). W sierpniu 2001 roku, po trzech latach planowania i budowy, w dawnym drobnicowym basenie V, w ramach działalności Bałtyckiego Terminalu Drobnicowego Gdynia Sp. z o. o., został utworzony nowy specjalistyczny i dedykowany terminal ro-ro. W późniejszych latach, obok dalszych inwestycji w potencjał technologiczny ro-ro, wykonanych zostało szereg inwestycji przystosowujących terminal do przeładunku i składowania ładunków masowych suchych. 1 lipca 2014 roku spółka OT Logistics S.A. nabyła 100% udziałów Bałtyckiego Terminalu Drobnicowego Gdynia Sp. z o. o. od Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A., tym samym włączając Bałtycki Terminal Drobnicowy Gdynia Sp. z o. o. do grona spółek Grupy Kapitałowej OT Logistics S.A. W czerwcu 2015 roku nastąpiła zmiana nazwy z Bałtyckiego Terminalu Drobnicowego Gdynia Sp. z o. o. na OT Port Gdynia Sp. z o. o.

Gdański Terminal Kontenerowy S.A.

Placówka prowadzi działalność od roku 1998 na terenie portu gdańskiego na nabrzeżu szczecińskim.

Świadczy usługi terminalowe i składowe. W obrębie terminalu znajduje się punkt weterynaryjny oraz strefa wolnoctwa Portu Gdańsk. Terminal jest przystosowany do obsługi statków o nośności do 20 000 DWT, wyposażony jest w jedną nabrzeżową suwnicę kontenerową, dwie suwnice placowe, dwa dźwigi nabrzeżowe, samojezdny 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

Istniejąca baza promowa w Gdyni, przy Nabrzeżu Helskim II, obsługuje dynamicznie rozwijające się połączenie Gdynia-Karlskrona, które jako pierwszy polski projekt objęte zostało statusem „Autostrady Morskiej”. Rozwój ten powoduje, iż nowy terminal promowy 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 pobytu statków w porcie, co jest niezwykle istotne przy efektywności żeglugi. Jego obszar będzie 4-krotnie większy od istniejącej bazy promowej w Porcie Zachodnim. Umożliwi on obsługę co najmniej 4 promów dziennie, ale przede wszystkim, ze względu na warunki nawigacyjne (dłuższe nabrzeże), możliwa będzie obsługa

znacznie większych promów do dł. 265 metrów. Powstanie także możliwość obsługi intermodalnej łączącej ruch kolejowy, drogowy oraz promowy.

Warmińsko-Mazurskie

Port Elbląg Sp. z o. o.

Port Elbląg jest portem regionalnym obsługującym żeglówkę i bałtycką żeglugę przybrzeżną towarową i pasażersko - turystyczną. Rocznie przewozi się w Elblągu ponad 30 tys. pasażerów. Port w Elblągu jest największym polskim portem Zalewu Wiślanego. Choć port ten nie znalazł się w zmienionych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) jego znaczenie jest duże, a wiele wskazuje na to, że w najbliższych latach będzie rosnąć, co jest związane z szansą na rewitalizację drogi wodnej MDW E 70, która dałaby Elblągowi status portu morsko-rzecznego. Drugą szansą na rozwój Elbląga może być planowana przez rząd RP budowa kanału żeglownego przez Mierzę Wiślaną. Rada Ministrów w dn. 24.05.2016 r. przyjęła bowiem przygotowany przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej program wieloletni pod nazwą: „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślaną z Zatoką Gdańską”. Zakończenie prac wykonawcy dokumentacji zgodnie z umową powinno nastąpić do końca sierpnia 2018 r. Rozpoczęcie prac budowlanych szacuje się na 2018 r. i zakończenie w 2022 r. Położony 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 Bałtijska 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. Aktualnie obowiązujące parametry maksymalne statków - barek: długość 85,0 m, szerokość 15,0 m, zanurzenie 2,30 m, ładowność do 1200 ton. Nabrzeże jest wyposażone w uniwersalny punkt poboru energii 430/230V, dwa punkty poboru wody dla cumujących statków oraz punkt poboru wody dla celów przemysłowych. Plac składowy kontenerów (20 i 40 stopowych). Pojemność jednowarstwowa 100 sztuk. Na placu składowym mogą być ponadto składowane i montowane konstrukcje ponadgabarytowe przygotowane do transportu wodnego. Maksymalne obciążenie nawierzchni – 5 t/ m². Zasobnia na ładunki sypkie: Wymiary 40,0 x 107,0 m, służy do przechowywania ładunków sypkich (węgiel, materiały budowlane itp.). Zasobnia składa się z trzech sekcji o pojemności: I - 7.600 ton, II - 4.300. ton, III - 4.400 tony. Magazyn. Hala jednonawowa o powierzchni 1440 m². Przeznaczona do składowania drobnicy w paletach, pakietach lub w sztaplach. Wysokość składowania do 5 m. Pojemność magazynu wynosi 3.300 ton. Wiata jednonawowa o powierzchni użytkowej 1440 m² służy do składowania ładunków drobnicowych, sprzętu przeładunkowego, pustych palet itp. Należy też zwrócić uwagę na planowany przez Polski Rząd projekt budowy Kanału przez Mierzę Wiślaną (prace projektowe rozpoczęły się w 2017 roku). Obecnie możliwe jest przepłynięcie z Zalewu Wiślanego na Bałtyk poprzez Cieśninę Piławską, a także przez rzekę

Szkarpawę. Ponieważ status umowy polsko rosyjskiej z 2009 o swobodnej żegludze jest niepewny z uwagi na napięte relacje z Rosją, projekt budowy kanału żeglugowego przez Mierzę Wiślaną jest szansą dla zwiększenia potencjału Elbląga, jako centrum logistycznego i turystycznego. Miasto mogłoby uzyskać bezpośrednie połączenie z Morzem Bałtyckim, co przyczyniłoby się znacząco do rozwoju ruchu pasażerskiego i rozwoju żeglarstwa na Zalewie Wiślanym, a przede wszystkim zwiększyłoby możliwości przeładunkowe portu elbląskiego nawet do 3-4 mln ton rocznie.

Logistic Port Braniewo

Największy i najnowocześniejszy terminal przeładunkowy 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. Port specjalizuje się w przeładunkach nawozów, węgla (dobowo przeładować można 8 tys. ton węgla, a składować do 350 tys. ton., drobnicy oraz gazu LPG. Obecnie bocznica może jednocześnie przyjąć ponad 200 wagonów szerokotorowych, przeładowując wolumen gazu płynnego na poziomie ponad 15 tys. ton miesięcznie. Łączna długość torów na bocznicy wynosi blisko 8,5 km, a wolumen przeładunku sięga ponad 15 tys. ton gazu miesięcznie i stale się powiększa. Na miejscu odbywa się kompleksowa odprawa celna dzięki obecności agencji celnej. W skład terminalu wchodzi własna bocznica kolejowa o łącznej długości torów około 7 km w tym 3,8 km torów szerokich. Dogodne położenie przy przejściu granicznym Braniewo - Mamonowo pozwala na rozładunek lub załadunek bezpośrednio z wagonów szerokotorowych

na normalnotorowe i odwrotnie. Całkowita powierzchnia hal magazynowych wynosi 14 000 m². Całkowita powierzchnia placów składowych wynosi 75 000 m². Bliskość dróg ekspresowych S22 oraz S7 zapewnia odpowiednią dostępność drogową, inwestycji wymaga kolejowa infrastruktura dojazdowa m.in. w kontekście skomunikowania z linią nr 9 (E-65).

Terminal Przeładunkowy Braniewo CARGOSPED

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

Terminal Polfrost

Nowoczesny terminal, gdzie mieści się m.in. magazyn o powierzchni 2 tys. m² i kubaturze 10 tys. m³, z zadaszoną 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).

Terminal Globe Braniewo

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

Logistic Terminal Skandawa

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

Mazowieckie

Terminal Kontenerowy Warszawa PKP CARGO 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 m², na których jednocześnie można składować do 1200 TEU. Rezerwa terenu pozwala na rozbudowę terminala

w miarę potrzeb aż do 50 000 m². Terminal dysponuje jednym torem ładunkowym o długości 320 metrów i wyposażony jest w 4 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 m², zaś powierzchnia samego składowania 17 500 m², co umożliwia 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 - Loconi Intermodal Terminal Kontenerowy Warszawa

Terminal położony przy ul. Jagiellońskiej 88, w pobliżu drogi ekspresowej S8, na skrzyżowaniu linii kolejowych E65 i E20. Całkowita powierzchnia terminalu wynosi 8

ha, powierzchnia składowa pozwala na przechowywanie 2000 TEU, a roczne maksymalne możliwości przeładunkowe wynoszą 100000. Terminal dysponuje dwoma torami ładunkowymi o długości 580 i 460 metrów i wyposażony jest w 3 dźwigi samojezdne. Placówka obsługuje nadwozia wymienne, naczepy siodłowe i kontenery.

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 oraz linii kolejowej nr 1 posiada doskonałe warunki komunikacyjne. Na powierzchni 4,46 ha, 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 250 m każdy oraz jednym torem 300 m i jednym o długości 100 m, które zapewniają roczną zdolność przeładunkową na poziomie 96 000 TEU. Obsługę kontenerów zapewnia 8 dźwigów samojezdnych, 95 naczep podkontenerowych i 2 ciągniki terminalowe. Powierzchnia składowa terminalu wynosi 1500 TEU. 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 komunikację 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 m². 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. Odległość do węzła „Łódź – Wschód” na autostradzie A1 wynosi za ledwie 4 km. Linia kolejowa C65/1, przy której funkcjonuje, jest częścią bazowej sieci towarowej TEN-T. Objęta jest europejską umową o ważnych liniach transportu kombinowanego – AGTC i łączy linię CE20 z „magistralą węglową” (CE65) w Zduńskiej Woli. Ponadto, terminal znajduje się 13 km od Portu Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta, na którym od 2009 roku obsługiwane są loty CARGO. Możliwości przeładunkowe terminalu są na poziomie 170 000 TEU rocznie, a nawet wyższym. Powierzchnia terminalu wynosi 84 000 m², a obszar składowania 42 800 m². Możliwości składowania wynoszą 5000 TEU. Sam terminal posiada bocznice kolejową – 2 tory po 700 m każdy. Terminal obsługuje towarowe przewozy krajowe i międzynarodowe (m.in. Włochy, Chiny,

Gdańsk/Gdynia). W 2016 r. przeładunki wyniosły 170 770 TEU (ok. 512 353 421 ton).

Terminal kontenerowy Łódź Chojny (Loconi Intermodal S.A.)

Terminal uruchomiony w połowie 2016 r. na bazie pobliskiej stacji kolejowej „Łódź Chojny”. Zlokalizowany w południowej części miasta terminal ma dogodne połączenie z drogą krajową nr 1, poprzez drogę powiatową nr 1217E (ul. Rzgowską). Odległość do węzła „Łódź – Górna” stanowiącego skrzyżowanie drogi ekspresowej S8 z autostradą A1 wynosi 16 km. Linia kolejowa C65/1, przy której funkcjonuje, jest częścią bazowej sieci towarowej TEN-T. Objęta jest europejską umową o ważnych liniach transportu kombinowanego – AGTC i łączy linię CE20 z „magistralą węglową” (CE65) w Zduńskiej Woli. Ponadto, terminal znajduje się około 8 km od Portu Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta, na którym od 2009 roku obsługiwane są loty CARGO. Terminal oferuje możliwość składowania 2 000 m², a jego roczne możliwości przeładunkowe określone przez operatora wynoszą 70 000 TEU. Terminal posiada bocznice kolejową o długości po 600 m. Obiekt jest wyposażony m.in. w reachstackery, oferuje usługi ważenia kontenerów i truckingu. W roku uruchomienia, tj. 2016 przeładunki wyniosły 11 671 TEU.

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 częścią bazowej sieci towarowej TEN-T (korytarza sieci bazowej Morze Północne – Morze Bałtyckie), objętą europejskimi umowami AGTC i AGC. Powierzchnia terminalu wynosi 13 000 m², a możliwości składowania – 400 TEU. Właściciel terminalu 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 częścią bazowej sieci towarowej TEN-T objętą europejskimi umowami AGTC i AGC.

Rozbudowa terminalu została zakończona w 2016 r., osiągnięte zostały zakładane, docelowe parametry w zakresie możliwości przeładunkowych, możliwości składowania. Powierzchnia terminalu wynosi zatem 80 000 m², możliwości składowania – 4 000 TEU, natomiast roczne możliwości przeładunkowe – 250 000 TEU. Terminal posiada bocznice kolejową – 4 tory oraz tor wyciągowy o długości ok. 700 m i jest wyposażony

m.in. w 2 suwnice bramowe, 3 reachstackery oraz warsztat naprawy kontenerów.

Terminal ten umożliwia szybką obsługę ładunków napływających do Polski centralnej: z relacji wschód – zachód (Niemcy, Holandia, Wielka Brytania, Ukraina, Białoruś, Rosja oraz północ-południe (Skandynawia, Daleki Wschód) przez porty morskie. Od kwietnia 2016 r. obsługuje również połączenie z chińskim Chengdu. W roku 2016 przeładunki wyniosły 249 078 TEU (co stanowi około 99,6% rocznych możliwości przeładunkowych).

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 „Piotrków Trybunalski Południe” na autostradzie A1 wynosi 3,5 km. Obiekt zlokalizowany jest przy linii kolejowej nr 1 Warszawa - Katowice. Powierzchnia terminalu wynosi 12 000 m², natomiast możliwości składowania 360 TEU. Roczne możliwości przeładunkowe szacuje się na 10 000 TEU.

Terminal kontenerowy Radomsko (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 m², z czego powierzchnia składowania stanowi aktualnie 20 000 m² (docelowo 40 000 m²) natomiast możliwości składowania – 2 500 TEU (docelowo 3 000 TEU). Roczne możliwości przeładunkowe to 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. W roku 2016 przeładunki wyniosły 15 454 TEU.

Terminal kontenerowy Radomsko (Erontrans)

Terminal zlokalizowany przy ul. Młodzowskiej w Radomsku, niedaleko (1,5 km) na południe od drugiego w tym mieście terminalu, z dobrym bezpośrednim powiązaniem z drogą krajową nr 91 poprzez ulicę Młodzowską i ul. Kraszewskiego (odległość ok. 2,2 m). Po zrealizowaniu autostrady A1 (sierpień 2016 r.) odległość do węzła „Radomsko” będzie wynosiła ok. 6 km. Terminal zlokalizowany jest przy linii kolejowej nr 1 Warszawa - Katowice. Powierzchnia składowania odpowiada powierzchni terminalu i wynosi 15 000 m², natomiast możliwości składowania wynoszą 1 500 TEU. Roczne możliwości przeładunkowe to 31 000 TEU. Terminal posiada bocznice kolejową z 2 torami o długości po 350 m. Obiekt jest wyposażony m.in. w reachstackery. W roku 2016 przeładunki wyniosły 30 000 TEU.

Terminal kontenerowy w Strykowie (Erontrans)

Terminal oddalony jest o ok. 4 km od węzła „Stryków” na autostradzie A2 i ok. 8km. Obiekt w Strykowie rozpoczął swoją działalność w 2014 r. Oferuje 2 tory o długości po 350 m każdy oraz obszar składowania o pow. 70 000 m² o możliwości składowania do 4 000 TEU. Roczne możliwości przeładunkowe szacuje się na 40 000 TEU. W roku 2016 przeładunki wyniosły 45 000 TEU.

Śląskie

Euroterminal Sławków Sp. z o. o.

„EUROTERMINAL SŁAWKÓW” Sp. z o. o. jest Międzynarodowym Centrum Logistycznym zajmującym powierzchnię prawie 82 ha. Usytuowany jest na styku kolei normalno i szerokotorowej łączących Europę Zachodnią ze Wschodem. Terminal usytuowany jest na obrzeżach Aglomeracji Śląskiej, w miejscu posiadającym wyjątkowe położenie wobec głównych szlaków komunikacyjnych w regionie, zarówno w odniesieniu do transportu drogowego, jak i kolejowego. Znajduje się w pobliżu przecięcia Paneuropejskich Korytarzy Transportowych łączących Wschód z Zachodem (Paneuropejski Korytarz Transportowy III) oraz Północ z Południem (Paneuropejski Korytarz Transportowy VI) naszego kontynentu. Terminal skomunikowany jest z drogą krajową nr / S1 Warszawa – Bielsko Biała w odległości 8 km, autostradą A4 Katowice – Kraków w odległości 10 km oraz liniami kolejowymi CE65: Gdynia – Gdańsk – Warszawa – Katowice – Zebrzydowice, CE30: Zgorzelec – Wrocław – Katowice – Kraków – Przemyśl - Medyka. Terminal obsługuje m.in. stałe

połączenia intermodalne z portami bałtyckimi i z Europą Zachodnią (m.in. Gdańsk, Maddaloni) jak również z krajami wschodnimi (m.in. Ukraina, Rosja, Kazachstan). Terminal w Sławkowie przygotowany jest do pełnej obsługi logistycznej towarów w obrocie międzynarodowym z wykorzystaniem połączeń kolejowych, drogowych oraz infrastruktury magazynowej, dzięki zakończeniu intensywnego programu inwestycyjnego realizowanego w ostatnich latach. Nowoczesna infrastruktura zapewnia możliwość realizacji usług w zakresie przeładunku kontenerów, tank kontenerów, naczep samochodowych, nadwozi wymiennych, chłodni w relacjach: wagon szerokotorowy - wagon normalnotorowy - samochód – plac.

Z wykorzystaniem pozostałej infrastruktury (magazyny, place składowe) wykonywane są przeładunki towarów sypkich, biomasy, wyrobów hutniczych, towarów paletyzowanych. Poza usługą przeładunku Euroterminal Sławków Sp. z o. o. dzięki płycie kontenerowej, na której można przechowywać do 3500 TEU, magazynowi do przechowywania towarów paletyzowanych o łącznej powierzchni 8 500 m² oraz placach składowych dla towarów masowych oraz towarów stalowych o łącznej powierzchni 118 000 m² oferuje również usługę składowania. Terminal oferuje usługi krajowej i międzynarodowej spedycji kolejowej i samochodowej (dowóz door-to-door), a dzięki własnej Agencji Celnej znajdującej się na terenie Terminala oferuje również pełny zakres obsługi celnej ładunków w imporcie oraz eksporcie oraz nowoczesne magazyny. Ponadto w 2015r. Spółka nabyła zespół urządzeń służących do podgrzewania kontenerów oraz przepompowywania płynów, dzięki którym Spółka może samodzielnie wykonywać przeładunki chemikaliów.

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 m² wraz z drogą dojazdową.

Infrastruktura stacji

- terminale przeładunkowe z układem torów "N"-1435 mm i "S"-1520 mm do przeładunku gazów płynnych
- rampa ładunkowa boczna usytuowana pomiędzy torami ogólnego użytku "N"-1435 mm i "S"-1520 mm
- rampa ładunkowa czołowa
- hala magazynowo-składowa z rampą zewnętrzną i wewnętrzną
- Składy celne
- Agencje Celne
- możliwość dzierżawy torów i przyległych do nich placów

Możliwość przeładunku towarów

- towary sypkie luzem do przeładunku czerpakami
- towary sypkie luzem do przeładunku 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 SA odgrywa zasadniczą rolę dla Śląska, nie tylko z uwagi na dysponowanie powierzchnią magazynową, ale także z uwagi na fakt, że stanowi ono miejsce łączenia się trzech rodzajów transportu: drogowego, kolejowego i wodnego, stąd wymieniane jest w raporcie także w rozdziale dotyczącym infrastruktury intermodalnej. Atutem spółki jest jej publiczno-prywatny charakter i udział podmiotów samorządowych oraz doświadczonych przewoźników w zarządzaniu. Głównymi akcjonariuszami spółki są: miasto Gliwice (pakiet większościowy) oraz DB Schenken Rail Polska. Dogodną lokalizację zapewnia bliskość skrzyżowania dwóch autostrad A-4 i A-1, głównych szlaków kolejowych oraz Odrzańska Droga Wodna. Mieszczący się w ŚCL terminal kontenerowy o powierzchni 50 000 m², po rozbudowie w 2015 roku posiada pojemność 2 900 TEU. Na terenie ŚCL wszystkie magazyny mają dostęp do torów kolejowych. ŚCL SA dysponuje 2 lokomotywami przetokowymi i 11 kilometrami torów kolejowych. Jest to w pełni funkcjonalny terminal przeładunkowy, obsługujący ładunki Górnego Śląska i okolic.

Cargosped Terminal Gliwice

Spółka Cargosped jest operatorem logistycznym należącym do Grupy PKP CARGO S.A., posiadającym sieć terminali przeładunkowych w Polsce. Powierzchnia terminalu w Gliwicach wynosi 65 000 m², posiada 2

tory kolejowe, a pojemność przeładunkowa wynosi 1800 TEU. Terminal posiada sprzęt do przeładunku nadwozi, jeden tor zakończony rampą czołową. Terminal jest połączony z infrastrukturą drogową - bezpośrednio przy A4, A1, DK88, E30, E59.

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 przeładowanie do 100.000 TEU rocznie. Własne naczepy siodłowe i podwozia podkontenerowe pozwalają na sprawną organizację przewozów drogowych do miejsca przeznaczenia. Powierzchnia całkowita 225.000 m², z czego połowa z przeznaczeniem na działalność terminalu kontenerowego (przeładunki i składowanie), druga połowa przeznaczona na podnajem.

Wielkopolskie

Terminal Kontenerowy Poznań Garbary SPEDCONT

Terminal kontenerowy położony jest niedaleko centrum Poznania. Powierzchnia terminala wynosi 6 200 m², natomiast powierzchnia samego składowania 5 700 m², przez co możliwa jest utylizacja 600 TEU (jednostka odpowiadająca 1 kontenerowi dwudziestostopowemu) na 2 warstwach. Terminal posiada 3 tory kolejowe po 450 metrów bieżących każdy.

HUB Terminal Kontenerowy Poznań Gądko POLZUG Sp. z o. o.

Otwarty we wrześniu 2011 roku nowoczesny terminal kontenerowy położony jest w miejscowości Gądko około 20 km od Poznania, przy drodze S 11. Powierzchnia całkowita wynosi 320.000 m², z czego 50% powierzchni przeznaczony 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 m², 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 niebezpiecznych, 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”.

Małopolskie

Terminal kontenerowy – Kraków Krzesławice SPEDCONT

Terminal kontenerowy zlokalizowany jest w północno – wschodniej części Krakowa. Jego powierzchnia wynosi 13 300 m², zaś obszar składowania 13 000 m². 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. Jak wynika z pozyskanych informacji terminal aktualnie nie prowadzi jednak działalności przeładunkowej.

Platforma cross-dockingowa PEKAES

Do dyspozycji klientów czołowego operatora logistycznego PEKAES oddano nowoczesny, ergonomiczny terminal dystrybucyjny klasy a o przestronnej, bezstłopowej powierzchni, która zapewni skrócenie czasu operacji oraz płynną obsługę jeszcze większej liczby przesyłek krajowych i międzynarodowych. Nowa siedziba małopolskiego Oddziału PEKAES znajduje się w odległości 6,5 km od obwodnicy Krakowa. Gwarantuje to szybki i wygodny dojazd do największych miast południowej Polski oraz stwarza dogodne warunki do dystrybucji przesyłek. Terminal został wyposażony we wszystkie niezbędne urządzenia techniczne wspierające sprawny przepływ przesyłek drobnicowych w procesie sortowniczym. Oprócz dostosowanej do potrzeb PEKAES strefy dystrybucyjnej oraz nowoczesnej powierzchni biurowej, w obiekcie zaprojektowano również przyjazną dla pracowników strefę wypoczynku na świeżym powietrzu.

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 zewnętrzny wraz z terminalem LNG otwiera kolejne możliwości w zakresie usług portowych.

Port w Szczecinie

Port w Szczecinie oddalony jest od morza o 68 km. Przejście torem wodnym z redy 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 m²
- kryte powierzchnie: 201,308 m²
- powierzchnia magazynowa do składowania ładunków niebezpiecznych: 2,380 m²
- składowanie towarów chłodzonych: 30,000 m²
- pojemność zbiorników: 75,000 m²
- składowanie towarów rolno-spożywczych: ok. 175,800 t

Planowane przedsięwzięcia:

- "Rozbudowa infrastruktury zespołu portowego Szczecin - Świnoujście" składa się z 6 zadań:
 1. Przystosowanie infrastruktury Terminalu Promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego - 2016 – 2018;
 2. Rozbudowa i modernizacja infrastruktury technicznej w portach w Szczecinie i Świnoujściu - 2016 – 2020;
 3. Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego – 2018 – 2020;
 4. Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Basenu Kaszubskiego – 2017-2020;
 5. Budowa stanowiska statkowego do eksportu LNG w porcie zewnętrznym w Świnoujściu - 2018 – 2020;
 6. Rozbudowa infrastruktury portowej w Kanaale Dębickim w porcie w Szczecinie – 2016 – 2018.
- "Poprawa dostępu do portu w Szczecinie i portu w Świnoujściu" składa się z 4 zadań:
 1. Modernizacja dostępu drogowego do portu w Szczecinie: przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie Międzyodrza - etap II - 2016 – 2022;
 2. Sprawny i przyjazny środowisku dostęp do infrastruktury Portu w Świnoujściu - etap I – 2016 – 2018;
 3. Sprawny i przyjazny środowisku dostęp do infrastruktury Portu w Świnoujściu - etap II – 2018 – 2020;
 4. Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu – 2019 - 2020.

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 m²) i place składowe o powierzchni 5 000 m². Głębokość eksploatacyjna nabrzeża wynosi 10,5 m, pozwala to na przyjmowanie największych statków mogących przejść torem wodnym do Szczecina tj. statków o dł. 160 m i zanurzeniu 9,15 lub dł. 206 m i zanurzeniu 8,15 m, odpowiada to w pełni załadowanemu masowcowi 16-18000 DWT lub częściowo załadowanemu o nośności 40 000 DWT.

Port Barkowy to położony w bezpośrednim sąsiedztwie Zakładów Chemicznych Azoty Police posiadana nabrzeże o długości 2x200 m i głębokości eksploatacyjnej 4,5 m. Wyposażenie przeładunkowe stanowią dwa żurawie 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: Rozbudowa terminalu morskiego w Policach, poprawa dostępu do terminalu od strony lądu oraz budowa nabrzeży – 2014-2020 oraz Rozbudowa terminalu barkowego w porcie w Policach, poszerzenie toru dojściowego 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 Kanału 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. Niezaprzeczalnym 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 m²; 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

Terminal Kontenerowy Wrocław

Terminal we Wrocławiu zarządzany jest przez spółkę Lotniczy Dworzec Towarowy Wrocław, obiekt mieści się na terenie Portu Lotniczego i umożliwia przeładunek pomiędzy transportem lotniczym a drogowym. Dodatkowo oferuje usługi magazynowe w tym skład celny. Obiekt jest zlokalizowany w centrum aktywnego

ekonomicznego regionu, w bliskim sąsiedztwie autostrady A-4 oraz drogi nr 3 (Wrocław - Zielona Góra - Świnoujście), a także jest połączony z infrastrukturą lotniska.

Intermodalny Terminal Kontenerowy w Kątach Wrocławskich

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

Terminal PCC Intermodal S.A. w Brzegu Dolnym

Terminal PCC Intermodal S.A. w Brzegu Dolnym - to funkcjonalny terminal przeładunkowy obsługującym 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 m², powierzchnia składowa: 2 700 TEU. Roczne możliwości przeładunkowe terminala to 110 000 TEU.

Opolskie

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

W pierwszej kolejności płynne, później sypkie i kontenerowe. Tylko przeładunek w terminalu płynnym o pojemności 100 tys. metrów sześciennych wynosić ma 2 mln ton rocznie. W przypadku terminalu sypkiego przeładunek może sięgnąć 3 mln ton. Terminal kontenerowy ma ich pomieścić około 300. Inwestor zamierza zagospodarować 36 hektarów lądu i wody oraz pozyskać kolejne 10 hektarów dla infrastruktury kolejowej i drogowej, a także zaplecza logistycznego. Łączna długość nabrzeża portu w Koźlu wynosi ponad 3 tys. metrów.

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 przeładunku towarów na dalszy odcinek.

Ruch lotniczy Cargo wymaga również odpowiedniej infrastruktury lotniskowej oraz lotnisk predysponowanych i mogących obsługiwać ruch cargo m.in. bez ograniczeń hałasowych.

Realizowane znaczne inwestycje infrastrukturalne na polskich lotniskach w szczególności budowa nowych

dłuższych dróg startowych, płyt postojowych oraz infrastruktury dedykowanej dla lotniczego Cargo wskazują, że w przyszłości na rynku Cargo lotniczego w Polsce będą istniały wyspecjalizowane porty lotnicze na których skupiony będzie ruch Cargo.

W efekcie kryzysu gospodarczego w 2009 roku znacznie spadła liczba przesyłek obsługiwanych w portach lotniczych. 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 skomunikowanych poprzez połączenia drogowe, kolejowe i morskie, pełniących rolę hubów czego przykładem jest lotnisko w Katowicach Pyrzowicach jako drugie centrum lotniczego cargo w Polsce, które w roku 2014 odprawiło 19 proc. ogółu cargo "on board".

Pomorskie

Port lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy

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 zapewniono realizację 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 płytę lotniska. Samoloty transportowe DHL regularnie dostarczają przesyłki kurierskie do najodleglejszych zakątków całego świata. W 2012 został oddany do użytku nowy terminal pasażerski T2. W styczniu 2014 rozpoczął się drugi etap budowy, rozbudowa terminalu T2, zakończony we wrześniu 2015

roku. W rozbudowanym kosztem 150 mln zł terminalu otwarto nową strefę przylotów z pięcioma karuzelami do odbioru bagażu. Powierzchnia terminala dzięki inwestycji powiększyła się o 15 tys. m². Ogółem przepustowość portu wzrosła dzięki inwestycji z 5 do 7 mln pasażerów rocznie. Równocześnie oddano do użytku łącznik komunikacyjny do nowego przystanku kolejowego, nową pętlę autobusową, zmodernizowany układ drogowy. Nowy terminal powstał na zachód od istniejącego terminalu równolegle w stosunku do projektowanego podjazdu oraz istniejącego pasa startowego. Budynek ten został wykonany jako hala mieszcząca dwie strefy funkcjonalne - tzn. Związane z płytą lotniska (airside) – sortownię bagażu i poczekalnie, jak również strefy związane ze stroną miejską (landside) – hale odpraw biletowo-bagażowych (odlotów), biura linii lotniczych, gastronomię oraz usługi. Dziś Port Lotniczy w Gdańsku ma terminal cargo oraz dwa terminale pasażerskie, z których jeden jest rozbudowywany.

W 2016 r. Port Lotniczy im. Lecha Wałęsy w Gdańsku przewiózł 4,863,178 kg towarów, w tym w imporcie 2,890,882 kg, a w eksporcie 1,973,296 kg. W ruchu krajowym obsłużono 373,069 kg, a w zagranicznym 4,491,109 kg. Największym partnerem był przewoźnik DHL 2,944,108 kg – 60,5% obrotów, kolejnymi: TNT 935,654 kg - 19,2%, LOT 373,069 kg – 7,7%, SAS 113,318 kg - 2,3% oraz Lufthansa 94,864 kg - 2%. W związku z rosnącą masą przesyłek CARGO Port Lotniczy wybudował nowy budynek biurowy dla firm związanych z transportem ładunków. Centrum to posiada placówkę Straży Granicznej oraz Urzędu Celnego, dzięki czemu może obsługiwać własny gateway na płytę lotniska. Samoloty transportowe DHL regularnie

dostarczają przesyłki kurierskie do najodleglejszych zakątków całego świata. Firma TNT również bardzo dynamicznie rozwija swoją działalność na gdańskim lotnisku. Oprócz wymienionych firm kurierskich na gdańskim lotnisku działa około 20 specjalistycznych firm spedycyjnych oraz agencji celnych, które obsługują wszelkiego rodzaju ładunki przesyłane drogą lotniczą oraz transportem kombinowanym.

Kujawsko-Pomorskie

Port lotniczy im. Ignacego Paderewskiego w Bydgoszczy

Port Lotniczy pełni funkcję regionalnego portu lotniczego. Posiada certyfikat agenta obsługi naziemnej AHAC w ramach, którego może prowadzić obsługę towarów i poczty (cargo) oraz materiałów niebezpiecznych przewożonych drogą lotniczą. I kw. 2016 r. był korzystny dla bydgoskiego lotnictwa. W marcu przewinęło się 24,3 tys. pasażerów. To o 96% więcej niż rok temu. Wzrost liczby pasażerów wymaga rozbudowy terminala, który powstał w 2004 r. Jego rozbudowa ma się zakończyć przed letnim sezonem czarterowym. Koszty powiększenia terminalu to 2,5 mln. Zł co pokryte będzie w całości ze środków własnych lotniska. Dzięki temu sala odlotów zyska dodatkowe 250 m². 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 m² z nowoczesnymi strefami importu i eksportu, placem manewrowym wraz z drogą wewnętrzną o pow. 1.500

m², nowoczesnym i wydajnym system kontroli bezpieczeństwa, wydajną i szybką obsługą oraz możliwością krótkoterminowego magazynowania towarów.

Warmińsko-Mazurskie

Port lotniczy „Mazury” (realizowane)

Port Lotniczy Olsztyn-Mazury w Szymanach to jedyny port lotniczy w województwie Warmińsko-Mazurskim położony w sercu regionu. Lotnisko znajduje się w Szymanach, 10 km od Szczytna oraz 56 km od Olsztyna (stolicy regionu). Zajmuje on około 322 hektary. Terminal pasażerski obejmuje łączną powierzchnię 6 800 m². Lotnisko posiada pełną infrastrukturę przygotowaną do obsługi samolotów pasażerskich poruszających się zarówno w trybie rejsowym i czarterowym. Jest jednym z 6 portów lotniczych w Polsce, który posiada bezpośrednie połączenie kolejowe. Pierwsze loty zostały uruchomione w styczniu 2016 roku. Obecnie lotnisko obsługuje 2 połączenia do Londynu (Londyn-Luton, Londyn-Stansted). Od 20 maja 2017 r. dwa razy w tygodniu działa także połączenie do Oslo. Prowadzone są rozmowy w sprawie uruchomienia nowych połączeń na Ukrainę (Lwów, Kijów). W 2016 r. lotnisko odprawiło 47 tys. pasażerów. Samorządowa Spółka Warmia i Mazury Sp. z o.o., właściciel portu lotniczego obecnie prowadzi inwestycje pod kątem rozbudowy dróg kołowania i płyty przed hangarowej pod budowę magazynów cargo.

Mazowieckie

Lotnisko Chopina w Warszawie

Lotnisko Chopina w Warszawie obsługuje ruch rozkładowy, czarterowy oraz cargo. W 2016 roku z usług portu skorzystało ponad 12,8 miliona pasażerów. Aby zapewnić odpowiedni poziom usług i wzrost przepustowości, na lotnisku realizowane są liczne inwestycje. Zmodernizowana została jedna z dróg startowych. W planach jest wybudowanie Chopin Airport City, nowoczesnego miasteczka wielofunkcyjnego z obiektami o charakterze biznesowym, handlowym i rekreacyjnym o łącznej powierzchni ponad 150 tys. m².

Obsługa frachtu lotniczego na Lotnisku Chopina odbywa się w nowoczesnym kompleksie obejmującym 12 000 m² powierzchni magazynowej. W ciągu ostatnich lat ruch towarowy na Lotnisku Chopina dynamicznie rośnie bijąc kolejne rekordy. Dane z 2016 roku podają, iż wielkość odprawionego towaru na warszawskim lotnisku sięgnęła ponad 72 200 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, auto-karowa, 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 m². W przyszłości planowana jest budowa Terminala Cargo o przepustowości 15 tys. ton rocznie do obsługi ruchu towarowego, przesyłek oraz poczty. Równolegle 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. W roku 2016 lotnisko obsłużyło ponad 2,8 mln pasażerów.

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 bocznicą kolejowa.

Mazowiecki Port lotniczy Radom

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 bocznicą doprowadzona jest na teren jednostki wojskowej. Z lotniska prowadzone są regularne loty. Lotnisko dysponuje terminalem pasażerskim o powierzchni 3 tys. m². W roku 2016 lotnisko obsłużyło 8 965 pasażerów.

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 m² 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 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 dalekobieżne 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), stanowiąca część bazowej sieci towarowej TEN-T, 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 terminalu w dodatkowe stoły magazynowe i highloader, rozbudowę powierzchni magazynowej oraz budowę doków dla pojazdów. Regularne loty obsługiwane są przez: Lufthansa Cargo,

SAS Cargo, Swiss World Cargo oraz LOT, natomiast na żądanie: Cargolux, Air France Cargo, Aircargo Service Network Sky XS, Kales Airline Services, Strike, ECS Group, North Air Logistics. W ciągu całego 2016 r. w terminalu odprawiono 6 567 ton ładunków wykonując przy tym 2 912 operacji.

Śląskie

Port lotniczy Katowice – Pyrzowice

Lotnisko Katowice Airport obsługuje ruch rozkładowy, czarterowy oraz cargo, czynne jest 24h/7. W 2016 obsłużono 3,22 mln pasażerów oraz 17,674 ton cargo. Port lotniczy posiada bardzo dobrą lokalizację bezpośrednio przy drodze ekspresowej S1 oraz autostradzie A1, usytuowany jest w pobliżu przecięcia się głównych europejskich szlaków transportowych oraz centralnie dla Polski południowej. Lotnisko znajduje się 30 km od największego węzła autostradowego w Polsce, skrzyżowania autostrad A1 (północ-południe) i A4 (wschód-zachód). Z węzłem połączone jest za pomocą autostrady A1.

Brak jest ograniczeń hałasowych. Dostępność służb tj. kontroli ruchu lotniczego, operatorzy paliwowi, operatorzy handlingowi, spedytorzy i agencje celne, Krajowa Administracja Skarbowa, Straż Graniczna również 24h/7.

Najwyższa w Polsce lokalizacja pasa startowego – 303 m n.p.m., zapewnia bardzo dobre warunki pogodowe, co przekłada się w porównaniu z innymi lotniskami w Polsce i tym regionie Europy na niewielką liczbę dni z ograniczoną widzialnością.

Terminale cargo mają łączną powierzchnię 17.700 m². W tym powierzchnia magazynowa łącznie liczy 12 400 m², powierzchnie biurowe łącznie to 5.300 m².

Nowoczesny budynek, którego posadowienie umożliwia bezpośredni dostęp do płyty postojowej samolotów nr 3 cargo oraz wyposażony jest m.in. w nowoczesne stanowiska przeładunkowe, co pozwala na:

- skrócenie czasu realizacji operacji przeładunkowych,
- zwiększenie przepustowości placu przeładunkowego,
- możliwość obsłużenia różnego typu samochodów dostawczych,
- zabezpieczenie towaru przed niekorzystnym działaniem warunków atmosferycznych,
- ochronę przed dostępem osób niepowołanych,
- oszczędność energii oraz poprawę warunków pracy.

Powierzchnia parkingów, placów manewrowych i dróg wewnętrznych terminali cargo to około 35.000 m². Nowy terminal cargo usytuowany jest bezpośrednio przy płycie postojowej dla samolotów (2 samoloty kodu C lub 1 kodu D) oraz przy płycie do odladania samolotów. W ramach działalności terminala cargo operuje czterech przewoźników kurierskich, którzy realizują połączenia na trasach regularnych. DHL Express obsługuje połączenie Lipsk – Katowice, UPS obsługuje połączenie Katowice – Koln/Bonn, FedEx realizuje regularne rejsy na trasie Katowice – Paryż – Stuttgart – Katowice, TNT Katowice – Liege. Ponadto lotnisko obsługuje liczne towarowe rejsy czarterowe obsługiwane szerokokadłubowymi frachtowcami. Jest możliwość

dokonania czynności celnych we właściwości transportu drogowego/CMR/ i transportu lotniczego/AWB/ w jednym miejscu. Na terenie lotniska znajduje się baza techniczna obsługi samolotów z najszerzym w Polsce zakresem certyfikacji usług związanych z obsługą techniczną statków powietrznych: Linetech, LS Technics.

W Katowice Airport zrealizowano największy w historii program inwestycyjny i oddano do użytku m.in.:

- Nową drogę startową o długości 3200 metrów i szerokości 45 metrów + 2x7,5 m opaski, PCN 70/R/A/W/T wyposażoną w ILS CAT II z procedurami LVTO 125 m. Umożliwia to operowanie większości typów samolotów pasażerskich i transportowych w tym takich jak np. Boeing 747 – popularny Jumbo Jet. (przyszłościowy projekt umożliwia przedłużenie drogi startowej do 3 600 m).
- Nowoczesny terminal cargo wraz z niezbędną infrastrukturą o całkowitej powierzchni 12 000 m² w tym powierzchni magazynowej 10.000 m², pow. biurowa 2.000 m², kubatura 96.488 m³, wysokość 10.20 m, przepustowość 50.000 ton/rok, ilość stanowisk: 11 doków; ilość miejsc parkingowych: I etap:
 - parking TIR – 29 mp
 - parking sam. dostawczych – 36 mp
 - parking sam. osobowych – 101 mp.

Nowa infrastruktura umożliwia bezpośredni dostęp do płyty postojowej samolotów nr 3 cargo.

- Rozbudowano drogi kołowania i płyty postojowe dzięki czemu lotnisko posiada aktualnie 36 stanowisk postojowych dla samolotów w tym: 3

stanowiska na samoloty kodu E oraz 10 stanowisk na samoloty kodu D. Trwa rozbudowa płyty postojowej nr 3 cargo: 2 stanowiska na samoloty kodu E oraz 1 stanowisko na samoloty kodu C lub zamiennie 4 stanowiska na samoloty kodu C.

Wielkopolskie

Port lotniczy im. Henryka Wieniawskiego Poznań - Ławica

Powierzchnia terminalu cargo wynosi 1.490 m². W budynku znajdują się siedziby agenta handlingowego, Urzędu Celnego, Straży Granicznej, spedytorów i agencji celnych. Magazyn terminalu dzieli się na magazyn eksportowy, importowy i krajowy oraz boksy załadunku i wyładunku. W magazynie przystosowano pomieszczenia specjalistyczne dla przesyłek wartościowych, materiałów radioaktywnych i niebezpiecznych, zwierząt oraz depozytu. Dla zachowania bezpieczeństwa zamontowano system kontroli dostępu oraz system antynapadowy i antywłamaniowy. Każdy towar w ruchu cargo jest prześwietlany. 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 m². Podstawową funkcją Terminalu Cargo jest spedycja i składowanie towarów przewożonych drogą lotniczą w obrocie międzynarodowym i krajowym. Teren obiektu Cargo o powierzchni 6.200 m² 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 35 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. 9 czerwca 2013 r. uruchomiony został przystanek kolejowy Port Lotniczy Szczecin Goleniów, obsługujący kursowanie pociągów na lotnisko ze Szczecina Głównego i Kołobrzegu. 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. W 2016 roku z usług lotniska skorzystało ok. 468 tys. pasażerów, co pozycjonuje je jako jedno z najbardziej ruchliwych portów lotniczych w Polsce. Lotnisko posiada ILS kategorii pierwszej. Powierzchnia terminala to 2,6 tys m².

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 m²), 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, Il-62/Il-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 m² ocieplanej i wentylowanej powierzchni magazynowej i 1750 m² powierzchni biurowej. Na terenie terminalu cargo dostępne są: magazyn krajowy, magazyn celny, skład celny, chłodnia, pomieszczenie do składowania mat. radioaktywnych, rampy, możliwość wysokiego składowania, inne specjalistyczne urządzenia (w tym urządzenia instalowane na życzenie kooperujących firm).

9. Potencjalne tereny dla inwestycji związanych z Korytarzem Bałtyk-Adriatyk

Pomorskie

Tereny inwestycyjne województwa pomorskiego zlokalizowane są wzdłuż najważniejszych dróg wojewódzkich i krajowych zapewniających odpowiedni dostęp. Tereny te leżą w granicach dwóch Specjalnych Stref Ekonomicznych: Słupskiej i Pomorskiej. Do najważniejszych terenów inwestycyjnych przeznaczonych pod działalność budowlaną, przemysłową i usługową należy zaliczyć:

Rejon Cedrów Małych Miłocin

Jest to teren inwestycyjny o powierzchni ponad 26 hektarów, zlokalizowany w miejscowości Cedry Wielkie w powiecie Pruszcz Gdański. Teren przeznaczony pod działalność przemysłową i usługową, podłączony do sieci kanalizacyjnej, wody, elektryczności oraz instalacji telekomunikacyjnej. Część działki należy do Agencji Nieruchomości Rolnych, natomiast większość terenu jest w posiadaniu osoby prywatnej. Działka położona jest ok. pół kilometra od Drogi Krajowej nr 7, 10 kilometrów od autostrady A1, 13 kilometrów od portu morskiego w Gdańsku, 24 kilometry od portu lotniczego w Rębiechowie oraz 10 kilometrów od najbliższej bocznicy kolejowej.

Teren w Gdańsku przy ulicy Ku Ujściu

Jest to teren o powierzchni 12 hektarów położony w Porcie Północnym w Gdańsku przy ulicy Ku Ujściu. Teren przeznaczony pod działalność przemysłową. Właścicielem terenu jest Gmina Miasta Gdańsk. Działka położona jest w bezpośrednim sąsiedztwie bocznicy kolejowej Gdańsk Port Północny oraz wschodniego

brzegu tunelu pod Martwą Wisłą, 4 kilometry od Drogi Krajowej nr 7 oraz 10 kilometrów od autostrady A1.

Tereny Pomorskiego Centrum Inwestycyjnego

Jest to teren o powierzchni 186 hektarów należący do Gdańskiej Agencji Rozwoju Gospodarczego Sp. z o. o. przeznaczony do zabudowy produkcyjno-usługowo-składowej. Zlokalizowany przy Trasie Sucharskiego w pobliżu Głębokowodnego Terminala Kontenerowego DCT. W 2015 roku został zrealizowany pierwszy etap układu drogowego umożliwiający dostęp do terenu bezpośrednio z Trasy Sucharskiego. Centrum ma doskonały dostęp do krajowych i międzynarodowych szlaków drogowych, kolejowych i lotniczych. Skomunikowane jest z Trasą Sucharskiego i tunelem pod Martwą Wisłą, Obwodnicą Południową Trójmiasta oraz drogą krajową nr 7, liniami kolejowymi oraz międzynarodowym lotniskiem w Gdańsku. Wzdłuż Trasy Sucharskiego znajduje się gazociąg średniego ciśnienia. Wykonano również odcinek sieci wodociągowej oraz kanalizacji sanitarnej. Centrum oferuje możliwość budowy magazynów logistycznych i hal produkcyjnych wraz ze zintegrowanymi powierzchniami biurowymi o łącznej powierzchni ok. 500 tys. m². Istnieje również możliwość objęcia części terenu statusem specjalnej Strefy Ekonomicznej oraz wolnego obszaru celnego. Rozpatruje się powiększenie obszaru centrum o tereny przeznaczone na parkingi strategiczne dla tirów w rejonie dzielnicy Stogi.

Rejon Gdańska Kowale

Jest to teren inwestycyjny o powierzchni ponad 12 hektarów w Gdańsku przy alei Kazimierza Jagiellończyka. Teren przeznaczony pod produkcję, usługi, składy i magazyny oraz sklepy wielko powierzchniowe o ponad 2 tys. m² powierzchni sprzedażowej. Działka rozciąga się od węzła Kowale wzdłuż obwodnicy na długości blisko 0,5 kilometra. Zgodnie z planem zagospodarowania dopuszczalna powierzchnia zabudowy to 70%, wysokość do 20 m lub 3 kondygnacje. Działka podłączona do sieci kanalizacyjnej, wody, elektryczności oraz instalacji telekomunikacyjnej. Własność prywatna. Teren położony jest wzdłuż obwodnicy trójmiejskiej S6, 6 kilometrów od Drogi Krajowej nr 7, 10 kilometrów od Autostrady A1, 22 kilometry od portu morskiego w Gdańsku oraz 5 kilometrów od portu lotniczego w Rębiechowie.

Rejon Gdańska Maszynowej

Jest to teren o powierzchni 35 hektarów z czego dostępnych 7 hektarów jako największa działka w kompleksie. Zlokalizowana w Gdańsku przy ulicach Budowlanców oraz Maszynowa. Teren przeznaczony pod produkcję i usługi, podłączony do sieci kanalizacyjnej, wody, gazu, elektryczności oraz instalacji telekomunikacyjnej. Należy do Gdańskiej Agencji Rozwoju Gospodarczego. Działka położona jest 2 kilometry od Drogi Krajowej nr 7, 30 kilometrów od autostrady A1, 15 kilometrów od portu morskiego w Gdańsku, 1,5 kilometra od portu lotniczego w Rębiechowie oraz pół kilometra od najbliższej bocznic kolejowej.

Rejon Gdańska Meteorytowej

Jest to teren inwestycyjny o powierzchni 30 hektarów w Gdańsku Osowa. Teren przeznaczony pod produkcję i usługi, podłączony do sieci kanalizacyjnej, wody, gazu, elektryczności oraz instalacji telekomunikacyjnej. Własność prywatna. Teren położony jest w sąsiedztwie obwodnicy trójmiejskiej S6, 20 kilometrów od Autostrady A1, 20 kilometrów od portu morskiego w Gdyni oraz 5 kilometrów od portu lotniczego w Rębiechowie.

Rejon Gdańska Płoni

Jest to teren o powierzchni ok. 70 hektarów zlokalizowany w Gdańsku przy ulicy Benzynowej. Teren przeznaczony pod produkcję i usługi, z przyłączami wody, gazu i elektryczności. Warunkowo dopuszcza się również ciężki przemysł. Obszar jest własnością Miasta Gdańsk. Rejon Gdańsk Płonia położony jest w sąsiedztwie terenu Rafinerii Gdańskiej, 11 kilometrów od Autostrady A1, 9 kilometrów od portu morskiego w Gdańsku, 10 kilometrów od portu lotniczego w Rębiechowie oraz kilometra od najbliższej bocznic kolejowej.

Tereny przy Bałtyckim Terminalu Kontenerowym w Gdyni

Jest to teren składający się z dwóch działek o łącznej powierzchni blisko 30 hektarów zlokalizowane przy ulicy Janka Wiśniewskiego w sąsiedztwie Bałtyckiego Terminalu Kontenerowego w Gdyni. Działki przeznaczone pod obiekty produkcyjne, składy i magazyny, tereny zabudowy usługowej, usługi logistyczno-dystrybucyjne związane z obrotem portowo morskim. Właścicielem terenu jest Skarb Państwa, użytkownikiem wieczystym Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A..

Teren jest w części uzbrojony, z drogami dostępowymi z infrastrukturą portową, 2 kilometry od Drogi Krajowej nr 6 oraz 25 kilometrów od portu lotniczego w Rębiechowie.

Rejon Kopytkowa

Jest to teren inwestycyjny o powierzchni 41 hektarów w miejscowości Kopytkowo w gminie Smętowo Graniczne, powiat starogardzki. Teren przeznaczony pod działalność inwestycyjną w zakresie: zabudowy usługowej, produkcyjnej, składów, magazynów z uwzględnieniem potrzeb związanych z ochroną struktury przestrzennej obszarów, ochroną krajobrazu i przyrody. Działka podłączona do sieci kanalizacyjnej, wody, elektryczności oraz instalacji telekomunikacyjnej. Własność prywatna. Wszystkie oferowane działki objęte są obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego gminy Smętowo Graniczne. Teren położony jest przy węźle Kopytkowo Autostrady A1, 7 kilometrów od Drogi Krajowej nr 1 oraz kilometr od bocznic kolejowej w Smętowie Granicznym.

Teren Kwidzyńskiego Parku Przemysłowo – Technologicznego

W skład rejonu wchodzi działki inwestycyjne lokalizowane w miejscowości Kwidzyn Górki w powiecie kwidzyńskim. Powierzchnia całkowita wynosi blisko 18 hektarów i składa się z działek nieregularnego kształtu (nr działki 249/2 pow.14,070 m²;nr działki 249/5 pow.5.225m²;nr działki 249/6 pow.14,857m² ;nr działki249/9 pow.17,329 m²;nr działki 249/11 pow.6,148m²;nr działki 249/17 pow.16,691m²;nr działki249/18 pow.65,053 m²; nr działki 249/20 pow.8.007m²; nr działki 249/21 pow.5,566m²; nr

działki 249/24 pow.2,664m²;nr działki 249/26 pow.3,215m²;nr działki 249/29 pow.19,679m²). Objęte są miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego jako tereny produkcyjno-usługowe. Podłączenia do sieci elektrycznej. Teren zlokalizowany jest przy Drodze krajowej nr 55 oraz 2 kilometry od bocznic kolejowej w Kwidzynie.

Rejon Lęborka

Jest to teren inwestycyjny o powierzchni blisko 19 hektarów położony w Lęborku. Teren przeznaczony pod produkcję i usługi. Teren nie uzbrojony jest własnością Miasta Lębork. Zlokalizowany bezpośrednio przy Drodze krajowej nr 6 w odległości 1,5 kilometra od bocznic kolejowej.

Rejon Pruszcza Gdańskiego – Cieplewa

W skład rejonu wchodzi działki inwestycyjne o powierzchni 20 hektarów przeznaczona pod działalność produkcyjną, składy, magazyny, bazy transportowe i budowlane. Według planu zagospodarowania przestrzennego procent dopuszczalnej zabudowy wynosi 70%. Teren położony jest w sąsiedztwie Drogi Krajowej nr 1, 2 kilometry od autostrady A1, 20 kilometrów od portu morskiego w Gdańsku, 25 kilometrów od portu lotniczego w Rębiechowie oraz kilometr od najbliższej stacji kolejowej.

Rejon Pruszcza Gdańskiego – Straszyna

Jest to duży teren pod inwestycje o charakterze produkcyjnym o całkowitej powierzchni 210 hektarów. Działki są podłączone do sieci kanalizacyjnej, wody, gazu, elektryczności oraz instalacji telekomunikacyjnej. Kompleks położony jest 2 kilometry od Drogi

Krajowej nr 6, 3 kilometry od autostrady A1, 18 kilometrów od portu morskiego w Gdańsku, 12 kilometrów od portu lotniczego w Rębiechowie oraz kilometr od najbliższej stacji kolejowej.

Rejon Zatorza

Jest to teren o powierzchni ponad 16 hektarów w miejscowości Prabuty w powiecie kwidzyńskim. Działka jest własnością Miasta i Gminy Prabuty przeznaczony pod działalność produkcyjną, magazynowanie, usługi z wykluczeniem działalności szczególnie szkodliwej dla środowiska z uwagi na położenie w korytarzu ekologicznym rzeki Liwy. Sąsiaduje ze stacją kolejową w Prabutach, oddalony od Autostrady A1 o 40 kilometrów.

Teren Zielony Park Przemysłowy w Cierznie

Jest to teren inwestycyjny o powierzchni ponad 45 hektarów położony w miejscowości Cierzno, gmina Debrzno w powiecie człuchowskim. Właścicielem terenu jest Gmina Miasta Debrzno na którym w 2011 roku oddano do użytku Inkubator Przedsiębiorczości Cierznie, który stanowi lokalne centrum obsługi inwestora. Przeznaczony jest pod wynajem mikro, małym i średnim przedsiębiorstwom pod wieloraką działalność gospodarczą. Składa się z dwóch części: biurowo - administracyjnej oraz produkcyjno - magazynowo - usługowej. Pozostały teren, z którego największą możliwością do wydzielania działkę o powierzchni 9 hektarów jest przeznaczony na działalność przemysłową i usługową. Teren jest podłączony do sieci kanalizacyjnej, wody, elektryczności oraz instalacji telekomunikacyjnej. Do wspomnianego terenu przylega obszar blisko 10 hektarów i jest objęty statusem Podstrefy „Debrzno” Słupskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej.

Kompleks sąsiaduje z Drogą krajową nr 22 oraz jest oddalony od bocznic i stacji kolejowych według następujących danych: Bińcze 14 kilometrów, Lipka Krajeńska 15 kilometrów, Człuchów 16 kilometrów, Czarne 17 kilometrów.

Mazowieckie

Na terenie województwa mazowieckiego funkcjonują duże kompleksy uzbrojonych terenów inwestycyjnych przyjmujące formę zarówno specjalnych stref ekonomicznych, stref aktywności gospodarczej, jak też terenów inwestycyjnych komercjalizowanych przez samorządy gminne i powiatowe. Strefy aktywności gospodarczej są rozległymi kompleksami uzbrojonych terenów inwestycyjnych przystosowywanych przez samorządy lokalne do przyjęcia inwestorów. Wiele z tych terenów może być wykorzystanych na inwestycje związane z Korytarzem Bałtyk-Adriatyk. Na terenie województwa mazowieckiego powstały dwie strefy: w powiecie przasnyskim oraz w Garwolinie. To wokół nich zlokalizowane mają być najważniejsze inwestycje. Stąd w województwie mazowieckim wyróżnić można następujące rejony inwestycyjne:

Rejon przasnaski

Przasnyska Strefa Aktywności Gospodarczej składa się z dwóch podobszarów: Podstrefy w Sierakowie k. Przasnysza oraz Podstrefy w Chorzelach. Podstrefa w Sierakowie zajmuje 306 ha. Teren jest uzbrojony w instalację wodno-kanalizacyjną, elektroenergetyczną, teleinformatyczną, planowane jest wykonanie gazociągu. Strefa gospodarcza obsługiwana jest przez drogę krajową nr 57 i wojewódzką nr 544 oraz lotnisko

biznesowe na jej obszarze. Południowa część terenu wchodzi w skład Tarnobrzесьkiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Z myślą o inwestorach lokujących działalność w strefie i ich pracownikach w pobliżu strefy, w granicach miasta Przasnysza, przygotowano uzbrojone działki pod budownictwo mieszkaniowe. Drugą podstrefę tworzą dwa obszary położone w Chorzeliach o powierzchni odpowiednio 94 ha i 22 ha z możliwym ich powiększeniem. Pierwszy obszar posiada dostęp do infrastruktury wodno-kanalizacyjnej, gazowej, elektroenergetycznej i telekomunikacyjnej. Wokół obszaru biegnie nowo wybudowana droga powiatowa oraz bocznica kolejowa łącząca się z linią kolejową nr 35, dzięki czemu możliwe jest dogodne połączenie z portami nad Zatoką Gdańską. Ponadto obszar obsługują droga krajowa nr 57 i wojewódzka nr 614. Drugi obszar znajduje się w sąsiedztwie drogi krajowej nr 57 i rzeki Orzyc, przeznaczony jest na inwestycje sportowo-rekreacyjne, działki również posiadają niezbędne media w zakresie takim, jak obszar pierwszy. Podstrefa w Chorzeliach odległa jest o 30 km od portu lotniczego Mazury-Szymany.

Rejon Garwoliński

Garwolińska Strefa Aktywności Gospodarczej zlokalizowana jest przy północnym odcinku obwodnicy Garwolina w ciągu drogi ekspresowej S17. Łączna powierzchnia strefy to 80 ha. Teren uzbrojony został w instalację elektroenergetyczną, wodociąg i kanalizację oraz instalację teletechniczną, powstały również drogi wewnętrzne. W pobliżu funkcjonują już centra magazynowe i zakłady produkcyjne.

Rejon obszaru metropolitalnego Warszawy

Tereny inwestycyjne rejonu przygotowywane są głównie w otoczeniu węzłów komunikacyjnych. W gminie Pomiechówek 179 ha gruntów przygotowano pod inwestycje na terenie bezpośrednio sąsiadującym z MPL Warszawa-Modlin. Tereny objęte są Warmińsko-Mazurską Specjalną Strefą Ekonomiczną. Obsługę obszaru inwestycyjnego „Nowy Modlin” zapewniają lotnisko oraz droga krajowa nr 62 i linia kolejowe E65.

Rejon gminy Grodzisk Mazowiecki

Uzbrojone tereny ww. rejonu przygotowane do prowadzenia działalności wytwórczej lub magazynowej powstały w otoczeniu węzła „Grodzisk” na autostradzie A2 oraz planowanej do budowy w najbliższych latach obwodnicy miasta w ciągu drogi wojewódzkiej nr 579. Tereny są uzbrojone w gazociąg, kanalizację i sieć elektroenergetyczną.

Rejon gminy Mszczonów

Wartością rejonu jest lokalizacja przy drodze ekspresowej S8 i drodze krajowej nr 50 znajdują się tereny inwestycyjne o powierzchni 20 ha posiadające przyłącza wodno-kanalizacyjne, elektroenergetyczne i gazowe.

Oprócz wymienionych na terenie województwa oferowane są inwestorom tereny o małej powierzchni lub położone w obszarach peryferyjnych (Nowe Miasto n. Pilicą).

Łódzkie

O atrakcyjności inwestycyjnej terenów położonych w korytarzu transportowym Bałtyk – Adriatyk decyduje przede wszystkim bliskość i możliwość dogodnego powiązania z tworzącymi korytarz terminalami oraz drogami szybkiego ruchu. W województwie łódzkim, oprócz linii kolejowych przy których funkcjonują terminale (wymienionych w niniejszym raporcie) główną oś korytarza stanowi autostrada A1 wraz z 11 węzłami na terenie województwa (mająca kontynuację w części południowej w postaci drogi krajowej nr 1). Biorąc pod uwagę atrakcyjność terenów pod kątem realizacji inwestycji logistycznych, w tym magazynowych o dużej skali, za grunty najbardziej atrakcyjne, a tym samym czerpiące największą rentę z faktu położenia w korytarzu Bałtyk – Adriatyk uznać należy grunty: położone w zasięgu oddziaływania węzła lub drogi (w promieniu ok. 10 km); mające powierzchnię większą niż 10 ha.

Szczególną koncentrację takich terenów obserwuje się w kilku kluczowych obszarach województwa łódzkiego, mianowicie w rejonie miejscowości: Łódź, Stryków oraz Piotrków Trybunalski, będących głównymi obszarami koncentracji punktowej infrastruktury logistycznej (parków magazynowych i terminali intermodalnych – opisanych również w niniejszym raporcie) oraz dodatkowo w rejonie Kutna i Radomska, gdzie funkcjonują terminale, jednak nasycenie inwestycjami logistycznymi i ruch inwestycyjny są mniejsze.

Pojedyncze tereny, które mogą być konkurencyjne z racji położenia w korytarzu Bałtyk – Adriatyk oferowane są w różnych lokalizacjach województwa

łódzkiego, m.in. w gminie Piątek – 2 km od węzła „Piątek”, do dyspozycji jest teren o powierzchni 28 ha, wolne grunty o powierzchni od 8 do 16 ha oferują również położone dalej od autostrady A1 gminy: Łask, Kleszczów (ŁSSE), Bełchatów (ŁSSE), Paradyż (ŁSSE).

Ponadto poszczególne samorządy lokalne również dostrzegają potencjał jakim jest położenie w korytarzu i w swoich dokumentach planistycznych (suikzp) sukcesywnie wyznaczają tereny dla realizacji funkcji produkcyjnych, składowych i magazynowych. Stopień ich zagospodarowania oraz uzbrojenia nie jest jednak rozpoznany, a sam dokument jakim jest suikzp nie stanowi przesądzenia o realizacji inwestycji. Ujmując rzecz szczegółowo w województwie łódzkim można wyszczególnić następujące rejon pod inwestycje:

Rejon węzłów „Łódź Wschód”, „Łódź Górna” „Łódź Południe” / terminali intermodalnych Łódź Olechów (Spedcont), Łódź Chojny (Loconi Intermodal)

W Łodzi dostępne tereny inwestycyjne obejmują zarówno grunty niezabudowane, jak i tereny do tzw. reinwestycji (kompleksy zabudowy poprodukcyjnej przeznaczone do ponownego zainwestowania). We wschodnich dzielnicach miasta: Olechowie i Dąbrowie (węzeł „Łódź-Wschód”), gdzie koncentrują się tereny logistyki (m.in. parki magazynowe oraz terminale intermodalne opisane w niniejszym raporcie) co najmniej kilkanaście ha gruntów jest objętych procesem inwestycyjnym (grunty są wykupione, procedowane są decyzje administracyjne w sprawie warunków zagospodarowania lub pozwolenia na budowę). W rejonie węzłów „Łódź-Górna” i „Łódź Południe” ruch inwestycyjny jest zdecydowanie mniejszy. W gminie Brójce (węzeł „Łódź Górna”) do

dyspozycji pozostają tereny o pow. 33 ha (objęty zasięgiem ŁSSE) i 11 ha. Z kolei w gminie Rzgów (węzeł „Łódź Południe”), oferowany jest teren inwestycyjny o powierzchni ok. 200 ha, na zapleczu centrum handlowego Ptak (Ptak Outlet i Ptak Fashion City, rozwijające się od lat 90-tych centra handlu hurtowego).

Rejon węzłów „Łódź Północ”, „Stryków” / terminala intermodalnego w Strykowie (Erontrans)

W ofercie inwestycyjnej gminy Stryków, w granicach której położone są oba węzły znajduje się 13 zwartych niezainwestowanych terenów o powierzchni powyżej 10 ha i dogodnym powiązaniu z węzłem autostradowym (tj. Za pośrednictwem drogi krajowej lub wojewódzkiej). W większości są to tereny uzbrojone w podstawowe sieci infrastruktury technicznej, tj. sieć energetyczną i wodociągową, wszystkie objęte są planami miejscowymi, jednak nie są objęte ŁSSE. Łączna powierzchnia oferowanych terenów to ok. 944 ha (od 13 ha do 150 ha). Dodatkowym atutem lokalizacji jest sąsiedztwo funkcjonujących już obiektów tego typu, tj. 6 parków magazynowych (opisane w niniejszym raporcie) oraz dedykowane centra magazynowo-dystrybucyjne (m.in. Komfort).

Rejon węzłów „Piotrków Tryb. Północ”, „Piotrków Tryb. Zachów”, „Piotrków Tryb. Południe” / terminala intermodalnego Piotrków Trybunalski (bez operatora)

W Woli Krzysztoporskiej, graniczącej bezpośrednio z miastem Piotrków Trybunalski, na zapleczu parku magazynowego Prologis Piotrków II dostępne jest 25 ha gruntu do zainwestowania. Teren objęty jest planem miejscowym. Dodatkowym atutem lokalizacji jest sąsiedztwo funkcjonujących już w rejonie Piotrkowa

Trybunalskiego 4 parków magazynowych (opisanych w niniejszym raporcie) oraz dedykowanych centrów magazynowo-dystrybucyjnych (m.in. Ikea, Kaufland).

Rejon węzła „Kutno-wschód” / terminalu intermodalnego w Kutnie (PCC Intermodal)

Pojedyncze tereny o większej powierzchni dostępne są na terenie gminy Kutno, w sąsiedztwie Kutnowskiego Parku Agro-Przemysłowego (KPAP) - m.in. 15 i 11 ha gruntu. W ofercie inwestycyjnej pozostaje również kilka terenów o pow. mniejszej niż 10 ha w obrębie KPAP, w tym jeden dostępny w ramach ŁSSE. Ponadto rentę z położenia w korytarzu Bałtyk – Adriatyk czerpią również zagospodarowane tereny inwestycyjne Kutnowskiego Parku Agro-Przemysłowego (opisanego szczegółowo w niniejszym raporcie). W pozostałych gminach położonych w zasięgu oddziaływania węzła „Kutno-Wschód” nie obserwuje się ruchu inwestycyjnego, oferta terenowa w tym zakresie nie spełnia kryteriów dla inwestycji logistycznych lub jest nieznana.

Rejon terminali intermodalnych w Radomsku (Erontrans / Loconi Intermodal)

Na ofertę inwestycyjną miasta Radomsko składają się aktualnie 3 w pełni uzbrojone tereny inwestycyjne o powierzchni od 12,5 ha do 20 ha, gotowe do zainwestowania, wszystkie położone w ŁSSE i objęte mpzp z przeznaczeniem na przemysł, składy (logistyka) i usługi. Grunty te znajdują się w tzw. „strefie inwestycyjnej” utworzonej z inicjatywy lokalnych władz przy drodze krajowej nr 1, częściowo już zagospodarowanej.

Śląskie

Województwo śląskie jest przodującym regionem w Polsce pod względem atrakcyjności inwestycyjnej. Stąd według rankingu *Atrakcyjności inwestycyjnej województw i podregionów Polski 2016* opracowanym przez Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową zajmuje pierwsze miejsce. Śląskie należy również do liderów na świecie w zakresie atrakcyjności inwestycyjnej. Jedną z głównych przyczyn wysokiej pozycji województwa śląskiego jest Katowicka Specjalna Strefa Ekonomiczna (KSSE), która jak dotąd przyciągnęła bezpośrednio inwestycje o wartości około 26 mld PLN, tworząc ponad 56 tys. nowych miejsc pracy oraz kolejne w otoczeniu strefy. KSSE została uznana za najlepszą strefę ekonomiczną w Europie w 2015 i 2016 roku przez fdi Intelligence (centrum badawcze Financial Times Ltd.).

Tereny inwestycyjne województwa śląskiego charakteryzuje duża różnorodność, od tzw. greenfields (tereny niezabudowane), po tereny uzbrojone oraz zabudowane (tzw. brownfields). W ujęciu branżowym województwo śląskie jest w skali Polski przodującym miejscem na lokowanie inwestycji przemysłowych posiadając dobre zasoby pracy. Zawdzięcza to przede wszystkim bezpośrednim czynnikom lokalizacyjnym, takim jak wielkość i jakość zasobów pracy oraz chłonność rynku instytucjonalnego. Ważnym czynnikiem podnoszącym atrakcyjność inwestycyjną jest w końcu lokalizacja województwa wewnątrz Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk. Do najważniejszych rejonów przeznaczonych pod inwestycje należy zaliczyć:

Rejon Dąbrowy Górniczej, Tuczawa

Nieruchomość o powierzchni 3,31 ha położona jest we wschodniej części Górnośląskiego Obszaru Przemysłowego, w dzielnicy Dąbrowy Górniczej-Tuczawie. W najbliższym otoczeniu lasy i tereny rolne, dalej ułożone są zakłady przemysłowe. Teren posiada dogodnie połączenie z drogą ekspresową S1 Cieszyn - Gdańsk, a także autostradami A4 oraz A1. Dzięki bliskości dróg wojewódzkich możliwy jest szybki dojazd w kierunku województwa małopolskiego. Droga krajowa nr 94 umożliwia dogodną komunikację w obszarze GOP. Teren inwestycyjny usytuowany jest na przecięciu szlaków komunikacyjnych, w odległości 20 km od Międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice w Pyrzowicach, 70 km od krakowskiego Międzynarodowego Portu Lotniczego (Kraków-Balice) oraz w pobliżu Euroterminalu Sławków (1 km od granicy miasta). W miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego – teren powyższy oznaczony został jako przemysłowo-usługowy. Atutem miasta jest posiadanie jednej z największych w Polsce stacji elektroenergetycznych 400/110 kV Tuczawa, która zasila ArcelorMittal Poland SA. Ze stacji istnieje możliwość podpięcia się zarówno do sieci średniego napięcia – 20kV oraz sieci wysokiego napięcia – 110kV. Ponadto istnieje tu zbiornik wody przemysłowej Łosień- o objętości 260 tys. m³. Teren inwestycyjny zlokalizowany jest w odległości ok. 2 km od tego zbiornika.

Rejon Zawiercia

Nieruchomość o powierzchni: 80 ha składa się z 4 działek inwestycyjnych. Położona jest zachodniej części miasta, na terenie Strefy Aktywności Gospodarczej liczącej blisko 200 ha terenów przeznaczonych

w miejscowym planie zagospodarowania pod zakłady przemysłowe. Teren posiada dogodne połączenie z drogą ekspresową S1 Cieszyn - Gdańsk, a także autostradami A4 oraz A1. Dzięki bliskości dróg wojewódzkich możliwy jest szybki dojazd w kierunku województw świętokrzyskiego oraz małopolskiego. Droga krajowa nr 98 umożliwia dogodną komunikację pomiędzy aglomeracją śląską a województwem świętokrzyskim. Połączenie kolejowe umożliwia dotarcie z Zawiercia do Warszawy w 1,5 godziny. Teren inwestycyjny usytuowany jest na przecięciu szlaków komunikacyjnych, w odległości 25 km od Międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice w Pyrzowicach, 70 km od krakowskiego Międzynarodowego Portu Lotniczego (Kraków-Balice) oraz 35 km od Euroterminalu Sławków. W miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego – teren powyższy oznaczony został jako przemysłowo-usługowy. Teren inwestycyjny nie jest i nie był w przeszłości położony w granicach obszaru górniczego. Atutem miasta jest jego dobre położenie oraz zorganizowana pod kątem przemysłowym Strefa Aktywności Gospodarczej. Działające na terenie strefy Biuro Obsługi Inwestora oferuje pomoc na każdym etapie inwestycji, poczynając od oferty sztywnej na miarę, przez pomoc w uzgodnieniach na wsparciu przy pozyskiwaniu i przygotowaniu pracowników kończąc. Na inwestorów czekają również ulgi inwestycyjne w zakresie zwolnień z podatku od nieruchomości jak i zwolnień w podatku dochodowym (ten drugi dotyczy działalności w specjalnej strefie ekonomicznej). Rosnąca liczba nowych inwestorów w strefie jak również sąsiedztwo innych stref w okolicznych gminach daje możliwość kooperacji z licznymi partnerami biznesowymi.

Rejon Wodzisławia Śląskiego

Powyższy obszar o powierzchni 125 ha klasyfikuje się jako greenfield, z czego 24,0584 ha to tereny włączone do Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Teren jest korzystnie usytuowany w pobliżu granicy z Republiką Czeską. Jest łagodnie nachylony w kierunku południowym z niewielkimi deniwelacjami, bezdrzewny, suchy bez podmokłości. Przeznaczenie w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego Miasta Wodzisławia Śląskiego to usługi i produkcja. Teren skomunikowany jest bezpośrednio od drogi wojewódzkiej 936 przez zrealizowaną w 2016 roku nową drogę dojazdową do terenów inwestycyjnych ul. Olszyny przystosowaną do transportu ciężkiego. W 2012 roku sama ulica Olszyny została również zmodernizowana. Najbliższa autostrada przebiega w odległości 10 km (zjazd autostrady A1 w Mszanie). Najbliższe lotniska międzynarodowe to Ostrava - Mošnov w odległości 45 km i Katowice Pyrzowice – 90 km.

Rejon Czeladzi

Łączna powierzchnia ok. 14,7 ha. Oferta obejmuje własność gminy oraz własność innych podmiotów w tym powierzchnię terenów gminnych: 14,4 ha. W MPZP teren został oznaczony jako teren usług w tym obiektów handlowych o powierzchni i sprzedaży powyżej 2000 m². Nieruchomość jest częścią Wschodniej Strefy Ekonomicznej. To jeden z najważniejszych obszarów w Czeladzi, określający jej potencjał gospodarczy w skali regionu. Obszar WSE o powierzchni ok. 207 ha to strategiczne dla działalności transportowej, logistycznej oraz usługowo-handlowej czy produkcyjnej położenie na skrzyżowaniu ważnych arterii komunikacyjnych rangi międzynarodowej: Drogi Krajowej 94

Kraków – Wrocław oraz Drogi Krajowej 86 Cieszyn – Warszawa (Gdańsk – S-1) oraz dogodne połączenie z autostradami A4 i A1 czy Międzynarodowym Portem Lotniczym „Katowice-Pyrzowice”. Potencjał inwestycyjny Strefy od lat 90-tych doceniają liczni inwestorzy. To dzięki ich aktywności stworzonych tu zostało ponad 6,5 tys. miejsc pracy. Na obszarze WSE, objętym w całości miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego, możliwe jest prowadzenie zarówno działalności produkcyjnej, jak i handlowo-usługowej. Budowa ulicy Gdańskiej pozwala zaoferować ponad 20 hektarów terenów inwestycyjnych objętych planami miejscowymi, z przeznaczeniem na działalność usługowo-handlową. Ważną kwestią jest uzbrojenie w infrastrukturę techniczną terenów dotychczas niezagospodarowanych.

Ponadto do innych ważnych terenów inwestycyjnych województwa śląskiego należy zaliczyć: rejon Dąbrowy Górniczej przy ul. Inwestycyjnej (powierzchnia 222ha), rejon Piekar Śląskich (powierzchnia: 50,3883 ha), rejon Boronowa (powierzchnia: 20 ha), rejon Jasienicy, Międzyrzecz Dolny (powierzchnia: 57,3553 ha), rejon Skrzyszowa (powierzchnia: 31,7 ha), rejon Częstochowy (powierzchnia: 31,7329 ha), rejon Chorzowa (powierzchnia: 44,6 ha), rejon Rudy Śląskiej (powierzchnia: 30 ha), rejon Kruszyny (powierzchnia: 83,7 ha), rejon Ożarów/Mierzęcic (powierzchnia: 14,9975 ha), rejon Bytomia (powierzchnia: 25 ha), rejon Łazów (powierzchnia: 19,91 ha), rejon Żoryów (powierzchnia: 30,40 ha), rejon Częstochowy przy ul. Leśnej („Skórki”) (powierzchnia: 23,3297 ha).

Zachodniopomorskie

Tereny inwestycyjne województwa zachodniopomorskiego czerpią swą rentę położenia głównie z faktu lokalizacji w bliskości drogi ekspresowej S3, będącej częścią składową Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk. Do najważniejszych obszarów przeznaczonych pod inwestycje należy zaliczyć:

Rejon Szczecina o powierzchni 93,9 ha

Wartością rejonu jest obecność Specjalnej Strefy Ekonomicznej w Szczecinie, w Trzebuszu i w Dunikowie - Podstrefy Szczecin SSE Euro-Park Mielec. Strefa położona jest obok węzła Tczewska, znajdującego się w ciągu trasy A6/S3. W ramach inwestycji za ponad 70 mln złotych kompleksowo uzbrojono ponad 50 hektarów gruntów. Na miejscu doprowadzono wszystkie niezbędne instalacje. Wybudowano m.in. 8 km sieci energetycznej, 6 km kanalizacji deszczowej oraz 3 km sieci sanitarnej. Ponadto powstały 2 wiadukty nad torami kolejowymi, rondo, oraz część ul. Nowoprzestrzennej. Na terenie strefy rozpoczęła się także budowa pierwszego zakładu produkcyjnego, firmy Uni-Mebel.

Rejon Goleniowa o powierzchni ok. 405 ha

Wartością rejonu jest obecność Goleniowskiego Parku Przemysłowego – podstrefy Kostrzyńsko Słubickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Goleniowski Park Przemysłowy jest obecnie największym beneficjentem bliskości trasy S3 w Województwie Zachodniopomorskim. Od roku 2003, zainwestowało tam ponad 50 firm, zajmujących się między innymi produkcją przyczep i naczep transportowych, laminowanych kadłubów jachtowych, łopát do siłowni wiatrowych, produkcją opakowań tekturowych, materiałów ściernych, drabin,

tapet i artykułów higienicznych, a także logistyką i transportem. Wśród inwestorów są firmy z Danii, Belgii, Holandii, Niemiec, Włoch, Tajlandii, Korei, USA i Polski. Przy zaangażowaniu Gminy wybudowano drogę wspomagającą dla S3, która umożliwia transport ładunków wielkogabarytowych z Parku Przemysłowego do S3 i dalej do odbiorców w kraju i za granicą. Goleniowski Park Przemysłowy jest w pełni uzbrojonym technicznie terenem, przeznaczonym pod obiekty produkcyjne i usługi przemysłowe.

Rejon Gryfina o powierzchni ok. 160 ha

Rejon jest objęty podstrefą Kostrzyńsko Słubickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. W latach 2009-2012, za 30 mln zł wybudowano pełną infrastrukturę na terenie Parku, w tym drogi, ścieżki rowerowe, linie światłowodowe, sieci wodociągowe i kanalizacyjne. Tereny inwestycyjne zlokalizowane są bezpośrednio przy zjeździe z trasy ekspresowej S-3, w odległości 10 km od autostrady A6. W 2015 roku otwarty został tam zakład produkcyjny firmy Invento – pierwszego inwestora na terenie parku. W sierpniu 2016 roku decyzję o zlokalizowaniu w Parku Regionalnym Gryfino swojego centrum logistycznego podjęła firma Zalando. W hali o powierzchni 130 tys. m² zatrudnienie znajdzie ponad tysiąc pracowników. Inwestor podkreślił, że jedną z głównych przyczyn podjęcia decyzji o zlokalizowaniu zakładu w Gryfinie, była bliskość szlaków transportowych, głównie trasy S3.

Rejon Kołbaskowa

Gmina Kołbaskowo oraz znajdujące się tam tereny inwestycyjne położone są bezpośrednio przy granicy z Republiką Federalną Niemiec, wzdłuż autostrady A6.

W odległości 20 km od gminy, poprzez węzeł Klucz, autostrada łączy się z trasą ekspresową S3. Tak niewielka odległość od tej trasy, znacznie podnosi potencjał inwestycyjny gminy. Dowodem na to jest decyzja firmy Amazon o budowie w Kołbaskowie centrum logistycznego. Budowa centrum, o powierzchni 67 tys. m² rozpoczęła się w 2016 roku. Zatrudnienie znajdzie tam ponad tysiąc osób. Inwestor podkreślał, że podczas procesu poszukiwania terenu pod inwestycję, głównym kryterium była dogodna lokalizacja pod względem logistycznym. Bliskość trasy S3 była jedną z przyczyn decyzji firmy Amazon o zlokalizowaniu centrum logistycznego w Kołbaskowie.

Rejon Świnoujścia

Docelowo trasa S3 ma docierać aż do Świnoujścia. Od czasów historycznych miasto to jest głównie nastawione na rozwój sektora turystycznego, jednakże zlokalizowany tam port oraz oddany do użytku w 2016 roku gazoport przedstawiają bardzo dobre zachęty dla inwestorów poszukujących znakomicie położonego miejsca dla nowego centrum logistycznego. Doprowadzenie trasy ekspresowej S3 do Świnoujścia będzie dodatkowym bodźcem mogącym zachęcić przedsiębiorców do inwestowania na terenie gminy.

Lubuskie

W województwie lubuskim tereny inwestycyjne posiada w ofercie 55 gmin. Wielkość terenów inwestycyjnych wynosi ok. 3000 ha, w tym prawie 1800 ha terenów uzbrojonych. Wchodzą one w skład trzech specjalnych stref ekonomicznych (SSE), Stref Aktywności Gospodarczej lub są wydzielonymi działkami pod

przeznaczonymi pod produkcję przemysłową, usługi i / lub magazyny oraz składy. Trzy specjalne strefy ekonomiczne oferują w województwie lubuskim ponad 1200 ha. Większość (ponad 1100 ha) przypada na Kostrzyńsko-Słubicką Specjalną Strefę Ekonomiczną, z czego już zagospodarowane stanowią prawie 700 ha, a tereny uzbrojone to obszar 1049,66 ha.

Wydzielone pozostałe miejskie i gminne Strefy Aktywności Gospodarczej - SAG (bez statutu SSE) pod inwestycje przemysłowe mają obszar prawie 1750 ha, z czego uzbrojone tereny stanowią 660 ha.

Wszystkie miejscowości położone wzdłuż drogi ekspresowej S-3 mają w swojej ofercie tereny inwestycyjne. Są to: Gorzów Wlkp., Skwierzyna, Międzyrzecz, Świebodzin - miejsce skrzyżowania A-2 z S-3, Sulechów, Zielona Góra, Nowa Sól oraz Nowe Miasteczko. Siedem miejscowości (poza Skwierzyną) posiada strefy aktywności gospodarczej, a tereny oferujące tereny ze statutem SSE posiadają Gorzów Wlkp., Skwierzyna, Sulechów, Zielona Góra i Nowa Sól.

Łącznie w ww. 8 miejscowościach znajduje się 14 terenów inwestycyjnych z 95 różnej wielkości działkami o łącznej powierzchni 492,55 ha. Docelowo tereny te mają być wykorzystano jako obszar przemysłowy, następnie na usługi oraz składy i magazyny. W przypadku Zielonej Góry, Gorzowa Wlkp., Nowej Soli oraz Sulechowa wsparciem dla inwestorów są nowo powstałe parki i centra B+R. Wspierają one firmy różnych branż w zakresie wytworzenia nowych produktów, wprowadzenia innowacji, patentów, wzorów użytkowych i znaków towarowych. Dotychczas ww. jednostki we

współpracy z lubuskimi firmami wygenerowały 148 takich produktów.

Obszary inwestycyjne położone wzdłuż drogi ekspresowej S-3 skoncentrowane są wokół następujących miast i miejscowości:

Gorzów Wielkopolski

W mieście zlokalizowane są trzy wolne tereny inwestycyjne należące do Gorzowa Wlk. i Agencji Nieruchomości Rolnych (łącznie 8 działek o powierzchni 38,9 ha). Teren przy ul. Walczaka to nieużytki przeznaczone na usługi komercyjne, produkcję oraz składy i magazyny (łącznie 18,6 ha). Kolejny teren, to działka będąca nieużytkiem (0,9 ha) zlokalizowanym w dzielnicy przemysłowej (ul. Spiżowa), w otoczeniu kilku producentów m.in.: branży motoryzacyjnej i materiałów budowlanych. Działka przeznaczona jest zarówno pod produkcję jak i usługi (w tym komunikacyjne), składy oraz magazyny. Trzeci największy teren, objęty statusem Słubicko-Kostrzyńskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej znajdujący się w pobliżu składa się z 2 działek (19,4 ha) przeznaczonych pod produkcję oraz usługi komercyjne - właścicielem jest Agencja Nieruchomości Rolnych. Ponadto w Gorzowie dostępne są prywatne tereny inwestycyjne: SE Bordnetze znajdujące się na obszarze przemysłowym przy ul. Walczaka dysponuje działką o powierzchni 1,7 ha, nie objętą planem, o funkcji usługowo-przemysłowej. Kolejny teren prywatny bez planu pod produkcję znajduje się w posiadaniu Stilonu i Energostilu - łączna powierzchnia 20 działek to 14,4 ha. Na południe od miejskich terenów inwestycyjnych przy ul. Walczaka spółka Atrium dysponuje terenem składającym się z 23 działek o łącznej

powierzchni 14,9 ha z funkcją produkcyjną, możliwością lokalizacji składów, magazynów i usług komercyjnych. Łącznie w Gorzowie Wlkp zlokalizowane są 52 działki o powierzchni 69,9 ha.

Skwierzyna

Gmina oferuje do zbycia teren inwestycyjny składający się z trzech działek niezabudowanych o łącznej powierzchni 3,5842 ha. Działki zlokalizowane są na terenie Regionalnego Parku Przemysłowego, który został włączony w obręb Kostrzyńsko-Słubickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Teren ten jest w bezpośrednim sąsiedztwie dwóch innych zakładów produkcyjnych. Zgodnie z planem zagospodarowania przestrzennego miasta Skwierzyna działki gruntu Nr 537/6, 537/7 i 537/8, położone w obrębie 3 Skwierzyna, wchodzi w skład terenu oznaczonego symbolem „U,P” – tereny zabudowy usługowo produkcyjnej. Do nieruchomości prowadzi droga asfaltowa. Odległość od drogi głównej prowadzącej do Zielonej Góry to ok. 150 m. Odległość od wjazdu na autostradę A2 to ok. 40 km. Odległość od wjazdu na drogę ekspresową S-3 to ok. 1,5 km (węzeł Skwierzyna-Południe).

Międzyrzecz

W Międzyrzeczkim Parku Przemysłowym w otoczeniu zagospodarowanych już działek i bezpośrednim sąsiedztwie drogi ekspresowej S-3, pozostaje jedna o powierzchni 2,4784 ha. Planowane przeznaczenie to produkcja przemysłowa, magazyny i usługi.

Świebodzin

Gmina oferuje dwie działki gruntowe (niezabudowane) o pow. 5,5892 ha oraz o pow. 7,3335 ha (łącznie pow. 12,9227 ha), położone przy ul. Koziej z przeznaczeniem

na teren produkcyjny, teren magazynowo - składowy, z dopuszczeniem funkcji usługowo - handlowej. Nabyć - każdej jako odrębnej działki. Działka położona jest ok 10 km od autostrady A-2 oraz ok. 3 km od drogi S-3.

Sulechów

W gminie można znaleźć w ofercie dwa tereny inwestycyjne (o łącznej powierzchni 71,67 ha), z których każdy składa się z 10 działek. Pierwszy teren zlokalizowany pomiędzy ulicami Odrzańska / Nowy Świat został podzielony na 7 działek o łącznej powierzchni 62,86 ha. Dwie największe działki mają obszar odpowiednio: 24,38 ha i 16,41 ha. Pozostałe 4 mniejsze działki mają od 4,72 do 5,02 ha powierzchni, a najmniejsza działka liczy 2,41 ha. Teren należy do KSSSE i posiada 2 właścicieli, którymi są Gmina Sulechów oraz Agencja Nieruchomości Rolnych. Przeznaczenie terenu jest przemysłowo - składowe oraz usługowe. Wzdłuż ul. Rozwojowej znajduje się teren należący do gminy Sulechów, który tworzą 3 mniejsze działki (łącznie 8,81 ha, w tym działki: 1,2 ha, 2,14 ha oraz 5,47 ha). Teren przeznaczony jest na usługi oraz jako obszar przemysłowo - składowy.

Zielona Góra

Miasto posiada w ofercie dwa tereny inwestycyjne (łącznie 13 działek) będącymi podstrefą KSSSE, ale położonymi w dwóch różnych lokalizacjach miasta, liczących razem 204 ha. Pierwszy miejski teren, położony jest wzdłuż obwodnicy miasta (Trasa Północna). Pozostało na nim wolnych 5 działek, o łącznej powierzchni 11,28 ha (w tym: 2,8 ha, 2,8 ha, 1,24 ha, 3 ha, 0,3 ha, 0,34 ha i 4 mniejsze po 0,2 ha każda) przeznaczonych jako obszar przemysłowo - usługowy bądź usługowy. Drugi teren inwestycyjny zlokalizowany jest

w pobliżu nowopowstałego Parku Naukowo Technologicznego Uniwersytetu Zielonogórskiego w Nowym Kisielinie (obecnie Zielona Góra). Pozostało tam jeszcze 8 wolnych działek, w tym 6 poniżej 10 ha (1,4 ha; 1,5 ha; 1,75 ha, 0,5 ha, 2 ha i 2,3 ha) oraz 2 większe działki (o powierzchni: 16,14 ha i 25,0 ha). Działki te są przeznaczone dla inwestorów oferujących produkcję przemysłową oraz prowadzenie usług.

Nowa Sól

Gmina Nowa Sól oferuje 4 lokalizacje terenów inwestycyjnych (14 działek) o łącznej powierzchni 135,82 ha. Największa działka o wielkości 45 ha, która należy do prywatnego właściciela, zlokalizowana jest w Kiełczu i jest przeznaczona pod produkcję przemysłową. Na obrzeżach miasta znajduje się kolejny teren z 3 działkami (1,17 ha, 1,2 oraz 4,67 ha), które są przeznaczone pod usługi komercyjne. Na kolejnych dwóch terenach inwestycyjnych, które są częścią podstrefy KSSSE, znajduje się 10 działek (łącznie 83,78 ha) przeznaczonych pod produkcję przemysłową. Pierwszy teren to 6 działek, w tym trzy mniejsze (1 ha, 1,67 ha i 1,70 ha), dwie kilkuhektarowe (4,80 ha oraz 5,20 ha) i największa o powierzchni 10,41 ha. Drugi teren ze statutem specjalnej strefy oferuje 4 działki o zróżnicowanej powierzchni: 8, 10, 16 oraz 25 ha. Pierwszy teren należy do Miasta Nowa Sól i KSSSE drugi w całości do Miasta Nowa Sól.

Nowe Miasteczko

W mieście zlokalizowana jest jedna działka o wielkości 10,14 ha, będąca nieużytkiem należącym do Agencji Własności Rolnych. Teren ten przeznaczony jest na dla inwestorów planujących rozpoczęcie produkcji przemysłowej lub prowadzenie usług.

Dolnośląskie

Tereny inwestycyjne województwa dolnośląskiego podobnie jak tereny województw zachodniopomorskiego i lubuskiego zlokalizowane są wzdłuż drogi ekspresowej S-3. Tereny te leżą w granicach trzech Specjalnych Stref Ekonomicznych: Wałbrzyskiej, Kamiennogórskiej i Legnickiej. Do najważniejszych terenów inwestycyjnych należy zaliczyć:

Tereny leżące w okolicach gminy Bolków (obręb Wolbromek)

Gmina Bolków posiada w ofercie dwa kompleksy inwestycyjne. Jednym z nich jest kompleks o powierzchni 12,2078 ha, który położony jest w obrębie Wolbromek w odległości ok. 150 m od drogi krajowej nr 5 oraz ok. 3km od drogi krajowej nr 3. Teren jest objęty granicami Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej „INVEST-PARK”, jego właścicielem jest Agencja Nieruchomości Rolnych. W miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, teren oznaczony jest jako powierzchnia przeznaczona do działalności gospodarczej i w części (0,94 ha) tereny zieleni urządzonej, na których dopuszcza się - zgodnie z MPZP - budowę obiektów i urządzeń infrastruktury technicznej lub parkingów i dojazdów. Drugi kompleks objęty jest obszarem Kamiennogórskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Wolny teren inwestycyjny obejmuje 15,2485 ha powierzchni (łącznie cztery działki). Sieć wodociągowa Ø 160 przebiega przez teren podstrefy. Nieruchomość jest przeznaczona w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego pod działalność gospodarczą. Zlokalizowana w bliskim sąsiedztwie drogi krajowej nr 5 i około 2 km od węzła Bolków na drodze ekspresowej S-3 w budowie. W czwartym kwartale 2018 r. Zaplanowano zakończenie budowy trasy S-3 na odcinku

Południe Legnica – Bolków (z węzłem), który znacznie podniesie potencjał inwestycyjny terenu.

Dolnośląską Strefę Aktywności Gospodarczej S3-Jawor

Obszar inwestycyjny znajduje się w granicach Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej „INVEST-PARK”. Dolnośląska Strefa Aktywności Gospodarczej S3-Jawor (DSAG S3-Jawor) to teren o szczególnych atutach dla tworzenia nowych inwestycji. Obszar jest doskonale skomunikowany i przygotowany dla małych, średnich oraz dużych przedsiębiorstw. Utworzenie Dolnośląskiej Strefy Aktywności Gospodarczej S3 Jawor to następstwo projektu gospodarczego „S3-Droga Wielkich Możliwości”. Teren przylega do drogi krajowej nr 3 oraz budowanej drogi ekspresowej S3. Obecnie dojazd do terenu zapewnia droga powiatowa (ul. Cukrownicza - jest w trakcie modernizacji) oraz droga krajowa 3. Teren zostanie skomunikowany z drogą S3 poprzez węzeł łączący z drogą krajową nr 3. Grunt został oznaczony jako teren Aktywności Gospodarczej, z przeznaczeniem podstawowym pod zabudowę produkcyjną i usługową oraz z przeznaczeniem uzupełniającym m.in. pod składy, magazyny, bocznice kolejowe, lądowiska helikopterów, zbiorniki retencyjne, urządzenia i obiekty towarzyszące w tym: drogi wewnętrzne, miejsca parkingowe i garaże, infrastruktura techniczna oraz zieleń urządzona. Na terenie DSAG S3-Jawor buduje swój zakład Mercedes Benz Manufacturing Poland (koncern Daimler AG), który będzie produkował czterocylindrowe silniki do samochodów osobowych. Koncern zajmuje teren o powierzchni ponad 100 hektarów. Obecnie Gmina Jawor w swojej ofercie posiada 321 ha terenów niezagospodarowanych. Obszar należy do Agencji Nieruchomości Rolnej

oraz WSSE „INVEST-PARK”. Szacuje się, że inwestycje realizowane na tym terenie pozwolą utworzyć ok. 12,7 tys. nowych miejsc pracy.

Tereny Podstrefy Lubawki

Tereny objęte są obszarem Kamiennogórskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. W podstrefie działa jeden inwestor z branży tekstylnej. Wolny teren inwestycyjny, znajdujący się przy granicy z Republiką Czeską, obejmuje działki o łącznej powierzchni 5,3776 ha z przeznaczeniem w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego na przemysł, składy, magazyny i bazy, stanowiące własność Agencji Nieruchomości Rolnych. W sąsiedztwie nieruchomości znajduje się oczyszczalnia ścieków, sieć wodna, sieć elektroenergetyczna. Teren zlokalizowany jest około 450 m od drogi krajowej nr 5, w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej drogi ekspresowej S-3 i około 2,1 km od planowanego węzła Lubawka.

Tereny Podstrefy Kamienna Góra

Tereny objęte są obszarem Kamiennogórskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. W podstrefie zainwestowało dotychczas dziesięciu inwestorów, zajmujących się między innymi produkcją pasów bezpieczeństwa, części i akcesoriów samochodowych, materaców izolacyjnych, druku wielkoformatowego, zatrudniając około 1500 osób. Do dyspozycji inwestorów pozostają cztery wolne tereny inwestycyjne o łącznej powierzchni 50,0480 ha. Przeznaczenie w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego dla wyżej wspomnianych nieruchomości to zabudowania produkcyjne i usługowe, zabudowania techniczno-produkcyjne, obiekty produkcyjne, składy i magazyny.

Działki znajdują się w pobliżu lub w bezpośrednim sąsiedztwie sieci elektroenergetycznych, gazowych, wodnych i kanalizacyjnych. Odległość od drogi krajowej nr 5 wynosi od około 100 m do około 4 km. Kompleks nr 11 zlokalizowany jest bezpośrednio przy planowanej drodze ekspresowej S-3 i 2,5 km od planowanego węzła Kamienna Góra Północ. Reszta terenów oddalona jest od niego od około 2 do 6 km.

Tereny Podstrefy Jawor

Tereny objęte są obszarem Kamiennogórskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Nieruchomości przy ul. Ptasiej i Wrocławskiej obejmują 7,5760 ha wolnej powierzchni. Miejskowy plan zagospodarowania przestrzennego zakłada przeznaczenie pod działalność gospodarczą oraz zabudowę produkcyjną i usługową. W niedalekim lub bezpośrednim sąsiedztwie znajduje się sieć elektroenergetyczna. Sieć wodociągowa i kanalizacyjna przebiega obok nieruchomości przy ul. Ptasiej i około 450 m od nieruchomości przy ul. Wrocławskiej, natomiast odległości od sieci gazowej wynoszą odpowiednio 120 i 200 m. Tereny znajdują się około 1 km od drogi krajowej nr 3 i około 3 km od węzła Jawor Wschód na drodze ekspresowej S-3 w budowie.

Tereny Podstrefy Janowice Wielkie

Tereny objęte są obszarem Kamiennogórskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. W podstrefie działa dwóch inwestorów z branży motoryzacyjnej i metalowej. W gminie Janowice Wielkie znajduje się jedna uzbroniona nieruchomość, stanowiąca własność prywatną, pozostająca do dyspozycji inwestorów (powierzchnia 4,43 ha). Choć teren ten nie leży bezpośrednio przy trasie S-3, to jego położenie przy drodze krajowej nr 3,

która w odległości około 24 km łączyć się będzie z węzłem Bolków na drodze ekspresowej S-3 w budowie, wpłynie na możliwości dalszego rozwoju inwestorów oraz podstrefy.

Tereny położone w okolicy gminy Miłkowie (pow. legnicki)

Nieruchomość o powierzchni 16,2700ha objęta jest granicami Legnickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Właścicielem nieruchomości jest gmina Miłkowie. Aktualnie teren użytkowany jest rolniczo. Zgodnie z Miejskowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego przedmiotowy teren przeznaczony jest pod zabudowę produkcyjno – usługową (lokalizacja obiektów produkcyjnych, usługowych, magazynowych i składowych). Teren bezpośrednio przylega do drogi gminnej nr 2233D (dawna droga krajowa nr 3). W odległości około 700m znajduje się skrzyżowanie z drogą krajową nr 3 (S-3). Od strony wschodniej oraz północnej teren graniczy z drogami gminnymi o nawierzchni gruntowej.

Tereny położone w okolicy gminy Polkowice (powiat polkowicki)

Nieruchomość o powierzchni 33,4034ha objęta jest granicami Legnickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Właścicielem nieruchomości jest miasto Polkowice. Aktualnie teren użytkowany jest rolniczo. Zgodnie z Miejskowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego przedmiotowy teren przeznaczony jest pod zabudowę przemysłową. Teren przylega do drogi krajowej nr 3 (brak wjazdu). Od strony północnej teren przylegający do drogi wojewódzkiej nr 331 (ul. Działkowa). Budowa wjazdu od ulicy Działkowej wymaga

uzgodnień z KGHM dotyczących kolizji z sieciami kombinatu. Najbliższy węzeł autostrady to A4 (40km).

10. 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. W perspektywie finansowej UE 2014-2020 dystrybucja funduszy realizowana jest głównie w oparciu o instrument finansowy „Łącząc Europę” (CEF - Connecting Europe Facility). Przyjrzyjmy się wielkości wykonanych inwestycji.

W odniesieniu do infrastruktury liniowej – zwraca uwagę zaawansowany stan zainwestowania. Autostrada A-1 jest już na wykończeniu. Nadal na etapie przygotowawczym (wydana decyzja ZRID) pozostaje liczący 122 km odcinek Piotrków Trybunalski-Pyrzowice. Termin oddania do użytku części odcinka leżącego w granicach województwa łódzkiego nie jest znany. Linia kolejowa E 65 na odcinku Gdynia – Warszawa została już zmodernizowana i przygotowana do jazdy pociągów z prędkością 160 -200 km/h. Podnoszenie prędkości na kolejnych odcinkach przewidywane jest po wdrożeniu systemu ETCS. Dla odcinka Będzin – Katowice – Tychy – Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice realizowane będą prace dokumentacyjne. Planuje się, iż inwestycje będą przeprowadzone w latach 2018 – 2023 w ramach CEF. Główne inwestycje linii kolejowej nr. 226 Port Północny – Pruszcz Gdański (a w tym dwutorowy most nad Martwą Wisłą) zostały już zrealizowane. W ramach

projektu planowane jest jeszcze uruchomienie systemu ECTS do końca 2018 roku. Modernizacji podlega także linia C-E 65. Na linii obecnie prowadzone są prace na odcinku Inowrocław - Zduńska Wola - Chorzów Batory. Na odcinku Bydgoszcz - Tczew główne prace modernizacyjne zostały zakończone w 2015 roku. Zakończone zostały także prace modernizacyjne na odgałęzieniu przebiegającym wzdłuż linii kolejowej nr. 201, na odcinku Kościerzyna-Gdynia. Do 2023 roku prowadzone będą jeszcze prace w południowej części linii - na odcinku od Nowej Wsi Wielkiej do Maksymilianowa.

W skład „szczecińskiej” odnogi korytarza wchodzi droga ekspresowa S 3 oraz linie kolejowe E 59 i C-E 59. Inwestycje wzdłuż S3 realizowane były w ostatnich latach etapowo. Modernizacja trasy ma się zakończyć w 2022 roku. Poza krótkimi odcinkami S 3 zaplanowana została, jako droga o przekroju dwujezdniowym, czteropasowym. Obecnie w trakcie realizacji są budowy obwodnicy Gorzowa Wlkp., II jezdni na odcinku z Sulechowa do Nowej Soli oraz budowa dwujezdniowej drogi ekspresowej na odcinku z Nowej Soli do Legnicy i z Legnicy do Bolkowa. Na etapie przygotowywania inwestycji są odcinki od Troszyna do Świnoujścia oraz od Bolkowa do Lubawki, A6/S3 Kijewo – Rzęśnia, od Rzęśni do Miękowa oraz od Miękowa do Brzozowa. Do 2021 roku ma być także zrealizowana ważna inwestycja tunelu drogowego pomiędzy wyspami Uznam i Wolin w Świnoujściu w ciągu drogi krajowej nr 93. Modernizacja linii kolejowej E59 na odcinkach: granica województwa

dolnośląskiego – Czempin oraz Poznań Główny – Wronki i Słonice – Szczecin Dąbie realizowana jest w ramach projektów finansowanych z CEF. Jeszcze w 2017 roku rozpocznie się modernizacji na odcinku Słonice – Szczecin Dąbie, której efektem będzie podniesienie prędkości maksymalnej pociągów pasażerskich do 160-200 km/h oraz 120 km/h – w przypadku pociągów towarowych. Dla Korytarza Bałtyk-Adriatyk kluczowe znaczenie ma także droga kolejowa C-E 59, pomimo tego, że należy ona do sieci uzupełniającej TEN-T. W ramach tej linii planowane są prace z Wrocławia Brochowa i Wrocławia Grabiszyna do Głogowa. Ponadto kontynuowane będą prace na odcinku Głogów – Zielona Góra – Rzepin – Dolna Odra. Efektem inwestycji będzie podniesienie prędkości do 120 km/h, a tam, gdzie umożliwia to geometria toru do 140 km/h.

Linie C-E 65 i C-E 59 oraz 201 wchodzi również w skład kolejowego korytarza towarowego nr 5 Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie. Korytarz towarowy nie jest przedsięwzięciem inwestycyjnym. Funkcjonuje on na zasadzie współpracy między zarządcami infrastruktury kilku krajów i usprawnień organizacyjnych w przekraczaniu granic.

Trwają także intensywne prace przy realizacji połączeń portów morskich z systemem dróg krajowych oraz linii kolejowych, a także mające na celu ułatwienie dostępu do portów morskich od strony morza. Dostępność drogowa polskich portów morskich w ciągu ostatnich kilku lat korzystnie się zmieniła. Porty Trójmiasta mają dostęp do autostrady A1, łączącej się z autostradą A2. Do Szczecina dochodzi droga ekspresowa S3 – dwupasmowa prawie na całym odcinku Szczecin-Sulechów, łącząca się z autostradą A2. W najgorszej sytuacji jest

port w Świnoujściu, gdzie na odcinku Szczecin-Świnoujście w wielu miejscach droga jest jedno-jezdniowa (w tym odcinek przechodzący przez Woliński Park Narodowy). Chociaż wszystkie cztery polskie porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej mają zapewniony względnie dogodny dostęp, wiele inwestycji jest w trakcie realizacji bądź planowanych na najbliższe lata. Dotyczy to zwłaszcza zespołu portowego Szczecin-Świnoujście, gdzie obok inwestycji na rzecz polepszenia dostępu od strony lądu realizowane będą w najbliższym czasie inwestycje na rzecz pogłębienia toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 oraz toru podejściowego do portu zewnętrznego w Świnoujściu do 17 m, co umożliwi obsługę największych statków wchodzących na Bałtyk (rozpoczęcie inwestycji – po 2020 r.).

W skład Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk wchodzi także drogi wodne śródlądowe rzek Wisły i Odry. Choć z formalnego punktu widzenia nie przynależą one do sieci TEN-T w przyszłości być może staną się jej częścią. Wykorzystanie transportowe tych dróg jest aktualnie jednak niewielkie. Na modernizację dróg wodnych w Polsce potrzeba ok. 105 mld zł w ciągu 30 lat. W ostatnim czasie można jednak zaobserwować zwielokrotnienie inicjatyw na rzecz wykorzystania polskich dróg śródlądowych: Odry i Wisły, tak aby zapewniały połączenie akwenów morskich z metropoliami krajowymi oraz Kanałem Odra-Dunaj. Kluczowe znaczenie dla udrożnienia Wisły i Odry posiada ratyfikowana przez polski rząd konwencja AGN na początku roku 2017. Porozumienie dotyczy dróg wodnych E-30 (dla Odry), E-40 (od Morza Bałtyckiego do Morza Czarnego) i E-70 (od Rotterdamu do Zalewu Wiślanego).

Akcesja do Porozumienia AGN jest wyrazem woli politycznej do modernizacji istniejących szlaków wodnych oraz budowy infrastruktury rzecznej w miejscach, gdzie do tej pory nie istniała i dostosowania jej do wymogów międzynarodowych, czyli wymogów min. IV klasy żeglowności. Jak na razie Rada Ministrów w dniu 14.06.2016 r. przyjęła „Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016 - 2020 z perspektywą do roku 2030”. Zgodnie z ww. dokumentem Odrzańska Droga Wodna (E-30) ma osiągnąć status międzynarodowej klasy żeglowności i być włączona w europejską sieć dróg wodnych. Natomiast Droga wodna rzeki Wisły ma uzyskać znaczną poprawę warunków nawigacyjnych. Większość projektów obejmuje rewitalizację dolnego biegu rzeki Wisły. Planuje się także połączenie Odra-Wisła-Zalew Wiślany i Warszawa-Brześć poprzez rozbudowę dróg wodnych E-70 i E-40.

W odniesieniu do infrastruktury punktowej warto zwrócić uwagę na stopniowy przyrost powierzchni magazynowej na przestrzeni ostatnich lat. W efekcie w pierwszym kwartale 2017 roku całkowite zasoby powierzchni magazynowej w Polsce wzrosły do ponad 11 613 000 m², co oznacza wzrost o ponad 2 mln. m² w stosunku do zeszłego roku. Do największych polskich rynków magazynowych należy zaliczyć: Mazowsze (3,15 mln m²), Górny Śląsk (2,08 mln m²), Wielkopolskę (1,69 mln m²), Łódź (1,53 mln m²), Wrocław (1,5 mln m²). Na tym tle znacznie mniejszą powierzchnią magazynową dysponują ośrodki nadmorskie korytarza BAC: Pomorze (400 000 m²) i Szczecin (217 000 m²), co pokazuje, iż w Polsce wciąż dominują połączenia równoleżnikowe, które swoje centra magazynowe mają zlokalizowane w głębi kraju.

Niemniej ośrodki nadmorskie uznawane są za rynki perspektywiczne i rozwijające się. W całej Polsce dobrze przedstawia się kwestia małych, prywatnych i branżowych centrów magazynowania. W każdym dużym mieście korytarza znajduje się spora liczba tych centrów, należących do takich operatorów jak: Panattoni, ProLogis, Logisor, Segro, Diamond, Goodman. Najwięcej jest ich w okolicach Warszawy (43), Łodzi (31), Śląska (33), Wrocławia (23) czy Poznania (21). Ponadto zaczynają już funkcjonować duże centra logistyczne ulokowane w Gdańsku i Gdyni. Dotyczy to zwłaszcza Pomorskiego Centrum Inwestycyjnego, 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. Duże, publiczne centra logistyczne oraz nowe Intermodalne Centra Logistyczne PKP Cargo ulokowane są także w Wielkopolsce. Ważną rolę odgrywa Centrum Logistyczne Volkswagen Group Polska.

Pomimo pozytywnych tendencji dużo z powstających terminali i centrów logistycznych, choć zlokalizowanych jest w strefie rozwojowej korytarza Bałtyk-Adriatyk, powiązanych jest z portami niemieckimi w relacji równoleżnikowej i spełnia funkcje podwykonalne 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.

Natomiast tereny przeznaczone na inwestycje poszczególnych województw korytarza ulokowane są głównie wokół Specjalnych Stref Ekonomicznych. Nie wszystkie województwa posiadają jednak profesjonalnie przygotowane oferty inwestycyjne. Wiele z województw nie ma także dokonanych specyfikacji – jakiej branży inwestycji poszukują. Stąd rozdział raportu dedykowany terenom inwestycyjnym nie przyjął jeszcze docelowej postaci. Autorzy raportu mają jednak nadzieję, iż jego forma będzie ulegała doskonaleniu wraz z kolejnymi edycjami raportu.

Warto na koniec zwrócić uwagę, że poszczególne regiony analizowane w niniejszym raporcie odgrywają odmienne role względem Korytarza Bałtyk-Adriatyk oraz względem globalnego rynku towarowego. i tak znaczenie Śląska wynika z bliskości do Czech, Słowacji, Węgier, czyli całej Europy Centralnej. To do tych państw dystrybuje się głównie towary ze Śląska. Z kolei liczba centrów logistycznych wokół Poznania jest uzasadniona bliskością Europy Zachodniej. Natomiast

warszawskie centra związane są głównie z obsługą stolicy. Trójmiasto oraz Pomorze Zachodnie muszą natomiast wykorzystać atuty lokalizacji związane z bliskością morza. Nie są to miejsca magazynowania, z których realizuje się spedycję w kierunku Europy Środkowej, bo ten kierunek transportu realizowany jest drogami lądowymi.

Należy też stwierdzić, iż Polska jest początkowym ogniwem korytarza transportowego. Stąd przypisuje jej się rolę głównego centrum logistycznego Europy Środkowo-Wschodniej m.in. w kontekście wzrastającej rangi wymiany handlowej Europa- Daleki Wschód (zwłaszcza Chiny) oraz planowanego wzrostu chłonności rynków Ukrainy, Rosji, Białorusi, 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, co wymusi większe wykorzystanie infrastruktury Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk i jego bocznych odgałęzień niż ma to miejsce obecnie.

11. Spis tabel i rysunków

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

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

Rysunek 1. Realizacja i przygotowanie autostrad, dróg ekspresowych oraz obwodnic. (stan na 4 maja 2017 roku)

Rysunek 2. Linie kolejowe C-E 65 oraz E-65.

Rysunek 3. Linie kolejowe E 59, C - E 59 oraz C59/2.

Rysunek 4. Inwestycje kolejowe planowane w latach 2014-2020.

Rysunek 5. Mapa komunikacyjna miasta Szczecin.

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

12. Metoda przygotowania raportu i bibliografia

Raport został sporządzony na podstawie:

Ankiety przygotowanych przez przedstawicieli 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
- Tomasza Sowińskiego z Województwa Mazowieckiego
- Michała Grabana i Andrzeja Jamry z Województwa Pomorskiego
- Krzysztofa Szczepankiewicza z Województwa Kujawsko-Pomorskiego
- Witolda Kielicha z Województwa Warmińsko-Mazurskiego
- Agatę Wesołowską z Województwa Małopolskiego

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.
- *Strategia Rozwoju Województwa Dolnośląskiego do roku 2020*, Wrocław 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
- *Ustawa z dnia 15 grudnia 2016 r. O ratyfikacji Europejskiego porozumienia w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN), sporządzonego w Genewie dnia 19 stycznia 1996 r.*
- *Żegluga śródlądowa- Odra*, UN Global Compact, Warszawa 2016.
- *Program rozwoju polskich portów morskich (z perspektywą do 2030 roku)*, Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Warszawa 2017.
- Raport “Cushman & wakefield. Marketbeat Rynek magazynowy w Polsce” i kwartał 2017 roku.

Witryny internetowe:

- www.mgm.gov.pl
- www.portgdansk.pl
- www.port.gdynia.pl
- www.port.szczecin.pl
- <http://www.gddkia.gov.pl/>,
- <http://www.plk-sa.pl/>,
- <http://www.liniae65.pl/>.
- <http://www.industrial.pl/>
- <http://www.lhs.com.pl/>
- www.geoportal.gov.pl.
- www.industrial.pl.
- <http://www.scl.com.pl/>
- <http://www.polzug.de/index.php?id=5&L=1>
- www.adextra.pl
- www.altmaster.com

- www.magazyny.pl
- www.damco.pl
- www.biznespolska.pl
- www.warehouses.pl
- <http://waimeaholding.pl/webpage/projekty-north-west-logistic-park.html>
- <http://www.cargosped.pl/index.php/pl/terminale-przeladunkowe/126>
- <http://www.spedcont.com.pl/oferta.html>
- www.polzug.de
- www.lotnisko-chopina.pl
- www.modlinairport.pl
- <http://witeklogistic.pl/>
- <http://pl.goodman>
- https://www.marr.pl/multimedia/0000/8051/Hale_2011.pdf
- <http://www.mglogistic24.pl/>
- <http://panattoni.pl>
- <http://www.7rsolution.pl>
- <http://www.gn.com.pl>
- <http://www.krakowkokotow.7rlogistic.pl>
- <http://www.krakowairport.pl>
- www.prologisceesearch.com
- www.jartom.com
- www.magazyny-news.pl
- www.wnp.pl
- www.logistyczny.com.pl
- www.pccintermodal.pl
- www.rbf.net.pl
- www.schavemaker.pl
- <https://pl.wikipedia.org>

Raport sporządzili:

- Michał Graban – Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego
- Andrzej Jamry - Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego
- Marta Ciesielska - Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego

RAPORT 2017

Raport o stanie zaawansowania prac nad budową infrastruktury liniowej oraz punktowej w strefie korytarza transportowego Bałtyk – Adriatyk w Polsce na rok 2017.



Stowarzyszenie Polskich Regionów
Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk