

RAPORT 2019

Raport Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk w Polsce

Stan infrastruktury liniowej oraz punktowej na rok 2019



Stowarzyszenie Polskich Regionów Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk Gdańsk 2019

Spis treści

1.	Wstęp	3
2.	Stan zaawansowania prac nad budową oraz modernizacją autostrad i dróg krajowych w strefie korytarza Bałtyk–Adriatyk w Polsce	4
3.	Stan zaawansowania prac nad modernizacją linii kolejowych E 65 i CE 65 oraz E59 CE59	11
4.	Dostęp do portów morskich	17
5.	Stan zaawansowania prac nad modernizacją dróg wodnych Wisły i Odry	20
6.	Centra magazynowania i parki logistyczne oraz ich dostępność w poszczególnych województwach	25
	• Pomorskie	26
	• Kujawsko-Pomorskie	31
	• Warmińsko-Mazurskie	34
	• Mazowieckie	34
	• Łódzkie	38
	• Śląskie	45
	• Wielkopolskie	51
	• Małopolskie	59
	• Zachodniopomorskie	62
	• Lubuskie	66
	• Dolnośląskie	66
	• Opolskie	69
7.	Terminale przeładunkowe oraz ich dostępność w poszczególnych województwach	70
	• Pomorskie	70
	• Kujawsko-Pomorskie	74
	• Warmińsko-Mazurskie	75
	• Mazowieckie	77
	• Łódzkie	77
	• Śląskie	79
	• Wielkopolskie	80
	• Małopolskie	82
	• Zachodniopomorskie	82
	• Lubuskie	84
	• Dolnośląskie	85
	• Opolskie	85
8.	Porty lotnicze CARGO w poszczególnych województwach	86
	• Pomorskie	86
	• Kujawsko-Pomorskie	87
	• Warmińsko-Mazurskie	87
	• Mazowieckie	87
	• Łódzkie	89
	• Śląskie	89

•	Wielkopolskie	90
•	Małopolskie	90
•	Zachodniopomorskie	90
•	Lubuskie	91
•	Dolnośląskie	91
9.	Potencjalne tereny dla inwestycji związanych z Korytarzem Bałtyk-Adriatyk	92
•	Pomorskie	92
•	Kujawsko-Pomorskie	94
•	Warmińsko-Mazurskie	95
•	Mazowieckie	96
•	łódzkie	97
•	Śląskie	99
•	Wielkopolskie	101
•	Zachodniopomorskie	103
•	Lubuskie	105
•	Dolnośląskie	107
10.	Podsumowanie raportu	109
11.	Spis tabel i rysunków	111
12.	Metoda przygotowania raportu i bibliografia	112

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), a także województw kooperujących ze stowarzyszeniem. Są to zatem województwa wchodzące w skład zarówno Pomorskiej, jak i Zachodniopomorskiej odnogi Korytarza. Takie ujęcie terytorialne pokrywa się z delimitacją Korytarza Bałtyk-Adriatyk przyjętą w ramach Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 roku dzielącego przestrzeń europejską na 9 korytarzy sieci bazowej TEN-T. Jedną z konsekwencji powyższego rozporządzenia było właśnie powstanie Korytarza Bałtyk-Adriatyk, a także powołanie Stowarzyszenia Polskich Regionów Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk.

Dzisiaj już nie mamy wątpliwości, iż Korytarz Bałtyk-Adriatyk jest jedną z najważniejszych transeuropejskich sieci drogowo-kolejowych, o kluczowym znaczeniu dla rozwoju Polski i jej gospodarki morskiej. Łączy on Bałtyk z Morzem Adriatyckim, prowadząc przez uprzemysłowione rejony od południowej Polski (Górny Śląsk) poprzez Wiedeń, Bratysławę i rejon Alp Wschodnich aż po północne Włochy. Z perspektywy pięciu lat dostrzegamy, jak dużego dokonaliśmy skoku cywilizacyjnego i jak wiele się zmieniło w otoczeniu korytarza BAC, który powoli staje się dźwignią rozwoju naszego kraju i jego regionów samorządowych.

Wystarczy podać kilka danych statystycznych dotyczących polskich portów oraz ich zaplecza. W latach 2014-2018 łączne obroty ładunkowe Gdańska i Gdyni wzrosły o 37%, a podobny wzrost odnotowuje także port w Szczecinie-Świnoujściu. Aktualnie Gdańsk jest jedynym w skali Regionu Morza Bałtyckiego tzw. *hubem* czyli punktem węzłowym, do którego przyplývają największe kontenerowce świata i skąd kontenery są przewożone dalej statkami dowozowymi do innych portów Morza Bałtyckiego. Przeładunki kontenerowe gdańskiego DCT sięgają już niemal 2 mln TEU. Jak potwierdzają badania ok. 30 % polskiego handlu zagranicznego obsługiwane jest przez polskie porty. Ponadto ładunki tranzytowe stanowią ok. 16% przeładunków realizowanych w polskich

portach morskich. 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.

Warto jednak dodać do tej beczki miodu łyżkę dziegciu. Tranzyt z polskich portów nie jest co prawda bardzo niski. Jednak ponad połowa z przytoczonych 16 % to tzw. transshipmenty wożone do gdańskiego terminala DCT i stamtąd dalej drogą morską do innych bałtyckich portów, głównie do Petersburga. Jak wynika z powyższego relatywnie niewielka ilość ładunków wożonych jest korytarzem w głąb Polski, a tym bardziej do państw ulokowanych za naszą południową granicą. Polska posiada śladowy tranzyt do Czech, Słowacji, Węgier, a jeszcze mniejszy do Austrii czy na Ukrainę. Czy to znaczy, że Korytarz nie działa? Wciąż do terminali w Poznaniu czy Wrocławiu większość towarów wożonych jest z Hamburga, który ma bardziej atrakcyjne stawki przewozowe od polskich portów. Polskie potrzeby obsługują także porty Morza Adriatyckiego, jak Port w Koprze, co wynika z mniej rygorystycznych przepisów dotyczących zawartości siarki w paliwie statkowym w basenie M. Adriatyckiego względem Bałtyku. Polska jest natomiast ważnym ośrodkiem tranzytowym ale w relacji Wschód-Zachód, relacja ta nie odgrywa jednak żadnej roli dla polskich portów, i jest z gruntu niekorzystna dla polskiej gospodarki i jej bilansu handlowego. Argumenty te potwierdzają, iż Polska jest dopiero na początku ścieżki rozwoju, a ewentualny sukces przedsięwzięcia Bałtyk-Adriatyk zależy od szeregu sprzyjających okoliczności zewnętrznych, ale także naszego zaangażowania na forum krajowym i międzynarodowym; zaangażowania, które może i powinno być udziałem zarówno władz centralnych, jak i samorządowych, nie mówiąc już o inicjatywie środowisk biznesowych – portów morskich i centrów logistycznych, gdyż to te ostatnie odgrywają rolę instytucji zarządzających względem łańcuchów dostaw.

Stąd w przygotowaniu niniejszego raportu skupiliśmy się nie tylko na analizie uwarunkowań infrastruktury liniowej - autostrady A-1 i drogi ekspresowej S3, modernizacji linii kolejowych E 65 i C-E 65 oraz E 59 i C-E 59, ale także punktowej złożonej z portów, terminali i centrów

logistycznych. Pamiętajmy bowiem, 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 ulokowanych 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.

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 wchodzić nitki połączeń drogowych przebiegających od zespołów portowych Gdańska i Gdyni (na wschodzie) oraz Szczecina-Świnoujścia (na zachodzie) w kierunku południowym. Te odgańlenia 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 Sołnicy przecina autostradę A4, zaś na granicy państwowej w okolicy Wodzisławia Śląskiego i czeskiego Bogumina łączy się z czeską autostradą D1.

Autostrada A1 była przewidywana do realizacji w latach 60. XX wieku jako fragment *Transeuropejskiej Autostrady Północ-Południe (TAPP)*, mającej w zamyśle łączyć Skandynawię z krajami basenu Morza Śródziemnego. Budowa autostrady rozpoczęła się jednak dopiero w 2005 r. poprzedzona publicznymi wystąpieniami wszystkich zainteresowanych jednostek samorządu terytorialnego. Niezwykle silnie zaangażowane były też media – a szczególnie „Dziennik Bałtycki”, prowadzący ogólnopolski lobbing: „Po pierwsze A-1”.

Możliwość dofinansowania inwestycji drogowych wchodzących w skład korytarza, w tym na rzecz autostrady A-1 wzrosła w związku z procesem integracji europej-

skiej. 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 autostra-

dowy 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 Go-

rzyczkach. 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).

Obecnie na etapie realizacyjnym znajduje się liczący ok. 98 km odcinek Kamieńsk – Pyrzowice (podzielony na 8 części realizacyjnych). Fragment ten ma być gotowy do 2022 r. Do ukończenia całości autostrady A1 w Polsce pozostaje liczący ok. 24 km odcinek Piotrków Trybunalski – Kamieńsk, który ze względu na rezygnacje oferentów z podpisania umowy będzie wymagał powtórzenia przetargu.

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. - Kamieńsk	24 km	2014- bd	unieważnienie przetargu, oczekiwanie na ponowne postępowanie przetargowe
Kamieńsk - Pyrzowice	98 km	2014-2022	w trakcie realizacji
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 budowy autostrady A 1.



Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

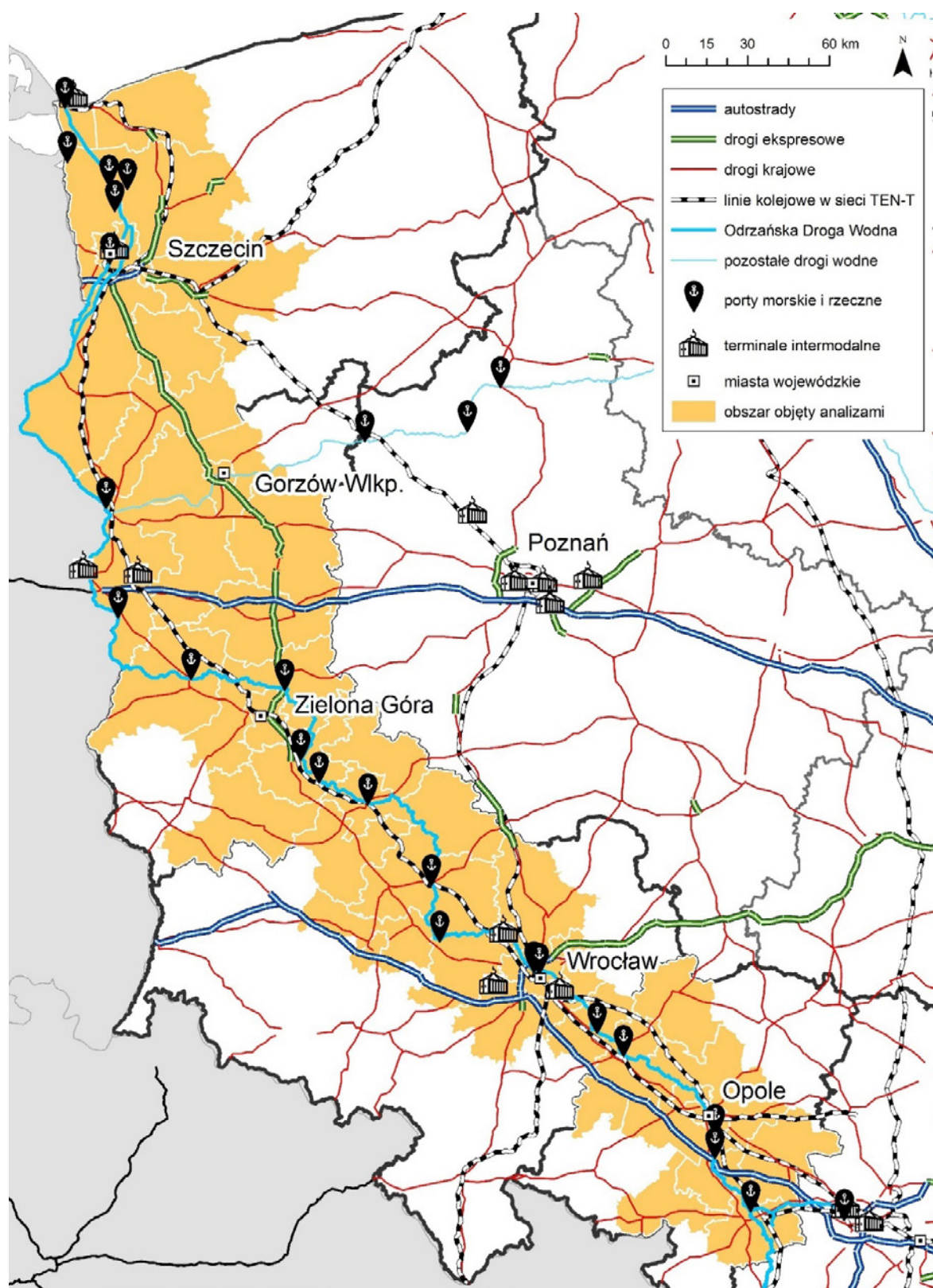
Droga ekspresowa S3 Świnoujście Szczecin – Legnica Lubawka jest ważnym elementem międzynarodowego szlaku E65 z Malmo w Szwecji do miejscowości Chania na Krecie oraz zachodniego odgałęzienia Korytarza Bałtyk-Adriatyk. Droga prowadzi południkowo od zespołu portów morskich Świnoujście – Szczecin na południe, wzdłuż zachodniej granicy kraju, przez ośrodki miejskie Gorzowa Wlkp. i Zielonej Góry, Zagłębie Miedziowe (Głogów, Polkowice, Lubin, Legnica) do południowej

granicy z Czechami. Zapewni najkrótsze bezpośrednie połączenie Skandynawii (E65) z północnymi Czechami (rejon Hradca Kralove i Pardubic). Na swoim przebiegu będzie krzyżowała się z autostradami: A6, A2 oraz A4. Jest elementem bazowej sieci TEN-T (Transeuropejskiej Sieci Transportowej) oraz stanowi drogowy komponent Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego.

Realizacja całego przebiegu drogi S3 umożliwi: dogodne połączenie tranzytowe o znaczeniu międzynarodowym

Rysunek 2.

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



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

pomiędzy krajami skandynawskimi i krajami na Bałkanach, stworzenie korzystnych warunków wspierania rozwoju regionów położonych wzdłuż drogi ekspresowej S3, poprzez zapewnienie im bezpośredniego dostępu do transportu i połączeń z dużymi ośrodkami miejskimi, stymulowanie rozwoju rynku transportowo – logistycznego, rozwój transportu intermodalnego przez powiązanie dróg i infrastruktury kolejowej.

S3 połączy też trzy województwa Polski Zachodniej: zachodniopomorskie, lubuskie i dolnośląskie, przy czym najdłuższy odcinek leży na terenie województwa lubuskiego (odległość od granicy województwa zachodniopomorskiego do granicy z dolnośląskim po trasie S3 wynosi 184 km). Północna część S3 włączona jest w Szczecinie w sieć autostrad europejskich za pośrednictwem autostrady A6 w węzłach *Kijewo* i *Klucz*, zaś pomiędzy tym pierwszym a węzłem *Rzęśnica* przebieg drogi pokrywa się z przebiegiem autostrady A6. Droga stanowi fragment szlaku łączącego aglomerację szczecińską z Trójmiastem (wraz z projektowaną drogą ekspresową S6) oraz Berlinem (poprzez autostradę A-11), za pośrednictwem autostrady A2 łączy ją również z aglomeracją poznańską, łódzką i warszawską, a przez autostradę A4 z aglomeracją wrocławską, Górnośląskim Okręgiem Przemysłowym oraz aglomeracją krakowską.

Idea budowy autostrady równoległej do linii Odry po raz pierwszy pojawiła się w latach 30. XX wieku. 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 *Rzęśnica* do Goleniowa wraz z obwodnicą tej miejscowości. Kolejne odcinki trasy realizowano już w latach 80. 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.

Droga ekspresowa S3 będzie miała docelowo ok. 470 km długości. Inwestycje w ramach perspektyw finansowych Unii Europejskiej 2017 – 2013 oraz 2014 – 2020 sprawiły, że droga na odcinku blisko 337 km jest dwujezdniową drogą ekspresową. Do zrealizowania pozostały odcinki: Świnoujście – Troszyn (prace przygotowawcze), Brzozowo – Miękowo (w trakcie realizacji), Zielona Góra Północ – Nowa Sól (budowa II jezdni – w trakcie realizacji), Bolków-Lubawka (w trakcie realizacji), o łącznej długości 133 km.

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

Duże znaczenie dla Województwa Zachodniopomorskiego posiada ponadto tzw. **Zachodnie drogowe obejście Szczecina** w ciągu drogi S6, które zostało zakwalifikowane do realizacji w formule partnerstwa publiczno-prywatnego przez rząd. Droga przebiegać będzie pomiędzy węzłami Goleniów-Północ a Kołbaskowo, stanowiąc alternatywne połączenie dla istniejącego obecnie na tym odcinku ciągu dróg S3 i A6 oraz zapewniając efektywne skomunikowanie Portu w Policach, Zakładów Chemicznych Police Grupa Azoty S.A., Polic oraz północnych i zachodnich dzielnic Szczecina. Kluczowym elementem przedsięwzięcia jest odcinek Węzeł nr 6 „Police” – Przeprawa przez Odrę – Węzeł nr 8 „Goleniów”, zapewniający na terenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego brakującą północną drogową przeprawę przez Odrę. Inwestycja została wpisana na listę zadań Planu Pracy Europejskiego Koordynatora ds. Korytarza Bałtyk-Adriatyk

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

Droga ekspresowa S3			
Odcinek	Długość	Lata realizacji	Obecny etap
Obwodnica Międzyzdrojów	2,96 km	2006-2008	zakończony – jednojezdniowa droga w parametrach drogi ekspresowej, dwujezdniową drogą ekspresową będzie po wybudowaniu odcinka Świnoujście - Troszyn
Obwodnica Wolina	2,56 km	2002-2003	zakończony - jednojezdniowa droga w parametrach drogi ekspresowej, dwujezdniową drogą ekspresową będzie po wybudowaniu odcinka Świnoujście - Troszyn
Świnoujście - Troszyn	34,5 km	2019-2022	prace przygotowawcze – uzyskana decyzja środowiskowa
Obwodnica Troszyna, Parłówka i Ostromic	6,1 km	2009 - 2011	zakończony
Obwodnica Brzozowa	4,8 km	2017-2021	w trakcie realizacji
Obwodnica Miękowa	4,8 km	2009 - 2012	zakończony
Brzozowo - Miękowo	23 km	2017-2021	w trakcie realizacji
Rurka – Rzęśnica	13,3 km	2017-2021	w trakcie realizacji -dostosowanie do pełnych parametrów drogi ekspresowej
Kijewo - Rzęśnica	3,5 km	2017-2020	w realizacji przebudowa węzła Kijewo i odcinka szlakowego węzeł Szczecin Dąbie - węzeł Rzęśnica
Klucz - Kijewo	7,7 km	2005-2007	zakończony
Klucz - Pyrzyce	28,2 km	2008-2010	zakończony
Pyrzyce - Myślibórz	26,7 km	2007-2010	zakończony
Myślibórz - Gorzów Wielkopolski	26,7 km	2008-2010	zakończony
Obwodnica Gorzowa Wlkp.	11,6 km	2014-2017	zakończony
Gorzów Wlkp.- Międzyrzecz	37 km	2011-2014	zakończony
Obwodnica Międzyrzecz	6,4 km	2014-2017	zakończony
Międzyrzecz - Sulechów	43 km	2010-2013	zakończony
Sulechów-Nowa Sól	44 km	2009 - 2019 (z wyjątkiem jednego z mostów na rz. Odrze gdzie realizacja planowana jest na 2019 r.).	budowa II jezdni: - zakończono odcinek Sulechów – Zielona Góra Północ (13,4 km) - w trakcie realizacji odcinek Zielona Góra Północ – Nowa Sól (30,6 km)
Nowa Sól - Legnica	81,2 km	2014-2018	Do zrealizowania pozostał jedynie odcinek od węzła Kaźmierzów do węzła Lubin Północ (14,4 km)
Legnica – Jawor	19,73 km	2014-2018	zakończony
Jawor – Bolków	16,11 km	2014-2018	zakończony
Bolków-Lubawka	31 km	2016-2023	w trakcie realizacji

Źródło: Opracowanie własne na podst.: danych GDDKiA

tyk, jako zadanie kluczowe dla rozwoju Szczecina i województwa zachodniopomorskiego.

Kolejnym ważnym przedsięwzięciem jest **tunel drogowy pomiędzy wyspami Uznam i Wolin w Świnoujściu w ciągu drogi krajowej nr 93**. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oraz Gmina Miasto Świnoujście podpisały w kwietniu 2017 r. umowę o zastępstwie inwestycyjnym przy budowie tunelu. Równocześnie została podpisana umowa o dofinansowanie pomiędzy Centrum Unijnych Projektów Transportowych i Miastem Świnoujście. Projekt będzie finansowany z dofinansowania ze środków UE i z wkładu własnego Miasta Świnoujście. Stała przeprawa w Świnoujściu 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. 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). Z harmonogramu realizacji inwestycji drążenie tunelu pod Świną w Świnoujściu rozpocznie się w 2021 r. Zakończenie realizacji inwestycji przewidziane jest we wrześniu 2022 roku. Wartość inwestycji to ok. 913 mln zł, a dofinansowania unijnego – 776 mln zł. Środki na inwestycję pochodzą z Programu Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020.

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 auto-

strada A-2 biegnąca przez Warszawę i Poznań oraz niżej autostrada A-4 biegnąca przez Katowice i Wrocław. Ważną rolę dla korytarza Bałtyk-Adriatyk odgrywa **droga ekspresowa S69** połączona z odcinkiem transgranicznym Katowice-Żylna. Istotna jest także droga S1 omijająca Katowice i biegnąca na Bielsko-Białą.

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

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

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

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

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

- pobudzenie 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. W 2018 r. w ramach przedsięwzięcia „Modernizacja linii kolejowej nr 4 – Centralna Magistrala Kolejowa”, realizowano prace modernizacyjne na stacji Idzikowice, gdzie trwa wymiana torowisk wraz z siecią trakcyjną, przebudowa obiektów inżynierskich (przepusty, wiadukty) oraz budowa dróg technologicznych. Dodatkowo kontynuowane są prace polegające na zabudowie systemu ERTMS/ETCS poziomu 2, który pozwoli osiągać prędkości powyżej 200 km/h. Podniesienie 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 Pruszczu Gdańskiego do Portu Północnego w Gdańsku. Gotowy jest już dwutorowy most nad Martwą Wisłą będący częścią składową linii. Zasadnicze prace modernizacyjne trasy zostały zakończone w 2017 roku. Bardzo ważną częścią trasy jest system nowych wiaduktów kolejowych w Gdańsku: nad ulicami Sienną, Wosia Budzysza i Lenartowicza.

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

Linia kolejowa C-E 65

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. Linia będzie dostosowana do prędkości 140 km/h (odcinek od Zduńskiej Wioli Karsznice do Inowrocławia) oraz 200 km/h (odcinek Inowrocław – Tczew) oraz dla pociągów towarowych 120km/h;

W perspektywie do 2020 r. planowane jest wykonanie kolejnych robót w zakresie wymiany nawierzchni torowej ze wzmocnieniem podtorza, przebudowy obiektów

inżynieryjnych, modernizacji urządzeń zabezpieczenia ruchu kolejowego i wymiany sieci trakcyjnej na odcinku Chorzów Batory – Zduńska Wola Karsznice. W 2018 r. w ramach przedsięwzięcia „Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo”, trwały prace przetargowe dotyczące modernizacji odcinków leżących na obszarze województwa łódzkiego.

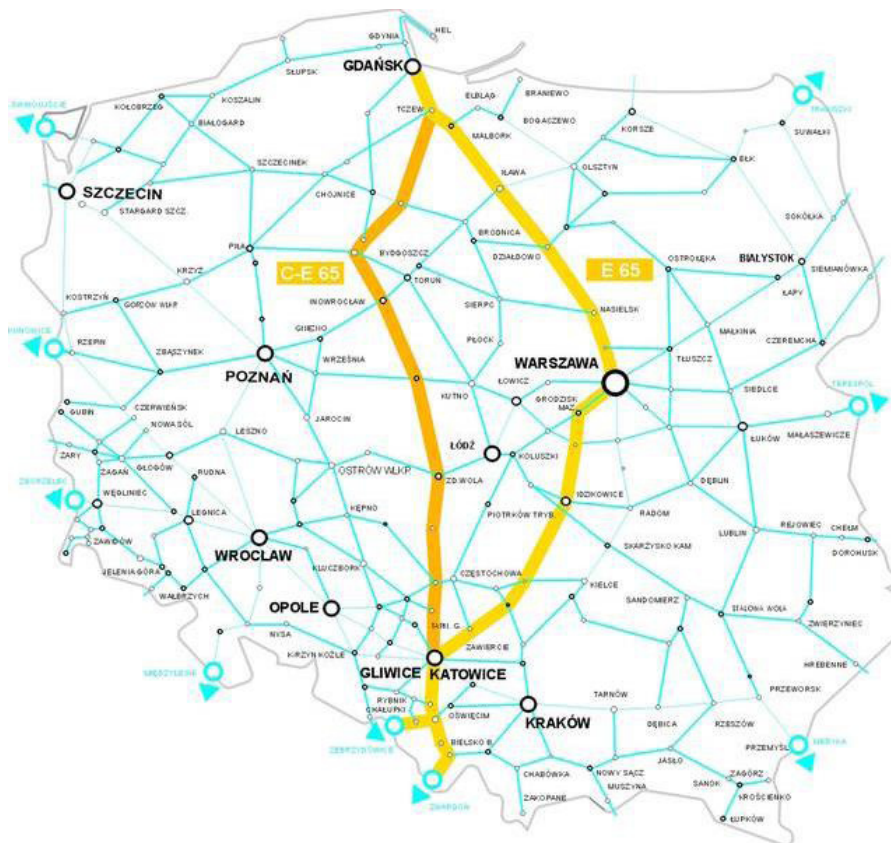
W listopadzie 2018r. podpisano Umowę na prace projektowe dla LCS Zduńska Wola Karsznice. Zakończenie opracowania dokumentacji budowlanej planowane jest na III kw. 2020. Prace budowlane związane z realizacją Projektu planuje się na lata 2021-2023 ze środków unijnych w ramach Nowej Perspektywy. Obecnie trwa także postępowanie przetargowe na wybór Wykonawcy prac projektowych dla LCS Inowrocław, LCS Bydgoszcz Główna, LCS Tczew. Planowany termin podpisania Umowy to III kw. 2019r, natomiast zakończenie opracowania dokumentacji budowlanej planowane jest na III kw. 2021. Prace budowlane związane z realizacją Projektu planuje się na lata 2022-2025 ze środków unijnych w ramach Nowej Perspektywy.

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. Część linii od Kościerzyny do Gdyni, którą zmodernizowano w latach 2012-2015 wykorzystywana jest dla przewozów pasażerskich w ramach Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. Modernizacja obejmowała wymianę nawierzchni, budowę nowych peronów, wymianę rozjazdów. Zakończona została również w 2015 roku modernizacja stacji Gdańsk Osowa i Gdynia Wielki Kack. Do 2023 roku prowadzone

będą także prace w południowej części linii - na odcinku od Nowej Wsi Wielkiej do Maksymilianowa. Celem prac (wymiana nawierzchni torów, przebudowa sieci trakcyjnej, rewitalizacja obiektów inżynieryjnych) będzie przywrócenie prędkości rozkładowej pociągów towarowych do $V=100$ km/h. W grudniu 2017 w ramach Pomorskiej Kolei Metropolitalnej otwarto dwa nowe przystanki Gdynia Karwiny i Gdynia Stadion. Z kolei w maju 2017 podpisano umowę na kolejny etap prac modernizacyjnych na odcinku Nowa Wieś Wielka – Maksymilianowo. We wrześniu 2017 PKP PLK podpisały ze spółką Egis Poland umowę na opracowanie dokumentacji projektowej na dobudowę 2. toru pomiędzy Gdańskiem Osową a Kościerzyną oraz elektryfikację odcinka Kościerzyna – Gdynia. W 2018 postanowiono, że Egis Poland oraz WYG International zaprojektują trzeci tor na odcinku Gdańsk Osowa - Gdynia Główna. W listopadzie 2018 PKP PLK podpisały z firmą MGGP umowę na wykonanie dokumentacji projektowej przebudowy i elektryfikacji linii na odcinku Maksymilianowo – Kościerzyna. Prace budowlane mają być realizowane w latach 2020-2023. Zakłada się, że prędkość pociągów pasażerskich osiągnie 140 km/h, a towarowych 120 km/h. Wymienionych będzie łącznie ok. 115 km torów i 146 rozjazdów, a 57 przejazdów kolejowych zostanie przebudowanych i wyposażonych w sygnalizację przejazdową. Zbudowanych od nowa lub zmodernizowanych (podwyższonych i wydłużonych) zostanie 29 peronów na 15 stacjach i przystankach, które wyposażone zostaną w nowe wiaty, oświetlenie, ławki, megafony i tablice informacyjne. Przewiduje się również kompleksową modernizację stacji Maksymilianowo i powstanie w jej rejonie dwupoziomowego skrzyżowania z linią kolejową nr 131. Modernizacja obejmie również urządzenia sterowania ruchem kolejowym i telekomunikacji.

Linia kolejowa E-59 stanowi fragment międzynarodowego ciągu transportowego z Malmö i 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 Łabę-

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



Źródło: PKP PLK

dy – Wrocław; nr 136 Kędzierzyn Koźle – Opole; nr 151 Kędzierzyn Koźle – Chałupki – granica RP.

Ponadto w skład ciągu wchodzi zachodnia odnoga biegnąca linią nr 276 od Wrocławia przez Kłodzko 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 przebudowano linię na odcinku 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 regionalnych. Po modernizacji linii wyższy poziom bezpieczeństwa zapewniają przebudowane przejazdy kolejowo-drogowe, rozjazdy oraz nowe wiadukty nad lub pod torami. Istotnym elementem modernizacji była przebudowa układu torowego oraz 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 ekoduktów, 15 km ekranów akustycznych, oraz 49 separatorów dla ochrony czystości wód. Pomimo problemów z wykonawcami prac kontynuowana jest modernizacja linii kolejowej E59 na odcinkach granica woj. dolnośląskiego - Rawicz – Czempień oraz Czempień – Poznań. Zakończenie modernizacji pierwszego z ww. odcinków linii przewiduje się w 2020 roku, a drugiego w 2019 roku. Rozpoczyna się modernizacja linii nr 351 Poznań – Szczecin. Dotych-

czas podpisano umowy wykonawcze na odcinki Poznań – Wronki oraz Stonice – Stargard. Trwa procedura przetargowa dla odcinka Stargard – Szczecin Dąbie. Linia modernizowana będzie w ramach projektów finansowanych z CEF, w związku z czym termin zakończenia jej modernizacji przewidziano do końca 2020 roku.

Efekt modernizacji linii 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 i około 15 minut dla pociągów regionalnych. 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 odgańlenie dla ruchu towarowego od linii E 59 Wrocław – Poznań – Szczecin i jest elementem ciągu transportowego biegnącego z Malmö do Ostrawy. Formalnie linia należy jedynie do sieci kompleksowej TEN-T, w związku z czym nie stanowi elementu korytarza sieci bazowej Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie, niemniej jej znaczenie dla ww. Korytarza jest kluczowe, stąd raport obejmuje także tę linię. Jest to połączenie Skandynawii z Europą Środkowo-Wschodnią. Linia została objęta umową o głównych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego AGTC. Na terytorium Polski w skład ciągu C-E-59 wchodzi linie kolejowe: nr 276 (Wrocław Główny - Międzyzlesie), nr 273 (Szczecin Podjuchy - Wrocław Główny), nr 428 (Szczecin Dąbie - Szczecin Podjuchy).

Realizowana modernizacja linii ma na celu m.in. przygotowanie jej infrastruktury do prędkości 120 km/h dla pociągów pasażerskich i towarowych, zwiększenie przepustowości, podniesienie dopuszczalnego nacisku

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



Źródło: Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego.

osi do 225 kN oraz zwiększenie dopuszczalnej długości pociągów towarowych do 750 metrów. PKP PLK S.A. rozpoczęły prace modernizacyjne na linii C-E 59 w poprzedniej i kontynuują w obecnej perspektywie finansowej na odcinku: Głogów – Zielona Góra – Rzepin – Dolna Odra. W ramach Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych zrealizowano i są realizowane następujące zadania:

- Modernizacja na odcinku Dolna Odra - Szczecin Podjuchy – Szczecin Port Centralny SPC - 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 światłowodowego kabla telekomunikacyjnego na odcinku Kostrzyn – Dolna Odra - projekt został zrealizowany w 2014 r.

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

Ponadto w bieżącej perspektywie zaplanowano prace na odcinku z Wrocławia do Głogowa za 0,5 mld zł ze środków POIiŚ. W najbliższych latach niezbędne będzie także podjęcie wysiłków na rzecz zwiększenia przepustowości Wrocławskiego Węzła Kolejowego. Związane to jest z coraz większą ilością połączeń oraz uruchamianiem nowych pociągów pasażerskich w ruchu dalekobieżnym, regionalnym i aglomeracyjnym.

Ponadto, w związku z budową systemu Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej, a także ze względu na konieczność poprawy warunków żeglugi na Odrze Wschodniej (Regalicy) przewiduje się budowę nowego, dwutorowego mostu kolejowego w ciągu linii nr 273 na szlaku Szczecin Podjuchy – Szczecin Port Centralny SPA oraz rozbudowę tego szlaku do standardu dwutorowego. Pozwoli to podwoić przepustowość tego odcinka, stanowiącego obecnie wąskie gardło w ruchu pociągów oraz popra-

wić warunki dla żeglugi śródlądowej na Regalicy dzięki likwidacji wystuzonego, niskiego, awaryjnego i jednocześnie jednotorowego mostu zwodzonego i zastąpienie go nową dwutorową przeprawą o niemal dwukrotnie wyższym świetle pionowym.

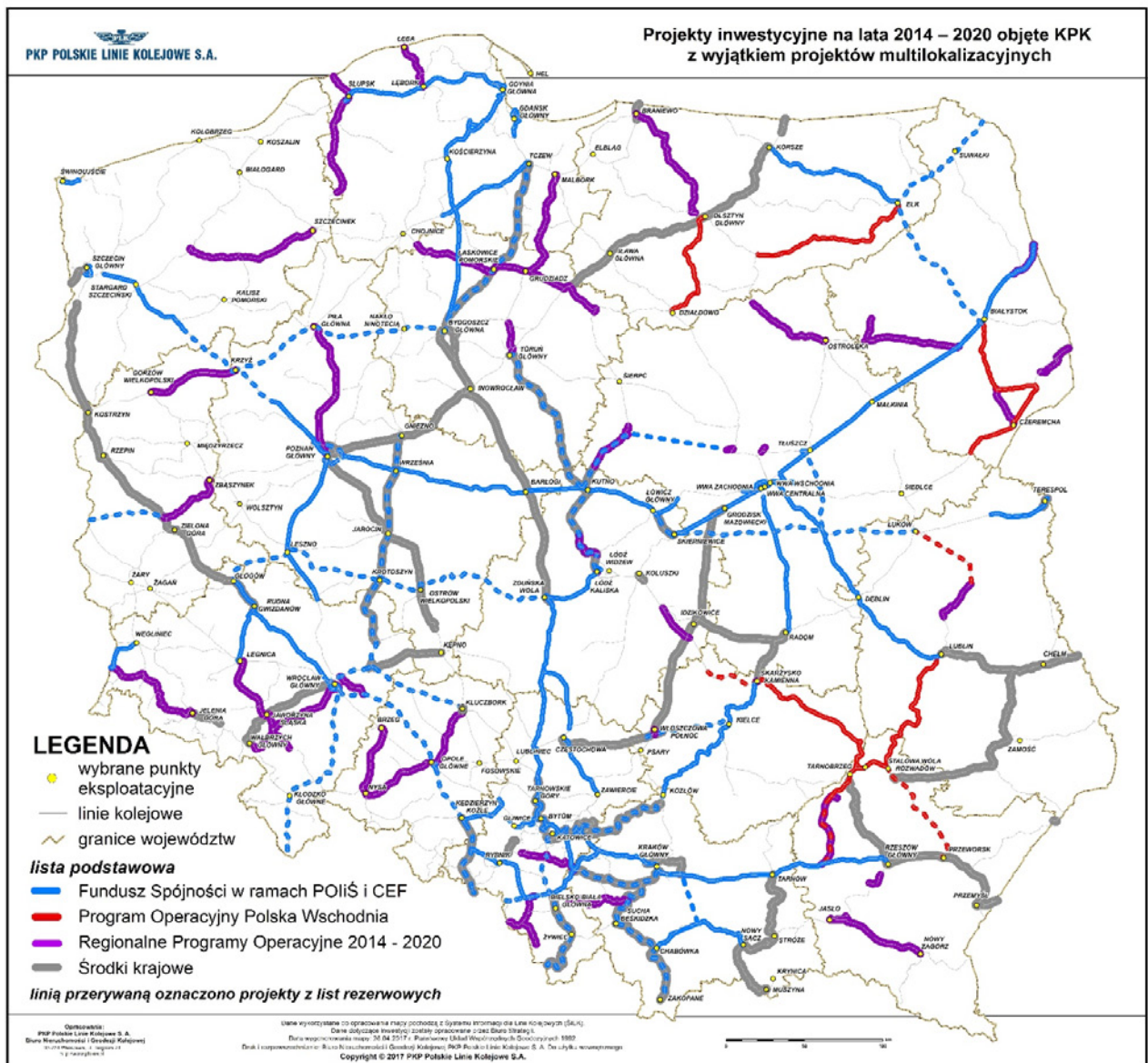
Ciągi C-E-65 i C-E-59 oraz linia nr 201 wchodzi również w skład **kolejowego korytarza towarowego nr 5 Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie**. Korytarz ten łączy sześć krajów: Polskę, Słowację, Czechy, Austrię Włochy i Słowenię. Rozpoczyna się w polskich portach Morza Bałtyckiego (Świnoujście, Szczecin, Gdynia, Gdańsk) skąd biegnie przez Wrocław/Katowice i Ostrawę/Żylinę do Bratysławy, stamtąd do Wiednia/Klagenfurtu – Udine do Wenecji/Triestu – Bolonii i Rawenny. Ostatni odcinek tego szlaku obejmuje Graz – Maribor– Lubljanę 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.

Rysunek 5. Inwestycje kolejowe planowane w latach 2014-2020



Źródło: Krajowy program kolejowy do 2023 roku.

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. Gotowy jest już także dwutorowy most nad Martwą Wisłą będący częścią składową linii kolejowej nr 226, która uległa gruntownej przebudowie, łączącej stację PKP Gdańsk Port Północny z Pruszczem Gdańskim. Przebudowa tej linii wraz z budową nowego obiektu mo-

stowego o długości 122 m umożliwia jazdę pociągom z prędkością 100 km na godz. Znacznie się też zwiększyła przepustowość - poprzednią na przedmiotowej linii mogło przejechać 30 par pociągów na dobę, po modernizacji wzrosła do 180 par pociągów na dobę. Zasadnicze prace modernizacyjne na linii 226 zostały zakończone w 2017 roku, w tym nowe wiadukty kolejowe w Gdańsku nad ulicami Sienną, Wosia Budzysza i Lenartowicza.

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

Jako wariant alternatywny dostępu do Portu w Gdańsku i Lotniska w Rębiechowie jest rozpatrywana ulica Kartuska wraz Obwodnicą Metropolii Trójmiejskiej (30-kilometrowa droga ekspresowa łącząca Południową Obwodnicę Gdańska z Trasą Kaszubską w Chwaszczynie).

Jeżeli chodzi o dostęp od strony morza to Urząd Morski prowadzi inwestycję modernizacji toru podejściowego oraz falochronu w Porcie Północnym w Gdańsku. Trwa także przygotowanie studium wykonalności dla wykorzystanie drogi wodnej rzeki Wisły dla obsługi potrzeb portu gdańskiego.

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. Aktualnie wysiłki portu kierowane są jednak na rzecz wariantu alternatywnego czyli tzw. Drogi Czerwonej wyprowadzającej ruch z Obwodnicy Trójmiejskiej w kierunku portu oraz na południe w kierunku Rumii i Półwyspu Helskiego, gdzie droga ta łączyłaby się z trasą tzw. „Via Maris” czyli

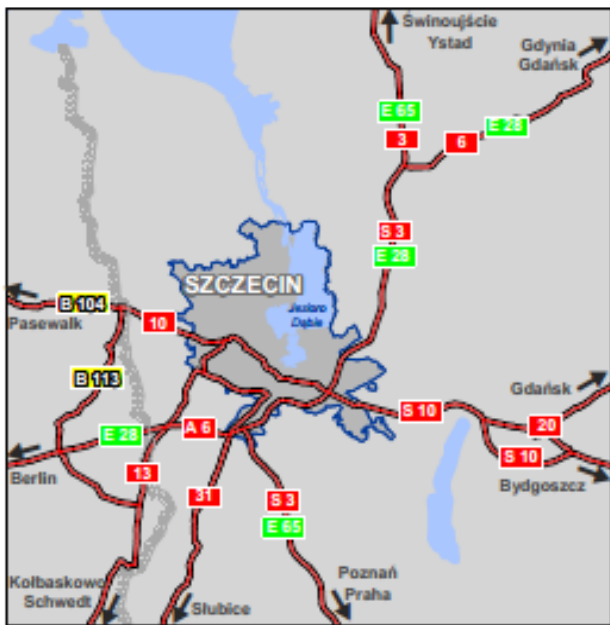
drogą krajową łączącą Gdynię i Obwodnicę Trójmiasta z Władysławowem będącą alternatywą dla Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej (OPAT).

Jeżeli chodzi o dostęp kolejowy to ważną rolę odegra dalsza modernizacja linii kolejowej nr 201 łączącej Gdynię z Kościerzyną oraz Bydgoszczą wzdłuż dawnej „magistrali węglowej”, a zwłaszcza budowa trzeciego toru pomiędzy Gdańskiem Osową a Gdynią. Trasa ta pozwoli na omińcie Gdańska i Tczewa i bezpośrednio będzie wyprowadzać pociągi w kierunku Kościerzyny. Zaczyna się także realizacja 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.

Jeżeli chodzi o dostęp do portu od strony morza to w 2011 roku port gdyński zakończył inwestycję pogłębienia 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 pogłębienia kanału do 17 m, tak aby przyjmować statki o dużym zanurzeniu (do 15,5 m). W 2018 roku przebudowano tzw. obrotnicę nr 2 wewnątrz portu, w tym poszerzono jej średnicę do 480 m, co zapewniło przystosowanie jej dla statków o długości do 400 m.

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

Rysunek 6. Mapa komunikacyjna miasta Szczecin



Źródło: Biuro Strategii Miasta Szczecina, 2017.

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. Prace budowlane realizowane są 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 Przeclawia w ciągu DK 13, która w znacznym stopniu zmniejszy korki tworzące się na wyjeździe ze Szczecina.

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, które omawiane są w rozdziale 5.2. Nadal nierozstrzygnięta pozostaje 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 wewnętrznego 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 udrożnienia 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 2021 roku ma być gotowa dokumentacja. I tak dla Odrzańskiej Drogi Wodnej zostaną wykonane następujące opracowania: modelowanie numeryczne ODW, warianty hydro-techniczne modernizacji ODW, analiza kosztów i korzyści modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej, Program Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej. Z kolei z drogi Wodnej E 40 (Gdańsk – Warszawa – Brześć) w trakcie opracowania jest studium wykonalności, zaś do 2021 r. powstanie Program Rozwoju Drogi Wodnej E-40/E-70. 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”. Ponadto na zlecenie MGiMiŻS opracowywana jest Analiza sektora transportu wodnego śródlądowego.

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 rzeczna. 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. 31,5 mld zł; Kanału Śląskiego – ok. 11,0 mld zł; drogi wodnej Warszawa-Brześć – od 8,1 do 25,5 mld zł.

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 płyczn.

W pierwszym etapie należy zapewnić odcinkowi II klasę żeglowności, docelowo należałoby dążyć do klasy IV. Obecnie trwają już prace nad projektowaniem w tym uzgodnienia dokumentacji techniczno – środowiskowej dla stopnia wodnego i śluzy **Siarzewo**.

Barierą w rewitalizacji może być zaklasyfikowanie niektórych jej obszarów do projektu Natura 2000. Dol-

Rysunek 7. Rozwój śródlądowych dróg wodnych o międzynarodowym znaczeniu w Polsce do 2030 roku



Źródło: materiały prasowe MGMiŻŚ

na część Wisły może także być docelowo wykorzystana do transportu kontenerów z pomorskich portów, a zwłaszcza z gdańskiego terminala głębokowodnego DCT w głąb Polski. Także droga wodna E 70 jest w stanie przejąć część ładunków, obsługiwanych do tej pory transportem lądowym, w relacjach między Szczecinem, Świnoujściem, Gdynią i Gdańskiem a leżącymi wzdłuż jej ośrodkami gospodarczymi: Piłą, Gorzowem Wielkopolskim i aglomeracją bydgosko-toruńską, a w relacjach międzynarodowych, między Europą Zachodnią a Obwodem Kaliningradzkim (MDW E70), bądź Ukrainą (MDW E40). Jako dogodne miejsce dla rzeczno-ładowego węzła intermodalnego spełniającego rolę usługową względem pomorskich portów wskazuje się Zajączkowo 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 - 2018 opracowano szereg analiz i opracowań merytorycznych związanych z rozwojem planowanej na terenie Polski drogi wodnej E 70, w tym „Koncepcję programowo – przestrzenną rewitalizacji śródlądowej drogi wodnej relacji zachód - wschód, obejmującej drogi wodne: Odra, Warta, Noteć, Kanał Bydgoski, Wisła, Nogat, Szkarpa oraz Zalew Wiślan” obejmującej swym zakresem: strategię programową, koncepcję programowo – przestrzenną, analizę środowiskową i program promocji MDW E 70. Ponadto przeprowadzono badania nawigacyjno – żeglugowe na polskim odcinku MDW E70 czy opracowano listę tzw. „wąskich gardeł” - miejsc najbardziej ograniczających żeglugę turystyczną i towarową.

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, Szkarpa 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 Paście, 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 jest kontynuowany. Dotychczas rozbudowano przystań żeglarską w Wiślince, w kolejnych latach zostaną rozbudowane porty i przystanie żeglarskie w Błotniku, Gdańsku, Krynicy Morskiej i Nowym Dworze Gd. Ponadto zrewitalizowaną zostaną mosty zwodzone na Tudzie i Szkarpa (kolejowy).

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 E70 – 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 denna znacznie utrudniająca żeglugę. Zły stan techniczny budowli i urządzeń znajdujących się na rzece jest skutkiem wieloletniego niedoceniaenia roli transportu śródlądowego oraz braku bieżącego inwestowania w utrzymanie i modernizację infrastruktury ODW, jednak staraniem poszczególnych RZGW (w Gliwicach, Wrocławiu i Szczecinie) sytuacja stopniowo ulega poprawie.

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

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

Niemniej jednak modernizacja i przebudowa rzecznej infrastruktury transportowej Odry została zapoczątkowana w obecnie realizowanych i już zakończonych zadaniach w ramach PO IIS 2014-2020 polegających na przystosowaniu 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: Prace modernizacyjne na Odrze granicznej w celu zapewnienia zimowego lodołamania, Modernizacja zabudowy regulacyjnej na Odrze granicznej, Odbudowa i modernizacja zabudowy

regulacyjnej Odry. Przywrócenie warunków żeglowności drogi wodnej. Odcinek od stopnia Malczyce do ujścia Nysy Łużyckiej, Modernizacja śluz odrzańskich na Kanałe Gliwickim, na odcinku w zarządzie RZGW Gliwice - przystosowanie do III klasy drogi wodnej (Etap I, faza II), Modernizacja śluz odrzańskich na Kanałe Gliwickim, na odcinku w zarządzie RZGW Gliwice - przystosowanie do III klasy drogi wodnej - Etap II, Stopień Brzeg Dolny - roboty modernizacyjne na stopniu, Etap II, Modernizacja jazów odrzańskich na odcinku w zarządzie RZGW Wrocław - woj. opolskie, etap I (Januszkowice, Wróblin, Zwanowice), Modernizacja jazów odrzańskich na odcinku w zarządzie RZGW Wrocław - woj. opolskie, etap II (Krępna, Groszowice, Dobrzeń), Modernizacja 3 długich śluz pociągowych z ich awanportami i sterowniami na stopniach wodnych: Januszkowice, Krapkowice i Opole, oraz rewitalizacja śluz krótkich dla ciągłości żeglugi śródlądowej - przystosowanie Odry do III klasy drogi wodnej, Budowa jazu klapowego na stopniu wodnym Ujście Nysy w km 180,50 rz. Odry z uwzględnieniem obiektów towarzyszących, Modernizacja stopnia wodnego Rędzin na Odrze w km 260,1 przystosowanie do III klasy drogi wodnej (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 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 lipcu 2018 r. została podpisana umowa na realizację projektu „Pełne wdrożenie RIS Dolnej Odry” współfinansowanego ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020. Przedsięwzięcie będzie realizowane przez Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie do końca 2020 roku. System RIS obecnie obejmuje 97,3 km dróg śródlądowych w klasie Vb (Zachodniopomorskie) - od Szczecina do Ognicy km 697 rz. Odry w rejonie działania Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie. Docelowo RIS obejmie rzekę Odrę od Szczecina do mostu w Świecku km 580 (Lubuskie) oraz odcinek Warty od Nadzoru Wodnego w Świerkocinie do ujścia rzeki.

Z końcem 2018 r. PGW WP RZGW we Wrocławiu ogłosiło przetarg na opracowanie projektu budowlanego i pro-

jektu wykonawczego na budowę stopnia wodnego Lubiąż na rz. Odrze wraz z uzyskaniem decyzji o pozwoleniu na realizację inwestycji. Pozostaje dokończenie budowy stopnia Malczyce (do końca 2019 r.) oraz budowa stopni Lubiąż j.w. i Ścinawa.

Ponadto modernizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej do co najmniej IV klasy żeglowności w ramach sieci TEN-T została przewidziana przez Polskę jako potencjalny projekt rządowy do złożenia w 2020 r. na listę projektów do Europejskiego Planu Inwestycyjnego J.C. Junckera (na kwotę 11 mld zł).

O przebudowę mostu kolejowego w Podjuchach RZGW w Szczecinie zabiegał od wielu lat, mając poparcie armatorów śródlądowych i ich kontrahentów. Zwodzone prześło często się psuje, utrudniając żeglugę nie tylko barkom, pchaczom i statkom pasażerskim, ale też lodołamaczom. Prześwit pod stałym prześłem wynosi niespełna 3 m i dla wielu jednostek jest niewystarczający. W 2016 roku zwodzona część mostu przeszła remont, ale awarie nadal się zdarzają. Budowa nowego mostu kolejowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą ma być realizowana w ramach Projektu Ochrony Przeciwpowodziowej w Dorzeczu Odry i Wisły – „Przebudowa mostów w celu zapewnienia minimalnego prześwitu”, finansowanego przez Bank Światowy oraz Bank Rozwoju Rady Europy. W 2018 r. prace znajdowały się na etapie projektowym, równolegle prowadzone były procedury administracyjne oraz uzgodnienia z PKP PLK i innymi interesariuszami przebudowy. Planowany okres realizacji robót budowlanych to lata 2020-2021.

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

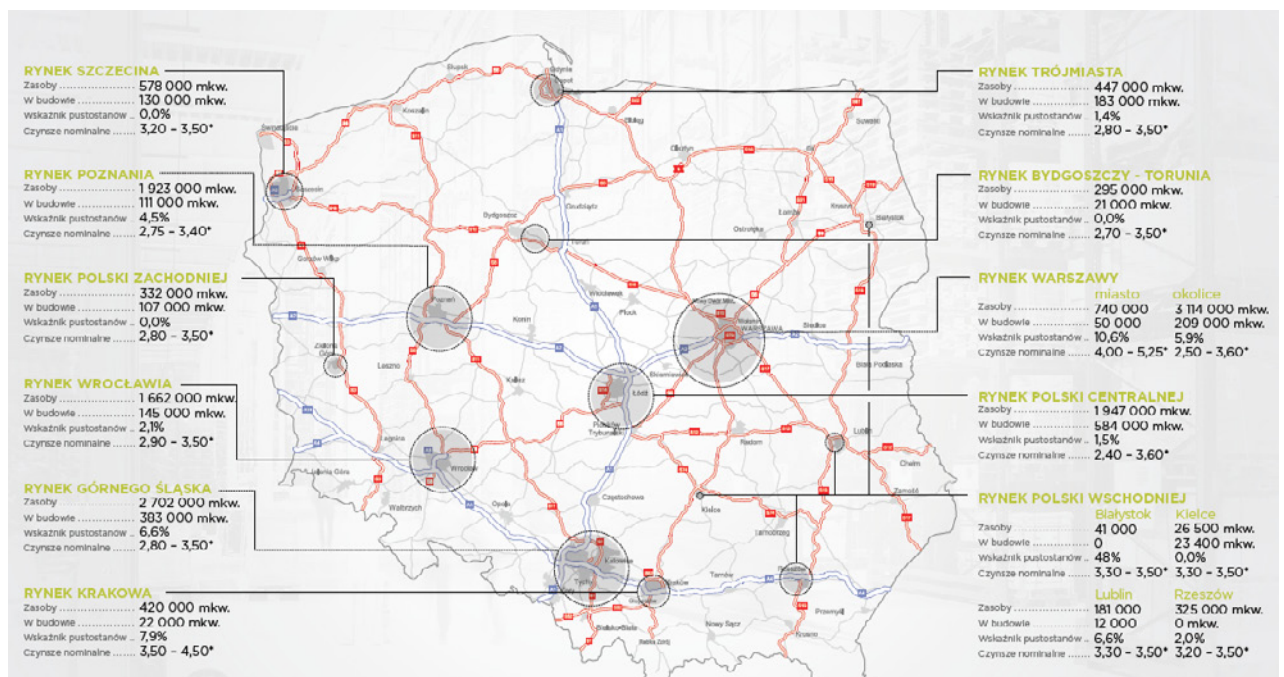
Rynek magazynowy w Polsce nadal rozwija się w bardzo szybkim tempie. W pierwszych trzech kwartałach 2018 roku deweloperzy dostarczyli 1,42 mln mkw. powierzchni magazynowej, a całkowite zasoby przekroczyły 15 milionów mkw.

Sytuację na rynku magazynowym w Polsce w III kw. 2018 r. ilustruje poniższy rysunek. Do największych polskich rynków magazynowych należy zaliczyć: Mazowsze (3,8 mln m²), Górny Śląsk (2,7 mln m²), Wielkopolska (1,9 mln m²), Łódź (1,9 mln m²), Wrocław (1,6 mln m²). Na tym tle znacznie mniejszą powierzchnią magazynową dysponują ośrodki nadmorskie korytarza BAC: Szczecin (578 000 m²) i Pomorze (447 000 mkw.), co pokazuje, iż w Polsce większą rolę odgrywają ośrodki logistyczne 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.

Rysunek 8. Rynek magazynowy w Polsce III kw. 2018.



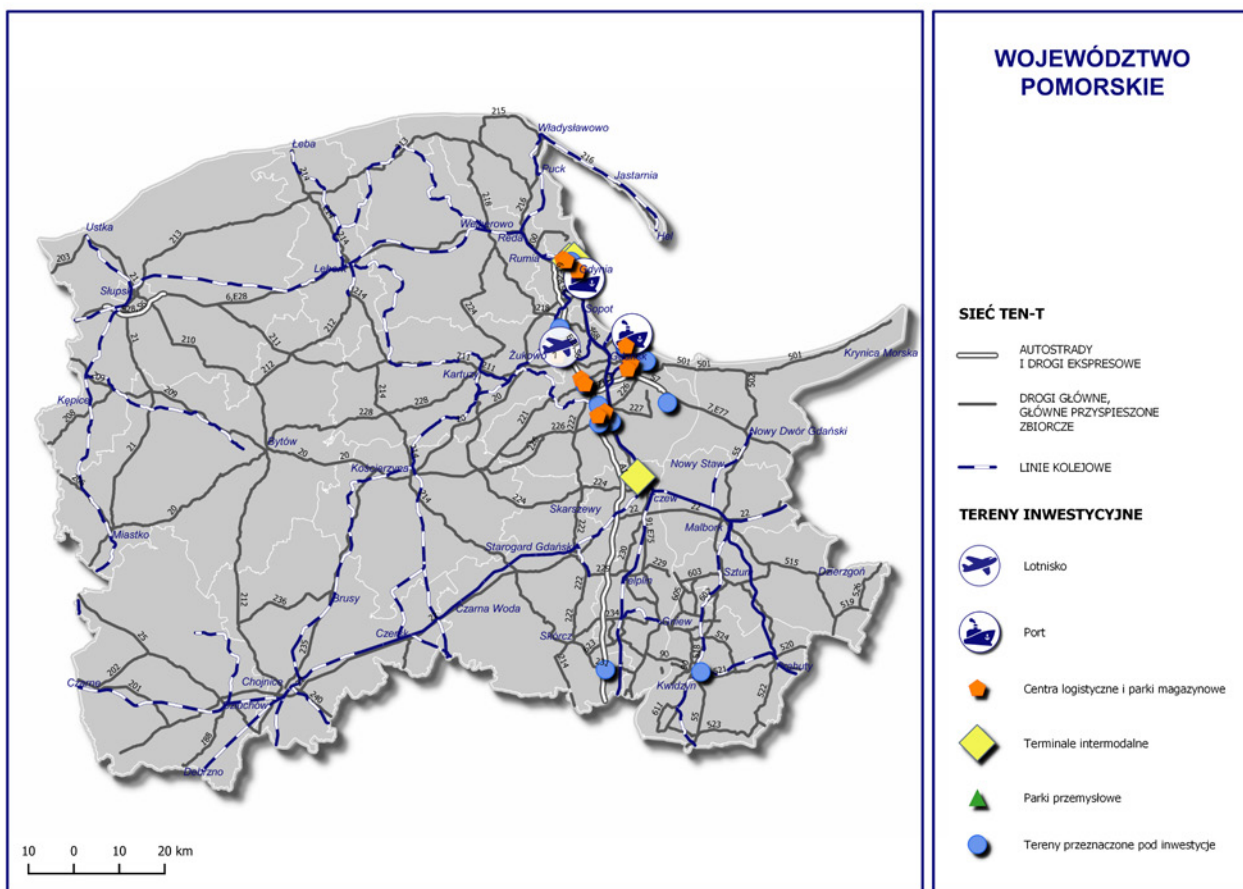
Źródło: raport firmy CUSHMAN & WAKEFIELD | MARKETBEAT

• 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 rzeczno-), 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. W III kw. 2018 roku całkowite zasoby rynku magazynowego w tym województwie wynosiły 447 000 m². Na dodatek jest to rozwój równomierny, bo co roku oddawana jest podobna liczba

metrów – od 50 do 100 tysięcy. Chociaż Pomorze, jak na razie nie jest przodującym rynkiem logistycznym kraju to sytuacja ta będzie się sukcesywnie polepszać w przyszłości. Lokalizacja ważnego węzła logistyczno-dystrybucyjnego będzie konsekwencją nadmorskiej lokalizacji województwa, na skrzyżowaniu międzynarodowych szlaków transportowych. Co więcej, lokalizacja na granicy Unii Europejskiej powoli czyni z Trójmiasta bramę do Europy Środkowo-Wschodniej, szczególnie dla towarów transportowanych drogą morską do Czech, Słowacji, krajów nadbałtyckich, Rosji, na Białoruś czy Daleki Wschód. Stąd będą wzrastały na znaczeniu Pomorskie Centrum Inwestycyjne i Pomorskie Centrum Logistyczne ulokowane na zapleczu DCT w Porcie Gdańskim, a także centrum logistyczne Portu w Gdyni. Oprócz nich już w tej chwili funkcjonuje na Pomorzu kilka mniejszych, branżowych centrów logistycznych należących do prywatnych operatorów.

Rysunek 9. Rozmieszczenie infrastruktury liniowej oraz punktowej w województwie pomorskim.



Źródło: Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego.

Pomorskie Centrum Logistyczne

Pomorskie Centrum Logistyczne to teren obejmujący ok. 110 hektarów zlokalizowanych w Porcie Północnym w Gdańsku administrowane przez spółkę miasta Gdańska – Gdańską Agencję Rozwoju Gospodarczego. Działka położona w bliskiej okolicy Portu Północnego i terminala DCT. Teren inwestycyjny usytuowany jest również w bezpośrednim sąsiedztwie Trasy Sucharskiego, dzięki czemu jest dobrze skomunikowany z terenami Portowymi a także z Centrum Gdańska. Przy granicy tej lokalizacji znajduje się Centrum Administracyjno-Usługowe KOGA z nowoczesnymi powierzchniami biurowymi. Działka jest uzbrojona, posiada przyłącza wody, gazu, energii elektrycznej, sieci kanalizacyjnej jak i teletechnicznej.

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. Pomorskie Centrum Logistyczne oferuje możliwość budowy magazynów logistycznych i hal produkcyjnych wraz ze zintegrowanymi powierzchniami biurowymi o łącznej powierzchni ok. 500 tys. m kw.

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.

Na końcu 2017 roku Goodman oddał do użytku dwa obiekty magazynowe o łącznej powierzchni 36,7 tys. m kw. W efekcie łączna powierzchnia centrum sięga już 88,8 tys. m kw. Hala nr 1 to magazyn o powierzchni zabudowy 52 tys. m kw. Hala nr 2 budowana była budowana w dwóch etapach: o powierzchni zabudowy w I etapie 16000 i II etapie 21000

Kolejne obiekty budowane przez Goodman to Hala nr 3 o łącznej planowanej powierzchni 37 tys. m kw. Dla której oddano już do użytkowania obiekt o powierzchni

16 tys. m kw., a kolejny o powierzchni 21 tys. m kw., zostanie oddany w najbliższym czasie. W planie są kolejne obiekty magazynowe. Obecnie w Goodmanie funkcjonuje 17 podmiotów w tym Leroy Merlin, Eurocash, Kuehne + Nagel Sp. z o.o. i Terramar, DSV Global Transport and Logistics, Terramar Sp. z o.o., Poland Services Transport - Logistyka

Pomorskie Centrum Inwestycyjne

Pomorskie Centrum Inwestycyjne (PCI) znajduje się przy Trasie Sucharskiego w pobliżu Portu Gdańsk i Terminala Kontenerowego DCT. Tereny o powierzchni 76 ha posiadają dostęp do krajowych i międzynarodowych połączeń drogowych i kolejowych. Administratorem obszaru jest miejska spółka Gdańska Agencja Rozwoju Gospodarczego (InvestGDA), która aktualnie jest w trakcie pertraktacji w potencjalnymi inwestorami oferując w pełni uzbrojone działki w bezpośrednim sąsiedztwie portu. Docelowo znajdą tam dla siebie miejsce przedsiębiorstwa o zróżnicowanym profilu działalności – nie tylko tym logistycznym, ale również produkcyjnym, spożywczym czy zajmującym się przetwórstwem regionalnym. Filozofia InvestGDA zakłada jak najszybsze i obarczone jak najmniejszym ryzykiem rozpoczęcie działalności przedsiębiorców. Tereny inwestycyjne są kompleksowo uzbrajane, przygotowane z dbałością o obsługę komunikacyjną. Stąd towary trafiające np. do magazynów tymczasowego składowania – mogłyby korzystać z opcji odroczonej odprawy granicznej. GARG oferować będzie elastyczne powierzchnie, od kilkuset metrów kwadratowych, dopasowane według wymogów najemców. To nowy trend na rynku czyli obiekty typu city flex czy tzw. magazynów ostatniej mili. Wynajęcie mniejszego magazynu wiąże się jednocześnie z mniejszymi kosztami utrzymania i możliwością efektywnego dopasowania do danego biznesu.

Centrum logistyczne Portu Gdynia

Centrum logistyczne Portu Gdynia w przyszłości może odgrywać rolę najważniejszego centrum logistycznego w Gdyni. Potencjał rozwojowy centrum wynika z przylegającej do niego Specjalnej Strefy Ekonomicznej, stoczni, dwóch terminali kontenerowych, terminali ro-ro i promowego a także przyległych terenów kolejowych linii E-65. W bezpośrednim sąsiedztwie strefy położone są strategiczne magazyny paliw (w tym gazu) oraz tereny

przemysłowe – w tym gmin sąsiednich, umożliwiając powstanie Subregionalnej Strefy Funkcjonalnej „Dolina Logistyczna”. Inwestycja jest w trakcie realizacji. W obszarze tworzonego Centrum Logistycznego 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. Od III kw. 2018 roku trwa realizacja inwestycji budowy terminalu intermodalnego na terenie Centrum Logistycznego wraz z budową urządzeń sterowania ruchem kolejowym i placów składowych do magazynowania ładunków zjednostkowanych ze środków POIiŚ 2014-2020. Koniec inwestycji planowany jest na III kwartał 2021 roku.

Zakres projektu obejmuje: stworzenie nowego układu kolejowo-drogowego poprzez budowę torów ładunkowych, toru dojazdowego i toru komunikacyjnego oraz dróg wewnętrznych; przebudowę istniejącego układu torowego; budowę placu manewrowo-odstawczego; przygotowanie nawierzchni placów utwardzonych; wykonanie infrastruktury towarzyszącej: wodno-kanalizacyjnej, sanitarnej, elektroenergetycznej, teletechnicznej; budowę ogrodzenia wraz z bramami wokół bocznicy i placów manewrowo – odstawczych oraz budowę dwóch zbiorników retencyjnych wraz z niezbędną infrastrukturą. Planowane jest udostępnianie kolejnych placów składowych na terenach przygotowanych jako „greenfield” dla centrum w związku z zagospodarowaniem rejonu Nabrzeża Bułgarskiego, które zakończyło się w październiku 2015 roku, a którego celem było przygotowanie infrastruktury m.in. pod nowe inwestycje składowe. W efekcie obszar centrum logistycznego docelowo może wynieść nawet 30 ha. Bezpośredni dojazd do centrum zapewniony jest ze strony ul. Janka Wiśniewskiego i ul. Kontenerowej, a w przyszłości także ze strony ul. Logistycznej.

Magazyn wysokiego składowania przy ul. Polskiej 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 dys-

trybucję 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 wyładunkowym 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. m kw. Istnieje także projekt budowy Centrum Magazynowego Hutnicza II. Może w tym miejscu powstać ponad 30 tys. m kw. 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, składający się z 6 budynków, którego infrastruktura przeznaczona jest do lekkiej produkcji. Lokalizacja zapewnia dogodnie połączenie komunikacyjne do tras wylotowych Trójmiasta.

Połączenie z autostradą A1 umożliwi 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 blisko 130 000 m kw. W dyspozycji jest także 10 000 m kw. powierzchni biurowych. 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 6 obiektów magazynowych Kowale I, II, III, IV, V i VI o łącznej powierzchni około 140 000 mkw. Oprócz powierzchni przeznaczonej pod składowanie towarów, magazyny posiadają również zaplecza biurowo-socjalne. 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 dogodnie 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 mkw. Budynek został zaprojektowany w taki sposób, by rozstaw słupów na hali wynosił 22 m x 12 m. Wysokość magazynu netto to 10 m, zaś głębokość – 66 m. Posadzka jest w stanie wytrzymać obciążenia sięgające do 5 t/mkw. 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 położone na 40 ha terenie, 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.

Istnieje możliwość budowy hal dostosowanych do indywidualnych potrzeb klienta w systemie build-to-suit (BTS), przy czym minimalny moduł najmu wynosi 2.500 mkw. Placówka docelowo może mieć nawet 95 tys. m kw. powierzchni w pięciu halach magazynowych. W tej chwili wybudowane są dwie z nich (27,1 i 5,2 tys. m kw.). Budowa kolejnych jest planowana. Magazyny w Pruszczu Gdańskim mają mieć 10 m wysokości netto, 120 m głębokości oraz posadzkę mogącą wytrzymać obciążenie rzędu 5t/m kw. Magazyny zostaną wyposażone w nowoczesne rozwiązania przeciwpożarowe w postaci systemu tryskaczy oraz klap dymowych. Planowane magazyny w Pruszczu Gdańskim będą obiektami typu „crossdock”. Zostaną również dostosowane do prowadzenia na ich terenie działalności z zakresu lekkiej produkcji.

Panattoni Park Gdańsk

Panattoni Park Gdańsk oferuje klientom powierzchnie magazynową oraz biurową. Inwestycja jest położona w pobliżu kontenerowego terminala 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 wybudowa-

wanymi przez niego na Pomorzu. Park magazynowy składa się z czterech magazynów zlokalizowanych w Gdańsku, których łączna powierzchnia wynosi 46 870 mkw. 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. 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.

Cały obiekt składa się z trzech budynków wysokości 10 m. Dwa z nich mają powierzchnię 34,6 tys. m kw., trzeci 19,4 tys. m kw. 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 „crossdock” co oznacza, że doki przeładunkowe są umieszczone równolegle do siebie, po obu stronach hali. Taki układ pozwala na sprawne przeładowywanie towarów bez potrzeby ich pośredniego składowania w magazynie.

Suchy port (ICY) – Zajązkowo 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 połą-

czeń 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.)

„Dolina Logistyczna” (planowane)

Projekt „Doliny Logistycznej” ma być zrealizowany w zachodniej części portu Gdynia w ramach Subregionalnego Obszaru Funkcjonalnego Gdynia-Rumia –Kosakowo. Już w 2010 roku zostało podpisane porozumienie o współpracy Gdyni oraz 5 miast i gmin zachodniej części Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego (położonych w Pradolinie Kaszubskiej) na rzecz Subregionalnej Strefy Rozwojowej „Dolina Logistyczna”. W ramach projektu zakłada się utworzenie portowej arterii komunikacyjnej, w skład której ma wchodzić Centrum Logistyczne Portu Gdynia. Placówka ma stać się operacyjnym i manipulacyjnym zapleczem dwóch największych terminali w Gdyni: Baltic Container Terminal oraz Gdynia Container Terminal. Placówka ma także odciążać port z różnego rodzaju dodatkowych kontroli i przeładunków. Zakłada się pogłębienie jego związków funkcjonalnych z restrukturyzowanymi terenami stoczniowymi i koleją metropolitalną. Ponadto teren przyszłej inwestycji dzięki planowanej budowie „Drogi Czerwonej” oraz Via Maris posiadać będzie bezpośrednie połączenie z Obwodnicą Trójmiasta, a następnie z Autostradą A1. Realizacja projektu przyczyni się do lepszego skomunikowania Portu Gdynińskiego z autostradą A1 i odciążą trasę Kwiatkowskiego od ciężkiego transportu samochodowego.

Zgodnie z przygotowanym w 2018 roku przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej „Pro-

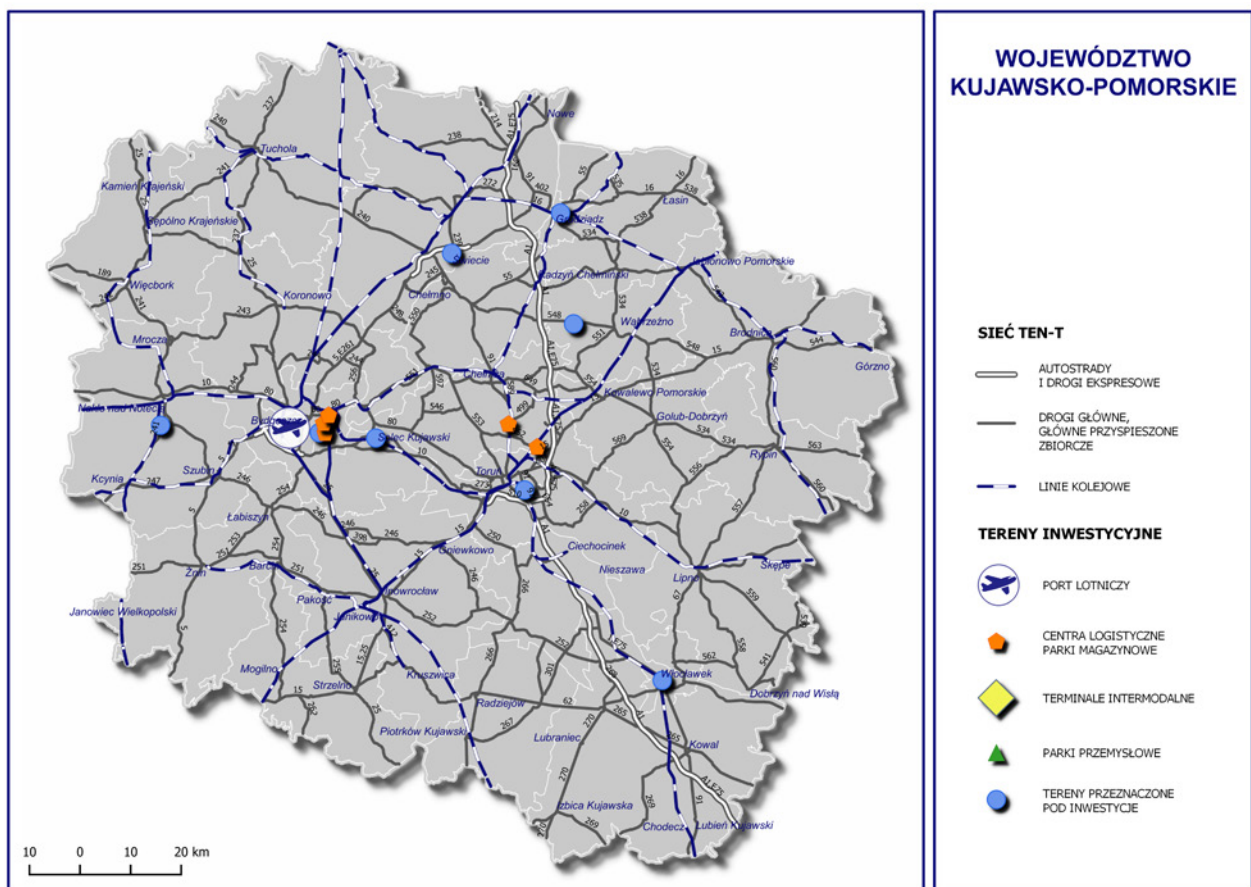
gramem rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do roku 2030)” obszar „Doliny Logistycznej” powinien się znaleźć w granicach administracyjnych Portu w Gdyni, co wynika z braku wolnych rezerw terenowych portu. Dlatego ZMPG w 2018 roku wystąpił do Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z wnioskiem o zmianę rozporządzenia ustalającego granice administracyjne portu morskiego w Gdyni i objęcie nimi części obszaru funkcjonalnego „Dolina Logistyczna” o powierzchni ponad 260 hektarów położonych w gminie Kosakowo. 31 stycznia 2019 roku Rada Gminy Kosakowo podjęła uchwałę o pozytywnym zaopiniowaniu wniosku Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej o włączeniu tych terenów w granice portu. Decyzja ta znacząco wzmocni konkurencyjność Portu, potencjał gospodarczy Gminy, a w perspektywie powodować będą napływ nowych inwestycji, wzrost zatrudnienia i poprawę warunków prowadzenia działalności gospodarczej w porcie i jego zapleczu. Połączenie

sektora portowego z rozwojem usług logistycznych ma stanowić biegun wzrostu obszaru, którego rdzeniem jest Port Gdynia. Spójne zagospodarowanie obszaru będzie osiągnięte przez zintegrowaną politykę przestrzenną, gospodarczą i transportową wszystkich interesariuszy. Warto też dodać, iż przedsięwzięcie „Rozwój Platformy Multimodalnej - Dolina Logistyczna” jest jednym z kluczowych projektów rozwojowych ZMPG, ujętych na liście priorytetowych inwestycji w ramach realizacji Korytarza Bałtyk - Adriatyk - sieci bazowej TEN-T.

• Kujawsko-Pomorskie

Województwo Kujawsko-Pomorskie nie jest liczącym się ośrodkiem na mapie centrów logistycznych kraju. Funkcjonuje tu kilku mniejszych operatorów oferujących powierzchnię magazynową, którzy sukcesywnie rozszerzają swoją ofertę o nowe lokalizacje i centra magazynowania. Dużą szansą dla regionu jest lokalizacja w rejonie Bydgoszczy i Solca Kujawskiego centrum

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



Źródło: Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego

logistycznego. Położenie Bydgoszczy i Solca Kujawskiego na przecięciu dwóch dróg wodnych śródlądowych objętych umową AGN (MDW E40 i E70) oraz dogodne połączenie wodne z trójmiejskimi portami morskimi daje szansę na odgrywanie, przez te dwa miasta, funkcji ważnego węzła logistycznego kraju, bazującego na drodze wodnej rzeki Wisły, połączeniach kolejowych i drogowych i porcie lotniczym. To doskonała lokalizacja dla centrum logistycznego, które byłoby sprzężone z pomorskimi portami, zwłaszcza w sytuacji wzrastającej kongestii na drogach.

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

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

W 2018 r. samorzady Województwa Kujawsko-Pomorskiego oraz Miasta Bydgoszczy, w ramach projektu EMMA, sporządziły Studium lokalizacyjne dla zamierzenia inwestycyjnego pn.: Platforma multimodalna oparta na transporcie wodnym, kolejowym, drogowym i lotniczym z centrum logistyczno-magazynowym i portem rzeczny zlokalizowanym na wskazanym obszarze lewego brzegu Wisły (km 766-771), z uwzględnieniem obszaru Miasta Bydgoszczy i Gminy Solec Kujawski.

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

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

Rozpoczęcie funkcjonowania centrum logistycznego zaplanowane zostało wraz z uruchomieniem działania Platformy multimodalnej już w pierwszym etapie, tj. ok. roku 2028. Działanie centrum logistycznego nie jest uzależnione od rozwoju drogi wodnej Wisły.

Panattoni Park Toruń w Grębocinie (w trakcie rozbudowy)

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

Centrum logistyczne Panattoni Park Bydgoszcz

Centrum logistyczne Panattoni Park Bydgoszcz to inwestycja dewelopera Panattoni Europe zrealizowana na terenie Bydgoskiego Parku Przemysłowo-Technologicznego. Panattoni Park Bydgoszcz oferuje ponad 49 413 m² powierzchni przemysłowej w ramach trzech nowoczesnych budynków magazynowych. Kompleks znajduje się 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 są na składowanie oraz lekką produkcję i dostosowane według indywidualnych potrzeb najemcy. Istnieje możliwość wybudowania obiektu przystosowanego dla firmy produkcyjnej.

Panattoni Park Bydgoszcz II

Panattoni Park Bydgoszcz II to inwestycja składająca się z trzech budynków magazynowo-produkcyjnych klasy A. Łączna powierzchnia parku wyniesie 67 000 m². Centrum zlokalizowane jest w Bydgoszczy przy ulicy Dachtery/Chemicznej, około 6 km od ścisłego centrum miasta. Centrum logistyczne jest dobrze skomunikowane, posiada dobry dostęp do oddalonych o 3 km dróg krajowych nr 80 i 10, a także do obwodnicy Bydgoszczy, drogi S10, która docelowo połączy Szczecin z aglomeracją warszawską. Dodatkowo 8 km od parku znajduje się międzynarodowy Port Lotniczy Bydgoszcz-Szwederowo.

Waimea Logistic Park Bydgoszcz

Waimea Logistic Park Bydgoszcz to nowoczesne centrum dystrybucyjne oferujące powierzchnie klasy A w (docelowo) sześciu budynkach o łącznej powierzchni ok. 25 510 m². Kompleks zlokalizowany jest we wschodniej części miasta i charakteryzuje się dobrą komunikacją z pozostałymi dzielnicami miasta, dzięki położeniu blisko ul. Nowotoruńskiej. Lokalizacja Parku zapewnia dobry dostęp do drogi S5 (Bydgoszcz-Poznań-Wrocław), S10 (Szczecin-Bydgoszcz-Toruń), nr 25 (Bydgoszcz-Konin-Kalisz), nr 80 (Bydgoszcz-Lubicz) oraz do międzynarodowego Portu Lotniczego Bydgoszcz-Szwederowo oddalonego o 7 km. Przystanek komunikacji publicznej usytuowany jest w odległości ok. 100 m. Stacja kolejowa zlokalizowana jest w odległości 4 km od parku.

Logistic & Business Park Bydgoszcz

Logistic & Business Park Bydgoszcz to zmodernizowany w 2013 roku park logistyczny oferujący 35 710 m² powierzchni użytkowej. W skład parku wchodzi przystosowane do lekkiej produkcji dwa budynki magazynowe z modułami biurowymi o łącznej powierzchni wynoszącej 30 000 m². Moduły powierzchni magazynowej do wynajęcia wynoszą od 2 000 m² do 14 000 m². Park posiada plac manewrowy i około 40 miejsc dla samochodów ciężarowych oraz 300 miejsc parkingowych dla samochodów osobowych. Logistic & Business Park Bydgoszcz zlokalizowany jest przy ulicy Toruńskiej, co zapewnia dobry dostęp do oddalonej o 3 km S5 (Bydgoszcz-Poznań-Wrocław) oraz do oddalonej o 10 km

S10 (Szczecin-Bydgoszcz-Toruń). Droga nr 10 posiada dogodnie połączenie z autostradą A1 i trasą europejską E75 (Trójmiasto-Łódź-Gliwice). Międzynarodowy port lotniczy Bydgoszcz-Szwederowo zlokalizowany jest 7 km od parku.

Goodman Toruń Logistics Centre

Całkowita powierzchnia centrum logistycznego to 66 934 m². Centrum logistyczne jest zlokalizowane w obrębie Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej w Ostaszewie k. Torunia. Centrum jest dobrze skomunikowane zarówno z zachodnimi, jak i wschodnimi rynkami poprzez multimodalną sieć transportu włączając w to lotnisko w Bydgoszczy (50 km) oraz odległe o 12 km skrzyżowanie dróg A1/S10. Zapewnia to łatwy dostęp do miast takich jak Toruń (8 km), Gdańsk (176 km), Warszawa (210 km) oraz Szczecin (310 km).

Platforma multimodalna Bydgoszcz-Solec Kujawski (realizowana)

Platforma Multimodalna ma za zadanie pełnić rolę centrum transportowo-logistycznego integrującego transport wodny, drogowy, kolejowy i lotniczy. Wybrana lokalizacja charakteryzuje się dużym potencjałem, gdyż krzyżują się tu międzynarodowe drogi wodne E40 i E70, przebiegają linie kolejowe nr 18, 131 i 201, a także drogi krajowe A1, S5, DK15, DK25 i DK80 i planowana S10. Jednocześnie bliskość dużych ośrodków miejskich zapewnia odpowiednie zaplecze kadrowe. Platforma Multimodalna Bydgoszcz-Solec Kujawski pozwoli więc na wykorzystanie różnych gałęzi transportu, co podniesie efektywność procesu przeładunków. Podstawowym zadaniem Platformy, jest uruchomienie i wykorzystanie potencjału dróg wodnych, w szczególności Dolnej Wisły. Analizowany odcinek drogi wodnej ma na swoich krańcach zlokalizowane dwa duże ośrodki: Trójmiasto oraz Bydgoszcz-Toruń (a docelowo również aglomerację warszawską). Na tym odcinku transport drogowy obsługiwany jest przede wszystkim przez autostradę A1, a transport kolejowy przez magistralną linię kolejową C-E65 (magistrala węglowa). Budowa platformy multimodalnej zapewni przeniesienie części ładunków na drogę wodną, zmniejszy kongestie na drogach i zapewni możliwości rozwoju polskich portów morskich.

Uruchomienie Platformy możliwe jest już w roku 2028,

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

Terminal intermodalny Emilianowo (realizowany)

Planowany terminal intermodalny w Emilianowie (na południe od Bydgoszczy) oddalony będzie o ok. 200 km od portów trójmiejskich Gdańska i Gdyni i przyczyni się w znacznym stopniu do zwiększenia oraz szybkości przeładunku towarów dostarczanych do Polski drogą morską. Terminal będzie dobrze skomunikowany z drogami ekspresowymi S5 i S10 i liniami kolejowymi nr 201, 215 i 18.

W założeniach budowy terminala intermodalnego w Emilianowie przyjęto, iż będzie on powstawał sukcesywnie w trzech etapach, a docelowa wielkość przeładunków ma wynieść 80 000 UTI rocznie. W chwili obecnej przygotowane zostało Studium lokalizacyjne dla Platformy Bydgoszcz-Solec Kujawski i trwa przygotowanie realizacji inwestycji, wskazanie inwestora, określenie systemu realizacji i jego finansowania.

• Warmińsko-Mazurskie

W województwie warmińsko-mazurskim ulokowanych jest kilku mniejszych operatorów oferujących powierzchnie magazynowe. Są one zlokalizowane głównie na obrzeżach dużych aglomeracji miejskich takich jak Olsztyn czy Elbląg. Pomimo niewielkiej ilości i dostępnych wielkości magazynów i placówek logistycznych to właśnie dzięki wzrastającemu znaczeniu korytarza oraz obecności rozwijającego się portu morskiego w Elblągu mają one największe szanse i potencjał na znaczący rozwój w perspektywie kilku najbliższych lat. W miejscu krzyżowania się nowopowstałej obwodnicy Olsztyna z drogą S 51 (węzeł Olsztyn Południe) planowany jest park logistyczny Panattoni Park Olsztyn o wielkości 39 087 mkw.

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

1. Obszar miejski Olsztyna (kierunek powiązania komunikacyjnego miasta z drogą ekspresową nr S7)-

byłoby to centrum nastawione na wspierania obszaru miejskiego.

2. W sąsiedztwie Elbląga – na skrzyżowaniu szlaków transportowych: drogi krajowej i ekspresowej nr 22 (z Obwodu Kaliningradzkiego w kierunku A-1) z drogą ekspresową nr 7 (połączenie portów trójmiasta z centrum Polski).
3. W sąsiedztwie Olsztynka – na skrzyżowaniu dróg S7 i S51 (w połowie drogi między Warszawą i Gdańskiem, świadczące usługi na rynek zarówno regionalny jak i ponadregionalny z uwagi na doskonałą dostępność transportową (drogi S7, S51 i linia kolejowa 216 Olsztyn-Olsztyn-Działdowo).

• Mazowieckie

Województwo Mazowieckie z aglomeracją warszawską jest głównym punktem natężenia ładunków drobnicowych, skierowanych do najważniejszych krajowych i zagranicznych nadawców oraz odbiorców. Stąd jest największym rynkiem magazynowym kraju, a ilość dostępnych powierzchni magazynowych w 2018 roku wynosiła w tym województwie ok. 3,900 mln m² udostępnionych w 127 centrach logistycznych. Istotna jest dobra dostępność Warszawy do sieci dróg krajowych oraz lokalizacja Warszawy, jako węzła linii kolejowych. Poniżej opisano centra o powierzchni powyżej 40 000 m².

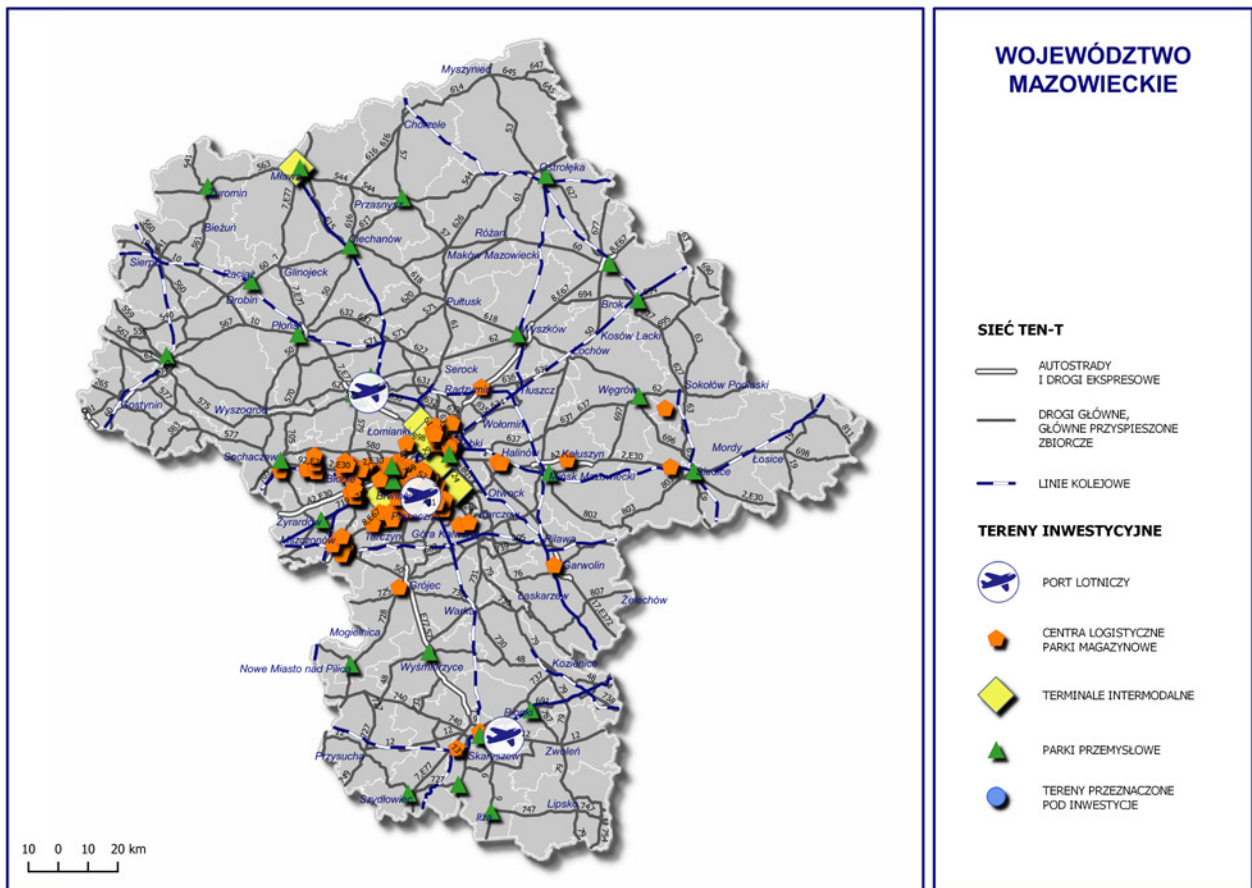
P3 Błonie

P3 Błonie to jeden z największych kompleksów logistycznych w okolicy Warszawy, oferuje do wynajęcia 325 000 m² powierzchni magazynowej oraz biurowej. Centrum zlokalizowane jest 27 km na zachód od Warszawy, przy drodze krajowej nr 2 (Warszawa-Poznań-Terespol). Położenie parku umożliwia dobry dojazd do odcinka autostrady A2 (Warszawa-Łódź-Poznań) dzięki drogom wojewódzkim nr 579 i nr 720. Park znajduje się w pobliżu linii kolejowej nr 3. Adres: Passowska 19, 05-870 Błonie.

P3 Mszczonów

PS Mszczonów to kompleks dystrybucyjny klasy A, oferuje 320 000 m² powierzchni magazynowej oraz biurowej. Centrum zlokalizowane jest 45 km na południowy-zachód od Warszawy, około 40 minut jazdy od Portu Lotniczego Warszawa-Okęcie. Kompleks znajduje się blisko

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



Źródło: Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego

drogi krajowej nr 8 (Wrocław-Warszawa-Białystok), drogi krajowej nr 50 oraz autostrady A2 (Warszawa-Łódź-Poznań) oraz linii kolejowej nr 12. Park posiada własną bocznicę kolejową. Adres: Wiejska 2, 96-320 Mszczonów.

Prologis Park Błonie

Prologis Park Błonie to nowoczesny kompleks dystrybucyjny, oferuje 200 000 m² powierzchni magazynowej. Centrum zlokalizowane jest 25 km na zachód od centrum Warszawy, przy drodze krajowej nr 2 oraz 8 km od autostrady A2 (Warszawa-Łódź-Poznań), co umożliwia dogodny dostęp do południowej obwodnicy Warszawy S2 oraz drogi S8 (Wrocław-Białystok). Adres: Kopytów 44, 05-870 Błonie.

MLP Pruszków I

Obiekt to nowoczesny kompleks dystrybucyjny, oferuje 170 000 m² powierzchni magazynowo-produkcyjnej. Park zlokalizowany jest 25 km na zachód od centrum

Warszawy, blisko autostrady A2 (Warszawa-Łódź-Poznań) oraz linii kolejowych nr 1 i 4. Posiada własną bocznicę kolejową. Adres: Moszna Parcela 29, 05-840 Brwinów.

Prologis Park Teresin

Prologis Park Teresin to park magazynowy, który oferuje 160.000 m² powierzchni. Zlokalizowany jest 40 km na zachód od centrum Warszawy, przy drodze krajowej nr 2 / trasie europejskiej E30 (Warszawa-Poznań) oraz linii kolejowej nr 3. Park posiada własną bocznicę kolejową. Adres: 20-lecia 23, 96-515 Teresin.

MLP Teresin

Obiekt to park magazynowy, który oferuje 150.000 m² powierzchni magazynowo-produkcyjnej. Zlokalizowany jest 30 km na zachód od centrum Warszawy, przy drodze krajowej nr 92 (Poznań-Warszawa) oraz linii kolejowej nr 3. Adres: Maszna, 96-515 Kampinos.

SEGRO Logistics Park Warsaw

Obiekt to kompleks logistyczny, który oferuje 120.000 m² powierzchni magazynowej. Zlokalizowany jest 21 km na południe od centrum Warszawy, bezpośrednio przy drodze krajowej nr 8 / trasie europejskiej E67 (Warszawa-Katowice-Wrocław) oraz 4 km od drogi krajowej nr 7 / trasy europejskiej E77 (Gdańsk-Warszawa-Kraków). Adres: Katowicka 66, 05-830 Nadarzyn.

Prologis Park Błonie II

Prologis Park Błonie II to nowoczesne centrum dystrybucyjne, które oferuje 115.000 m² powierzchni magazynowej. Park położony jest 25 km od Warszawy, w obrębie Strefy Przemysłowej Błonie-Pass, przy drodze krajowej nr 2 (Warszawa-Poznań-Terespol). Położenie umożliwia dobry dojazd do odcinka autostrady A2 (Warszawa-Łódź-Poznań) dzięki drogom wojewódzkim nr 579 i nr 720, w pobliżu znajduje się linia kolejowa nr 3. Adres: Batorego 6, 05-870 Pass.

City Point

Obiekt to park logistyczny o powierzchni magazynowej 100.000 m². Zlokalizowany jest 7 km od centrum Warszawy w dzielnicy Targówek, z dobrym dostępem do drogi ekspresowej S8. Adres: Matuszewska 14, 03-876 Warszawa.

Prologis Park Janki

Obiekt to nowoczesny kompleks o powierzchni wynoszącej 100.000 m². Znajduje się 15 km na południowy-zachód od centrum Warszawy, przy węźle „Wypędy” (Sokołowska) łączącym drogę ekspresową S8 / trasę europejską E67 (Wrocław-Warszawa-Białystok) oraz drogę krajową nr 7 / trasę europejską E77 (Gdańsk-Warszawa-granica polsko-słowacka). Adres: Wacława 2A, 05-090 Sokołów.

Hillwood Marki

Obiekt obejmuje budynki magazynowe o powierzchni 94.000 m². Park zlokalizowany jest 19 km od centrum Warszawy. Posiada dobry dostęp do pobliskiej trasy ekspresowej S8 (Wrocław-Białystok) oraz autostrady A2 (Warszawa-Berlin). Adres: Okólna 45D, 05-270 Marki.

Hillwood Błonie II

Hillwood Błonie II to nowoczesne centrum logistyczne, oferujące budynki magazynowo-biurowe o powierzchni

około 76.000 m². Zlokalizowane jest 35 km na zachód od centrum Warszawy, w pobliżu drogi krajowej nr 2 / trasy europejskiej E30 (Warszawa-Poznań-Terespol), 8 km od autostrady A2 (Warszawa-Łódź-Poznań) oraz linii kolejowej nr 3. Adres: Pass 21, 05-870.

SEGRO Logistics Park Warsaw, Pruszków

Obiekt to centrum dystrybucyjne oferujące magazyny o łącznej powierzchni wynoszącej 73.000 m². Zlokalizowane jest 15 km od centrum Warszawy, 800 m od drogi krajowej nr 2 / trasy europejskiej E30 (Warszawa-Poznań), niedaleko węzła Pruszków na autostradzie A2 (Warszawa-Łódź-Poznań). Adres: Południowa 2, 05-850 Ołtarzew.

Panattoni Park Pruszków II

Panattoni Park Pruszków II to kompleks logistyczny o standardzie klasy A oferujący magazyny o łącznej powierzchni 69.000 m². Zlokalizowany jest 22 km od centrum Warszawy, przy węźle Pruszków na autostradzie A2 (Warszawa-Łódź-Poznań). Park położony jest 4 km od drogi krajowej nr 2 / trasy europejskiej E30 (Warszawa-Poznań) oraz linii kolejowych nr 1 i 3. Adres: Parzniewska 18, 05-840 Pruszków.

West Park Ożarów

West Park Ożarów to centrum logistyczne o łącznej powierzchni magazynowej wynoszącej ok. 68.000 m². Położone jest w Ożarowie Mazowieckim 15 km na zachód od Warszawy, w sąsiedztwie drogi krajowej nr 2 / trasy europejskiej E30 (Warszawa-Poznań) oraz w pobliżu węzła Pruszków, położonego przy autostradzie A2 (Warszawa-Łódź-Poznań). Adres: Duchnicka 53, 05-850 Ołtarzew

MLP Pruszków II

MLP Pruszków II to park logistyczny o powierzchni magazynowo-produkcyjno-biurowej wynoszącej 61.000 m². Park zlokalizowany jest 3 km od autostrady A2 Warszawa-Berlin. Adres: Moszna Parcela 29, 05-840 Brwinów

Logicor Piaseczno

Logicor Piaseczno to nowoczesny park biznesowo-technologiczno-logistyczny z budynkami biurowymi o łącznej powierzchni magazynowej wynoszącej ok. 60.000 m².

Położony jest 15 km na południe od centrum Warszawy niedaleko autostrady A2 (południowa autostradowa obwodnica Warszawy S2), drogi ekspresowej S7 i obwodnicy Warszawy. Adres: Jana Pawła II 66, 05-500 Piaseczno

SEGRO Business Park Warsaw

SEGRO Business Park Warsaw to kompleks dystrybucyjny o łącznej powierzchni wynoszącej 57.000 m². Położony jest w Ożarowie, 16 km od centrum Warszawy. Dogodna lokalizacja - bliskość autostrady A2 (Warszawa-Łódź-Poznań) oraz drogi krajowej nr 2 / trasy europejskiej E30 (Warszawa-Poznań). Adres: Działkowa 56, 02-234 Warszawa.

Prologis Park Warsaw Żerań

Prologis Park Warsaw Żerań to park logistyczny z obiektami magazynowo-biuroowymi o łącznej powierzchni 56.500 m². Położony jest 10 km od centrum Warszawy, nieopodal drogi ekspresowej S8 / Trasy Toruńskiej (Wrocław-Warszawa-Białystok), niedaleko drogi ekspresowej S7 / trasy europejskiej E77 (Gdańsk-Warszawa-Kraków) oraz 15 km od autostrady A2 (Poznań-Warszawa). Adres: ul. Annopol 3, 03-236 Warszawa.

Distribution Park Okęcie

Distribution Park Okęcie kompleks magazynowo-biuroowy zlokalizowany w pobliżu międzynarodowego Lotniska im. F. Chopina. Składa się z budynków o łącznej powierzchni użytkowej 39.000 m². Zlokalizowany jest około 10 km na południe od centrum Warszawy, w pobliżu dróg wylotowych: drogi krajowej nr 8/trasy europejskiej E67 (Białystok-Warszawa-Wrocław) i drogi krajowej nr 7/trasy europejskiej E77 (Gdańsk-Warszawa-Kraków). Adres: ul. Mineralna, 02-001 Warszawa.

Hillwood Kalwaria II

Hillwood Kalwaria II to nowoczesne centrum logistyczne o powierzchni magazynowo-biurowej klasy A+ wynoszącej 50.000 m². Zlokalizowane jest w miejscowości Łubna, 25 km na południe od centrum Warszawy, przy drodze krajowej nr 79 (Warszawa-Kraków-Katowice). Adres: Łubna, 05-532, Baniocha.

Diamond Business Park Ursus

Diamond Business Park Ursus to nowoczesny park magazynowy (w trakcie rozbudowy). Dwa budynki o łącz-

nej powierzchni 50 000 m² będą oferowały wysokiej jakości przestrzeń magazynową i biurową. Zlokalizowany jest 8 km na zachód od centrum Warszawy w pobliżu głównych węzłów autostrady A2 oraz drogi Salomea-Wolica łączącej Trasę Krakowską (droga krajowa nr 7) i Trasę Katowicką (droga krajowa nr 8) z Alejami Jerolimskimi. Adres: ul. Posag 7 Panien 1, 02-495, Warszawa.

Hillwood Warszawa II

Hillwood Warszawa II to nowoczesny park magazynowy, składający się z dwóch budynków o łącznej powierzchni wynoszącej ponad 50 000 m². Park zlokalizowany jest na Targówku, 8 km na wschód od centrum Warszawy, w pobliżu drogi ekspresowej S8 oraz autostrady A2. Adres: ul. Bardowskiego, 03-888 Warszawa.

SEGRO Business Park Warsaw, Żerań

SEGRO Business Park Warsaw, Żerań to kompleks magazynowo-biuroowy, przystosowany także do prowadzenia produkcji o powierzchni wynoszącej 49.500 m². Położony jest 10 km od centrum Warszawy, w bliskiej odległości od drogi ekspresowej S8 / Trasy Toruńskiej (Wrocław-Warszawa-Białystok), a także z dobrym dostępem do drogi ekspresowej S7 / trasy europejskiej E77 (Gdańsk-Warszawa-Kraków). Adres: Annopol 4A, 05-077 Warszawa.

Distribution Park Żerań

Distribution Park Żerań to kompleks logistyczny o łącznej powierzchni 44 500 m². Park zlokalizowany jest w dzielnicy Białołęka, 13 km na północ od centrum Warszawy, blisko Trasy Toruńskiej / trasy ekspresowej S8. Adres: ul. Annopol 17, 17a,19,21,24,24b, 03-236 Warszawa.

Panattoni Park Warszawa-Konotopa

Panattoni Park Warszawa-Konotopa to centrum logistyczne o łącznej powierzchni 44.000 m². Zlokalizowane w Ożarowie Mazowieckim, 13 km na zachód od centrum Warszawy. Park położony jest bezpośrednio przy węźle Konotopa, łączącym autostradę A2 (Poznań-Łódź-Pruszków) i drogę ekspresową S8 (Wrocław-Białystok) oraz w bliskiej odległości od węzła Mory, łączącego drogi ekspresowe S2 i S8. Adres: Rajdowa, 05-850 Konotopa

Hillwood Kalwaria

Hillwood Kalwaria to centrum logistyczne o łącznej powierzchni magazynowo-biurowej wynoszącej 43.500 m². Położone jest w miejscowości Łubna, 25 km na południe od centrum Warszawy, przy drodze krajowej nr 79 (Warszawa-Kraków-Katowice). Adres: Łubna 05-532, Baniocha.

Panattoni Park Grodzisk II

Panattoni Park Grodzisk II to centrum dystrybucyjne oferujące 43.000 m² powierzchni logistyczno-produkcyjnej. Zlokalizowane jest w gminie Błonie, 35 km na zachód od Warszawy. Park położony jest w odległości 1,5 km od węzła „Grodzisk Mazowiecki” na autostradzie A2 / trasie europejskiej E30 (Poznań-Warszawa) oraz przy planowanej obwodnicy Grodziska (w ciągu drogi wojewódzkiej nr 719). Adres: Radonice 44B, 05-870 Radonice.

Panattoni Park Konotopa II

Panattoni Park Konotopa II to centrum dystrybucyjne oferujące 42.000 m² powierzchni magazynowej. Położone jest 21 km na zachód od centrum Warszawy, bezpośrednio przy węźle Konotopa, łączącym autostradę A2 i S8, a także w niedalekiej odległości od węzła Mory łączącego drogi ekspresowe S2 i S8. Adres: Rajdowa, 05-850 Konotopa.

Prologis Park Warsaw II

Prologis Park Warsaw II to centrum dystrybucyjne powstałe na zrewitalizowanym terenie przemysłowym oferujące 40.000 m² powierzchni do wynajęcia. Położone jest w dzielnicy Praga, 8 km od centrum Warszawy. Park zlokalizowany jest około 1 km od drogi krajowej nr 7 / trasy europejskiej E77 (Gdańsk-Warszawa-Kraków), 2 km od drogi ekspresowej S8 / Trasy Toruńskiej (Wrocław-Białystok) oraz 10 km od drogi krajowej nr 2 / trasy europejskiej E30 (Poznań-Warszawa-Terespol). Adres: Staniewicka 5, 03-310 Warszawa

• Łódzkie

Położenie województwa łódzkiego na przecięciu dwóch korytarzy bazowej Transeuropejskiej Sieci Transportowej, Bałtyk – Adriatyk oraz Morze Północne – Bałtyk, daje znaczne impulsy rozwojowe. Stopniowo dopeł-

niający się strategiczny układ drogowy województwa, poprzez zrealizowane: autostradę A2, drogę ekspresową S8 oraz autostradę A1 do węzła „Tuszyn”, zwiększa dostępność zewnętrzną regionu i sprzyja działalności logistycznej. Zakończenie realizacji odcinka autostrady A1 Stryków-Tuszyn wpłynęło na wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza Łódź, skróceniu podróży na odcinku Piotrków Trybunalski – Stryków oraz wzrost atrakcyjności inwestycyjnej terenów we wschodniej części aglomeracji łódzkiej. Dynamiczny rozwój kompleksów magazynowych w regionie znajduje odzwierciedlenie w łącznej powierzchni zasobów magazynowych, która aktualnie wynosi 1,64 mln mkw.

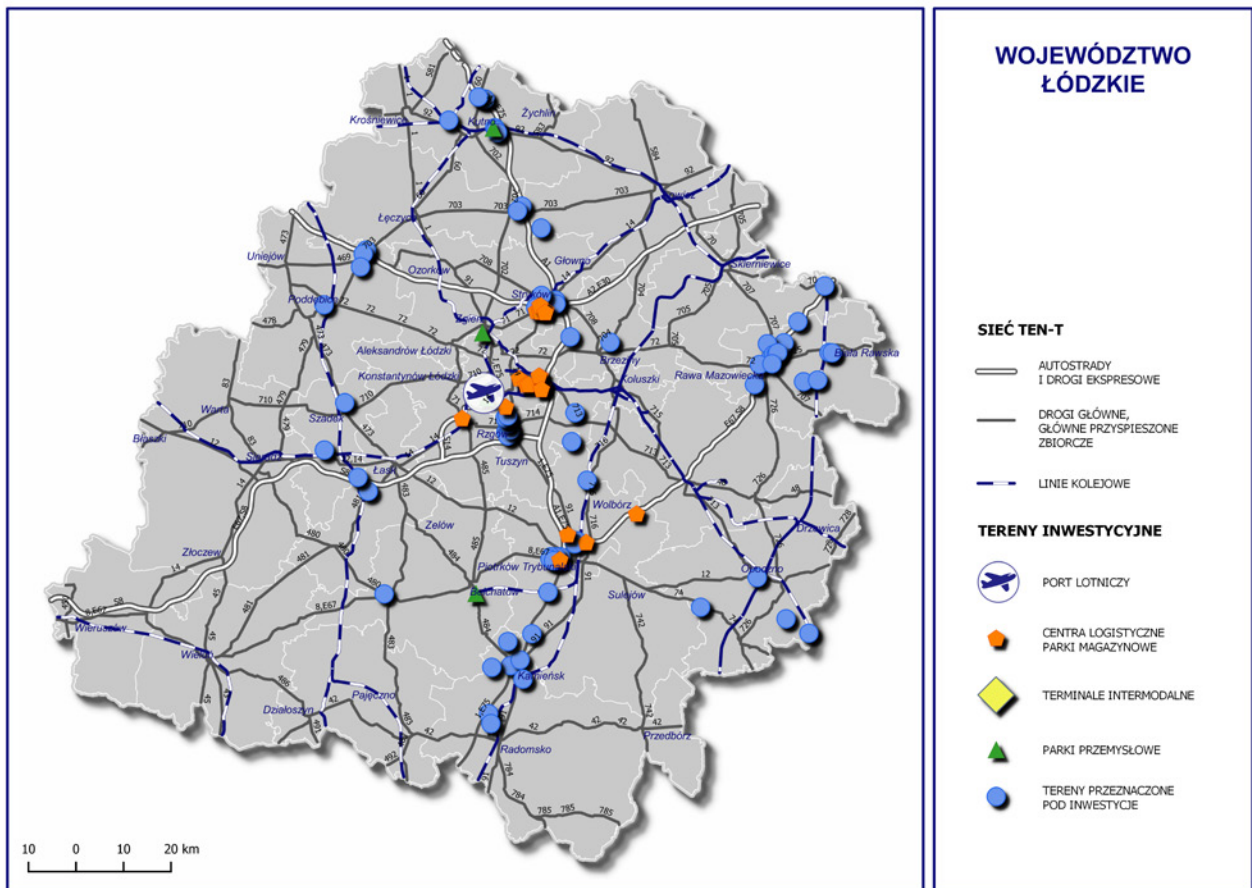
W strategicznych dokumentach Województwa Łódzkiego („Plan zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego oraz plan zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego Łodzi” i „Strategii rozwoju województwa łódzkiego 2020”) wskazano rejonu predestynowane do ukształtowania centrów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

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

Logicor Łódź I

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

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



Źródło: Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego

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; 7,5 km od drogi krajowej nr 14; 2,5 km od drogi wojewódzkiej nr 713. Logicor Łódź II to nowoczesny kompleks logistyczny oferujący budynek magazynowy z wysokiej jakości modułami biurowymi. Łączna powierzchnia magazynowa wynosi 53 396 m². Obecnie brak jest powierzchni do wynajęcia.

Logicor Łódź III

Park zlokalizowany jest przy ulicy Granicznej (dzielnica Górna), 7 km na południe od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 10 km od węzła „Łódź-Górna” na autostradzie A1; 8 km od terminalu kontenerowego Łódź Olechów; 700 m od drogi krajowej nr 91; 5 km od Portu

Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta (cargo). Jest to niewielki park magazynowy przeznaczony dla małych i średnich najemców. 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; 2 km od drogi krajowej nr 14; 4,5 km od drogi wojewódzkiej nr 713. Jest to park biznesowy oferujący do wynajęcia

niewielkie powierzchnie magazynowe wraz z pomieszczeniami biurowymi. Na powierzchnię magazynową składają się dwa budynki o łącznej powierzchni 19 300 m². Obecnie brak jest wolnych powierzchni do wynajęcia.

Panattoni Park Business Center Łódź

Park zlokalizowany jest przy skrzyżowaniu ulic Dostawczej i Puszkina (dzielnica Widzew Przemysłowy), 5 km na południowy - wschód od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości:

6 km od węzła „Łódź – Wschód” na autostradzie A1; 1,5 km od terminalu kontenerowego Łódź Olechów; 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. Niciarnianej w odległości 4 km od centrum miasta oraz 5,5 km od węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1; 6,3 km od terminalu kontenerowego Łódź Olechów. Jest to obiekt o przeznaczeniu magazynowo-produkcyjno-biurowym. Na Park składają się dwa nowoczesne budynki o łącznej powierzchni magazynowej 31 500 m². Aktualnie powierzchnia do wynajęcia wynosi 300 m².

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; 7,5 km od drogi krajowej nr 14; 2,5 km od drogi wojewódzkiej nr 713. Jest to nowoczesny park oferujący magazyny i hale produkcyjne do wynajęcia. Istniejąca powierzchnia magazynowa wynosi obecnie łącznie 108 700 m² w trzech budynkach. Aktualnie park dysponuje wolną powierzchnią magazynową do wynajęcia o wielkości 439 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; 6 km od drogi krajowej nr 14; bezpośrednio przy drodze wojewódzkiej nr 713. Jest to nowoczesny obiekt biznesowy oferujący powierzchnie typu „big box” oraz „small business units” przeznaczony dla firm poszukujących elastycznych powierzchni komercyjnych z przeznaczeniem zarówno na biura, jak i małe magazyny oraz lekką produkcję. Na powierzchnię magazynową składają się dwa budynki o łącznej powierzchni 34 200 m². Obecnie brak jest wolnych powierzchni do wynajęcia. W bezpośrednim sąsiedztwie powstał SEGRO Business Park Łódź II.

Segro Business Park Łódź II

Park zlokalizowany we wschodniej części Łodzi przy ul. Rokicińskiej, w bezpośrednim sąsiedztwie SEGRO Business Park Łódź I, 1,5 km od węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1; ok. 20 km od węzła „Stryków” na autostradzie A2, 4 km od terminalu kontenerowego „Łódź Olechów”; 6 km od drogi krajowej nr 14. Dodatkowym atutem jest również jego niewielka odległość do portu lotniczego im. Wł. Reymonta (ok. 15 km). Park ten oferuje elastyczne powierzchnie z przeznaczeniem na biura, małe magazyny oraz lekką produkcję. Na powierzchnię magazynową składają się trzy budynki o łącznej powierzchni 21 200 m². Istnieje możliwość adaptacji budynków na hale produkcyjne. Obecnie brak jest wolnych powierzchni do wynajęcia.

Segro Logistics Park Łódź

Park zlokalizowany jest przy ulicy Zakładowej w Łodzi (dzielnica Olechów/Widzew), 10 km na południowy - wschód od centrum miasta. Orientacyjne odległości: 3 km od węzła „Łódź – Wschód” na autostradzie A1; 2 km od terminalu kontenerowego Łódź Olechów; 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 przemysłowej części dzielnicy Widzew, 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”. 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; 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 27 000 m². Obecnie brak jest wolnych powierzchni do wynajęcia.

Prologis Park Łódź

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

Panattoni Park Konstancyń Łódzki (planowany)

Park zlokalizowany będzie w Konstancynie Łódzkim, który graniczy z Łodzią od strony zachodniej; jego

odległość od centrum miasta Łodzi 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 76 299 m².

Hillwood Lućmierz (planowany)

Centrum powstaje w miejscowości Lućmierz-Las, w gminie Zgierz. Orientacyjne odległości: bezpośrednio przy drodze krajowej nr 91 oraz w sąsiedztwie zjazdu na planowaną trasę ekspresową S14; 13,5 km od węzła „Emilia” na autostradzie A2. Docelowo powstać ma zespół czterech budynków magazynowo-produkcyjnych 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”. Cała inwestycję zaprojektowano jako składającą się z dwóch budynków o łącznej powierzchni 78 485 m².

Segro Logistic Park Łódź II (planowany)

Park ma powstać w południowo-zachodniej części Łodzi, niedaleko międzynarodowego portu lotniczego im. W. Reymonta. Centrum logistyczne wyróżnia lokalizacja w pobliżu jednej z głównych ulic miasta – Al. Jana Pawła II (droga krajowa nr 91). Park ma obejmować teren około 9,5 ha i oferować w dwóch budynkach 35 200 m² powierzchni przeznaczonej na magazyny i lekką produkcję.

Goodman Park (planowany)

Park zlokalizowany będzie we wschodniej części Łodzi (dzielnica Widzew). Orientacyjne odległości parku od strategicznych elementów układu transportowego wynoszą: 5 km od węzła „Łódź-Wschód” na autostradzie A1; 22 km od węzła „Łódź Północ” stanowiącego skrzyżowanie autostrad A1 i A2; 10 km od drogi krajowej nr 72; 5 km od terminalu kontenerowego „Łódź Olechów”. Planowana inwestycja obejmuje budowę jednego budynku o powierzchni magazynowej wynoszącej 41 200 m².

7R Park City Flex Łódź (planowany)

Park zlokalizowany będzie we wschodniej części Łodzi (dzielnica Widzew) przy ul. Niciarnianej. Orientacyjne odległości parku od strategicznych elementów układu transportowego wynoszą: 10 km od węzła „Łódź-Wschód” na autostradzie A1; 25 km od węzła „Łódź Północ” stanowiącego skrzyżowanie autostrad A1 i A2; 6 km od drogi krajowej nr 72; 9 km od terminalu kontenerowego „Łódź Olechów”. Plany inwestycyjne obejmują budowę jednego budynku magazynowego o powierzchni 10 000 m².

City Logistics Łódź I (planowany)

Park zlokalizowany będzie we wschodniej części Łodzi (dzielnica Górna). Orientacyjne odległości parku od strategicznych elementów układu transportowego wynoszą: 7,5 km od węzła „Łódź-Wschód” na autostradzie A1; 25 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); 15 km od węzła „Rzgów” na drodze ekspresowej S8; 3,5 km od terminalu kontenerowego „Łódź Olechów”; 12 km od Portu Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta (cargo). Plany inwestycyjne obejmują budowę jednego budynku magazynowego o powierzchni 35 573 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 Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); bezpośrednio przy drodze krajowej nr 71, 1 km od drogi krajowej nr 14 oraz 5 km od terminalu kontenerowego w Strykowie. Park oferuje powierzchnie średnim i dużym najemcom. Na park składają się trzy obiekty o łącznej powierzchni magazynowej 38 400 m². Plany rozbudowy przewidują realizację kolejnych czterech

budynków o łącznej powierzchni ok. 54 500 m². Aktualnie powierzchnia do wynajęcia wynosi 6 100 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 Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); bezpośrednio przy drodze krajowej nr 71, 1 km od drogi krajowej nr 14 oraz 5 km od terminalu kontenerowego w Strykowie. 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 wolnych 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 Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); bezpośrednio przy drodze krajowej nr 14; 5 km od terminalu kontenerowego w Strykowie. Jest to obiekt oferujący nowoczesne powierzchnie magazynowe i produkcyjne. Całkowita, docelowa powierzchnia magazynowa wyniesie około 400 000 m². Do tej pory zrealizowano budynki o łącznej powierzchni magazynowej 285 250 m² (8 hal zbudowano, 2 są planowane lub w budowie). Aktualnie powierzchnia do wynajęcia wynosi 13 467 m².

Centrum Logistyczne Stryków (Hillwood Stryków)

Park położony jest w Strykowie, przy drodze krajowej nr 71; przy węźle „Stryków” na autostradzie A2. Inwestycja zlokalizowana jest nieopodal węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); 8 km od terminalu kontenerowego w Strykowie. Jest to nowoczesny park obejmujący jeden obiekt oferujący powierzchnie magazynowe zarówno dla dużych, jak i mniejszych najemców. Na powierzchnię magazynową składają się dwa budynki o łącznej powierzchni 84 600 m². Aktualnie powierzchnia do wynajęcia wynosi 30 000 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 Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); bezpośrednio przy drodze krajowej nr 14, ok. 0,5 km od drogi krajowej nr 71; 8 km od terminalu kontenerowego w Strykowie. Jako jeden z najnowocześniejszych obiektów do składowania towarów w Polsce, umożliwi 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.

Panattoni Park Stryków III (planowany)

Park zlokalizowany będzie około 3 km na południe od centrum Strykowa, w bezpośrednim sąsiedztwie Panattoni Park Stryków II, przy węźle „Stryków” na autostradzie A2. Odległość od węzła „Łódź Północ”, stanowiącego skrzyżowanie autostrad A1 i A2, wynosi około 4,5 km. Odległość od terminalu kontenerowego w Strykowie wynosi 6 km. W bliskim sąsiedztwie przebiegają drogi krajowe: nr 14 i 71. Plany inwestycyjne obejmują budowę dwóch budynków magazynowych o łącznej powierzchni 94 500 m².

MountPark Stryków (planowany)

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

MLP Stryków (planowany)

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

ProLogis Park Stryków

Park zlokalizowany jest 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 Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); bezpośrednio przy skrzyżowaniu dróg krajowych nr 14 i 71; 6 km od terminalu kontenerowego w Strykowie. Na park składają się dwa budynki o łącznej powierzchni magazynowej 40 412 m². Plany rozbudowy parku przewidują realizację trzeciego budynku o powierzchni 39 744 m². Obecnie brak wolnych powierzchni do wynajęcia.

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 sześciu zrealizowanych dotychczas budynków wynosi 294 056 m². Docelowo park ma się składać z 12 budynków o łącznej powierzchni 500 008 m². Aktualnie powierzchnia do wynajęcia wynosi 40 313 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 oraz węźle „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. Park magazynowy składa się z dwóch budynków o łącznej powierzchni magazynowej 79 585 m². Aktualnie powierzchnia do wynajęcia wynosi 2 700 m².

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 terminalu kontenerowego w Piotrkowie Trybunalskim, który aktualnie nie posiada operatora i jest ogólnodostępny; bezpośrednio przy węźle „Piotrków Tryb. Wschód” na drodze ekspresowej S8 i drodze krajowej nr 12 i 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 budynki, w których łączna powierzchnia magazynowa wynosi 133 504 m². Aktualnie powierzchnia do wynajęcia wynosi 12 420 m².

Partner Logistic Wolbórz

Park zlokalizowany jest w Wolborzu, ok. 3,5 km na południowy - wschód od centrum miasta, w granicach Łódzkiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Orientacyjne odległości parku od strategicznych elementów układu transportowego wynoszą: 2,2 km od węzła „Wolbórz” na drodze ekspresowej S8; 16 km od terminalu intermodalnego w Piotrkowie Trybunalskim. Park składa się z jednego budynku magazynowo-biurowego o powierzchni 26 500 m². Obecnie brak jest wolnej powierzchni do wynajęcia

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.

Panattoni Park Kutno (planowany)

miasta Kutno, bezpośrednio przy drodze krajowej nr 92. Orientacyjne odległości parku od strategicznych elementów układu transportowego wynoszą: 1 km od węzła „Kutno - Wschód” na autostradzie A1; 3 km od terminalu kontenerowego w Kutnie (PCC Intermodal). Plany inwe-

stycyjne obejmują budowę trzech budynków o łącznej powierzchni 198 700 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. 370 ha. Na terenie parku funkcjonuje ponad 60 firm z branży spożywczej, farmaceutycznej, produkcji maszyn rolniczych, produkcji opakowań i tworzyw sztucznych, między innymi: Lampre Polska Sp. z o.o., DS Smith Polska S.A., Fuji Seal Poland Sp. z o.o., Nijhof-Wassink Sp. z o.o., Kellogg/UMA Investments Sp. z o.o., Kofola/Hoop Polska S.A., Enginova Sp. z o.o., PCC Intermodal S.A., Pini Polonia Sp. z o.o., Printpack Poland Sp. z o.o., Sirmax Polska Sp. z o.o.

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. 111 ha) jego terenów w Łódzkiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej (Podstrefa Kutno).

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.

BioNanoPark (dawny Łódzki Regionalny Park Naukowo-Technologiczny)

Park zlokalizowany jest przy ul. Dubois 114/116 w sąsiedztwie Portu Lotniczego Łódź im. Wł. Reymonta i ter-

minala CARGO. Orientacyjne odległości: 1,5 km od drogi krajowej nr 14; 2,7 km od drogi krajowej nr 91; 30 km od autostrady A2 i istniejącego węzła autostradowego „Łódź Płn.” na skrzyżowaniu autostrad A1, A2. Główną misją parku jest optymalne wykorzystanie zasobów gospodarczych i intelektualnych regionu, transfer nowoczesnych technologii z nauki do przemysłu, a co za tym idzie podniesienie konkurencyjności regionalnej gospodarki. Całkowita powierzchnia Parku wynosi 14 ha, a na jego terenie działa Inkubator Technologiczny oraz BioNanoPark, będący jednym z najnowocześniejszych w Europie centrum badawczo – wdrożeniowych dla biznesu. W ramach BioNanoParku od początku jego istnienia funkcjonuje Laboratorium Biotechnologii Przemysłowej oraz Laboratorium Biofizyki Molekularnej i Nanostrukturalnej (w skład której wchodzi Pracownia Indywidualnych Implantów Medycznych). W styczniu 2016 r. rozszerzone zostało centrum wdrożeniowe dla biznesu poprzez realizację nowego obiektu z sześcioma laboratoriami: symulacji molekularnych, biosensorów i elektroniki organicznej, badań strukturalnych nanomateriałów, medycyny spersonalizowanej, autentykacji produktów oraz z tzw. superkomputerem – ARUZ czyli analizatorem rzeczywistych układów złożonych (automat DLL). W Łódzkim Regionalnym Parku Naukowo-Technologicznym preferowane są następujące branże: informatyka, produkcja nowoczesnej aparatury leczniczej, produkcja leków, kosmetyków i komponentów farmaceutycznych, odnawialne i nowe źródła energii, produkcja nowych materiałów dla potrzeb medycyny i włókiennictwa, ochrona środowiska, biotechnologie, nanotechnologie, zdrowa żywność.

Bełchatowsko-Kleszczowski Park Przemysłowo-Technologiczny

Park zlokalizowany jest w południowej części Bełchatowa, w dzielnicy przemysłowej, 5 km od drogi krajowej nr 74, 200 m od drogi wojewódzkiej nr 484. W pobliżu Parku przebiega linia kolejowa nr 24, na której odbywa się wyłącznie ruch towarowy do KWB Bełchatów. Celem powołania Bełchatowsko-Kleszczowskiego Parku Przemysłowo-Technologicznego było przełamanie monokulturowego charakteru bełchatowskiego przemysłu, pobudzenie aktywności gospodarczej regionu łódzkiego, wprowadzenie tam nowoczesnych technologii oraz efektywne zagospodarowanie wyłączzonego z użytkowania

majątku przedsiębiorstw. Park dysponuje uzbrojonym terenem pod inwestycje w dwóch obszarach: Obszar Bełchatów I oraz Obszar Rząśnia. Spółka zarządzająca 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 terenie Parku działają m.in.: PATRY-SPAW, VIMA, Energia-Logistyka, OSKAR, Systemy Ogrodzeniowe, ISOTECH, eSTe, Fundacja Idee Społeczne.

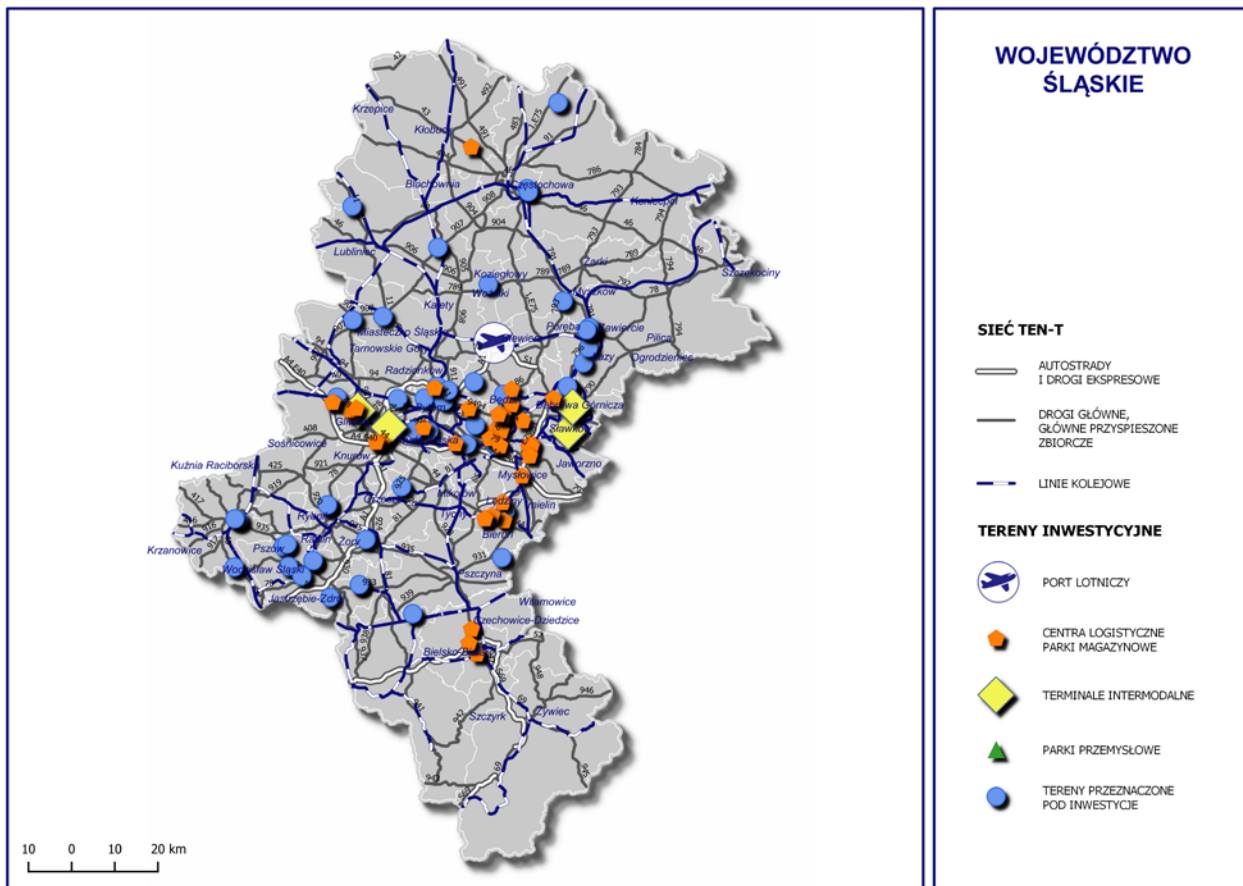
• Śląskie

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 regionie śląskim sieć dróg krajowych i wojewódzkich. Górny Śląsk to drugi po Warszawie, największy rynek magazynowy w Polsce (ok. 18%), który za sprawą rozwoju infrastruktury drogowej już wkrótce ma szansę stać się ośrodkiem dystrybucyjnym o ponadregionalnej skali. Do grona największych górnośląskich kompleksów magazynowych zaliczamy parki firmy Prologis w Chorzowie i Dąbrowie Górniczej, magazyn Logisor w Mysłowicach, SEGRO Logistics Park Gliwice oraz obiekt MLP Group w Tychach. Górnośląski rynek magazynowy swoim zasięgiem obejmuje całą aglomerację, stąd też najemcy do dyspozycji mają również mniejsze magazyny w Bieruniu, Sosnowcu, Będzinie, Czeladzi, Bielsku-Białej i Częstochowie.

Śląskie Centrum Logistyki S.A.

Śląskie Centrum Logistyki (ŚCL) to centrum logistyczne obecne na rynku śląskim od 1989 roku. Dzięki pobliżeniu skrzyżowaniu autostrad A-4 i A-1 ŚCL należy do europejskiej sieci infrastruktury logistycznej. W pobliżu

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



Źródło: Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego

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 wodnośląski w Polsce posiada bezpośrednie połączenie poprzez Kanał Gliwicki z zespołem portów morskich Szczecin-Świnoujście oraz z całą siecią dróg wodnych w Europie Zachodniej. Dodatkowym atutem ŚCL jest Wolny Obszar Celny wraz z Agencją Celną, podnoszący konkurencyjność handlu zagranicznego z państwami spoza Unii Europejskiej. ŚCL łącznie zajmuje powierzchnię 60,18 ha; 12,58 ha znajduje się w Gliwicach-Sońnicy i stanowi teren inwestycyjny, zaś 47,6 ha to siedziba Spółki oraz centrum logistyczne mieszczące się przy ul. Portowej 28, graniczące z Podstrefą Gliwicką Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Na terenie centrum logistycznego znajduje się 18 000 m² powierzchni magazynowej o zróżnicowanym 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. Wszeczhronność 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 Górnego Śląska, zaledwie 10 km od Katowic, przy trasie ekspresowej S86 (Katowice-Sosnowiec). Bardzo dobry dostęp do regionalnego, jak i do ogólnopolskiego rynku zapewnia położenie niedaleko drogi ekspresowej S1 / trasy europejskiej E75 (Toruń-Łódź-Katowice), a także dobry dojazd do oddalonej o 12 minut autostrady A4 / trasy europejskiej E40 (Wrocław-Katowice- Kraków). Obecna wielkość centrum wynosi: 87 105 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 Biała I/ Bielsko Biała Logistic Center

Hillwood Bielsko Biała 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 52.200 m². Goodman Gliwice Logistics Centre zlokalizowany jest w Katowickiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej w Podstrefie Gliwice. Położenie parku przy drodze krajowej nr 88 (Gliwice- Bytom) oraz drodze europejskiej E40 zapewnia doskonałe połączenie z miastami w Polsce jak i Europie.

Goodman Sosnowiec Logistics Centre

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

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.

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.

LP Tychy

MLP Tychy położony jest ok. 3 km od węzła drogi krajowej nr 44 (Gliwice-Kraków) i drogi ekspresowej S1 / trasy europejskiej E75-E462 (Gdańsk-Katowice). Odległość do

głównego dworca kolejowego w Tychach wynosi 7 km. Park znajduje się w obrębie Podstrefy Tyskiej należącej do Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, która oferuje inwestorom możliwość skorzystania z ulg podatkowych. Obecna wielkość parku wynosi: 90 860 m².

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: 22.000 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 Mysłowice Brzęczkowice z autostradą A4 (Wrocław-Katowice-Kraków). 10 km od parku znajduje się kolejowy Euroterminal Sławków, łączący Europę, Rosję i Chiny, obsługujący koleje wąskotorowe i szerokotorowe. Lokalizacja umożliwia dobry dostęp do pobliskich międzynarodowych portów lotniczych Katowice Pyrzowice (43 km) oraz Kraków Balice (57 km) oraz portu rzeczno- wodnego w Gliwicach (31 km).

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 63 300 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 umożliwi 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.

LP Bieruń

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

gicznie zlokalizowane centrum dystrybucyjne obejmujące dziesięć budynków magazynowo-biurowych o łącznej powierzchni 144.000 m². Park powstał na terenach poprzemysłowych, których infrastrukturę zrewitalizowano na potrzeby powierzchni magazynowych i produkcyjnych. Jeden z atutów centrum stanowi własna bocznica łącząca kompleks z rozległą siecią kolejową zapewniającą połączenie Warszawa-Katowice oraz połączenie z pobliskim terminalem Linii Hutniczej Szerokotorowej w Sławkowie. Obecna wielkość parku wynosi: 144 000 m².

Diamond Business Park Gliwice

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

ProLogis Park Chorzów to największe centrum logistyczne na Śląsku, położony jest na terenie rozwiniętej infrastrukturalnie konurbacji górnośląskiej, 6 km od centrum Katowic i 22 km od międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice-Pyrzowice. Kompleks zlokalizowany jest blisko węzła Chorzów-Batory na autostradzie A4 / trasy Europejskiej

E40 (Wrocław-Katowice- Kraków). W oddalonych o 15 km od parku Gliwicach znajduje się węzeł Gliwice-Sośnica łączący autostrady A4 i A1 (Trójmiasto-Łódź-Gliwice). Do parku możliwy jest dojazd liniami komunikacji miejskiej. Obecna wielkość parku wynosi: 250 000 m².

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-Pod-

strefa Gliwice, 6 km od centrum Gliwic, przy drodze krajowej nr 88 bezpośrednio prowadzącej do autostrady A4.

Segro Industrial Park Tychy 1 i 2

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

7R Beskid Park

Centrum 7R Beskid Park w Czechowicach – Dziedzicach jest zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie DK 1/ E75, z możliwością zjazdu do drogi krajowej. Położenie nieruchomości ułatwia szybki dojazd do najważniejszych miast aglomeracji śląskiej, a także przejść granicznych w Cieszynie i Korbielowie. . Obecna wielkość parku 15 000 m².

7R Siemianowice Śląskie

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

Hillwood Zagłębie

Hillwood Zagłębie to nowoczesny park logistyczny oferujący halę magazynową klasy A o łącznej powierzchni 48.000 mkw. Powierzchnia magazynu może być dostosowana do potrzeb produkcji lekkiej. ołożony jest 6 km od centrum Katowic w Sosnowcu, przy drodze ekspresowej S86 (Al.

Roździeńskiego). Zapewnia to bezpośrednie połączenie z Drogową Trasą Średnicową i autostradą A4, oddaloną 6,5 km na południe. Obecna wielkość parku 48 000 m².

MLP Czeladź

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

Hillwood Częstochowa

Hillwood Częstochowa to nowoczesny park magazynowy na wynajem zlokalizowany 13 km od Częstochowy w Gruszewinie, bezpośrednio przy drodze nr 43. Park oddalony jest ok. 70 km od Portu Lotniczego Katowice. Całkowita powierzchnia magazynowa 45 059 m².

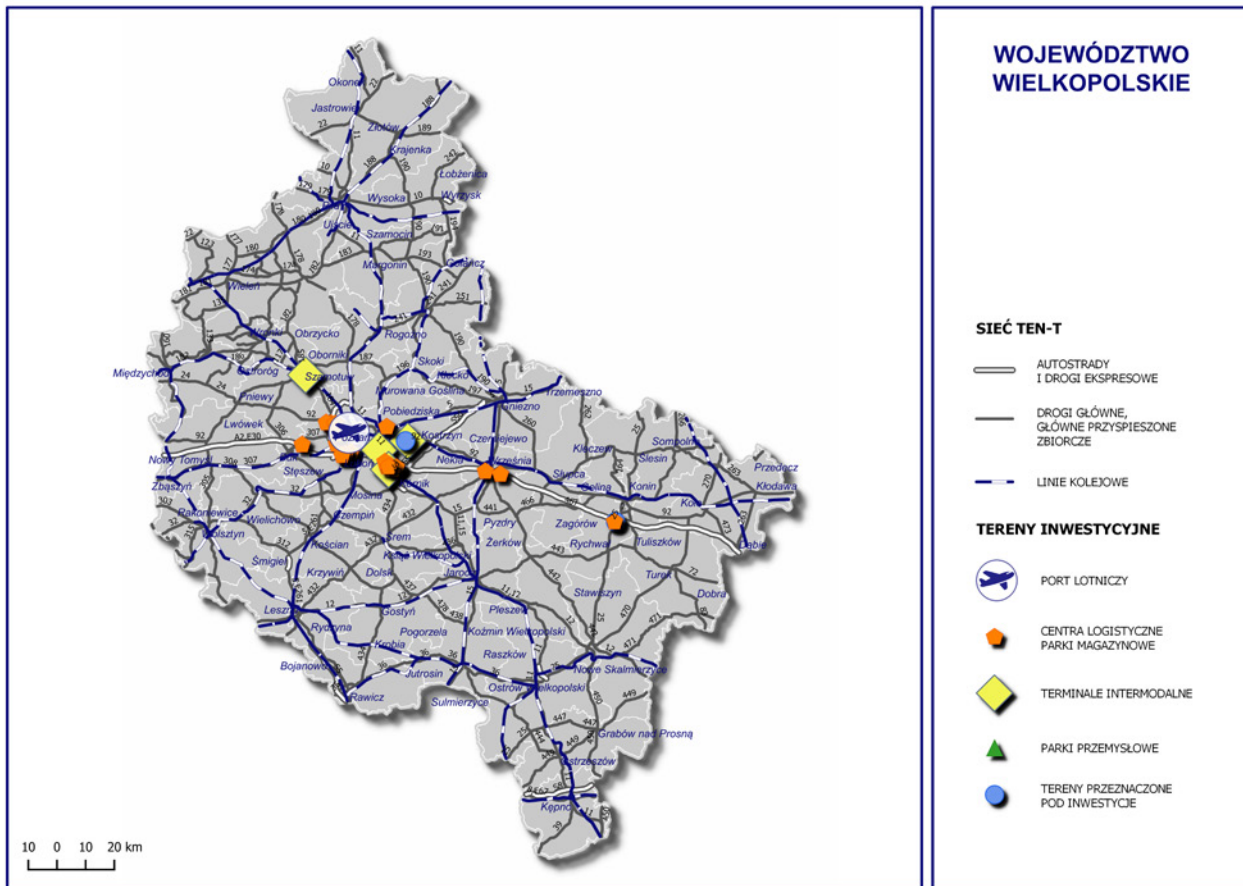
• Wielkopolskie

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.

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 dogodnie położenie w centrum Polski, na skrzyżowaniu autostrady A2 z drogą

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



Źródło: Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego

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. $\phi 150$, światłowodowe media telekomunikacyjne, wodę i odprowadzenie ścieków.

Ponadto spółka oferuje szeroką gamę usług serwisowych oraz inwestycyjnych takich jak: celne, prawno-finansowe, biurowe, informatyczne, zarządzanie nieruchomościami, monitoring i ochrona, wynajem powierzchni magazynowych, obsługa magazynów, zorganizowany wykup

gruntów, pełna obsługa inwestorów, szybki tryb uzyskiwania zezwoleń, wykonawstwo oraz nadzór budowlany.

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

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 ale bezpośrednio przylega do drogi krajowej nr 92 zapasowej w stosunku do autostrady A2 na kierunkach do Warszawy i Berlina. Znajduje się na skrzyżowaniu dwóch korytarzy TEN-T, a mianowicie North Sea – Baltic i Baltic – Adriatic. Posiada własną bocznicę kolejową i terminal kontenerowy.

Do dyspozycji jest sześć magazynów klasy A o łącznej powierzchni 300.000 m². Są one wyposażone w system wysokiego składowania oraz nowoczesny transport wewnętrzny. Obecnie trwa rozbudowa hali numer 7 do 50.000 m². Powstaje również nowa hala numer 8 o powierzchni 25.000 m². Dodatkowo do dyspozycji klientów stoi suwnica z wciągnikiem liniowym, obejmująca swym zasięgiem 2.300 m² powierzchni magazynowej, mogąca jednocześnie obsłużyć dwa tory kolejowe. W procesie przyjmowania i wydawania towarów korzysta się z systemu informatycznego Qguar oraz ze skanerów kodów kreskowych i technologii RF (Radio Frequency). Wszystkie obiekty są całodobowo chronione i monitorowane systemem telewizji przemysłowej CCTV.

Klientom gwarantuje się kompleksową obsługę logistyczną i magazynową w obszarach w obszarach foliowania, przepakowywania, integracji IT, usług celnych i akcyzowych, zarządzania aktywami magazynowymi itp.

CLIP Intermodal Container Terminal

CLIP Intermodal Container Terminal zajmuje obecnie powierzchnię 10ha i ma pojemność 4500 TEU. Na atrakcyjność terminalu wpływa jego położenie; znajduje się na skrzyżowaniu dwóch korytarzy TEN-T, North Sea – Baltic i Baltic – Adriatic oraz przy krajowej S5 i blisko autostrady A2 Berlin – Warszawa. Posiada trzy nowoczesne dźwigi przeładunkowe Reach Stacker marki KALMAR oraz dwa firmy HYSTER o udźwigu 45 ton, a także pięć lokomotyw manewrowych, co gwarantuje niezależność, efektywność i elastyczność operacji. Do dyspozycji stoją również własne ciągniki siodłowe oraz naczepy do przewozu kontenerów. Terminal wyposażony jest w nowoczesny, dedykowany system IT, służący do ewidencjonowania ruchów i śledzenia lokalizacji składowania poszczególnych kontenerów. Teren terminalu CLIP jest całodobowo chroniony, oświetlony i monitorowany systemem telewizji przemysłowej CCTV.

Usługi terminalowe obejmują m.in.: przeładunek i składowanie kontenerów, naczep intermodalnych, transport z terminalu CLIP bezpośrednio do klienta w systemie „door to door”, formowanie i rozformowywanie kontenerów. CLIP oferuje usługi w zakresie kompleksowej obsługi składów kolejowych. Spełnia standardy jakości i oczekiwania najbardziej wymaga-

jących klientów. Wspólnie z LTE, liderem we wprowadzaniu innowacyjnych rozwiązań intermodalnych w transporcie Polska – Holandia, obsługiwane są wahadłowe połączenie kolejowe pomiędzy Rotterdamem a Swarzędzem. Czas transportu wynosi 22 godzin, co gwarantuje możliwość regularnych dostaw do Holandii, jak i bezpiecznego i szybkiego importu towarów. Tygodniowa liczba połączeń wynosi 9. Obsługuje kontenery 20 ft, 40 ft, 45 HC, kontenery typu „tank” oraz naczepy intermodalne.

Terminal posiada własne 4 bocznicę kolejowe z torowiskiem o długości 750 metrów każda, własne lokomotywy manewrowe, bezpośredni dostęp z boczniczy do hali magazynowej poprzez trzy zadaszone i oświetlone bramy załadunkowo – rozładunkowe, Oferuje transport w systemie „door to door”. Terminal posiada także własny skąd celny oferujący kompleksową obsługę magazynową i celną przesyłek.

Panattoni Park Poznań

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

Panattoni Park Poznań I

Panattoni Park Poznań I jest pierwszą inwestycją amerykańskiego dewelopera zlokalizowana w okolicach Poznania. Panattoni Park Poznań I jest centrum dystrybucyjnym o powierzchni 160,200 m², które wraz z innymi obiektami firmy w tym regionie - Panattoni Park Poznań II i Panattoni Park Robakowo, oferują łącznie 249,200 m² powierzchni przemysłowej, co stanowi prawie 1/3 całkowitej podaży magazynów w Wielkopolsce. Panattoni Park Poznań I leży w miejscowości Gądkki, 13km od centrum Poznania. Park jest położony wzdłuż krajowej drogi ekspresowej S11, 1200 m w linii prostej od skrzyżowania dróg A2, E30, S11 w odległości jest 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, 13km od centrum Poznania. Plany budynków Panattoni Park Poznań II uwzględniają wysoko zaawansowane rozwiązania techniczne, zapewniające funkcjonalność oraz elastyczność w kształtowaniu modułów. Panattoni Park Poznań II składa się z trzech budynków magazynowych. Firma zapewnia całościową obsługę obiektów, od przygotowania spersonalizowanego pod potrzeby klienta planu, przez jego realizację, po administrowanie zbudowanymi inwestycjami. Park posiada 140 doków rozładunkowych i 325 miejsc parkingowych. Jest położony wzdłuż krajowej drogi ekspresowej S11, 800m w linii prostej od skrzyżowania dróg A2, E30, S11. Projekt zlokalizowany jest 13 km od centrum Poznania.

Panattoni Park Robakowo

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

dwóch innych inwestycji poznańskich firmy - Panattoni Park Poznań I i Panattoni Park Poznań II.

Panattoni Park Poznań IX

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

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

Panattoni Park Poznań Airport

Panattoni Park Poznań Lotnisko to kolejna inwestycja na terenie Wielkopolski. Nowoczesne centrum dystrybucyjne oferuje zaawansowane rozwiązania techniczne, zapewniające najwyższą jakość powierzchni magazynowych (klasa A), funkcjonalność oraz elastyczność w kształtowaniu modułów. Największym atutem Panattoni Park Poznań Lotnisko jest dogodna lokalizacja. Inwestycja położona jest zaledwie 11 km od centrum miasta oraz blisko jednego z najstarszych w Polsce portów lotniczych Poznań-Ławica, z którym łączy ją 5-kilometrowa trasa ul. Bukowską.

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

morskim, co czyni go miejscem wyjątkowo atrakcyjnym dla inwestorów.

Millennium Logistic Park Poznań

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

Milenium Logistic Park Poznań West

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

Millenium Logistics Park Poznań West II

Park znajduje się w Więckowicach, około 17 kilometrów na zachód od centrum Poznania. Nieruchomość jest połączona drogą 307 z drogą ekspresową S11, która funkcjonuje jako obwodnica Poznania. Park zostanie wybudowany na działce o powierzchni 20 ha, a budynki zajmą 150,000 mkw.

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

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

Do klientów parku należą, m. in. PF Logo Express, Zapparoh, CEVA Logistics, British American Tobacco, Clip-

per Logistics, Colian Logistic. Całkowita powierzchnia: 426,719 m²;możliwość BTS: 236,711 m².

Prologis Park Poznań.

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

Prologis Park Poznań II

Prologis Park Poznań II to centrum logistyczne, w skład którego wchodzi siedem nowoczesnych budynków magazynowych z modułami biurowymi o łącznej powierzchni wynoszącej 120.000 m². Powstało w wyniku ekspansji firmy Prologis w Poznaniu. Zlokalizowane jest po drugiej stronie drogi numer 92 i jest to jeden z większych parków magazynowych w Wielkopolsce, co umożliwia swobodną ekspansję w ramach parku magazynowego. Powierzchnie magazynowe wynajmowane są tu przez liczne firmy sektora FMCG, logistyczne oraz dystrybucyjne. Magazyny w Poznaniu zrealizowano w najwyższym standardzie i odpowiadają wymaganiom klasy A.

Prologis Park Poznań III

Prologis rozpoczął budowę magazynu typu Small Business Unit o powierzchni 13 tys. m kw. na terenie nowo powstającego Prologis Park Poznań III.

Obecnie poznańskie portfolio Prologis obejmuje dwa parki logistyczne o łącznej powierzchni ponad 163,8 tys. m kw. Prologis Park Poznań III to inwestycja zlokalizowana Junikowie – zachodniej dzielnicy Poznania, zaledwie 6 kilometrów od centrum miasta – przy autostradzie A2 łączącej Berlin i Warszawę. W pierwszej fazie inwestycji powstaną dwa nowoczesne, wysokiej klasy budynki o łącznej

powierzchni 55,7 tys. m². W przyszłości możliwa będzie również rozbudowa parku o dodatkowe 90 tys. m².

Prologis Park Września

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

Panattoni Park Września

To nowy projekt magazynów do wynajęcia, który jest oddalony 50 km od Poznania. Inwestycja wykończona jest w najwyższym standardzie klasy A gdzie powierzchnie magazynowe mogą być zaadaptowane zarówno pod wysokie składowanie jak i pod lekką produkcję.

Panattoni Park Września jest inwestycją położoną przy głównym europejskim szlaku komunikacyjnym, biegnącym z francuskiej Bretanii do Moskwy. Kompleks magazynowy znajduje się bezpośrednio przy skrzyżowaniu autostrady A2 z drogą krajową 92 na terenie Wrześnińskiej Strefy Aktywności Gospodarczej. Września znajduje się w odległości ok. 300 km od Berlina i od Warszawy, co sprawia, że teren ten jest bardzo atrakcyjny dla inwestorów. Strategiczna lokalizacja centrum logistycznego umożliwia najemcom szeroką dystrybucję towarów zarówno a rynku krajowym jak i międzynarodowym.

Park magazynowy posiada w swojej ofercie trzy hale magazynowe przeznaczone pod wynajem, których łączna powierzchnia wynosi ponad 75 000 mkw. Wszystkie obiekty zaprojektowane zostały zgodnie z najwyższymi standardami klasy A i oferują zarówno powierzchnie magazynowe jak i ekskluzywne przestrzenie biurowe. Deweloper umożliwia elastyczne kształtowanie modułów magazynowych pod wynajem których minimalna powierzchnia musi wynosić 1500 mkw.

Tulipan Park Poznań (I-III)

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

Centrum Logistyczne VW Group Polska

W 2015 roku oddano do użytku nowe Centrum Logistyczne VW Group Polska o powierzchni 30 000 m² wybudowane w ramach SEGRO Logistics Park Poznań na terenie gminy Komorniki. Kompleks zlokalizowany jest w bezpośrednim sąsiedztwie autostrady A2 łączącej Poznań ze Świeciem, co pozwoli również w znaczący sposób obniżyć natężenie ruchu ciężarówek w centrum Poznania. W przyszłości VW Group Polska planuje rozbudowę nowego centrum logistycznego. Pod względem powierzchni jest to druga inwestycja magazynowa w Wielkopolsce i siódma w Polsce. Nowością jest wprowadzenie w Centrum tzw. usługi SDD (Same Day Delivery) polegającej na realizacji zamówienia dilerów w dniu, w którym ją zleca. Na 30 tys. mkw. magazynowane są części i akcesoria sześciu marek: Volkswagen, Audi, Skoda, Seat, Volkswagen Samochody Użytkowe oraz Porsche. Obecnie w centrum magazynowanych jest ok. 65 tys. różnych części i akcesoriów. Części z centrum będą trafiały do odbiorców w całej Polsce, a także na rynek białoruski. W magazynie znajduje się prawie 100 tys. miejsc składowania. W obiekcie zastosowano szereg rozwiązań umożliwiających pracownikom szybki dostęp do żądanych towarów. Uruchomienie centrum umożliwiło wprowadzenie usługi szybkich dostaw dziennych - dostarczenia zamówionych części tego samego dnia.

Poznań Airport Logistics Centre

Goodman Poznań Airport Logistics Centre położony jest 12 km od centrum Poznania w miejscowości Wysogotowo w gminie Tarnowo Podgórne co zapewnia dobry dostęp do wykwalifikowanej kadry pracowniczej. Atutem lokalizacji jest także położenie 4 km od Portu Lotniczego Poznań-Ławica i 2 km od obwodnicy Poznania - drogi ekspresowej S11, która zapewnia szybki dostęp do oddalonej o 12 km autostrady A2 / drogi europejskiej E30 (Poznań-Łódź-Warszawa). W odległości ok. 12 km znajduje się dworzec Poznań Główny.

Goodman Poznań Airport Logistics Centre jest parkiem magazynowy klasy A oferujący na 10,3 ha działce możliwość budowy 49.000 mkw. nowoczesnej powierzchni magazynowo - produkcyjnej. Grunt pod inwestycję przygotowany jest na rozpoczęcie natychmiastowej budowy dostosowanych do wymagań klienta modułów magazynowych wraz z powierzchnią biurowo-socjalną już od 3.500 mkw. Powierzchnia parku magazynowego 32.634 m², powierzchnia dostępna – 16 734 m².

Goodman Poznań Logistics Center I

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

Goodman Poznań Logistics Center III

Goodman Poznań III Logistics Centre oferuje 38 000 m² w tym 2 500 m² mroźni, 2 000 m² wiaty oraz 2 000 m² zewnętrznego placu składowego, zlokalizowany w strefie przemysłowej blisko centrum Poznania i autostrady A2

Zróżnicowana wysokość hali (od 3,2 m do 10,6 m), moduły dostępne już od 2 000 m². Możliwość budowy dwóch nowych hal magazynowych o łącznej powierzchni do 74 000 m² i dostosowania ich do wymogów klienta metodą built-to-suit w standardzie klasy A.

Goodman Poznań III Logistics Centre znajduje się w działającej już strefie przemysłowej, blisko obwodnicy i autostrady A2. Gwarantuje to szybką, bezpośrednią komunikację z centrum miasta oraz łatwy dostęp do wykwalifikowanej kadry pracowniczej.

MPL Poznań

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

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

MLP Poznań West

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

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

Prologis Park Poznań III

Prologis Park Poznań III to 312 000 mkw o dogodnej lokalizacji i dobrze rozwiniętej infrastrukturze. W ramach nieruchomości istnieje możliwość dostarczenia magazynów, hal produkcyjnych i biur o łącznej powierzchni 134

570 mkw. Znajduje się w Junikowie – dzielnicy na zachodzie Poznania – oddalonej o 300 m na północ od autostrady A i 6 km od centrum miasta. Nowo wybudowane linie komunikacji publicznej zapewniają łatwy dostęp do wykwalifikowanej kadry pracowniczej. Są to obiekty magazynowe plasujące się w klasie A. Spełniają niezbędne wymogi bezpieczeństwa zgodne z wytycznymi dotyczącymi zabezpieczania centrów logistycznych, w tym m.in.: wysokości składowania 10 m, nośności posadzki 5 t/m², posiadające bramy wjazdowe na poziomie „0”, instalację tryskaczową nad całą powierzchnią hali, system ESFR, hydranty przeciwpożarowe wewnętrzne i zewnętrzne; elektrycznie sterowane doki rozładunkowe.

Panattoni Park Poznań Lotnisko

Zlokalizowany ok. 10 km od centrum Poznania, wzdłuż ulicy Bukowskiej, zaledwie 4 km od lotniska Ławica oraz 2 km od drogi ekspresowej S11, która łączy się bezpośrednio z autostradą A2. Nowoczesne centrum dystrybucyjne oferuje zaawansowane rozwiązania techniczne, zapewniające najwyższą jakość powierzchni magazynowych (klasa A), funkcjonalność oraz elastyczność w kształtowaniu modułów.

Największym atutem Panattoni Park Poznań Lotnisko jest dogodna lokalizacja. Inwestycja położona jest zaledwie 11 km od centrum miasta oraz blisko jednego z najstarszych w Polsce portów lotniczych Poznań-Ławica, z którym łączy ją 5-kilometrowa trasa ul. Bukowską. W pobliżu centrum dystrybucyjnego znajduje się również Zachodnia Obwodnica Poznania, prowadząca do autostrady A2 (węzła Poznań Zachód), łączącej dwa ważne punkty w Europie – Berlin i Warszawę.

Panattoni Park Poznań Lotnisko to projekt 2 hal magazynowych klasy A, o łącznej powierzchni około 35 519 m².

Centrum dystrybucyjne jest dostosowane do wymogów klientów z różnych branż. Oferuje możliwość wynajęcia powierzchni zarówno średnim, jak i większym firmom.

Dodatkowo inwestycja położona jest w sąsiedztwie trasy szybkiego ruchu S11, łączącej województwo śląskie z zachodniopomorskim, co czyni go miejscem wyjątkowo atrakcyjnym dla inwestorów. Całość składa się z dwóch budynków/hal – jednym o powierzchni 23 651 m² i drugim -11 868 m².

Park magazynowy LOGIT

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

wie 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, mrozonek) 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 zapewni miejsca pracy dla blisko 1000 osób. W magazynach zostały zastosowane proekologiczne rozwiązania, takie jak ogrzewanie gazowe, informatycznie sterowany system zużycia dwutlenku węgla do dystrybucji mrozonek 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. Wielkość dostępnych powierzchni magazynowych w końcu 2017 roku kształtowała się na poziomie 359 000 m².

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 spełniającym 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 mkw. 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 Ka-

towic 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 mkw. 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 Modlnicze – 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 zaple-

czem 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 Logikor.

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 mkw. 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 Łęgrzem

Centrum Magazynowe Łęgrzem 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 mkw. 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/mkw. 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

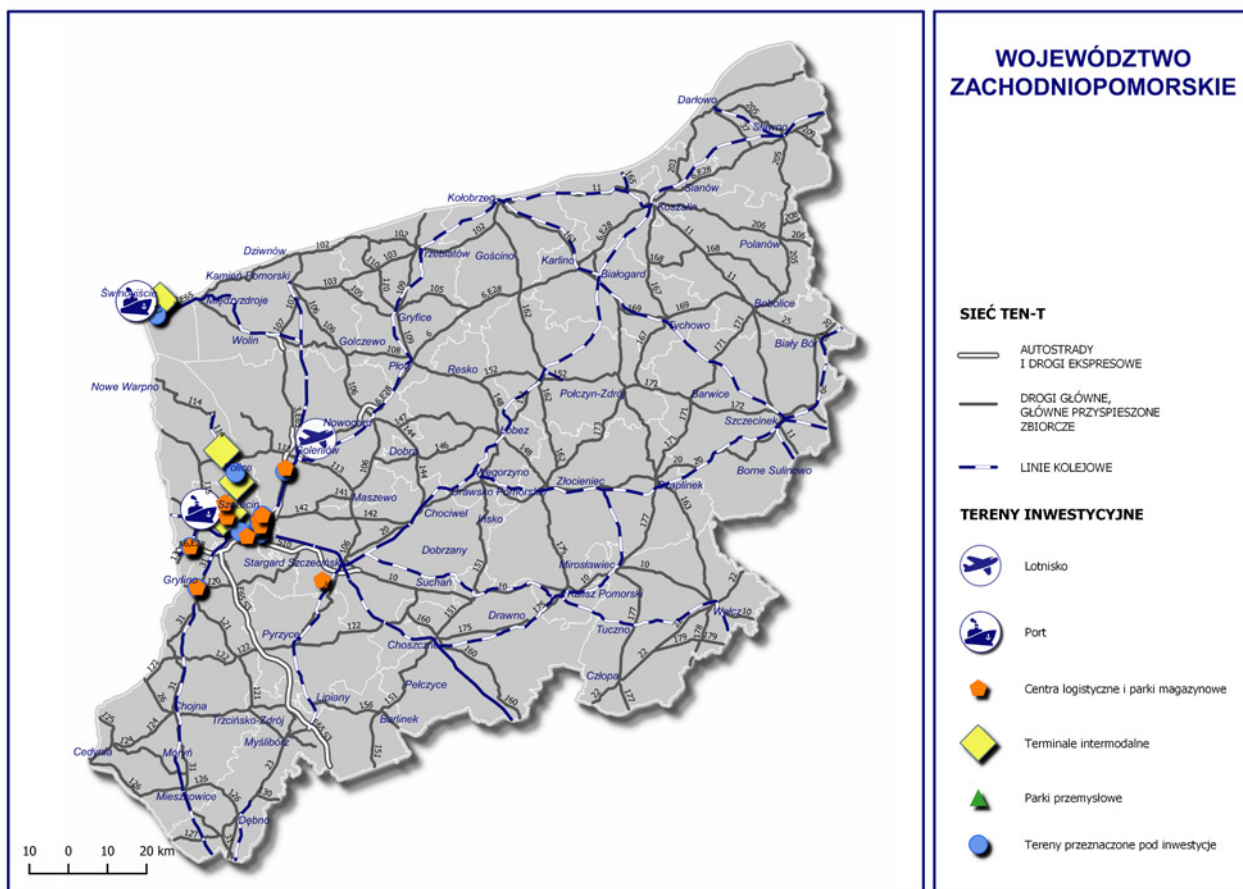
Magazyn MK Logistic Park Kraków oddalony od centrum miasta zaledwie o 10 km, daje dostęp do licznych środków transportu miejskiego jak również do kluczowych arterii komunikacyjnych w regionie. Magazyn znajduje się w bliskim sąsiedztwie „Bieżanowskiego” węzła autostradowego, gdzie autostrada A4 krzyżuje 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 kłapy dymowe, hydranty przeciwpożarowe (zewnętrzne i wewnętrzne), rampy rozładunkowe oraz wzmocnioną posadzkę o nośności 10 t/mkw. 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

Województwo zachodniopomorskie odgrywa bardzo ważną rolę w Korytarzu Transportowym Bałtyk-Adriatyk z uwagi na jego nadmorskie położenie oraz zachodnią odnogę korytarza, która w tym województwie posiada

Rysunek 15. Rozmieszczenie infrastruktury liniowej oraz punktowej w województwie zachodniopomorskim.



Źródło: Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego

swoj początek. To tu zlokalizowane są także dwa duże porty morskie oraz kończy swój bieg rzeka Odra. W województwie zachodniopomorskim zlokalizowanych jest także wiele centrów logistycznych i parków magazynowych. W III kw. 2018 roku województwo dysponowało powierzchnią magazynową wielkości 578 000 m². Choć Obszar Szczecina podobnie, jak obszar Trójmiasta nie należą do najważniejszych polskich centrów magazynowych, z roku na rok powiększa się w tych okręgach wielkość dostępnej powierzchni magazynowej.

Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne

Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne – teren do zainwestowania na cele magazynowo-składowe 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. Zarówno centrum logistyczne jak i wybudowany bezpośrednio przy nim terminal kontenerowy mają dogodnie 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 prowadzą-

cą do Berlina (ok. 150 km) oraz trasą szybkiego ruchu S3 łączącą Skandynawię i południe Europy – Śródkouropejski Korytarz Transportowy. Na 14 ha działce powstały cztery hale łącznej powierzchni 64 000 mkw.. 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 mkw., 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, w Załomiu, 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

Amerykański gigant handlu internetowego wybudował w roku 2017 w Kołbaskowie k/Szczecina czwarte centrum logistyczne w Polsce. Powierzchnia użytkowa centrum dystrybucyjnego Amazona w Kołbaskowie wynosi 161,5 tys. mkw., na 29-hektarowej działce. Jest to jeden z najnowocześniejszych obiektów tego typu, przeznaczonych do obsługi sprzedaży internetowej. Deweloperem inwestycji jest firma Panattoni Europe. Dodatkowo, na potrzeby inwestycji deweloper wybudował 7,8 tys. mkw. dróg, w tym rondo typu biskoptowego. Rondo powstało na istniejącym węźle Kołbaskowo, na zjeździe

z autostrady A6 z kierunku wschodniego. Wartość całej inwestycji to 410 mln zł.

Zalando (inwestycja w trakcie realizacji)

Prace nad budową międzynarodowego centrum logistycznego Zalando rozpoczęły się w sierpniu 2016 roku. Od 2017 roku działa podszczecińskie centrum. Inwestycja powstała w strefie przemysłowej pod Gardnem koło Gryfina, tuż obok drogi S3, na powierzchni 22 ha.

Obiekt docelowo obsługiwać będzie dostawy do klientów z wszystkich 17 europejskich rynków, na przykład z Polski, Niemiec i krajów nordyckich. Centrum jest jednym z trzech tego typu obiektów tej firmy w Polsce. Centrum w Gardnie ma 130 tys. mkw.. powierzchni i zaliczane jest do największych obiektów logistycznych w Polsce. Wyposażone jest w najnowocześniejsze rozwiązania technologiczne, w tym dwie pięciopiętrowe wieże wysokiego składowania, które mogą pomieścić do kilkunastu milionów sztuk towaru. Regularną pracę rozpoczęło jesienią 2018 roku, latem 2019 roku planowane jest osiągnięcie pełnej pojemności inwestycji.

Panattoni Park Szczecin Trzebusz

Panattoni Park Szczecin Trzebusz - centrum logistyczne w trakcie budowy.

Zlokalizowane jest we wschodniej części miasta, w sąsiedztwie Specjalnej Strefy Ekonomicznej przy ul. Cynkowej. Oddalone jest od centrum o ok. 15 minut i bardzo dobrze skomunikowane z autostradą A6 prowadzącą do Berlina (ok. 150 km) oraz trasą szybkiego ruchu S3 łączącą Skandynawię i południe Europy. Centrum obejmuje realizację dwóch budynków magazynowych, oferując łącznie około 69 000 mkw.. powierzchni dostosowanej zarówno do składowania jak i produkcji lekkiej. Dostępna powierzchnia w halach o powierzchni 19 412 mkw. i 18 409 mkw..

Exeter Park Szczecin 2

Exeter Park Szczecin 2 to planowany nowoczesny kompleks produkcyjno-biurowo-magazynowy, zlokalizowany w południowo-wschodniej części Szczecina przy ul. Lubczyńskiej przy trasie szybkiego ruchu S3 i autostradzie A6 (Berlin-Szczecin). Docelowo centrum logistycz-

ne w Szczecinie składać się będzie z dwóch magazynów o łącznej powierzchni całkowitej wynoszącej ok. 80 000 mkw..

MLP Szczecin

MLP Szczecin to centrum logistyczne, które powstanie na działce o powierzchni 20 hektarów. Docelowa łączna powierzchnia najmu wyniesie ok. 60 tys. mkw. Zlokalizowane jest w północnej części Szczecina na terenie osiedla Drzetowo-Grabowo. Deweloper powierzchni magazynowych MLP Group oraz J.W. Construction Holding S.A. przewidują rozpoczęcie budowy w roku 2019. Obiekt zlokalizowany będzie w odległości 4 km od centrum miasta i około 18 km od węzła autostrady A6 w Kołbaskowie przy granicy z Niemcami, do którego dochodzi droga krajowa nr 13., na zurbanizowanym terenie z łatwym dostępem do komunikacji miejskiej.

Park 7r City Flex Szczecin-

7R City Flex Szczecin to park logistyczny oferujący około 11 000 mkw.. nowoczesnej powierzchni magazynowej. Budowę rozpoczęto w czerwcu 2018 i jej zakończenie przewidziane jest już w kwietniu 2019r. Planowana inwestycja zlokalizowana jest 10 km od centrum Szczecina bezpośrednio przy drodze krajowej nr 10, w odległości ok. 2 km od autostrady A6 i 11 km od portu Morskiego Szczecin z terminalem kontenerowym. Odległość do Międzynarodowego Portu Lotniczego Szczecin Goleniów wynosi 25 km.

Waimea Logistic Park Stargard (planowane)

Waimea Logistic Park Stargard to centrum logistyczne o łącznej planowanej powierzchni zabudowy ok. 80 000 mkw.. 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 mor-

skim 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 końcu 2017 roku wynosiły 1,6 mln m². Wynika to zarówno z położenia geograficznego regionu, jak i jego atrakcyjności inwestycyjnej.

Euro Park Logistics Kobierzyce

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

Eurologis

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

Panattoni Park Wrocław I

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

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

Panattoni Park Wrocław II

Panattoni Park Wrocław II - jest nowoczesnym parkiem dystrybucyjnym, oferującym 60 600 m² powierzchni magazynowo-biurowej. Wrocław to jeden z najprężnie 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. Inwe-

stycja położona jest w strategicznej lokalizacji, która od dawna przyciąga wielu polskich i zagranicznych inwestorów. Całkowita powierzchnia planowana 81 600 m².

Panattoni Park Wrocław V

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

Prologis Park Wrocław

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

Prologis Park Wrocław III

Prologis Park Wrocław III - jedno z najnowocześniejszych centrów dystrybucyjnych Wrocławia. Zarówno lokalizacja (jeden obiekt tego rodzaju położony 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 mkw.

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 umożliwi najemcom szybki transport towarów do innych miast w Polsce. Dodatkowym atutem centrum logistycznego we Wrocławiu jest łatwy dostęp do przężnie 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, kierunku 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 mkw. nowoczesnej powierzchni magazynowej i produkcyjnej. Dostępne moduły zaczynają się od 2000 mkw.

Tengalman Kąty Wrocławskie

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

Gefco Polska Sp. z o.o, Kąty Wrocławskie

Gefco Polska Sp. z o.o, Kąty Wrocławskie - centrum logistyczne o powierzchni 10 tys. m kw. 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 mkw. 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 Tarnobrzkiej 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 mkw. 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 mkw., 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 łącz-

nej powierzchni całkowitej około 86 000 m². Wszystkie magazyny zostaną wbudowane w konwencji „crossdock” co oznacza, że doki przeładunkowe 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 Strzelec Opolskich. Powierzchnia platformy logistycznej wynosi 50 tys. mkw.

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 bocznicę 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 drogowej kolejowej w danym regionie.

W celu poprawy warunków dla rozwoju transportu intermodalnego, który odgrywa relatywnie niewielką rolę w polskich przewozach towarowych (na poziomie 6 % 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 to największy bałtycki terminal kontenerowy, odgrywający rolę hubu oceanicznego i „bałtyckiego gateway”. Terminal przyjmując jedne z największych statków świata dostarczających towary importowane z Dalekiego Wschodu i zabierających polskie towary eksportowe do Chin, Korei czy Wietnamu, stał się istotnym portem na kontenerowej mapie świata. DCT jest własnością Global Infrastructure Fund II - specjalnego funduszu zarządzanego przez Macquarie Group of Companies z siedzibą główną w Australii.

Terminal rozpoczął działalność operacyjną w czerwcu 2007 r. W październiku 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 wielkość 1 299 697 TEU. Rok 2017 zakończył się dla DCT wynikiem 1 593 761 TEU, dzięki czemu terminal trafił do pierwszej setki największych portów kontenerowych świata, wg rankingu Lloyds List. W roku 2018 pokonano kolejny rekord i przeładowano 1 932 454 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, samojazdne suwnice placowe oraz Reach-stackery. W październiku 2016 r. nastąpiło oficjalne otwarcie drugiego głębokowodnego nabrzeża kontenerowego w DCT Gdańsk. Nabrzeże T2, o długości 650 metrów, zostało wyposażone w pięć nowoczesnych, największych na Bałtyku, suwnic nabrzeżowych STS, umożliwiających obsługę statków o pojemności ponad 22 tysięcy TEU. Potencjał przeładunkowy DCT Gdańsk podwoił się z 1,5 do 3 milionów TEU rocznie i terminal stał się jednym z największych tego typu obiektów w Europie Północnej.

Terminal obsługuje polski import, eksport, tranzyt oraz tranzyt morski. Dzięki dobremu dostępowi ze strony morza zapewnionemu przez kanał podejściowy, braku zalodzenia oraz doskonałym możliwościami 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 w lutym 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 Aliansem 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. W 2017 roku, po otwarciu nowego nabrzeża T2 z DCT zaczął też współpracować z Aliansem OCEAN (APL, CMA-CGM, COSCO SHIPPING, EVERGREEN i OOCL). W maju 2017 terminal zyskał kolejne bezpośrednie połączenie z Dalekiego Wschodu, realizowane przy użyciu jednostek o pojemności od 19 000 TEU do 21 500 TEU (wśród nich największe kontenerowce świata takie jak OOCL Hong Kong).

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 podmio-

tami 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 rokują na przyszłość

Baltic Container Terminal Gdynia

Bałtycki Terminal Kontenerowy (BCT) w Porcie w Gdyni jest wiodącym terminalem kontenerowym w Polsce oraz ważnym punktem przeładunkowym na mapie południowego Bałtyku. Roczne możliwości przeładunkowe terminalu wynoszą aktualnie 1,2 mln TEU.

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 (International Container Terminal Services, Inc.), założonej w 1987 roku na Filipinach, która jest aktualnie wiodącym na świecie operatorem 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 sys-

temie ro-ro (roll on-roll off), 1 rampa uchylna sterowana hydraulicznie do obsługi statków z wykładanymi pomościami rurowymi 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 obsługiwany 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). Od 2018 roku armator *Mediterranean Shipping Company SA (MSC)* przedłużył do BCT w Gdyni dwa swoje cotygodniowe serwisy oceaniczne poprzez włączenie do nich bałtyckiego serwisu dowozowego „Baltic Loop 4”. Te serwisy to „Indian Ocean East Africa Express” oraz „Australia Express”. Jak na razie największym kontenerowcem, który odwiedził BCT był *Charlotte Maersk* o ładowności 9640 TEU, który wizytował Gdynię

w lutym 2019 roku. W okolicy terminalu BCT wciąż realizowanych jest wiele inwestycji infrastrukturalnych. W 2018 roku przebudowano tzw. obrotnicę nr 2 wewnątrz portu, w tym poszerzono jej średnicę do 480 m, co zapewniło przystosowanie jej dla statków o długości do 400 m (do I połowy 2018). Duże nadzieje terminal wiąże także z pogłębieniem kanału portowego do 16 m., co umożliwi przyjmowanie dużych statków, także oceanicznych o pojemności powyżej 10 tys. TEU. Planowana jest także przebudowa Nabrzeża Helskiego po zmianie lokalizacji terminalu promowego.

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 dogodnie połączenie z krajową siecią drogową poprzez połączenie Estakady Kwiatkowskiego z Obwodnicą Trójmiasta, i częściowo oddaną do użytku autostradą A-1. Terminal posiada własną bocznicę 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 4ciągami 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 naczip terminalowych.

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

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 Finlines (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, naczy, 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 przeła-

dunkowo-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. W ostatnich latach utrzymuje się dobra koniunktura na towary przeładowywane w OT Port Gdynia. W kwietniu 2017 roku uruchomiono w terminalu nowy magazyn dedykowany ładunkom agro, który zwiększa potencjał przeładunkowy produktów rolnych w porcie. W 2018 roku terminal odnotował wzrost przeładunków stali i wyrobów stalowych, wyrobów chemicznych oraz pozostałych produktów masowych.

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 wolnościowa 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, samojedźny dźwig nabrzeżowy o udźwigu 100 ton, wóz podsiębierny i dwa wozy typu reachstacker. Nabrzeże może obsługiwać statki w systemach lo-lo i ro-ro. Na placu składowym można

składować również kontenery chłodnicze (95 stanowisk). Obecnie terminal obsługuje kontenery ponad 39 armatorów - na relacjach dowozowych, feederowych między innymi: Evergreen, Hanjin, APL, COSCO, IRISL, CMA-CGM, NYK, K-Line, OOCL, CSCL, MOL, Hyundai, ZIM, Hapag Lloyd, CSAV, Hamburg Sud, UASC, MISC. Wzrost obrotów terminalu w ciągu ostatnich lat wymaga dalszego zwiększania miejsc składowych i zakupu kolejnych urządzeń przeładunkowych, w związku z czym opracowano docelowy plan rozwoju infrastruktury Nabrzeża Szczecińskiego.

Terminal promowy w Porcie Wschodnim w Gdyni

Istniejąca baza promowa w Gdyni, przy Nabrzeżu Hel skim II, obsługuje dynamicznie rozwijające się połączenie Gdynia-Karlskrona, które jako pierwszy polski projekt objęte zostało statusem „Autostrady Morskiej”. Rozwój ten powoduje, iż od IV kwartału 2017 roku trwa inwestycja budowy nowego publicznego terminala promowego na Nabrzeżu Polskim i Fińskim, wraz z infrastrukturą towarzyszącą, umożliwiającego sprawną obsługę ładunków i pasażerów oraz poprawę dostępności transportowej portu. Rezultatem będzie obsługa większych promów (ponad 180 m długości) niż jest to możliwe w obecnym terminalu. Jego obszar będzie 4-krotnie większy od istniejącej bazy promowej w Porcie Zachodnim. Umożliwi on obsługę co najmniej 4 promów dziennie. Powstający terminal ma być również umiejscowiony bliżej wejścia/wyjścia z portu, co zwiększy bezpieczeństwo statków. W ramach budowy terminalu zostaną przebudowane nabrzeża, wybudowane będą budynki terminalu granicznego dla operatorów i klientów, powierzchnie manewrowe i drogi dostępu do portu oraz infrastruktura obsługi statków i pasażerów. Wzrost popytu na przewozy promowe przyczynił się do konieczności znalezienia odpowiedniej lokalizacji dla terminalu promowego, która umożliwi udostępnienie większej ilości miejsc, a także usprawnienie obsługi i krótszy czas przeładunku. Jednocześnie, aby terminal mógł posiadać miano konkurencyjnego, konieczne było spełnienie warunku jego bliskiej odległości do wejścia/wyjścia z portu, tak aby zdecydowanie skrócić czas płynięcia i nawigowania w porcie. Szczególny nacisk położono również na spełnienie celu, który pozwoli dodatkowo zwiększyć atrakcyjność ekonomiczną terminalu promowego w Porcie Gdynia. A mianowicie, terminal musi być uniwersalny, co głównie oznacza, że będą

mogły, najbardziej jak to tylko było technicznie możliwe, zawiązać do niego promy o różnych parametrach technicznych, których główną determinantą jest długość jednostki. Dzięki temu zlikwidowane zostanie ograniczenie w dostępie do terminalu, głównie dla promów większych niż obsługiwane obecnie.

• Kujawsko-Pomorskie

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

Platforma multimodalna Bydgoszcz-Solec Kujawski (realizowana)

Platforma Multimodalna ma za zadanie pełnić rolę centrum transportowo-logistycznego integrującego transport wodny, drogowy, kolejowy i lotniczy. Wybrana lokalizacja charakteryzuje się dużym potencjałem, gdyż krzyżują się tu międzynarodowe drogi wodne E40 i E70, przebiegają linie kolejowe nr 18, 131 i 201, a także drogi krajowe A1, S5, DK15, DK25 i DK80 i planowana S10. Jednocześnie bliskość dużych ośrodków miejskich zapewnia odpowiednie zaplecze kadrowe. Platforma Multimodalna Bydgoszcz-Solec Kujawski pozwoli więc na wykorzystanie różnych gałęzi transportu, co podniesie efektywność procesu przeładunków.

Podstawowym zadaniem Platformy, jest uruchomienie i wykorzystanie potencjału dróg wodnych, w szczególności Dolnej Wisły. Analizowany odcinek drogi wodnej ma na swoich krańcach zlokalizowane dwa duże ośrodki: Trójmiasto oraz Bydgoszcz-Toruń (a docelowo również aglomerację warszawską). Na tym odcinku transport drogowy obsługiwany jest przede wszystkim przez autostradę A1, a transport kolejowy przez magistralną linię kolejową C-E65 (magistrala węglowa). Budowa platformy multimodalnej zapewni przeniesienie części ładunków na drogę wodną, zmniejszy kongestie na drogach i zapewni możliwości rozwoju polskich portów morskich.

Uruchomienie Platformy możliwe jest już w roku 2028, jednak etapy rozwoju terminala są ściśle powiązane z etapami modernizacji drogi wodnej dolnej Wisły. Zadanie to wpisuje się w politykę Rządu w zakresie aktywizacji gospodarczej rzek. Planowana (prognozowana) wiel-

kość przeładunków w obrębie Platformy multimodalnej szacowana jest na ok. 3 mln ton rocznie w 2055 r.

W chwili obecnej przygotowano zostało Studium lokalizacyjne dla Platformy Bydgoszcz-Solec Kujawski i trwa przygotowanie realizacji inwestycji, wskazanie inwestora, określenie systemu realizacji i jego finansowania.

Terminal intermodalny Emilianowo (realizowany)

Planowany terminal intermodalny w Emilianowie (na południe od Bydgoszczy) oddalony będzie o ok. 200 km od portów trójmiejskich Gdańsk i Gdynia i przyczyni się w znacznym stopniu do zwiększenia oraz szybkości przeładunku towarów dostarczanych do Polski drogą morską. Terminal będzie dobrze skomunikowany z drogami ekspresowymi S5 i S10 i liniami kolejowymi nr 201, 215 i 18.

W założeniach budowy terminala intermodalnego w Emilianowie przyjęto, iż będzie on powstawał sukcesywnie w trzech etapach, a docelowa wielkość przeładunków ma wynieść 80 000 UTI rocznie.

Warmińsko-Mazurskie

Port Elbląg Sp z o.o.

Port Elbląg jest portem regionalnym obsługującym zalewową i bałtycką żeglugę przybrzeżną towarową i pasażersko - turystyczną. Rocznie przewozi się w Elblągu ponad 30tys. pasażerów. Port w Elblągu jest największym polskim portem Zalewu Wiślanego. Chociaż port ten nie znalazł się w zmienionych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) jego znaczenie jest duże, a wiele wskazuje na to, że w najbliższych latach będzie rosnąć, co jest związane z szansą na rewitalizację drogi wodnej MDW E 70, która dałaby Elblągowi status portu morsko-rzecznego. Drugą szansą na rozwój Elbląga może być planowana przez rząd RP budowa kanału żeglownego przez Mierzęję 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”. 31.12.2018 r. ogłoszono przetarg na budowę kanału. Zakończenie robót budowlanych i oddanie do użytkowania kanału żeglugowego planowane jest na rok 2022. Położony nad rzeką Elbląg, w odległości 6 km od jej ujścia do Zalewu Wiślanego, który łączy się z Zatoką Gdańską drogą śródlądową rzeką Szkarpawą oraz przez Cieśninę

Piławską w pobliżu rosyjskiego Bałtyska posiada połączenia kolejowe i drogowe m.in. z Obwodem Kaliningradzkim, Warszawą, Gdańskiem, Olsztynem, Malborkiem. Powierzchnia terenu portu ogółem 357 ha, w tym długość nabrzeży portowych 3,686 km. Powierzchnia terminalu wynosi ogółem 5,0 ha, w tym powierzchnia składowania 3,1 ha. Długość nabrzeża wynosi 196 m. W połowie długości znajduje się rampa o szerokości 12 m do obsługi statków ro-ro. Przy nabrzeżu można obsługiwać jednocześnie dwa statki. Aktualnie obowiązujące parametry maksymalne statków - barek: długość 85,0 m, szerokość 15,0 m, zanurzenie 2,30 m, ładowność do 1200 ton. Nabrzeże jest wyposażone w uniwersalny punkt poboru energii 430/230V, dwa punkty poboru wody dla cumujących statków oraz punkt poboru wody dla celów przemysłowych. Plac składowy kontenerów (20 i 40 stopowych). Pojemność jednowarstwowa 100 sztuk. Na placu składowym mogą być ponadto składowane i montowane konstrukcje ponadgabarytowe przygotowane do transportu wodnego. Maksymalne obciążenie nawierzchni – 5 t/ m². Zasobnia na ładunki sypkie: Wymiary 40,0 x 107,0 m, służy do przechowywania ładunków sypkich (węgiel, materiały budowlane itp.). Zasobnia składa się z trzech sekcji o pojemności: I - 7.600 ton, II - 4.300. ton, III - 4.400 tony. Magazyn. Hala jednonawowa o powierzchni 1440 m². Przeznaczona do składowania drobnicy w paletach, pakietach lub w sztaplach. Wysokość składowania do 5 m. Pojemność magazynu wynosi 3.300 ton. Wiata jednonawowa o powierzchni użytkowej 1440 m² służy do składowania ładunków drobnicowych, sprzętu przeładunkowego, pustych palet itp. Port posiada także terminal pasażersko-promowy z punktem odpraw granicznych. Jednorazowo może być odprawionych 200 osób oraz 30 samochodów osobowych. W porcie funkcjonują wszystkie placówki niezbędne do obsługi ruchu pasażerskiego i towarowego. Należy też zwrócić uwagę na planowany przez Polski Rząd projekt budowy Kanału przez Mierzęję 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 Mierzęję Wiślaną jest szansą dla zwiększenia potencjału Elbląga, jako centrum logistycznego i turystycznego. Miasto mogłoby uzyskać

bezpośrednie połączenie z Morzem Bałtyckim, co przyczyniłoby się znacząco do rozwoju ruchu pasażerskiego i rozwoju żeglarstwa na Zalewie Wiślanym, a przede wszystkim zwiększyłoby możliwości przeładunkowe portu elbląskiego nawet do 3-4 mln ton rocznie.

Logistic Terminal Braniewo

Największy i najnowocześniejszy terminal przeładunkowy na granicy polsko-rosyjskiej. Terminal Logistic Port Braniewo zajmuje teren o powierzchni 32 ha, jest 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, zrębków (biomasy) oraz gazu LPG. Obecnie bocznicą może jednocześnie przyjąć ponad 200 wagonów szerokotorowych, przeładowując wolumen gazu płynnego na poziomie ponad 15 tys. ton miesięcznie. Łączna długość torów na bocznicę wynosi blisko 8,5 km, a wolumen przeładunku sięga ponad 15 tys. ton gazu miesięcznie i stale się powiększa. Na miejscu odbywa się kompleksowa odprawa celna dzięki obecności agencji celnej. W skład terminalu wchodzi własna bocznicą kolejowa o łącznej długości torów około 7 km w tym 3,8 km torów szerokich. Dogodne położenie przy przejściu granicznym Braniewo - Mamonowo pozwala na rozładunek lub załadunek bezpośrednio z wagonów szerokotorowych na normalnotorowe i odwrotnie. Całkowita powierzchnia hal magazynowych wynosi 14 000 m². Całkowita powierzchnia placów składowych wynosi 75 000 m². Bliskość dróg ekspresowych S22 oraz S7 zapewnia odpowiednią dostępność drogową, inwestycji wymaga kolejowa infrastruktura dojazdowa m.in. w kontekście skomunikowania z linią nr 9 (E-65).

Terminal Przeładunkowy Braniewo CARGOSPED

Terminal Braniewo jest usytuowany przy granicznym przejściu kolejowym (na granicy UE i Rosji - obwód 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 przeładunko-

wych o powierzchni 14 000 m². Ponadto, do infrastruktury należy bocznicą kolejowa o długości łącznej ponad 7000 metrów bieżących. Firma wchodzi w skład grupy PKP CARGO jako element jej dywizji "TERMINALE".

Terminal Polfrost

Nowoczesny terminal posiada 35.000 m² utwardzonych powierzchni do przeładunku i składowania węgla lub innych towarów masowych, gdzie dodatkowo mieści się m.in. magazyn o powierzchni 2 000 m² i kubaturze 10 tys. m³, z zadaszoną rampą przeładunkową. Na miejscu odbywa się kompleksowa odprawa celna dzięki obecności agencji celnej. Terminal realizuje także usługę konfekcjonowania nawozów sztucznych oraz sortowanie i pakowanie towaru na potrzeby dystrybucji lub w opakowania handlowe. Bliskość dróg ekspresowych S22 oraz S7 zapewnia odpowiednią dostępność drogową, inwestycji wymaga kolejowa infrastruktura dojazdowa m.in. w kontekście skomunikowania z linią nr 9 (E-65).

Terminal Globe Braniewo

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

Logistic Terminal Skandawa

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

• Mazowieckie

Terminal Kontenerowy Warszawa PKP CARGO 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 wy-

posażony 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 komunikacją na osi północ-południe, w tym z portami Morza Bałtyckiego. Terminal dysponuje dwoma torami ładunkowymi o długości 300 metrów każdy, zaś całkowita powierzchnia terminala wynosi 25 000 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 4 km. Linia kolejowa C65/1, przy której funkcjonuje, jest częścią

bazowej sieci towarowej TEN-T. Objęta jest europejską umową o ważnych liniach transportu kombinowanego – AGTC i łączy linię CE20 z „magistralą węglową” (CE65) w Zduńskiej Woli. Ponadto, terminal znajduje się 13 km od Portu Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta, na którym od 2009 roku obsługiwane są loty CARGO. Możliwości przeładunkowe terminalu są na poziomie 200 000 TEU rocznie. Powierzchnia wynosi 146 000 m². Możliwości składowania wynoszą 8 000 TEU. Terminal posiada bocznice kolejową – 2 tory po 700 m każdy. Terminal obsługuje towarowe przewozy krajowe i międzynarodowe (Gdańsk, Gdynia, Chiny, Mongolia, Kazachstan, Białoruś, Czechy, Słowacja). Wielkość przeładunków w 2017 roku wyniosła 240 504 TEU, co stanowi wzrost o 40% w porównaniu do roku 2016.

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

Nieduży terminal przeładunkowy dzierżawiony do września 2011 r. przez PCC Intermodal S.A. Obecnie właściciel terminalu (PKP PLK S.A.) poszukuje nowego operatora. Terminal jest dobrze skomunikowany poprzez drogę powiatową nr 2155E z drogą krajową nr 91 oraz z drogą krajową 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 połączenie 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 za-

kresie możliwości przeładunkowych i możliwości składowania. Powierzchnia terminalu wynosi 80 000 m², możliwości składowania – 4 000 TEU, natomiast roczne możliwości przeładunkowe - 250 000 TEU. Terminal posiada bocznice kolejową - 4 tory oraz tor wyciągowy o długości ok. 700 m i jest wyposażony m.in. w 2 suwnice bramowe, 5 reachstackery oraz warsztat naprawy kontenerów.

Terminal ten umożliwia szybką obsługę ładunków w relacji krajowej i międzynarodowej (Gdańsk/Gdynia, Hamburg, Rotterdam, Duisburg, Antwerpia, Brześć, Brzeg Dolny, Gliwice, Frankfurt nad Odrą, Kolbuszowa). Zrealizowane w roku 2017 przeładunki wyniosły 198 342 TEU, przy rocznych możliwościach przeładunkowych na poziomie 250 000 TEU.

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 zaczął funkcjonować w lutym 2012 r. Obiekt jest dobrze skomunikowany z drogą krajową nr 91, poprzez ulicę Kraszewskiego. Po zrealizowaniu autostrady A1 (odcinek Kamieńsk – Pyrzowice) 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 80 000 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 wago-

nów typu SGC. Obiekt jest wyposażony m.in. w reachstackery, własne zestawy do transportu kontenerów oraz warsztat naprawy kontenerów. W roku 2017 przeładunki wyniosły 43 822 TEU, co stanowi wzrost o 183% w porównaniu do roku 2016.

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 powiązaniem z drogą krajową nr 91 poprzez ulicę Młodzowską i ul. Kraszewskiego (odległość ok. 2,2 m). Po zrealizowaniu autostrady A1 (odcinek Kamieńsk – Pyrzowice) odległość do węzła „Radomsko” będzie wynosiła ok. 6 km. Terminal zlokalizowany jest przy linii kolejowej nr 1 Warszawa - Katowice. Powierzchnia składowania wynosi 12 000 m², natomiast możliwości składowania wynoszą 1 400 TEU. Roczne możliwości przeładunkowe to 18 000 TEU. Terminal posiada bocznice kolejową z 2 torami o długości po 350 m. Obiekt jest wyposażony m.in. w reachstackery. W roku 2017 przeładunki wyniosły 17 949 TEU.

Terminal kontenerowy w Strykowie (Erontrans)

Terminal położony jest ok. 4 km od węzła „Stryków” na autostradzie A2 i ok. 8 km od węzła „Łódź Północ” stanowiącego skrzyżowanie autostrad A1 i A2. Obiekt w Strykowie rozpoczął swoją działalność w 2014 r.

Terminal posiada 2 tory o długości po 350 m każdy oraz obszar składowania o pow. 16 000 m² o możliwości składowania do 2 000 TEU. Roczne możliwości przeładunkowe szacuje się na 32 000 TEU. W roku 2016 przeładunki wyniosły 28 913 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. Oferowane są terminale przeładunkowe z układem torów „N”-1435 mm i „S”-1520 mm do przeładunku gazów płynnych, rampa ładunkowa boczna usytuowana pomiędzy torami ogólnego użytku „N”-1435 mm i „S”-1520 mm, rampa ładunkowa czołowa, hala magazynowo-składowa z rampą zewnętrzną i wewnętrzną, składy celne, agencje celne, możliwość dzierżawy torów i przyległych do nich placów.

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

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

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

Cargosped Terminal Gliwice

Spółka Cargosped jest operatorem logistycznym należącym do Grupy PKP CARGO S.A., posiadającym sieć termi-

nali 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 Franowo - PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.

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

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

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

Terminal posiada dwa tory kolejowe do załadunku i wyładunku po 610 m, przy czym łączna długości torów wynosi 1419 metrów. Czynności załadunku i wyładunku obsługiwane są trzy reachstackery. Obsługiwane są następujące jed-

nostki intermodalne: kontener wielkie 20', 30', 40', 45', HC, nadwozia wymienne, naczepy siodłowe, tankkontenery i jednostki izotermiczne. Stałe połączenia realizowane przez Terminal: Gdańsk i Gdynia.

Polzug HUB Terminal Poznań

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

Powierzchnia całkowita terminalu wynosi 16 ha, w tym powierzchnia składowa liczona w TEU wynosi 1500 (depot). Aktualna maksymalna roczna możliwość przeładunkowa liczona w TEU wynosi 385400.

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

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

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

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

Clip Container Terminal Swarzędz – Jasin k. Poznań

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

Odległości Terminalu do autostrady A2 oraz krajowych dróg ekspresowych S5, S11, DK92 i DK32 wahają się w zależności od trasy dojazdu od 9 do 40 km. Teren terminalu przylega bezpośrednio do międzynarodowej linii

kolejowej E 20. Łączna długość torów kolejowych do załadunku i wyładunku wynosi 1527 m a cała długość torów kolejowych na terenie terminala wynosi 4067 m. Powierzchnia składowa w TEU wynosi 4500 a maksymalna roczna możliwość przeładunkowa liczona w TEU wynosi 135 000.

Terminal dysponuje trzema nowoczesnymi dźwigami przeładunkowymi Reach Stacker marki KALMAR oraz dwoma firmy HYSTER o udźwigu 45 ton, a także pięć lokomotywami manewrowymi, co gwarantuje niezależność, efektywność i elastyczność operacji. Ponadto Terminal dysponuje własnymi ciągnikami siodłowymi oraz naczepami do przewozu kontenerów.

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

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

Loconi Container Terminal Gądko

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

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

Terminal Kontenerowy Szamotuły – Ostsped Intermodal

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

• **Małopolska**

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, bezstłupowej 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 za-

projektowano 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.

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

Terminal kontenerowy w Świnoujściu.

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

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

Obok półwyspu powstanie także czołowy falochron osłonowy, którego kształt jest obecnie profilowany. Oprócz samego portu trwają prace nad rozwiązaniem problemu zwiększonego ruchu statków na torze podejściowym do niego. Kontenerowce będą korzystały z tego samego toru, z którego obecnie korzystają gazowce, jednak wymaga on przebudowy.

Według Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście, terminal kontenerowy ma być znaczącą konkurencją dla już funkcjonujących terminali basenu Morza Bałtyckiego oraz Morza Północnego, a także zapewnić podstawę do dalszego wzrostu znaczenia portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu.

Zaletą lokalizacji terminalu w Świnoujściu jest jego dostęp do zaplecza lądowego. W bezpośrednim sąsiedztwie jest droga krajowa nr 93 oraz nr 3 wpisana do sieci tras europejskich o symbolu E65, łącząca kraje skandynawskie z krajami basenu morza śródziemnego w ramach korytarza Bałtyk-Adriatyk leżącego w sieci TEN-T. Podobnie jest z połączeniem kolejowym nr 401, które poprzez linię E59 oraz C-E 59 zyskuje bezpośrednie połączenie z największymi ośrodkami przemysłowymi kraju oraz zagranicy.

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

Port w Szczecinie

Port w Szczecinie oddalony jest od morza o 68 km. Przejście torem wodnym z 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.

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

składowania towarów chłodzonych: 30,000 mkw., pojemność zbiorników: 75,000 mkw., możliwość składowania towarów rolno-spożywczych: ok. 175,800 t

Do planowane przedsięwzięć inwestycyjnych zespołu portowego Szczecin – Świnoujście należy zaliczyć: „Rozbudowę infrastruktury zespołu portowego Szczecin - Świnoujście” (przystosowanie infrastruktury Terminalu Promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego, inwestycje na rzecz poprawy dostępu do portu itp.), „Poprawę dostępu do portu w Szczecinie i portu w Świnoujściu” (przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie Międzyodrza, dostęp do infrastruktury Portu w Świnoujściu, poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu).

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 eksploata-

cyjnej 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 dojazdowego 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. Cała inwestycja (koszt ok. 4,2 mld zł) obejmuje budowę dwóch nowych uniwersalnych nabrzeży przeładunkowych: Norweskiego i Duńskiego, m.in. dla drobnicy zjednostkowanej.

Nowe nabrzeża mają być przystosowane do głębokości 12,5 m, co pozwoli to na przyjmowanie kontenerowców o maksymalnej długości 210 m i zanurzeniu do 11,5 m. Na ich terenie zostanie rozwinięta też infrastruktura kolejowa. Na przedłużeniu torowisk nabrzeża Fińskiego zostaną dobudowane nowe torowiska dla dwóch nowych suwnic kontenerowych.

Planowane do realizacji dodatkowe dwa nabrzeża wraz z zapleczem wybudowanego terminala kontenerowego o zdolności przeładunkowej 120 000 TEU, znacznie

zwiększą możliwości przeładunkowe i składowe portu w Szczecinie oraz pozwolą na przejecie części potoków ładunkowych obsługiwanych do tej pory przez porty zachodniego Bałtyku. Na nabrzeżu Duńskim wysuniętym najbardziej na północ, ostatnie dwie sekcje zostaną wzmocnione i przystosowane do przyjęcia obciążeń do 50 kN/mkw., na których zostanie zbudowany stacjonarny dźwig umożliwiający przeładunek ciężkich i wielkogabarytowych jednostek, chociaż, jak zaznacza ZMPSiŚ, to jeszcze nie jest pewne. Centralna część Ostrowa Grabowskiego o powierzchni ok. 25 ha będzie wykorzystywana jako zaplecze logistyczne dla nabrzeży drobnicowych oraz dla przemysłu przyportowego wykorzystującego surowce rozładowywane przy nabrzeżach masowych.

Alfa Terminal Szczecin Sp. z o.o.

zajmuje 50 ha obszar w północnej części Portu Szczecin przy ujściu rzeki Odry, w odległości ok. 57,6 km od morza Bałtyckiego. Zarówno korzystne położenie geograficzne, stanowiące swoiste i unikalne „Wrota Bałtyku”, jak i powstała infrastruktura z zapleczem logistycznym oraz olbrzymi potencjał rozwojowy i uniwersalność umożliwiają rozwijanie różnorodnej działalności wspierającej klientów praktycznie na każdym etapie łańcucha logistycznego. Alfa Terminal Szczecin Sp. z o.o. jest uniwersalnym terminalem świadczącym wyspecjalizowane usługi przeładunkowe, składowania i dodatkowe przy obsłudze ładunków masowych oraz płynnych chemicznych (metanol). Zarządzany magazyn czasowego składowania obejmuje zarówno place składowe przy nabrzeżu KRA-1, jak i zbiorniki składowe metanolu. Dużym atutem terminalu jest jego nowoczesność, innowacyjność oraz wykwalifikowana kadra, czuwająca nad prawidłowością wykonywanych operacji ładunkowych na każdym ich etapie. Wielkość zajmowanego przez ATS Sp. z o.o. obszaru zapewnia duże możliwości inwestycyjne, zarówno od strony wody, gdzie możliwa jest dalsza rozbudowa nabrzeża przeładunkowego, jak i od strony lądu, gdzie istnieje możliwość rozbudowy infrastruktury przeładunkowo-składowej dla potrzeb przemysłu portowego.

• Lubuskie

Terminal we Frankfurcie nad Odrą

Terminal we Frankfurcie nad Odrą to nowoczesne centrum logistyczno-przeładunkowe, które umożliwia szybką i nastawioną na optymalizację kosztów obsługę

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

• Dolnośląskie

Terminal Kontenerowy Wrocław

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

Intermodalny Terminal Kontenerowy w Kątach Wrocławskich

Na terenie terminala w Kątach Wrocławskich funkcjonuje dwóch operatorów 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 Tarnobrzeskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej Podstrefy Wrocław-Kobierzyce), co umożliwi 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 konte-

nerów 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 Gdańska i Gdyni, a także terminalami w porcie Hamburg, Bremerhaven i Rotterdam. Powierzchnia operacyjna to 28 000 mkw., 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 łądu i wody oraz pozyskać kolejne 10 hektarów dla infrastruktury kolejowej i drogowej, a także zaplecza logistycznego. Łączna długość nabrzeża portu w Koźlu wynosi ponad 3 tys. metrów. W ciągu doby obsługiwać będzie dwa do trzech składów kolejowych z możliwością załadunku do czterech autocystern jednocześnie. Powstać ma również infrastruktura do rozładunku i załadunku barek.

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

8. 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. 2/3 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.

• Pomorskie

Port lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy

Port Lotniczy w Rębiechowie oferuje usługi rejsowe i czarterowe, usługi przewoźników tradycyjnych i niskokosztowych oraz cargo. Port jest trzecim największym po warszawskim Okęcie i krakowskich Balicach lotniskiem w Polsce. Lotnisko od lat odnotowuje stabilny wzrost obsługiwanych pasażerów na poziomie ok. 10 %. W 2016 roku obsłużono ponad 4 004 081, a w roku 2018 - 4 980 000 pasażerów. Port lotniczy po-

łożony 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. Aby umożliwić dostęp do portu lotniczego drogą kolejową zapewniono realizację połączenia Wrzeszcz – Rębiechowo w ramach Pomorskiej Kolei Metropolitalnej, które łączy centrum Gdańska oraz Gdyni z portem lotniczym.

W 2012 został oddany do użytku nowy terminal pasażerski T2. W styczniu 2014 rozpoczął się drugi etap budowy, rozbudowa terminalu T2, zakończony we wrześniu 2015 roku. W rozbudowanym koszcie 150 mln zł terminalu otwarto nową strefę przylotów z pięcioma karuzelami do odbioru bagażu. Powierzchnia terminala dzięki inwestycji powiększyła się o 15 tys. m kw. 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 poczekalnię, 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.

Przewozy CARGO choć nie odgrywają dużej roli również mają tendencję wzrostową (15 % rocznie). W związku z rosnącą masą przesyłek CARGO Port Lotniczy wybudował nowy budynek biurowy dla firm związanych z transportem ładunków. Centrum to posiada placówkę Straży Granicznej oraz Urzędu Celnego. Na terenie lotniska swoje siedziby posiadają największe między-

narodowe firmy kurierskie: DHL, TNT. Firma DHL ulokowała na lotnisku swoje centrum dystrybucyjne na Polskę Północną. Centrum to posiada placówkę Straży Granicznej oraz Urzędu Celnego. Samoloty transportowe DHL regularnie dostarczają przesyłki kurierskie do najodleglejszych zakątków całego świata. Oprócz wymienionych firm kurierskich na gdańskim lotnisku działa około 20 specjalistycznych firm spedycyjnych oraz agencji celnych, które obsługują wszelkiego rodzaju ładunki przesyłane drogą lotniczą oraz transportem kombinowanym.

• Kujawsko-Pomorskie

Port lotniczy im. Ignacego Paderewskiego w Bydgoszczy

Port Lotniczy w Bydgoszczy ma charakter portu regionalnego obsługującego ruch rozkładowy, czarterowy oraz cargo. Poczynione w ostatnich latach inwestycje, związane z rozbudową terminala oraz parkingu, znacznie usprawniły i zwiększyły obsługę pasażerską. Lotnisko posiada certyfikat agenta obsługi naziemnej AHAC, w ramach którego może prowadzić obsługę towarów i poczty oraz materiałów niebezpiecznych przewożonych drogą lotniczą. Statystyki przewozowe Portu stale się zwiększają, a rok 2018 zamknięty został rekordową liczbą 413 245 podróży, co przełożyło się na wzrost o 24,7% w stosunku do roku 2017. Ponadto wykonanych zostało 8763 operacji, co z kolei przełożyło się na 28,7% wzrost w stosunku do roku 2017.

W chwili obecnej lotnisko oferuje loty rejsowe do 8 europejskich lotnisk, w tym Frankfurtu, Londynu i Kijowa, a także czarterowe loty w okresie wakacyjnym do Burgas, Zakynthos, Korfu, Antalyi, Heraklionu i Dubrownika. Korzystając z tego ostatniego połączenia istnieje możliwość planowania urlopu w Bośni i Hercegowinie. Wszystkie oferty są dostępne w biurach podróży.

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

• Warmińsko-Mazurskie

Port lotniczy "Mazury"

Port Lotniczy Olsztyn-Mazury w Szymanach to jedyny port lotniczy w województwie Warmińsko-Mazurskim położony w sercu regionu. Lotnisko znajduje się w Szymanach, 10 km od Szczytna oraz 56 km od Olsztyna (stolicy regionu). Zajmuje on około 322 hektary. Terminal pasażerski obejmuje łączną powierzchnię 6 800 m². Lotnisko posiada pełną infrastrukturę przygotowaną do obsługi samolotów pasażerskich poruszających się zarówno w trybie rejsowym i czarterowym. Jest jednym z 6 portów lotniczych w Polsce, który posiada bezpośrednie połączenie kolejowe. Pierwsze loty zostały uruchomione w styczniu 2016 roku. Obecnie lotnisko obsługuje 2 połączenia do Londynu (Londyn-Luton, Londyn-Stansted) oraz połączenia do Dortmundu i Kijowa. Sezonowo prowadzone są loty do Burgas w Bułgarii oraz Krakowa (nowe połączenie). W 2017 r. lotnisko odprawiło ponad 104 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 2017 roku z usług portu skorzystało ponad 15,7 miliona pasażerów. Aby zapewnić odpowiedni poziom usług i wzrost przepustowości, na lotnisku planowane są liczne inwestycje, równoległe do planów budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego. W czerwcu 2018 r. odbyło się spotkanie z przedstawicielami władz samorządowych z Obszaru Ograniczonego Użytkowania w sprawie rozbudowy portu, zwiększenia liczby operacji lotniczych oraz ew. poszerzenia granic Obszaru Ograniczonego Użytkowania. Jednocześnie przedstawiono efekty wprowadzonego w 2018 roku zakazu planowania nocnych lotów na lotnisku. W grudniu Ministerstwo Obrony Narodowej przekazało w dzierżawę Państwowych Portów Lotniczych tereny umożliwiające utworzenie nowych stanowisk postojowych oraz dodatkowych czterech poczekalni w strefie odlotów

non-Schengen. W tym celu ogłoszony został przetarg w ostatnim kwartale 2018 roku.

Lotnisko Chopina jest obecnie jedynym w województwie, na którym obsługiwane są przewozy towarowe. Obsługa frachtu lotniczego na lotnisku 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. Według danych z 2017 roku, masa odprawionego towaru na warszawskim lotnisku przekroczyła 84 tys. ton, co jest najlepszym wynikiem w historii portu. Wzrost względem roku 2016 wyniósł niemal 17% i był trzecim najwyższym w Polsce, przez co udział lotniska w obsłudze towarów w kraju wzrósł do 79%.

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

Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin

Port Lotniczy Modlin prowadzi operacje lotnicze 24h na dobę, obsługując loty międzynarodowe na krótkich i średnich dystansach oraz czartery. Liczba pasażerów stale rośnie – w 2017 roku przekroczyła 2,9 miliona.

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 15 000 ton rocznie do obsługi ruchu towarowego, przesyłek oraz poczty. Równolegle trwają prace studialne nad możliwością rozwoju strefy przemysłowej oraz usług logistycznych wokół lotniska. Realizację inwestycji utrudnia jednak brak jednolitej wizji rozwoju portów lotniczych w województwie wśród udziałowców lotniska.

Komunikacja drogowa z lotniskiem zapewniona jest za pośrednictwem tras S7 oraz drogi krajowej nr 62. W per-

spektywie najbliższych lat planowana jest budowa bezpośredniego połączenia kolejowego do lotniska, umożliwiającego uruchomienie pociągów w relacji Lotnisko Chopina – MPL Warszawa-Modlin. W dalszej perspektywie możliwe jest przedłużenie torów do Płocka.

Mazowiecki Port Lotniczy Sochaczew

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

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 Gdańską 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. Lotnisko dysponuje terminalem pasażerskim o powierzchni 3 000 m².

Do października 2017 r. z lotniska prowadzone były regularne loty. W roku 2017 lotnisko obsłużyło 10 tys. pasażerów. W lipcu 2018 r. Port Lotniczy Radom złożył wniosek o upadłość i został sprzedany Państwowemu Przedsiębiorstwu „Porty Lotnicze”. Według deklaracji,

lotnisko ma zostać rozbudowane w celu funkcjonowania jako port komplementarny dla Lotniska Chopina.

• 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 i Polskie Linie Lotnicze LOT, natomiast na żądanie: Cargolux, Air France Cargo, Aircargo

Service Network Sky XS, Kales Airline Services, Strike, ECS Group, North Air Logistics, Aircargo Service Network ASN. W ciągu całego 2017 r. w terminalu odprawiono 7 894 ton ładunków (wzrost o 20% w porównaniu z rokiem 2016) wykonując przy tym 1742 operacji.

• Śląskie

Port lotniczy Katowice – Pyrzowice

Lotnisko Katowice Airport obsługuje ruch rozkładowy, czarterowy oraz cargo, czynne jest 24h/7. Port lotniczy posiada bardzo dobrą lokalizację bezpośrednio przy drodze ekspresowej S1 oraz autostradzie A1, usytuowany jest w pobliżu przecięcia się głównych europejskich szlaków transportowych oraz centralnie dla Polski południowej. Lotnisko znajduje się 30 km od największego węzła autostradowego w Polsce, skrzyżowania autostrad A1(północ-południe) i A4 (wschódzachód).

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. Terminal powstał na ok. 11 ha działce położonej przed nową płytą postojową samolotów cargo, w południowo-wschodniej części lotniska. Lokalizacja obiektu zdecydowanie przyspiesza i ułatwia obsługę frachtowców, co jest szczególnie istotne z perspektywy firm kurierskich. Jednocześnie takie położenie terminalu gwarantuje odseparowanie ruchu drogowego, związanego z obsługą pasażerów, od tego, który dotyczy towarów. Powierzchnia parkingów, placów manewrowych i dróg wewnętrznych terminali cargo to około 35.000 m². Nowy terminal cargo usytuowany jest bezpośrednio przy płycie postojowej dla samolotów (2 samoloty kodu C lub 1 kodu D) oraz przy płycie do odladzania 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 najszerszym w Polsce zakresem certyfikacji usług związanych z obsługą techniczną statków powietrznych: Line-tech, 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; Nowa infrastruktura umożliwia bezpośredni dostęp do płyty postojowej samolotów nr 3 cargo.

• Wielkopolskie

Port lotniczy im. Henryka Wieniawskiego Poznań - Ławica

Powierzchnia terminalu cargo wynosi 1.490 m². W budynku znajdują się siedziby agenta handlingowego, Urzędu Celnego, Straży Granicznej, spedytorów i agencji celnych. Magazyn terminalu dzieli się na magazyn eksportowy, importowy i krajowy oraz boksy załadunku i wyładunku. W magazynie przystosowano pomieszczenia specjalistyczne dla przesyłek wartościowych, materiałów radioaktywnych i niebezpiecznych, zwierząt oraz depozytu. Dla zachowania bezpieczeństwa zamontowano system kontroli dostępu oraz system antynapadowy i antywłamaniowy. Każdy towar w ruchu cargo jest prześwietlany. 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 rozładowcza, 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 kra-

jowej 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 podejść, 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 tyś. pasażerów, co pozycjonuje je jako jedno z najbardziej ruchliwych portów lotniczych w Polsce.

Lotnisko posiada ILS kategorii pierwszej. Powierzchnia terminala to 2,6 tyś mkw.. Od kwietnia 2019 r. planowane jest uruchomienie połączenia lotniczego między Szczecinem a Kopenhagą. W 2018 r. z Goleniowa skorzystało ok. 650 tyś pasażerów.

• 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 koleją: 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 x 58 m, jeden krajowy i jeden międzynarodowy terminal pasażerski oraz jeden terminal cargo. Lotnisko posiada ILS kategorii pierwszej. Dworzec towarowy usytuowany jest na terenie lotniska Wrocław – Strachowice (dojazd od ul. Rdestowej). Dysponuje 5500 mkw. ocieplanej i wentylowanej powierzchni magazynowej i 1750 mkw. 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:

- 1) **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 Krajowego Ośrodka Wsparcia Rolnictwa, 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.
- 2) **Tereny Pomorskiego Centrum Inwestycyjnego i Pomorskiego Centrum Logistycznego.** Jest to teren o powierzchni 186 hektarów należący do Gdańskiej Agencji Rozwoju Gospodarczego Sp. z o.o. przeznaczony do zabudowy produkcyjno-usługowo-składowej. Zlokalizowany przy Trasie Sucharskiego w pobliżu Głębokowodnego Terminala Kontenerowego DCT. Do skomercjalizowania pozostało jeszcze kilkadziesiąt hektarów terenu. W 2015 roku został zrealizowany pierwszy etap układu drogowego umożliwiający dostęp do terenu bezpośrednio z Trasy Sucharskiego. Centrum ma doskonały dostęp do krajowych i międzynarodowych szlaków drogowych, kolejowych i lotniczych. Skomunikowane jest z Trasą Sucharskiego i tunelem pod Martwą Wisłą, Obwodnicą Południową Trójmiasta oraz drogą krajową nr 7, liniami kolejowymi oraz międzynarodowym lotniskiem w Gdańsku. Wzdłuż Trasy Sucharskiego znajduje się gazociąg średniego ciśnienia. Wykonano również odcinek sieci wodociągowej oraz kanalizacji sanitarnej. Centrum oferuje możliwość budowy magazynów logistycznych i hal produkcyjnych wraz ze zintegrowanymi powierzchniami biurowymi o łącznej powierzchni ok. 500 tys. m kw. Istnieje również możliwość objęcia części terenu statusem wolnego obszaru celnego. Rozpatruje się powiększenie obszaru centrum o tereny przeznaczone na parkingi strategiczne dla tirów w rejonie dzielnicy Stogi.
- 3) **Rejon Węzła Rusocin.** Jest to duży obszar o powierzchni 1000 ha, położony w gminie wiejskiej Pruszcz Gdański. Teren jest ograniczony i wyizolowany przestrzennie z otoczenia (zadrzewienia) dolinami rzek Radunia (od północy) i Kłodawa (od południa) z możliwością podziału terenu. Preferowanym rodzajem funkcji gospodarczej są inwestycje lekkiej produkcji, bazy, składy oraz usługi z zakresu przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. Jest to teren niezabudowany, graniczący z zabudową usługowo-składowo magazynową. Najbliższą stacją kolejową jest Pruszcz Gdański w odległości 4 km. od obszaru. Teren graniczy z węzłem drogi ekspresowej- „Rusocin”, odległość do portu lotniczego w Gdańsku to ok. 20km.
- 4) **Rejon Gdańska Kowale.** Jest to teren inwestycyjny o powierzchni ponad 12 hektarów w Gdańsku przy alei Kazimierza Jagiellończyka. Teren przeznaczony pod produkcje, usługi, składy i magazyny oraz sklepy wielko powierzchniowe o ponad 2 tys. m² powierzchni sprzedażowej. Działka rozciąga się od węzła Kowale wzdłuż obwodnicy na długości blisko 0,5 kilometra. Zgodnie z planem zagospodarowania dopuszczalna powierzchnia zabudowy to 70%, wysokość do 20 m lub 3 kondygnacje. Działka podłączona do sieci kanalizacyjnej, wody, elektryczności oraz instalacji telekomunikacyjnej. Własność prywatna. Teren położony jest wzdłuż obwodnicy trójmiejskiej S6, 6 kilometrów od Drogi Krajowej nr 7, 10 kilometrów od Autostrady A1, 22 kilometry od portu morskiego w Gdańsku oraz 5 kilometrów od portu lotniczego w Rębiechowie.

- 5) **Rejon Gdańska Maszynowej.** Jest to teren o powierzchni 35 hektarów w większości już skomercjalizowanych z dostępną jedną działką pod zabudowę usługową. Zlokalizowany w Gdańsku przy ulicach Budowlańców oraz Maszynowa. Teren przeznaczony pod produkcje 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.
- 6) **Rejon Gdańska Meteorytowej.** Jest to teren inwestycyjny o powierzchni 30 hektarów w Gdańsku Osowa. Teren przeznaczony pod produkcje i usługi, podłączony do sieci kanalizacyjnej, wody, gazu, elektryczności oraz instalacji telekomunikacyjnej. Własność prywatna. Teren położony jest w sąsiedztwie obwodnicy trójmiejskiej S6, 20 kilometrów od Autostrady A1, 20 kilometrów od portu morskiego w Gdyni oraz 5 kilometrów od portu lotniczego w Rębiechowie.
- 7) **Rejon Gdańska Płoni.** Jest to teren o powierzchni ok. 70 hektarów zlokalizowany w Gdańsku przy ulicy Benzynowej. Teren przeznaczony pod produkcje 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.
- 8) **Tereny przy Bałtyckim Terminalu Kontenerowym w Gdyni.** Jest to teren składający się z dwóch działek o łącznej powierzchni blisko 30 hektarów, który w większości został już skomercjalizowany. Teren zlokalizowany jest 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.
- 9) **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.
- 10) **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.
- 11) **Rejon Pruszcz Gdańskiego – Ciepława.** 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.

12) 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.

• Kujawsko-Pomorskie

Wizytówką województwa jest bardzo dobrze rozwinięte rolnictwo, które stało się podstawą rozwoju inwestycji w przemysł spożywczy. Ponadto z uwagi na tradycje przemysłowe i dostosowane do jego potrzeb szkolnictwo region jest atrakcyjnym miejscem lokalizacji inwestycji przemysłowych. Tereny inwestycyjne województwa kujawsko-pomorskiego zlokalizowane są przede wszystkim wzdłuż najważniejszych dróg krajowych i wojewódzkich, które gwarantują odpowiedni dostęp. Tereny te leżą głównie w granicach Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Do najważniejszych terenów inwestycyjnych przeznaczonych pod działalność budowlaną, przemysłową i usługową należy zaliczyć:

1) Park Przemysłowy w Solcu Kujawskim.

Tereny inwestycyjne parku przemysłowego wynoszą ok. 68,0 ha. I etap Parku Przemysłowego został zrealizowany na obszarze 36,3 ha i zagospodarowany do końca 2006 roku. II etap Parku Przemysłowego o powierzchni ponad 31,0 ha tworzy integralną całość z już istniejącym Parkiem Przemysłowym. Park Przemysłowy w Solcu Kujawskim jest bezpośrednio skomunikowany z drogą krajową S10 (Szczecin-Warszawa). Odległość od autostrady A1 wynosi 30 km,

od drogi S5 20 km. Od północy ogranicza go linia kolejowa Piła-Bydgoszcz-Toruń-Warszawa. Na obszarze Parku Przemysłowego wybudowano także Inkubator Przedsiębiorczości (PHARE 2002). Jest to obiekt o powierzchni 5000 m².

2) Włocławska Strefa Rozwoju Gospodarczego – Park Przemysłowo Technologiczny.

Strefa położona jest we Włocławku na głównych szlakach komunikacyjnych. Dobre skomunikowanie zapewnia droga krajowa nr 91 i droga nr 252 prowadząca do Inowrocławia oraz autostrada A1 z dwoma węzłami Włocławek Północ o Włocławek Zachód, a także linia kolejowa nr 18 relacji Kutno-Toruń. Włocławek jest trzecim co do wielkości miastem województwa kujawsko-pomorskiego położonym nad rzeką Wisłą (odległość od Warszawy ok. 160 km, od Łodzi ok. 100 km, natomiast od miast takich jak Toruń, czy Płock to ok. 50 km). Grunty położone w granicach strefy są własnością Gminy Miasto Włocławek i znajdują się w obszarze przemysłowym miasta bez sąsiedztwa zabudowy mieszkaniowej, co wyróżnia je na tle ofert inwestycyjnych gmin ościennych. Teren objęty jest miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.

3) Płużnicki Park Inwestycyjny

Płużnicki Park Inwestycyjny znajduje się we wschodniej części Gminy Płużnica w miejscowości Bartoszewice, w odległości 6 km od węzła autostradowego autostrady A1 w Lisewie, przy drodze wojewódzkiej nr 548 Wąbrzeźno-Stolno. W ramach projektu na terenie parku wybudowano drogi, oświetlenie, sieć wodociągową, sieć kanalizacji sanitarnej i deszczowej, sieć energetyczną 15 kV, infrastrukturę teletechniczną, sieć gazową oraz wykonano chodniki i ścieżki rowerowe.

4) Bydgoski Park Przemysłowo-Technologiczny Sp. z o.o.

Obiekt ten to jeden z największych parków przemysłowo-technologicznych w Polsce. Zlokalizowany jest w granicach administracyjnych Miasta Bydgoszczy i obejmuje tereny o powierzchni 286 hektarów. Obszar ten jest uzbrojony w nowoczesną infrastrukturę techniczną i drogową oraz dogodnie skomunikowany. Został objęty w całości miejscowym pla-

nem zagospodarowania przestrzennego i częściowo Strefą Ekonomiczną (46 hektarów).

5 Vistula Park (I i II) Świecie

Park stanowią obszary położone przy drodze krajowej 91 i S5 oraz pomiędzy drogami powiatowymi nr 239 (Świecie-Osie) a 1259C (Sulnowo-Sulnówko) w odległości 3 km od drogi krajowej nr 91/S5 i 14 km od węzła autostrady A1 Nowe Marzy. Obszar zajmuje powierzchnię 35 i 20 ha i jest objęty aktualnym planem zagospodarowania przestrzennego. Do parku doprowadzono niezbędne media m.in.: asfaltowe drogi wewnętrzne, sieć wodociągową, kanalizację sanitarną i deszczową oraz oświetlenie uliczne.

6) Grudziądzki Park Przemysłowy

Obszar parku obejmuje ok. 40 hektarów terenów niezabudowanych, dwie hale przemysłowe o łącznej powierzchni 12 tys. metrów kwadratowych i Inkubator Przedsiębiorczości. Wszystkie oferowane tereny inwestycyjne znajdują się przy głównych ciągach komunikacyjnych (DK15/DK16), posiadają aktualne zapisy w planach zagospodarowania przestrzennego oraz są uzbrojone w media.

7) Toruński Park Technologiczny (I i II) z Centrum Transferu Technologii

Teren Parku położony jest w bezpośrednim sąsiedztwie drogi krajowej nr 91

8) Nadnotecki Park Przemysłowy w Paterku

Teren Parku zlokalizowany jest w gminie Nakło nad Notecią, w odległości około 3 km od miasta, przy drodze wojewódzkiej nr 241 (Rogoźno-Tuchola). Obszar objęty jest w całości Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego, zgodnie z którym w Parku można zlokalizować obiekty produkcyjne, składowe i magazynowe. Obszar znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego „Paterek” S.A. Teren parku przemysłowego zajmuje ok. 25 ha z bezpośrednim dojazdem do drogi wojewódzkiej nr 241. i kompleksowym uzbrojeniem: siecią dróg i chodników, siecią teletechniczną i wodno-kanalizacyjną oraz oświetleniem ulicznym. Obszar jest dobrze skomunikowany z DK10 via DW241 (ok. 7 km) z dojazdem do Bydgoszczy oraz węzła S5 na zachód od tego miasta.

(wcześniej DK1) oraz w odległości ok. 10 km od ważnego węzła komunikacyjny

• Warmińsko-Mazurskie

Tereny inwestycyjne województwa warmińsko-mazurskiego w obszarze ciężenia Korytarza Bałtyk-Adriatyk zlokalizowane są przede wszystkim wzdłuż drogi S7 i linii kolejowej nr 9. Do najważniejszych obszarów przeznaczonych pod inwestycje należy zaliczyć:

- 1) **Rejon Olsztynka** - W okolicach Olsztynka zlokalizowane są dwa wolne tereny inwestycyjne o łącznej powierzchni ponad 68 ha - w połowie drogi między Warszawą a Gdańskiem. Pierwszy teren „Węzeł Olsztynek Wschód” o powierzchni 38,1942 ha przeznaczony do zabudowy przemysłowo – składowej znajduje się przy samej drodze krajowej S7 i 1 km od stacji kolejowej. Drugi teren „Obwodnica” o powierzchni 30 ha przeznaczony pod obszary przemysłowo-składowe znajduje się przy drodze S51 w odległości 2,7 km od S7. Obie działki są uzbrojone, posiadają przyłącza wody, gazu, energii elektrycznej, sieci kanalizacyjnej.
- 2) **Rejon Ostródy** – Obszar ten jest miejscem krzyżowania się dróg S7 z DK15 i DK16. Zlokalizowane są 3 uzbrojone działki przeznaczone pod zabudowę usługową i produkcyjną o łącznej powierzchni 9,4888 ha. Tereny wchodzi w skład Warmińsko-Mazurskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (Podstrefa Ostróda). Działki położone są w bezpośredniej lokalizacji drogi S7 - 130 km od Gdańska i 39 km od Olsztyna. Dużym atutem jest bliskość bocznicy kolejowej – 3 km.
- 3) **Rejon Miłomłyn** – W okolicach Miłomłyn w odległości 1 km od drogi S7 znajdują się 3 działki o łącznej powierzchni 5,9696 ha. Tereny przeznaczone są pod zabudowę produkcyjną, usługową i składową. Działki są uzbrojone i położone są w odległości 120 km od Gdańska, 60 km od Olsztyna i 12 km od najbliższej stacji kolejowej (linia nr 9).
- 4) **Rejon Pasłęka** – W sąsiedztwie Pasłęka znajdują się 3 uzbrojone działki o łącznej powierzchni 70,6974 ha. Tereny są uzbrojone i przeznaczone do zabudowy produkcyjnej i składowej. Działki znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie drogi S7 i linii kolejowej

wej nr 9 (1,5 km). Jedna z działek (2,64 ha) oferowana jest w ramach Warmińsko-Mazurskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (Podstrefa Pasłęk - Kompleks Kraszewskiego).

- 5) **Rejon Elbląga** - Obszar „Modrzewina Południe” wchodzący w skład Warmińsko-Mazurskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej oferuje 7 działek o łącznej powierzchni 48,4264 ha. Wszystkie działki są w pełni uzbrojone i przeznaczone są pod działalność przemysłowo-usługową oraz magazynowo-logistyczną. W sąsiedztwie działek znajduje się Elbląski Park Technologiczny. Tereny położone są w odległości 7 km od drogi S7 i stacji kolejowej oraz 8 km od drogi S22. Atutem jest także dogodnie położenie względem portu w Gdańsku (60 km) jak i granicy państwowej z Federacją Rosyjską (60 km).
- 6) **Rejon Działdowa** – Na terenie Miasta i Gminy Działdowo znajdują się 4 w pełni uzbrojone działki o łącznej powierzchni 104,1236 ha. Działki przeznaczone do zabudowy usługowej, produkcyjnej i magazynowej zlokalizowane są w odległości 20 km od drogi S7 i 2-3 km od stacji kolejowej w Działdowie (linia nr 9).
- 7) **Rejon Iławy** – W okolicach miasta Iława znajdują się 3 uzbrojone działki o łącznej powierzchni 33,1546 ha z przeznaczeniem na zabudowę przemysłową i magazynową. Grunty znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie drogi DK16 i linii kolejowej nr 9 (od 0,2 do 3,5 km).
- 8) **Rejon Lubawy** – W odległości 1,5 km od DK15 znajduje się działka o powierzchni 0,884 ha, przeznaczona na działalność produkcyjną, składową i magazynową. Teren zlokalizowany jest 2,5 km od linii kolejowej nr 9. Działka jest w pełni uzbrojona.
- 9) **Rejon Suszu** – W okolicach Suszu bezpośrednio przy linii kolejowej nr 9 zlokalizowana jest działka o powierzchni 3,5315 ha. Teren przeznaczony pod zabudowę usługową, produkcyjną, składową oraz magazynową jest w pełni uzbrojony. Odległość do DK16 wynosi 20 km a do Gdańska 125 km.
- 10) **Rejon Braniewa** – W ramach Warmińsko-Mazurskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (Podstrefa Braniewo) w odległości 6 km od drogi S22 zlokalizo-

wana jest działka o powierzchni 7,89 ha. Teren przeznaczony jest pod zabudowę przemysłowo-składową. Działka jest uzbrojona i znajduje się 0,5 km od bocznic kolejowej.

• Mazowieckie

Na terenie województwa mazowieckiego funkcjonują duże kompleksy uzbrojonych terenów inwestycyjnych w postaci specjalnych stref ekonomicznych, stref aktywności gospodarczej oraz terenów inwestycyjnych komercjalizowanych przez samorządy gminne i powiatowe. Wiele z tych terenów może zostać wykorzystane na inwestycje związane z Korytarzem Bałtyk-Adriatyk.

Strefy aktywności gospodarczej są rozległymi kompleksami uzbrojonych terenów inwestycyjnych przystosowywanych przez samorządy lokalne do przyjęcia inwestorów. Na terenie województwa mazowieckiego powstały dwie takie strefy: w powiecie przasnyskim oraz w Garwolinie. To wokół nich zlokalizowane mają być najważniejsze inwestycje. Tym samym w województwie mazowieckim wyróżnić można następujące rejony inwestycyjne:

- 1) **Rejon przasnyski.** Przasnyska Strefa Aktywności Gospodarczej składa się z dwóch podobszarów: podstrefy w Sierakowie k. Przasnysza oraz podstrefy w Chorzelach. Podstrefa w Sierakowie zajmuje 306 ha. Teren jest uzbrojony w instalację wodno-kanalizacyjną, elektroenergetyczną, teleinformatyczną, wykonano też gazociąg. Strefa gospodarcza obsługiwana jest przez drogę krajową nr 57 i wojewódzką nr 544 oraz lotnisko biznesowe na jej obszarze. Południowa część terenu wchodzi w skład Tarnobrzskiej 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 Chorzelach o powierzchni odpowiednio 94 ha i 22 ha. Istnieje możliwość powiększenia obu obszarów, co jest istotne, biorąc pod uwagę że większość gruntów została sprzedana. Pierwszy obszar posiada dostęp do infrastruktury wodno-kanalizacyjnej, gazowej, elektroenergetycznej i telekomunikacyjnej. Wokół obszaru biegnie nowo wybudowana droga powiatowa oraz boczni-

ca kolejowa łącząca się z linią kolejową nr 35, dzięki czemu możliwe jest dogodne połączenie z portami nad Zatoką Gdańską. W celu poprawy obsługi transportowej strefy, planowana jest modernizacja linii nr 35 na odcinku Ostrołęka-Chorzele (w ostatnim kwartale 2018 roku rozpisany został przetarg). Ponadto obszar obsługują droga krajowa nr 57 i wojewódzka nr 614. Drugi obszar znajduje się w sąsiedztwie drogi krajowej nr 57 i rzeki Orzyc, przeznaczony jest na inwestycje sportowo-rekreacyjne, działki również posiadają niezbędne media w zakresie takim, jak obszar pierwszy. Podstrefa w Chorzelach odległa jest o 30 km od portu lotniczego Mazury-Szymany.

- 2) **Rejon garwoliński.** Garwolińska Strefa Aktywności Gospodarczej zlokalizowana jest przy północnym odcinku obwodnicy Garwolina w ciągu drogi ekspresowej S17. Łączna 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.
- 3) **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 Strefę Ekonomiczną. Obsługę obszaru inwestycyjnego „Nowy Modlin” zapewniają lotnisko oraz droga krajowa nr 62 i linia kolejowe E65.
- 4) **Rejon gminy Grodzisk Mazowiecki.** Uzbrojone tereny przygotowane do prowadzenia działalności wytwórczej lub magazynowej powstały w otoczeniu węzła „Grodzisk” na autostradzie A2 oraz planowanej do budowy w najbliższych latach obwodnicy miasta w ciągu drogi wojewódzkiej nr 579. Tereny są uzbrojone w gazociąg, kanalizację i sieć elektroenergetyczną.
- 5) **Rejon gminy Mszczonów.** Wartością rejonu jest lokalizacja przy drodze ekspresowej S8 i drodze kra-

jowej 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 stanowiących element korytarza oraz linii przy których funkcjonują terminale intermodalne (wymienionych w niniejszym raporcie), główną oś stanowi autostrada A1 wraz z 11 węzłami na terenie województwa (mająca kontynuację w części południowej w postaci drogi krajowej nr 91). Biorąc pod uwagę atrakcyjność terenów pod kątem realizacji inwestycji logistycznych, w tym magazynowych o dużej skali, za grunty najbardziej atrakcyjne, a tym samym czerpiące największą rentę z faktu położenia w korytarzu Bałtyk – Adriatyk uznać należy grunty położone w strefie bezpośredniego oddziaływania (promień ok. 10 km) od węzłów na autostradzie A-1 oraz linii kolejowych E65 i CE65; mające jednocześnie powierzchnię większą niż 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.

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 roz-

poznany, a sam dokument jakim jest suikzp nie stanowi przesądzenia o realizacji inwestycji. Ujmując rzecz szczegółowo w województwie łódzkim można wyszczególnić następujące rejon pod inwestycje:

- 1) **Rejon węzłów „Łódź Wschód”, „Łódź Górna” „Łódź Południe”/ terminala intermodalnego Łódź Olechów (Spedcont).** W Łodzi dostępne tereny inwestycyjne obejmują zarówno grunty niezabudowane, jak i tereny do tzw. reinwestycji (kompleksy zabudowy poprodukcyjnej przeznaczone do ponownego zainwestowania). We wschodnich dzielnicach miasta: Olechowie i Dąbrowie (węzeł „Łódź-Wschód”), gdzie koncentrują się tereny logistyki (m.in. terminal intermodalny i parki magazynowe opisane w niniejszym raporcie) co najmniej kilkanaście ha gruntów jest objętych procesem inwestycyjnym (grunty są wykupione, procedowane są decyzje administracyjne w sprawie warunków zagospodarowania lub pozwolenia na budowę). W rejonie węzłów „Łódź-Górna” i „Łódź Południe” ruch inwestycyjny jest zdecydowanie mniejszy. W gm. Brójce (węzeł „Łódź Górna”) do dyspozycji pozostaje teren o pow. 32 ha (objęty zasięgiem ŁSSE). Z kolei w m. gm. Rzgów (węzeł „Łódź Południe”), oferowanych jest 8 terenów inwestycyjnych o łącznej powierzchni 165.6 ha, na zapleczu centrum handlowego Ptak (Ptak Outlet i Ptak Fashion City – rozwijające się od lat 90-tych centra handlu hurtowego).
- 2) **Rejon węzłów „Łódź Północ”, „Stryków” / terminala intermodalnego w Strykowie (Erontrans).** W ofercie inwestycyjnej m. gm. Stryków, w granicach której położone są oba węzły, znajduje się 5 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. 221 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).
- 3) **Rejon węzłów „Piotrków Tryb. Północ”, „Piotrków Tryb. Zachów”, „Piotrków Tryb. Południe” / terminala intermodalnego Piotrków Trybunalski (bez operatora).** Na obszarze Piotrkowa Trybunalskiego oferowany jest 1 teren o powierzchni 15 ha; dodatkowo tereny inwestycyjne znajdują się również w gminach sąsiednich: gm. Wola Krzysztoporska (6 terenów, 241 ha), gm. Rozprza (1 teren, 203 ha – należący do ŁSSE), gm. Moszczenica (1 teren, 105 ha). Dodatkowym atutem lokalizacji oferowanych obszarów inwestycyjnych jest sąsiedztwo funkcjonujących już w rejonie Piotrkowa Trybunalskiego 3 parków magazynowych (opisanych w niniejszym raporcie) oraz dedykowanych centrów magazynowo-dystrybucyjnych (m.in. Ikea, Kaufland).
- 4) **Rejon węzła „Kutno-wschód” / terminalu intermodalnego w Kutnie (PCC Intermodal).** Pojedyncze tereny o większej powierzchni dostępne są na obszarze m. Kutno – 2 tereny, 44 ha oraz gm. Kutno - 2 tereny, 31,2 ha, w sąsiedztwie Kutnowskiego Parku Agro-Przemysłowego (KPAP). 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” obszary do zainwestowania występują w gm. Strzelce (3 tereny, 35 ha).
- 5) **Rejon terminali intermodalnych w Radomsku (Erontrans / Loconi Intermodal).** Na ofertę inwestycyjną miasta Radomsko składa się aktualnie 1 teren inwestycyjny o powierzchni 23,5 ha, gotowy do zainwestowania, objęty działalnością ŁSSE i objęte mpzp z przeznaczeniem na przemysł, składy (logistyka) i usługi. Grunt znajduje się w tzw. „strefie inwestycyjnej” utworzonej z inicjatywy lokalnych władz przy drodze krajowej nr 91, częściowo już zagospodarowanej. Dodatkowo, w sąsiedztwie Radomska, na obszarze gm. Dobryszycy, znajduje się 1 teren o powierzchni 86 ha.

Ponadto, pojedyncze tereny, które mogą być konkurencyjne z racji położenia w strefie bezpośredniego oddziaływania korytarza Bałtyk - Adriatyk oferowane są w różnych

lokalizacjach województwa łódzkiego. W zasięgu oddziaływania autostrady A1 i drogi krajowej nr 91 – gm. Bielawy (2 tereny, 152,5 ha), m. Brzeziny (2 tereny, 20 ha), gm. Brzeziny (1 teren, 29 ha), gm. Czarnocin (2 tereny, 86,3 ha), gm. Grabica (1 teren, 25 ha), m. gm. Kamieńsk (5 terenów, 312 ha), gm. Piątek (1 teren, 30 ha), w zasięgu linii kolejowej E65 (Nr 4) - m. gm. Biała Rawska (3 tereny, 470 ha), gm. Białaczów (2 tereny, 54 ha), gm. Kowiesy (1 teren, 19,8 ha), m. gm. Opoczno (1 teren, 44,8 ha – należące do ŁSSE), gm. Paradyż (1 teren, 48,2 ha – należący do ŁSSE), m. Rawa Mazowiecka (2 tereny, 44,7 ha), gm. Rawa Mazowiecka (8 terenów, 169,5 ha), gm. Regnów (2 tereny, 81,3 ha), w zasięgu linii kolejowej CE65 (Nr 131) - m. gm. Poddębice (1 teren, 110 ha), gm. Sędziejowice (2 tereny, 133,8 ha), m. gm. Szadek (1 teren, 40,2 ha), gm. Szczerców (2 tereny, 27 ha), gm. Wartkowice (3 tereny, 200 ha), m. Zduńska Wola (1 teren, 22,7 ha), gm. Zduńska Wola (1 teren, 12,6 ha).

• 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 bezpośrednie 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 czynnikiem lokalizacyjnym, takim jak wielkość i jakość zasobów pracy oraz chłonność rynku instytucjo-

nalnego. Ważnym czynnikiem podnoszącym atrakcyjność inwestycyjną jest w końcu lokalizacja województwa wewnątrz Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk. Do najważniejszych rejonów przeznaczonych pod inwestycje należy zaliczyć:

- 1) Rejon Dąbrowy Górniczej, Tuczawa** o powierzchni 3,31 ha. Nieruchomość położona jest we wschodniej części Górnośląskiego Obszaru Przemysłowego, w dzielnicy Dąbrowy Górniczej-Tuczawie. W najbliższym otoczeniu lasy i tereny rolne, dalej ulokowane 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 zasilą 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.
- 2) Rejon Zawiercia** o powierzchni: 80 ha. Nieruchomość 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 dogodnie połączenie z drogą ekspresową S1 Cieszyn - Gdańsk, a także autostradami A4 oraz A1. Dzięki bliskości dróg wojewódzkich możliwy jest szybki dojazd w kierunku województw świętokrzy-

skiego 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 szytej na miarę, przez pomoc w uzgodnieniach na wsparciu przy pozyskiwaniu i przygotowaniu pracowników kończąc. Na inwestorów czekają również ulgi inwestycyjne w zakresie zwolnień z podatku od nieruchomości jak i zwolnień w podatku dochodowym (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.

3) Rejon Wodzisławia Śląskiego o powierzchni 125 ha. Powyższy obszar klasyfikuje się jako greenfield, z czego 24,0584 ha to tereny włączone do Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Teren jest korzystnie usytuowany w pobliżu granicy z Republiką Czeską. Jest łagodnie nachylony w kierunku południowym z niewielkimi deniwelacjami, bezdrzewny, suchy bez podmokłości. Przeznaczenie 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.

4) Rejon Czeladzi, o powierzchni 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 Cieszyń – 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, Międzyrzecza Dolnego (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).

• Wielkopolskie

Wielkopolska jest jednym z najlepiej rozwiniętych gospodarczo regionów kraju i charakteryzuje się wysoką koncentracją zaangażowanego kapitału zagranicznego. Sytuacja gospodarcza regionu stanowi konsekwencję równomiernego rozwoju przy znacznym stopniu uprzemysłowienia oraz wysokim poziomie technologicznym. Atrakcyjność inwestycyjną województwa potwierdzają kolejne duże inwestycje lokowane w regionie. Na ten efekt wpływ mają takie czynniki jak wysoki poziom specjalistycznego kształcenia na wielkopolskich uczelniach, a także liczba potencjalnych kooperantów i dostawców.

Przedsiębiorcy zainteresowani ulokowaniem swojej działalności w Wielkopolsce mają do dyspozycji blisko 3 000 ha dobrze przygotowanych terenów inwestycyjnych. Informacje na temat ofert inwestycyjnych znajdują się na stronach www.eboi.umww.pl, www.investinwielkopolska.pl.

Województwo Wielkopolskie buduje swój system wspierania inwestorów w oparciu o prężnie działające Centrum Obsługi Inwestorów i Eksporterów (coie@umww.pl; www.wielkopolskie.trade.gov.pl) oraz Centrum Obsługi Inwestora, które oferują pomoc na każdym etapie realizacji inwestycji, rokrocznie aktualizowaną bazę ofert inwestycyjnych oraz współpracę z Polską Agencją Inwestycji i Handlu. Podstawą sprawnie funkcjonującego systemu są dobre relacje z wielkopolskimi samorządami lokalnymi, które przygotowują oferty inwestycyjne, gromadzą informacje na temat rynku lokalnego oraz tworzą pakiety zachęt inwestycyjnych, przyciągających zagranicznych i krajowych inwestorów.

1) Brudzew - aktualnie oferuje ponad 100 ha atrakcyjnych gruntów przeznaczonych w mpzp pod działalność produkcyjną, składy, magazyny oraz usługi. Tereny usytuowane są w pobliżu autostrady A2 Warszawa- Berlin (węzeł Koło – ok. 4 km), wzdłuż zmodernizowanej drogi wojewódzkiej nr 470 relacji Kościelec-Kalisz. Arealy od kilku do kilkudziesięciu

hektarów posiadają dostęp do niezbędnej infrastruktury, łącznie z możliwością skorzystania z gaziociągu wysokiego ciśnienia. Korzystne zwolnienia podatkowe oraz wsparcie Samorządu na każdym etapie realizacji inwestycji. Uwzględniając lokalizację Gminy Brudzew w centralnej Polsce oraz jej dostępność komunikacyjną, samorząd lokalny liczy na rozwój projektów m.in. z branży logistycznej (magazyny, stacje przeładunkowe).

- 2) Kalisz** oferuje prywatne tereny inwestycyjne zlokalizowane w Strefie Gospodarczej Dobrzec-Zachód przy drodze krajowej nr 25, w odległości 3 km od drogi krajowej nr 12. Jest to kompleks 5 obszarów inwestycyjnych, z których dla lokalizacji parków magazynowych, obiektów logistycznych czy produkcyjnych przeznaczone są:
- teren 2U/P o powierzchni max 10,53 ha
 - teren 3U/P o powierzchni max 3,57 ha
 - teren 4U/P o powierzchni max 16 ha
 - teren 2PU o powierzchni max 24,80 ha
- Istnieje możliwość zakupu działek o zróżnicowanej wielkości. Cały obszar objęty jest miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Na terenie Strefy Gospodarczej Dobrzec-Zachód inwestują Raben Polska, Meyer Tool Poland, Zetor Polska, Castorama.
- 3) Konin** - ma już ponad 200 hektarów terenów inwestycyjnych. Jeden z nich, o łącznej powierzchni 6,39 ha, został nagrodzony statuetką Grunt na Medal 2018 dla najlepszego gruntu inwestycyjnego w Wielkopolsce i położony jest w bezpośrednim sąsiedztwie z DK 25 - 1km, DK92 - 4km oraz niedaleko autostrady A2 - 15km. Kolejne tereny to uzbrojone 115 ha, przeznaczone m.in. pod produkcję oraz bazy i składy, położone przy DK 25 należące do KOWR. W przygotowaniu są kolejne tereny o potencjale 320 ha na północy Konina o podobnym przeznaczeniu.
- 4) Międzyzichód – Strefa „Głazewo”** - oferuje do zbycia teren inwestycyjny składający się z dwóch działek niezabudowanych o łącznej powierzchni 60,49 ha. Powierzchnia terenu objętego pod inwestycje produkcyjne wynosi 32 ha - aktualnie miejscowy plan jest w trakcie zmian związanych z powiększeniem

tej strefy inwestycyjnej. Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego wyznacza powyższe grunty jako tereny obiektów produkcyjnych, składów i magazynów lub zabudowy usługowej. Działki zlokalizowane są w obrębie Głazewo (nr: 32/13, 32/14) przy drodze wojewódzkiej nr 160 w bezpośrednim sąsiedztwie zakładu produkcyjnego branży metalowej „Balco” Sp. z o.o. Do nieruchomości poprowadzony jest zjazd komunikacyjny. Odległość od drogi krajowej nr 24 (kierunki Poznań – Gorzów Wlkp.) wynosi 6,5 km, a od wjazdu na autostradę A2 40 km. Droga ekspresowa S-3 znajduje się niecałe 35 km od terenu, a najbliższe lotnisko - Ławica w Poznaniu to tylko 74 km. Teren jest własnością Skarbu Państwa poprzez Krajowy Ośrodek Wsparcia Rolnictwa.

- 5) **Ostrów Wielkopolski** - oferuje do sprzedaży teren inwestycyjny składający się z dwóch działek niezabudowanych o łącznej powierzchni 4,5 ha. Działki zlokalizowane są na terenie poprzemysłowym obecnie poddawany rewitalizacji z przeznaczeniem - zgodnie z Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego pod przemysł oraz usługi. Do nieruchomości prowadzi droga asfaltowa. Teren położony w strefie przemysłowej w bezpośrednim sąsiedztwie Ostrowskiego Parku Przemysłowego. Ma dostęp do utwardzonych, uzbrojonych dróg publicznych oraz możliwy dostęp do infrastruktury kolejowej. Centrum miasta znajduje się w odległości ok. 1,5 km, w tym bezpośredni i bardzo korzystny dojazd do drogi krajowej S11. Istnieje możliwość nabycia całego terenu lub wskazanej przez Inwestora działki. Właścicielem jest w użytkowaniu wieczystym Gmina Miasto Ostrów Wielkopolski. Najbliższe aglomeracje i lotniska to: Poznań 120 km, Wrocław 92 km, Łódź 140 km, Katowice 196 km. Istnieje możliwość nabycia działki sąsiadującej, której właścicielem jest osoba prawna; powierzchnia wynosi 2,3 ha, co łącznie w przypadku zakupu wszystkich działek daje powierzchnię dyspozycyjną na poziomie ok 6,8 ha.
- 6) **Piła** - oferuje do zbycia teren inwestycyjny składający się z dwóch działek niezabudowanych o łącznej powierzchni 3,6798 ha. Działki zlokalizowane są na terenie jednej z kilku stref przemysłowych na terenie miasta. Teren ten jest w bliskim sąsiedztwie kilku

innych zakładów produkcyjnych. Do nieruchomości prowadzi droga asfaltowa. Odległość od wjazdu na autostradę A2 to ok. 108 km. Odległość od wjazdu na drogę krajową nr 11 to ok. 0,1 km a na drogę krajową nr 10 – 1,3 km. Istniejąca infrastruktura techniczna pozwala na szybkie uruchomienie działalności gospodarczej i dostęp do wszystkich mediów. Dodatkowym atutem jest istniejące w Pile czynne lotnisko general aviation.

- 7) **Poznań** - to ponad półmilionowe miasto położone w zachodniej Polsce oraz trzeci największy regionalny rynek logistyczny w naszym kraju (ponad 2 mln mkw. powierzchni logistyczno-przemysłowej). Jest doskonale skomunikowany z Warszawą i Berlinem poprzez dostęp do autostrady A2 oraz linii kolejowej E20. W Poznaniu działa nowoczesny terminal kontenerowy Poznań-Franowo, który jest największym tego typu obiektem PKP Cargo i umożliwia transportowanie towarów częściowo transportem drogowym, a częściowo – kolejowym. W podpoznańskim Swarzędzu terminal CLIP (NI-D-PI-Chiny). W ofercie nieruchomości Miasta Poznania znajduje się kilka działek przeznaczonych pod inwestycje logistyczno-przemysłowe, położonych właśnie w bezpośredniej okolicy węzła logistycznego Poznań Franowo, autostrady oraz drogi ekspresowej. Dostępne są nieruchomości o pow. 10 tys. mkw, jak również dużo większe, np. położony w rejonie ulic Obodrzyckiej i Sarbinowskiej kompleks działek o łącznej pow. ponad 430 tys. mkw. Zainteresowanych prosimy o kontakt z Biurem Obsługi Inwestorów Miasta Poznania: +48 61 878 5428, inwestor@um.poznan.pl.
- 8) **Rawicz** - oferuje do zbycia dwa tereny inwestycyjne: Sierakowo Północ I o powierzchni 35 ha oraz Sierakowo Północ II o powierzchni 15 ha. Tereny te składają się z niezabudowanych działek będących własnością osób prywatnych. Zgodnie z planem zagospodarowania przestrzennego Gminy Rawicz, tereny położone w obrębie 0011 Sierakowo, wchodzą w skład terenu oznaczonego symbolem „P” – tereny obiektów produkcyjnych, składów i magazynów. Tereny położone są bezpośrednio przy DK36. Do nieruchomości prowadzi droga asfaltowa, zjazd z byłej DK5. Odległość od wjazdu na drogę ekspresową S-3

to ok. 4 km. Odległość od wjazdu na autostradę A4 to ok 82 km, na autostradę A2 to ok. 107 km.

9) **Tarnowo Podgórne** - oferuje 6 dużych terenów inwestycyjnych, na które łącznie składa się blisko 90 działek z przeznaczeniem pod aktywizację gospodarczą, o powierzchni całkowitej 240ha, z czego aż 185 ha z przeznaczeniem pod działalność składową bądź magazynową. Tereny te znajdują się po południowej oraz północnej stronie drogi krajowej nr 92, która jest drogą alternatywną dla autostrady A2 na przebiegu Poznań-Berlin. W odległości od 2 do 7 km (w zależności od wybranego terenu) znajduje się obwodnica miasta Poznania - droga ekspresowa S11). Odległość do lotniska Poznań Ławica wynosi od 10 do 20 km – w zależności od wybranego terenu. Obecnie na terenie Gminy Tarnowo Podgórne działa ponad 5 000 firm, które dają blisko 40 tysięcy miejsc pracy. To największy rynek pracy w otoczeniu Poznania (drugi w Wielkopolsce - po Poznaniu - rynek pracy dla dojeżdżających). Ponad 250 firm to podmioty z udziałem kapitału zagranicznego, które zainwestowały w gminie blisko 1 mld dolarów.

10) **Września** - oferuje do zbycia tereny o łącznej powierzchni ok 75 ha, podzielone na 5 kompleksów. Działki zlokalizowane są na terenie Wrzesińskiej Strefy Aktywności Gospodarczej, stanowiącej podstrefę Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Tereny znajdują się w sąsiedztwie kilku zakładów produkcyjnych tj. VW, Benteler, Sitech czy Inalfa. Do nieruchomości prowadzą drogi bitumiczne o szerokości 7 m. Tereny znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie dróg krajowych nr 15 i 92. Przez teren Wrzesińskiej Strefy Aktywności Gospodarczej przebiega linia kolejowa nr 281 Oleśnica – Chojnice.

• 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:

- 1) **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. Irydowej (dawniej Nowoprzestrzennej). Na terenie Podstrefy Szczecin w latach 2015-2018 łącznie sześć firm uzyskało zezwolenia na działalność w sse: pięć w Trzebuszu z branży morskiej, spożywczej, drzewnej, medycznej elektrycznej oraz jedna w Dunikowie z branży kamieniarskiej. Planowane zatrudnienie przez ww. firmy: ponad 130 osób, a planowane nakłady inwestycyjne – ponad 90 mln PLN netto. Powierzchnia sprzedanych terenów to łącznie ponad 14,5 ha. Obecnie dwóch inwestorów kończy budowę zakładów produkcyjnych. Kolejne trzy firmy zleciły prace projektowe mające na celu uzyskanie pozwolenia na budowę.
- 2) Nieruchomości o łącznej powierzchni około 63 ha, zlokalizowane **w bezpośrednim sąsiedztwie terenów inwestycyjnych Miasta w Trzebuszu** – będące obecnie we władaniu Centralnego Ośrodka Badania Odmian Roślin Uprawnych w Szczecinie Dąbiu. Mając na uwadze zamiar zmiany sposobu zagospodarowania terenu w Szczecinie Dąbiu należącego do Centralnego Ośrodka Badania Odmian Roślin Uprawnych na sposób zgodny z ustaleniami wynikającymi z obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, Miasto podjęło działania zmierzające do pozyskania terenu Ośrodka i przeznaczeniem go pod działalność komercyjną. W tym celu nawiązało kontakt z władzami Ośrodka oraz uzyskało aprobatę tego pomysłu.
- 3) Nieruchomości będące we władaniu Krajowego Ośrodka Wsparcia Rolnictwa (KOWR) zlokalizowane **w bezpośrednim sąsiedztwie terenów logistycznych (North-West Logistic Parku i terenów SSE**

- Miasta)** – o łącznej powierzchni około 14 ha przeznaczone w miejscowym planie pod realizację funkcji produkcyjnej, usługowej, składy, magazyny, bazy transportowe z dopuszczeniem usług m.in. w zakresie logistyki, transportu, telekomunikacji, handlu, rzemiosła, motoryzacji i finansów. Działki są przygotowane do zbycia.
- 4) **Nieruchomości zlokalizowane przy ulicy Lubczyńskiej** w bezpośrednim sąsiedztwie terenów logistycznych (North-West Logistic Park), KOWRu i terenów miejskich, o łącznej powierzchni około 66 ha, będące we władaniu osoby fizycznej, przeznaczone w miejscowym planie pod realizację zabudowy usługowej, obiektów produkcyjnych, składów i magazynów.
 - 5) **Park Dąbie** – strefa przedsiębiorczości dla małych i średnich firm o łącznej powierzchni 8 ha, położona w bezpośrednim sąsiedztwie Lotniska Szczecin – Dąbie, powołana w celu tworzenia warunków do rozwoju przedsiębiorczości oraz wsparcia biznesu lokalnego. Dla przyszłych inwestorów przewidzianych jest 20 działek inwestycyjnych o powierzchni od 2650 mkw. do 4930 mkw.. W ramach przedsięwzięcia Miasto przewiduje budowę drogi, komunikującej Park Dąbie z istniejącym układem drogowym oraz budowę infrastruktury technicznej: wodociągu, kanalizacji sanitarnej i kanalizacji deszczowej. Zakończenie inwestycji planowane jest w marcu 2021 r.
 - 6) **Obszar objęty Podstrefą Szczecin SSE w północnej części miasta**, w rejonie ulicy Stołczyńskiej, będący we władaniu spółki Teleskop o powierzchni ponad 16,5 ha przeznaczony pod realizację funkcji produkcyjnych i usługowych.
 - 7) **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 naczip 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 uzbrojony technicznie terenem, przeznaczonym pod obiekty produkcyjne i usługi przemysłowe.
 - 8) **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. mkw. 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.
 - 9) **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. mkw. 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.

10) 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 inwestycje. Są to: Gorzów Wlkp., Skwierzyna, Międzyrzecz, Świebodzin - miejsce skrzyżowania A-2 z S-3, Sulechów, Zielona Góra, Nowa Sól oraz Nowe Miasteczko. Siedem miejscowości (poza Skwierzyną) posiada strefy aktywności gospodarczej, a tereny oferujące tereny ze statutem SSE posiadają Gorzów Wlkp., Skwierzyna, Sulechów, Zielona Góra i Nowa Sól.

Łącznie w ww. 8 miejscowościach znajduje się 14 terenów inwestycyjnych z 95 różnej wielkości działkami o łącznej powierzchni 492,55 ha. Docelowo tereny te

mają być wykorzystano jako obszar przemysłowy, następnie na usługi oraz składy i magazyny. W przypadku Zielonej Góry, Gorzowa Wlkp., Nowej Soli oraz Sulechowa wsparciem dla inwestorów są nowo powstałe parki i centra B+R. Wspierają one firmy różnych branż w zakresie wytworzenia nowych produktów, wprowadzenia innowacji, patentów, wzorów użytkowych i znaków towarowych. Dotychczas ww. jednostki we współpracy z lubuskimi firmami wygenerowały 148 takich produktów.

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

1) 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.

- 2) Skwierzyna.** Gmina oferuje do zbycia teren inwestycyjny składający się z trzech działek niezabudowanych o łącznej powierzchni 3,5842ha. 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. 150m. Odległość od wjazdu na autostradę A2 to ok. 40km. Odległość od wjazdu na drogę ekspresową S-3 to ok. 1,5km (węzeł Skwierzyna-Południe).
- 3) 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.
- 4) 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. Nabycie - każdej jako odrębnej działki. Działka położona jest ok 10 km od autostrady A-2 oraz ok. 3 km od drogi S-3.
- 5) 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.
- 6) 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.
- 7) 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.

8) **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:

1) **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 \varnothing 160 przebiega przez teren podstrefy. Nieruchomość jest przeznaczona w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego pod działalność gospodarczą. Zlokalizowana w bliskim sąsiedztwie drogi krajowej nr 5 i około 2 km od węzła Bolków na drodze ekspresowej S-3 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.

2) **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.

3) **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.

- 4) 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.
- 5) Tereny Podstrefy Jawor.** Tereny objęte są obszarem Kamiennogórskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Nieruchomości przy ul. Ptasiej i Wrocławskiej obejmują 7,5760 ha wolnej powierzchni. Miejscowy 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.
- 6) 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 uzbrojona 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.
- 7) Tereny położone w okolicy gminy Miłkowice (powiat legnicki).** Nieruchomość o powierzchni 16,2700ha objęta jest granicami Legnickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Właścicielem nieruchomości jest gmina Miłkowice. Aktualnie teren użytkowany jest rolniczo. Zgodnie z Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego przedmiotowy teren przeznaczony jest pod zabudowę produkcyjno – usługową (lokalizacja obiektów produkcyjnych, usługowych, magazynowych i składowych). Teren bezpośrednio przylega do drogi gminnej nr 2233D (dawna droga krajowa nr 3). W odległości około 700m znajduje się skrzyżowanie z drogą krajową nr 3 (S-3). Od strony wschodniej oraz północnej teren graniczy z drogami gminnymi o nawierzchni gruntowej.
- 8) 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 Miejscowym 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. W poniższym podsumowaniu wzięto pod uwagę wszystkie z nich.

W odniesieniu do infrastruktury liniowej – zwraca uwagę zaawansowany stan zainwestowania. Jeżeli chodzi o autostradę A-1 obecnie na etapie realizacyjnym znajduje się liczący ok. 98 km odcinek Kamieńsk – Pyrzowice (podzielony na 8 części realizacyjnych). Fragment ten ma być gotowy do 2022 r. Do ukończenia całości autostrady A1 w Polsce pozostaje liczący ok. 24 km odcinek Piotrków Trybunalski – Kamieńsk, który ze względu na rezygnację oferentów z podpisania umowy będzie wymagał powtórzenia przetargu.

Linia kolejowa E 65 na odcinku Gdynia – Warszawa została już w 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. Modernizacji podlega także linia C-E 65. 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. W grudniu 2017 roku oddano do użytku dwa nowe przystanki w ramach Pomorskiej Kolei Metropolitalnej: Gdynia Karwiny i Gdynia Stadion. W listopadzie 2018 podpisano umowę na wykonanie dokumentacji projektowej przebudowy i elektryfikacji linii na odcinku Maksymilianowo – Kościerzyna.

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.

Na odcinku między Szczecinem a Świnoujściem obecnie rozbudowywana jest droga S3 na odcinkach Brzozowo – Miękowo i Miękowo – Rzęśnica (40 km). Zakończenie prac budowlanych nastąpi w 2021 roku. W przygotowaniu jest ostatni fragment S3 w województwie zachodniopomorskim - Świnoujście – Troszyn o długości 33 km. W 2019 r. planowane jest ogłoszenie przetargu na realizację tego odcinka. Duże znaczenie mają także takie przedsięwzięcia jak: Zachodnie Drogowe Obejście Szczecina oraz tunel pomiędzy wyspą Wolin i Uznam.

Modernizacja linii kolejowej E59 na odcinkach: granica województwa dolnośląskiego – Czempień oraz Poznań Główny – Wronki i Słonice – Szczecin Dąbie realizowana jest w ramach projektów finansowanych z CEF. Kontynuowana jest modernizacja linii na odcinkach granica woj. dolnośląskiego - Rawicz – Czempień oraz Czempień – Poznań. Zakończenie modernizacji pierwszego z ww. odcinków linii przewiduje się w 2020 roku, a drugiego w 2019 roku. Dla Korytarza Bałtyk-Adriatyk kluczowe znaczenie ma także droga kolejowa C-E 59, pomimo tego, że należy ona do sieci uzupełniającej TEN-T. W bieżącej perspektywie zaplanowano prace na odcinku z Wrocławia do Głogowa. W najbliższych latach niezbędne będzie także podjęcie wysiłków na rzecz zwiększenia przepustowości Wrocławskiego Węzła Kolejowego. Ponadto, w związku z budową systemu Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej, a także ze względu na konieczność poprawy warunków żeglugi na Odrze Wschodniej (Regalicy) przewiduje się budowę nowego, dwutorowego mostu kolejowego w ciągu linii nr 273.

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 zmieniała. 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. 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 14,5 m, co umożliwi obsługę największych statków wchodzących na Bałtyk (rozpoczęcie inwestycji – po 2020 r.).

W skład Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk wchodzi także drogi wodne śródlądowe rzek Wisły i Odry. Choć z formalnego punktu widzenia nie przynależą one do sieci TEN-T w przyszłości być może staną się jej częścią. Wykorzystanie transportowe tych dróg jest aktualnie jednak niewielkie. 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). Rewitalizacja dróg wodnych śródlądowych w Polsce jest zadaniem, które będzie trwać wiele dziesięcioleci, choć bardziej zaawansowane są prace w odniesieniu do Odry. Pierwsza inwestycja na Wiśle tj. budowa stopnia wodnego w Siarzewie może być skończona do 2025 roku. Większość projektów obejmuje rewitalizację dolnego biegu rzeki Wisły. Planuje się także połączenie Odra-Wiśła-Zalew Wiślany i Warszawa-Brześć poprzez rozbudowę dróg wodnych E-70 i E-40,

W odniesieniu do infrastruktury punktowej warto zwrócić uwagę na szybki przyrost powierzchni magazynowej na przestrzeni ostatnich lat. W pierwszych trzech kwartałach 2018 roku deweloperzy dostarczyli 1,42 mln mkw. powierzchni magazynowej, a całkowite zasoby przekroczyły 15 milionów mkw. Do największych polskich rynków magazynowych należy zaliczyć: Mazowsze (3,8 mln m²), Górny Śląsk (2,7 mln m²), Wielkopolska (1,9 mln m²), Łódź (1,9 mln m²), Wrocław (1,6 mln m²). Na tym tle znacznie mniejszą powierzchnią magazynową dysponują

ośrodki nadmorskie korytarza BAC: Szczecin (578 000 m²) i Pomorze (447 000 mkw.), co pokazuje, iż w Polsce większą rolę odgrywają ośrodki logistyczne 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, Łodzi, Śląska, Wrocławia czy Poznania (od 20 do 40 centrów magazynowych). Ponadto zaczynają już funkcjonować duże centra logistyczne ulokowane w Gdańsku i Gdyni. Dotyczy to zwłaszcza Pomorskiego Centrum Inwestycyjnego i Pomorskiego Centrum Logistycznego. Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne dysponuje powierzchnią 20 ha. Korzystne wyniki odnotowuje Śląskie Centrum Logistyki SA ulokowane nad kanałem gliwickim. Duże, publiczne centra logistyczne oraz nowe Intermodalne Centra Logistyczne PKP Cargo ulokowane są także w Wielkopolsce. Pomimo pozytywnych tendencji dużo z powstających terminali i centrów logistycznych, choć zlokalizowanych jest w strefie rozwojowej korytarza Bałtyk-Adriatyk, powiązanych jest z portami niemieckimi w relacji równoleżnikowej i spełnia funkcje podwykonawcze względem nich.

Ruch lotniczy Cargo nie odgrywa jeszcze większej roli gdyż lotniska regionalne (z wyjątkiem Warszawy) nie osiągnęły odpowiedniej skali obrotów. Po kryzysie gospodarczym 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 Inwestycyjnych. 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 nadzieje, 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.

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 transportowego 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.

10. Spis tabel i rysunków

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

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

Rysunek 1. Realizacja i przygotowanie budowy autostrady A 1.

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

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

Rysunek 4. Linie kolejowe E 59, C - E 59 oraz C59/2.

Rysunek 5. Inwestycje kolejowe planowane w latach 2014-2020.

Rysunek 6. Mapa komunikacyjna miasta Szczecin.

Rysunek 7. Rozwój śródlądowych dróg wodnych o międzynarodowym znaczeniu w Polsce do 2030 roku.

Rysunek 8. Rynek magazynowy w Polsce III kw. 2018.

Rysunek 9. Rozmieszczenie infrastruktury liniowej oraz punktowej w województwie pomorskim.

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

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

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

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

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

Rysunek 15. Rozmieszczenie infrastruktury liniowej oraz punktowej w województwie zachodniopomorskim.

11. Metoda przygotowania raportu i bibliografia

Raport został sporządzony na podstawie:

Ankiety przygotowanych przez przedstawicieli województw zrzeszonych w Stowarzyszeniu 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
- Marcelę Jakubowską z Województwa Wielkopolskiego
- Ewę Paturalską-Nowak z Województwa Łódzkiego
- Sebastiana Pawłowskiego z Województwa Mazowieckiego
- Michała Grabana i Joannę Piontkę z Województwa Pomorskiego
- Leszka Turowskiego z Województwa Kujawsko-Pomorskiego
- Witolda Kielicha z Województwa Warmińsko-Mazurskiego

Mapki infrastruktury liniowej i punktowej województw – Aleksandra Rudzińska z Pomorskiego Biura Planowania Regionalnego

Bibliografia

- *Strategie Rozwojowe Województw ulokowanych w strefie rozwojowej Korytarza Bałtyk-Adriatyk w Polsce.*
- „Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)”, Warszawa 2018.
- *Raport CUSHMAN & WAKEFIELD | MARKETBEAT III kwartał 2018 roku.*
- *Ustawa z dnia 15 grudnia 2016 r. o ratyfikacji Europejskiego porozumienia w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN), sporządzonego w Genewie dnia 19 stycznia 1996 r.*
- *Żegluga śródlądowa- Odra, UN Global Compact, Warszawa 2016.*
- *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. ożenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030, MP z 2016 r., poz. 711.*

Witryny internetowe:

www.mgm.gov.pl
www.portgdansk.pl
www.port.gdynia.pl
www.port.szczecin.pl
<http://www.gddkia.gov.pl/>,
<http://www.plk-sa.pl/>,
<http://www.liniae65.pl/>.
<http://www.industrial.pl/>
<http://www.lhs.com.pl/>
www.cushmanwakefield.pl
<http://www.scl.com.pl/>
<http://www.polzug.de/index.php?id=5&L=1>
www.adextra.pl
www.altmaster.com
www.magazyny.pl
www.damco.pl
www.biznespolska.pl
www.warehouses.pl
<http://waimeaholding.pl/webpage/projekty-north-west-logistic-park.html>
<http://www.cargosped.pl/index.php/pl/terminale-przeladunkowe/126>
<http://www.spedcont.com.pl/oferta.html>
www.polzug.de
www.lotnisko-chopina.pl
www.modlinairport.pl
<http://witeklogistic.pl/>
<http://pl.goodman>
https://www.marr.pl/multimedia/0000/8051/Hale_2011.pdf
<http://www.mglogistic24.pl/>
<http://panattoni.pl>
<http://www.7rsolution.pl>
<http://www.gn.com.pl>
<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
- Marta Ciesielska - Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego

RAPORT 2019

Raport Korytarza Transportowego
Bałtyk-Adriatyk w Polsce

Stan infrastruktury liniowej oraz punktowej na rok 2019



Stowarzyszenie Polskich Regionów
Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk