

RAPORT KORYTARZA TRANSPORTOWEGO BAŁTYK-ADRIATYK W POLSCE

Stan infrastruktury liniowej oraz punktowej na rok 2021

Raport sporządzili:

Michał Graban, Sabina Woch, Marta Ciesielska

Stowarzyszenie Polskich Regionów
Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk
Gdańsk 2021



Spis treści

1.	Wstęp	5
2.	Stan zaawansowania prac nad budową oraz modernizacją autostrad i dróg krajowych w strefie korytarza Bałtyk-Adriatyk w Polsce	6
3.	Stan zaawansowania prac nad modernizacją linii kolejowych E 65 i CE 65 oraz E59 i CE59	12
4.	Dostęp do portów morskich	20
5.	Stan zaawansowania prac nad modernizacją dróg wodnych Wisły i Odry	24
6.	Centra magazynowania i parki logistyczne oraz ich dostępność w poszczególnych województwach	29
	• Pomorskie	29
	• Kujawsko-Pomorskie	38
	• Warmińsko-Mazurskie	40
	• Mazowieckie	41
	• Łódzkie	45
	• Śląskie	53
	• Wielkopolskie	63
	• Zachodniopomorskie	75
	• Dolnośląskie	79
	• Opolskie	82
7.	Terminale przeładunkowe oraz ich dostępność w poszczególnych województwach	83
	• Pomorskie	83
	• Kujawsko-Pomorskie	92
	• Warmińsko-Mazurskie	93
	• Mazowieckie	95
	• Łódzkie	96
	• Śląskie	98
	• Wielkopolskie	99
	• Zachodniopomorskie	101
	• Dolnośląskie	104
8.	Zastosowanie mobilnych technologii i standardów ekologicznych w logistyce	105
9.	Porty lotnicze CARGO w poszczególnych województwach	106
	• Pomorskie	107
	• Kujawsko-Pomorskie	108
	• Warmińsko-Mazurskie	108
	• Mazowieckie	108
	• Łódzkie	109
	• Śląskie	109
	• Wielkopolskie	110
	• Zachodniopomorskie	110
	• Dolnośląskie	111
10.	Potencjalne tereny dla inwestycji związanych z Korytarzem Bałtyk-Adriatyk	111
	• Pomorskie	111
	• Kujawsko-Pomorskie	113
	• Warmińsko-Mazurskie	115

• Mazowieckie	115
• łódzkie	117
• Śląskie	119
• Wielkopolskie	123
• Zachodniopomorskie	126
• Dolnośląskie	128
11. Podsumowanie raportu	131
12. Spis tabel i rysunków	134
13. Metoda przygotowania raportu i bibliografia	134

1. Wstęp

Niniejszym przekazujemy Państwu kolejną edycję Raportu Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk w Polsce, który monitoruje postępy w budowie infrastruktury liniowej i punktowej tego korytarza na obszarze naszego kraju. Zarówno rok 2020, jak i 2021 naznaczone były ogólnościową pandemią. Jak pokazują badania koronawirus wywarł wpływ na wszystkie działy polskiej gospodarki narodowej, w tym oczywiście także na transport i spedycję. Negatywne następstwa odczuły zwłaszcza te firmy spedycyjne i logistyczne, które stanowią ogniwa globalnych łańcuchów dostaw, zwłaszcza powiązanych z chińskimi fabrykami. Konsekwencje odbiły się zarówno na połączeniach morskich, jak i lądowych. Kryzys pokazał, jak ważną rolę odgrywa transport oraz jakie koszty społeczne, zdrowotne i gospodarcze niesie za sobą znaczne ograniczenie lub całkowite wstrzymanie swobodnego przepływu osób, towarów i usług.

Niemniej ostatnie dane potwierdzają, iż polska branża transportowa, a zwłaszcza przeładunki portowe wyszły z kryzysu obronną ręką. Transport towarowy, w przeciwieństwie do pasażerskiego musiał być realizowany w okresie pandemii w normalnej skali, by odpowiedzieć na popyt konsumpcyjny zgłaszany przez gospodarkę. Obroty ucierpiały w pierwszej połowie 2020 roku z powodu obostrzeń sanitarnych, jednak nie przeszkodziło to polskim portom w osiągnięciu wysokiego poziomu przeładunków. Port Gdańsk w 2020 r. przeładował 48,04 mln ton towarów. Zespół portów w Szczecinie i Świnoujściu zanotował 31,18 mln ton. Natomiast Port Gdynia osiągnął wynik przekraczający 24,6 mln ton przeładowanych towarów, co stanowi wzrost o 2,9% r/r. Łącznie daje to 103,82 mln ton przeładowanych towarów w polskich portach morskich w 2020 roku. W efekcie Port Gdański znalazł się wśród 20 największych portów europejskich pod względem wielkości przeładunków.

Pozytywnym skutkiem pandemii w transporcie był wzrost zastosowania technologii telekomunikacyjnych w zarządzaniu łańcuchami logistycznymi. Wpływ na taką sytuację miało przeniesienie dużej części wymiany handlowej do Internetu. Stąd należy się spodziewać trwałego wzrostu roli e-commerce w procesach logistycznych, optymalizacji procesów logistycznych przedsiębiorstw,

wzrostu elastyczności łańcuchów dostaw lub ich skracania, a także przyspieszenia automatyzacji sektora transportowego. W minionym roku najbardziej rozwijały się branże takie jak e-grocery, farmacja, elektronika, branża KEP, czyli usług kurierskich, a także opakowań. Do negatywnych skutków pandemii należy zaliczyć opóźnienie rewolucji w zakresie elektromobilności oraz możliwe wyhamowanie rozwoju idei współdzielenia (car sharing).

W Polsce realizowanych jest wiele ważnych inwestycji infrastrukturalnych. Wciąż oddawane są do użytku kolejne odcinki autostrad, dróg szybkiego ruchu i połączeń kolejowych. W portach morskich powstają inwestycje na łączną kwotę ponad 10 mld złotych. Wśród nich znajdują się między innymi: poprawa dostępu kolejowego do portów w Gdańsku, Gdyni oraz Szczecinie i Świnoujściu, modernizacja i rozbudowa falochronu północnego w Porcie Gdańsk i budowa kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną. We wrześniu 2021 roku zostanie otwarty nowy terminal promowy w porcie wschodnim w Gdyni, który obsługiwać będzie połączenia żeglugowe ze Skandynawią. Wśród najważniejszych planowanych przedsięwzięć inwestycyjnych w portach znajdują się m.in. nowy terminal głębokowodny w Świnoujściu, Port Zewnętrzny w Gdyni oraz Port Centralny w Gdańsku. Realizacja programu inwestycji morskich pozwoli polskim portom podwoić obecne możliwości przeładunkowe i wkroczyć do europejskiej czołówki.

Niebawem mają być także wybudowane nowe terminale intermodalne korzystające z dostępu do dróg wodnych śródlądowych - w Zajączkowie Tczewskim (inwestor - PCC Intermodal), a także w Emilianowie (inwestor - Port Gdyni) i Solcu Kujawskim. Terminale te, których promocją zajmuje się nasze stowarzyszenie, będą stanowiły zaplecze dla polskich portów morskich. Początkiem korytarza są porty morskie, z których wolumen przewożony jest w głąb naszego kraju do terminali lądowych np. w Kutnie, Brzegu Dolnym, Gliwicach czy Kolbuszowej. Do największych przewoźników kolejowych należy zaliczyć PKP Cargo, PCC Intermodal, Captrain Polska i DB Cargo Polska. Aktualnie ok. 40 % polskiego handlu zagranicznego obsługiwane jest przez polskie porty morskie.

W ramach przewożonych ładunków korytarzem transportowym Bałtyk-Adriatyk relatywnie niewielką rolę odgrywają ładunki tranzytowe. Ładunki te stanowią ok. 18% przeladunków realizowanych w polskich portach morskich, z czego połowę stanowi tranzyt morski kontenerów, realizowany głównie w gdańskim terminalu DCT. W polskich portach morskich obsługiwane są przede wszystkim ładunki tranzytu niemieckiego, czeskiego i słowackiego. W ostatnich latach w mniejszych ilościach obsługiwane były także ładunki m.in. węgierskie, austriackie i ukraińskie. Problemem w dostępie polskich portów morskich do zaplecza tranzytowego jest jakość infrastruktury kolejowej i przejść granicznych, co wpływa na wysoki czas transportu ładunków do zaplecza tranzytowego (Czechy, Słowacja, Węgry) w porównaniu do przewozów przez porty niemieckie. Istotnym problemem jest brak udziału wodnego transportu śródlądowego w obsłudze ładunków skonteneryzowanych. Plany rządowe dotyczące rewitalizacji dróg wodnych śródlądowych realizowane są w dość powolnym tempie, choć Polska podpisała konwencję AGN.

Oddawany do Państwa rąk raport to opracowanie powstałe na podstawie informacji uzyskanych od przedstawicieli województw zrzeszonych w Stowarzyszeniu Polskich Regionów Korytarza Transportowego Bałtyk-Ad-

riatyk (SPRKTBA), a także województw kooperujących ze stowarzyszeniem. Są to zatem województwa wchodzące w skład zarówno Pomorskiej, jak i Zachodniopomorskiej odnogi Korytarza. 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. Pamięamy bowiem, że inwestycje infrastrukturalne są warunkiem niezbędnym choć niewystarczającym dla wygenerowania przepływów towarowych i pasażerskich w korytarzu. Stąd równie ważne są inwestycje i przedsięwzięcia tworzące wartość dodaną. 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.

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

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

Autostrada A-1 określana jest mianem kęrostupa ruchu krajowego oraz tranzytowego z północy na południe. W węźle Łódź Północ, na północ od Łodzi, autostrada krzyżuje się z autostradą A2. W Gliwicach Sońnicy przecina autostradę A4, zaś na granicy państwowej w okoli-

cy Wodzisławia Śląskiego i czeskiego Bogumina łączy się z czeską autostradą D1.

Proces budowy autostrady poczynając od 2005 roku realizowany był etapowo zgodnie z harmonogramem zawartym w tabeli nr 1. Koszty budowy finansowane były głównie z Funduszu Spójności oraz „Connecting Europe Facility” w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Budowa autostrady jest już na wykończeniu.

Obecnie na etapie realizacyjnym znajduje się jedynie liczący ok. 83 km odcinek Tuszyń – Częstochowa (podzielony na 5 odcinków realizacyjnych). Początkowo inwestycja miała być finansowana w formule partnerstwa pu-

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

Autostrada A1			
Odcinek	Długość	Lata realizacji	Obecny etap
Gdańsk - Nowe Marzy	89,45 km	2005-2008	zakończony
Nowe Marzy – Toruń	62,4 km	2008-2011	zakończony
Toruń – Kowal	63,9 km	2010-2012	zakończony
Kowal – Kutno Północ	30 km	2010-2012	zakończony
Kutno Północ – Kutno Wschód	15,2 km	2010-2012	zakończony
Kutno Wschód – Piątek	9 km	2010-2012	zakończony
Piątek – Stryków	21 km	2010-2012	zakończony
Węzeł Stryków	4,85 km	2010-2012	zakończony
Stryków – Tuszyn	40 km	2011-2016	zakończony
Tuszyn - Częstochowa	83 km	2018 - 2022	W trakcie realizacji (ostatni odcinek: Piotrków Trybunalski – Kamieńsk będzie zakończony do października 2022)
Częstochowa - Pyrzowice	57 km	2015 - 2019	zakończony
Pyrzowice - Piekary Śląskie	16,1 km	2009-2012	zakończony
Piekary Śląskie - węzeł Sośnica	26,1 km	2009-2012	zakończony
Węzeł Sośnica	2,2 km	2008-2010	zakończony
Węzeł Sośnica - Bełk	15,4 km	2007-2009	zakończony
Bełk - Świerklany	14,1 km	2008-2011	zakończony
Świerklany - Gorzyczki	18,3 km	2010-2014	zakończony

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



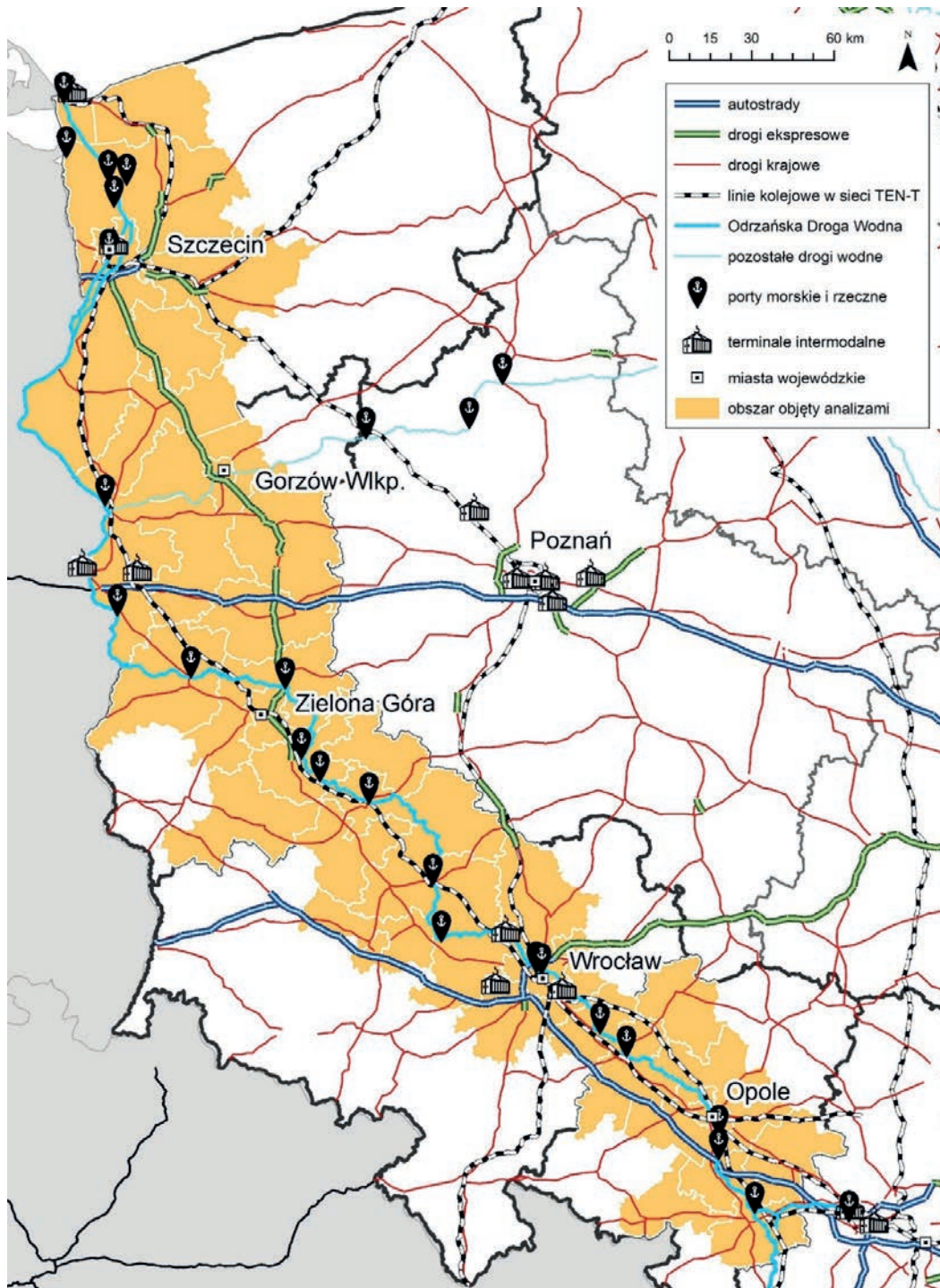
Rysunek 1. Program budowy dróg krajowych 2014-2023

Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad stan na 31.12.2020

bliczno-prywatnego. Obecnie zadanie jest finansowane, podobnie jak w przypadku innych zadań realizowanych przez GDDKiA z budżetu państwa. Inwestycja realizowana jest w istniejącym śladzie trasy wybudowanej jeszcze w czasach PRL - autostrady A1 (Tuszyn – Piotrków Tryb.) i drogi krajowej nr 1. Planowane zakończenie prac i tym

samym ukończenie całości autostrady A1 w Polsce przewidywane jest do października 2022 r. Na wspomnianym odcinku autostrada będzie mieć po 3 pasy w każdym kierunku, tak by obsłużyć wysokie natężenie ruchu prognozowane na najbliższe lata.

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



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

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

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 wy-

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

Droga ekspresowa S3 będzie miała docelowo ok. 470 km długości. Inwestycje w ramach perspektyw finansowych Unii Europejskiej 2013-2017 oraz 2014-2020 sprawiły, że droga na odcinku blisko 393 km jest dwujezdniową drogą ekspresową. Do zrealizowania pozostały odcinki: Świnoujście – Troszyn (w realizacji – prace projektowe), Brzozowo – Miękowo (w trakcie realizacji), Polkowice – Lubin (w realizacji), Bolków-Lubawka (w trakcie realizacji), o łącznej długości 78,4 km.

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

Droga ekspresowa S3			
Odcinek	Długość	Lata realizacji	Obecny etap
Obwodnica Międzyzdrojów	2,96 km	2006-2008	zakończony – jednojezdniowa droga w parametrach drogi ekspresowej, dwujezdniową drogą ekspresową będzie po wybudowaniu odcinka Świnoujście - Troszyn
Obwodnica Wolina	2,56 km	2002-2003	zakończony - jednojezdniowa droga w parametrach drogi ekspresowej, dwujezdniową drogą ekspresową będzie po wybudowaniu odcinka Świnoujście - Troszyn
Świnoujście - Troszyn	34,5 km	2020-2024	W dniu 28 sierpnia 2020 r. podpisano umowę na zaprojektowanie i budowę drogi – obecnie trawa etap prac projektowych. Planowane zakończenie inwestycji w roku 2024.
Obwodnica Troszyna, Parłówka i Ostromic	6,1 km	2009 - 2011	zakończony
Obwodnica Brzozowa	4,8 km	2017-2021	zakończony

Obwodnica Miękowa	4,8 km	2009 - 2012	zakończony
Brzozowo - Miękowo	23 km	2017-2021	zakończony
Rurka – Rzęsnica	13,3 km	2017-2021	zakończony
Kijewo - Rzęsnica	3,5 km	2017-2020	w realizacji przebudowa węzła Kijewo – zakończenie w roku 2022
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	zakończony
Nowa Sól - Legnica	81,2 km	2014-2018	Do zrealizowania pozostał jedynie odcinek od węzła Kaźmierzów do węzła Lubin Północ (14,4 km) – w trakcie realizacji (2019 -2021)
Legnica – Jawor	19,73 km	2014-2018	zakończony
Jawor – Bolków	16,11 km	2014-2018	zakończony
Bolków-Lubawka	31 km	2016-2023	w trakcie realizacji
Bolków – Kamienna Góra	16,1 km)	koniec 2023 r	w trakcie realizacji
Kamienna Góra – Lubawka	15,3 km	– koniec 2021 r.	w trakcie realizacji

Źródło: Opracowanie własne na podst.: danych GDDKiA

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, 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**. Projekt będzie finansowany ze środków UE i z wkładu własnego Miasta Świnoujście. Stała przeprawa w Świnoujściu łączy wyspy Uznam i Wolin, które rozdziela rzeka Świna, która stanowi część toru wodnego do portu w Szczecinie. Obecnie komunikację zapewniają przeprawy promowe, które nie zapewniają odpowiedniej przepustowości (co powoduje długi czas oczekiwania na prom) i są wrażliwe na zmienne warunki atmosferyczne. Stałe połączenie będzie drogowym tunelem drążonym w korytarzu północnym rzeki Świny. Całkowita długość inwestycji wyniesie około 3,4 kilometra, w tym 1,44 kilometra jednorurowego tunelu, który zostanie wykonany w technologii tarczy drążonej. W roku 2021 rozpoczęło się drążenie tunelu pod Świną w Świnoujściu. Zakończenie realizacji inwestycji przewidziane jest we wrześniu 2022 roku.

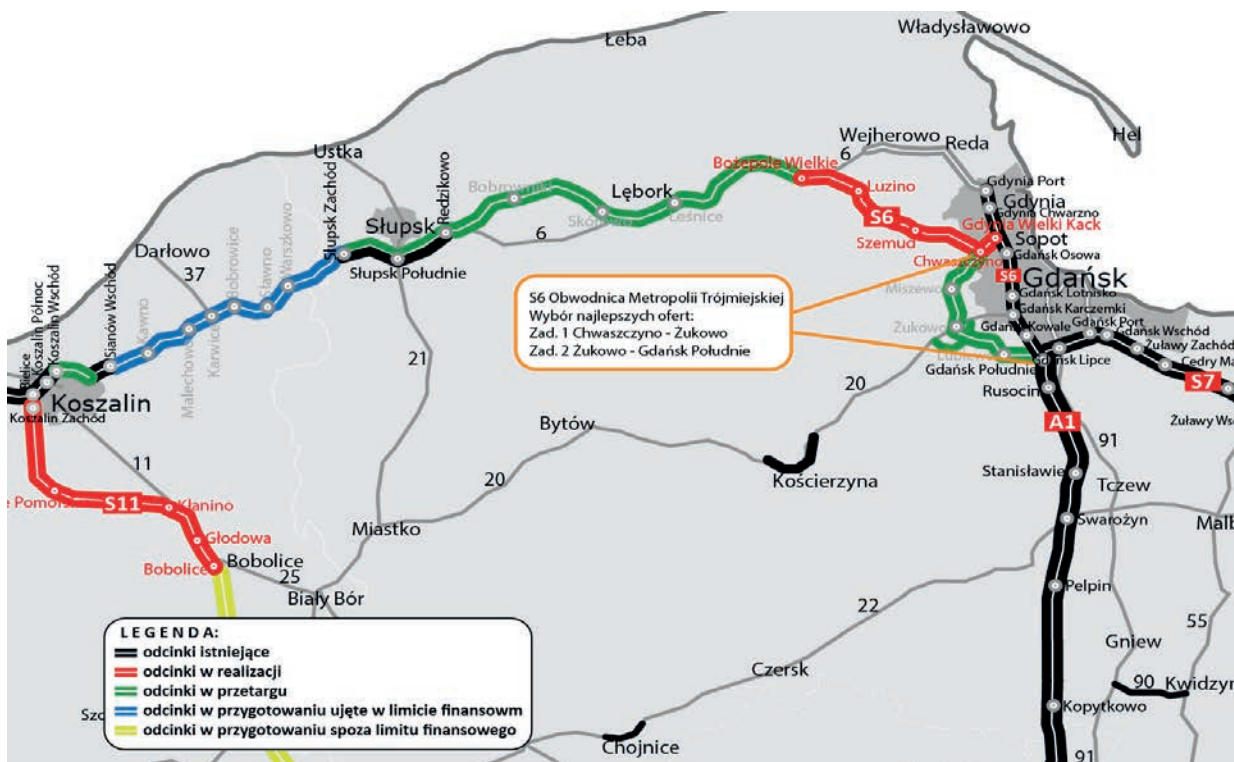
Dla Województwa Dolnośląskiego ważnym przedsięwzięciem, uzupełniającym Korytarz Bałtyk - Adriatyk, jest rozbudowa/budowa autostrady A4 na odcinku Wrocław-Krzyżowa.

Pod koniec grudnia 2020 roku GDDKiA ogłosiła przetargi na opracowanie dokumentacji dla budowy wyżej wskazanego odcinka. Autostrada A4 w województwie dolnośląskim to najstarszy odcinek autostradowy w Polsce. Według GDDKiA obecnie autostrada A4 na odcinku od Wrocławia do Krzyżowej nie spełnia w pełnym zakresie warunków technicznych przewidzianych dla autostrad. Tymczasem z roku na rok wzrasta natężenie ruchu, które momentami dochodzi do 100 tys.ęcy pojazdów na dobę.

Drogi ekspresowe S6 i S7 stanowią ważne odgałęzienia dla dystrybucji ruchu tranzytowego pochodzącego z pomorskich portów w kierunku zachodnim oraz wschodnim. W budowie w województwie pomorskim są trzy odcinki S6 między Bożympołem Wielkim a Gdynią o łącznej długości ok. 41 km. Wchodzą one w skład tzw. **trasy Kaszubskiej**, która ma odciążać obecną trasę S6, wyprowadzając ruch bezpośrednio z Obwodnicy Trójmiasta na zachód omijając przejazd przez zachodnie dzielnice Gdyni

ni oraz przez Rumię, Redę i Wejherowo. Natomiast w fazie przetargu jest łącznie z OMT siedem odcinków drogi ekspresowej S6 o łącznej długości ok. 104 km: Leśnice (k. Lęborka) - Bożepole Wielkie, druga jezdnia obwodnicy Słupska, Bobrowniki - Skórowo, Skórowo - Leśnice. W ciągu S6 realizowane są też prace nad **Obwodnicą Metropolii Trójmiejskiej (OMT)** w formule PPP. Obwodnica umożliwi sprawny przejazd od strony autostrady A1 oraz drogi ekspresowej S7 w kierunku zachodnim i północnym województwa pomorskiego, wyprowadzając ruch tranzytowy na dalsze odcinki trasy S6 w kierunku Lęborka, Słupska i Koszalina. Trasa zapewni także dostępność komunikacyjną terenów leżących wzdłuż obecnych dróg krajowych nr 7 i 20, odblokuje centra Żukowa i Chwaszczyna oraz częściowo odciążą istniejącą drogę ekspresową S6 Obwodnicę Trójmiasta. Nowa droga zapewni możliwości tranzytu i omięcia całego Trójmiasta. W 2020 roku zostały wykonane projekty budowlane na odcinku od Koszalina do Obwodnicy Słupska, po to by w III kw. 2021 r. ruszyły przetargi na budowę. Budowa wszystkich odcinków dróg ekspresowych w województwie pomorskim wraz z Obwodnicą Metropolii Trójmiejskiej powinna zakończyć się w 2025 r.

Rysunek 3: Inwestycje na S6 i Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej



Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

Z kolei na wschód od autostrady A-1 realizowana jest alternatywna, ekspresowa trasa w ciągu drogi ekspresowej **S7**. To połączenie Gdańska z Warszawą, Radomiem, Kielcami i Krakowem oraz autostradą A-4. W ostatnich 6 latach GDDKiA udostępniła do ruchu trasę łączącą Trójmiasto z granicą województwa mazowieckiego. Dalszy fragment prowadzący do Płońska jest w trakcie budowy i będzie sukcesywnie udostępniany w kolejnych dwóch latach. Część trasy między Płońskiem a Warszawą została podzielona na mniejsze odcinki, które są na różnym etapie zaawansowania. Prace budowlane trwają także na S7 na południe od Warszawy. Nowa S7 ma połączyć Południową Obwodnicę Warszawy w ciągu S2 i doprowadzić trasę do granicy z woj. małopolskim. Cały odcinek łączący Warszawę z Krakowem – poza krótkim odcinkiem w okolicach Miechowa – w ciągu najbliższych 4 lat będzie dostępny dla kierowców jako droga szybkiego ruchu.

Ważną rolę dla korytarza Bałtyk-Adriatyk odgrywa także **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 autostra-

dowych 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 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. Nastąpi także wzrost atrakcyjności inwestycyjnej terenów położonych w pobliżu ciągów drogowych. Do rezultatów cząstkowych 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” realizowane są różne projekty inwestycyjne dotyczące infrastruktury kolejowej w tym korytarzu lub z nim powiązanej. W skład kolejowych odnóg Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk wchodzi linie należące do sieci bazowej oraz kompleksowej TEN-T zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013. Przebieg korytarza Bałtyk-Adriatyk jest powiązany ze zdefiniowanymi w umowach AGC i AGTC ciągami E 65 i C-E 65 (z portów Gdańska i Gdyni) oraz E 59 i C-E 59 (z portów Szczecin i Świnoujście).

Celem realizacji inwestycji znajdujących się na sieci bazowej TEN-T jest zgodnie z art. 39 Rozporządzenia spełnienie do końca roku 2030 następujących wymogów:

- pełna elektryfikacja linii oraz – w miarę potrzeb związanych z eksploatacją pociągów zasilanych elektrycznie – bocznic;
- dostosowanie linii towarowej sieci bazowej wymienionych w załączniku I do Rozporządzenia 1315/2013 do nacisku osi co najmniej 22,5 t (221 kN/oś), prędkości konstrukcyjnej dla pociągów towarowych 100 km/h i możliwości kursowania pociągów o długości 740 m;
- pełne wdrożenie ERTMS;
- nominalna szerokość toru dla nowych linii kolejowych: 1 435 mm z wyjątkiem przypadków, gdy nowa

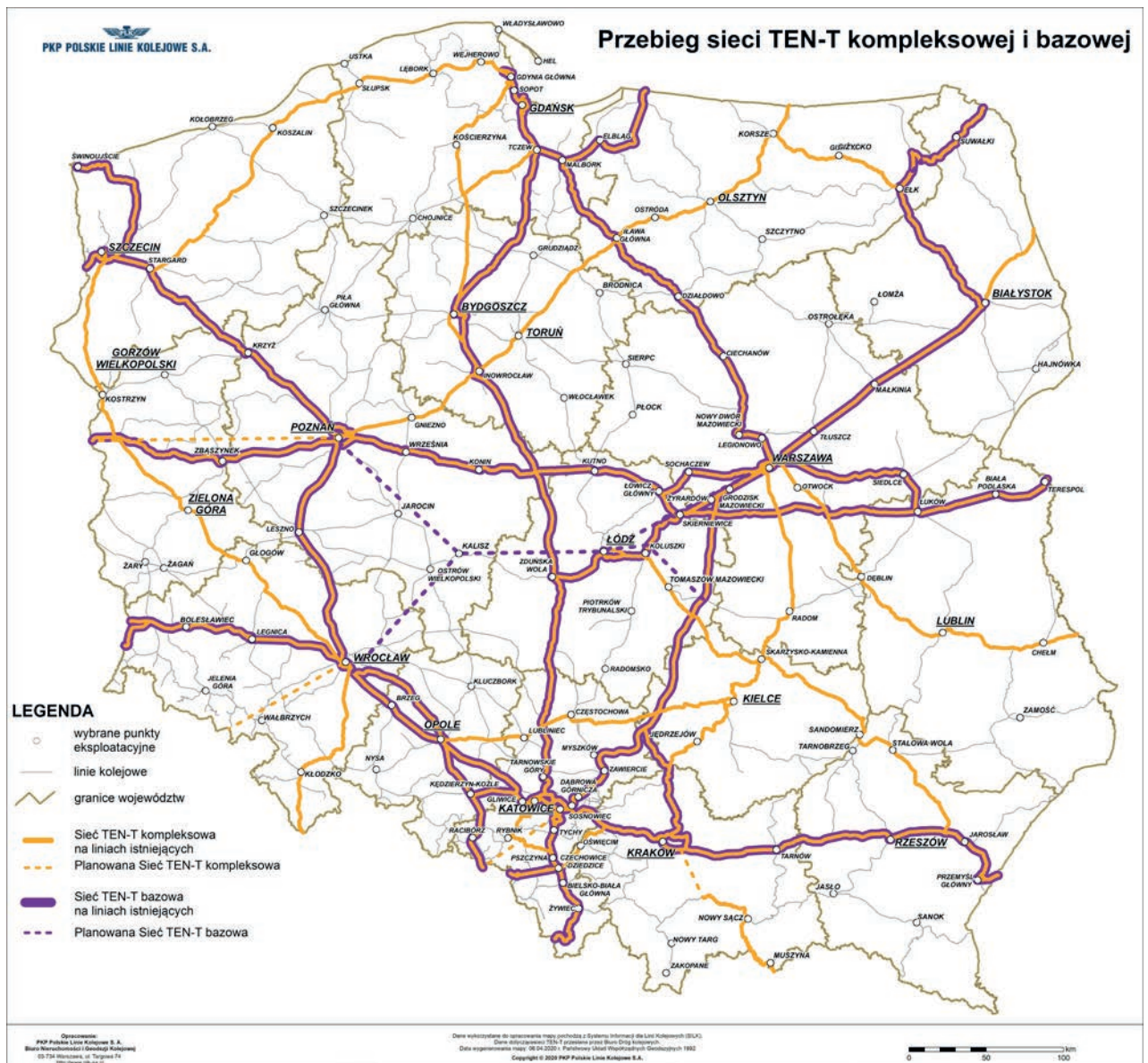
linia jest przedłużeniem sieci, której szerokość toru jest inna i która nie jest połączona z głównymi liniami kolejowymi w Unii Europejskiej.

Ponadto realizacja inwestycji przyczyni się do: większej dostępności i spójności obszaru oddziaływania z innymi regionami Unii Europejskiej, ograniczenia uciążliwości dla środowiska naturalnego, w tym w zakresie hałasu, zmniejszenia zagrożenia oddziaływania transportu ładunków niebezpiecznych na środowisko, zmniejszenia kosztów bieżącego utrzymania infrastruktury, pobudzenia rozwoju ekonomicznego na szczeblu regionalnym i krajowym, ze szczególnym uwzględnieniem wydajności

przewoźników kolejowych w korytarzach międzynarodowych i interoperacyjności z innymi środkami transportu.

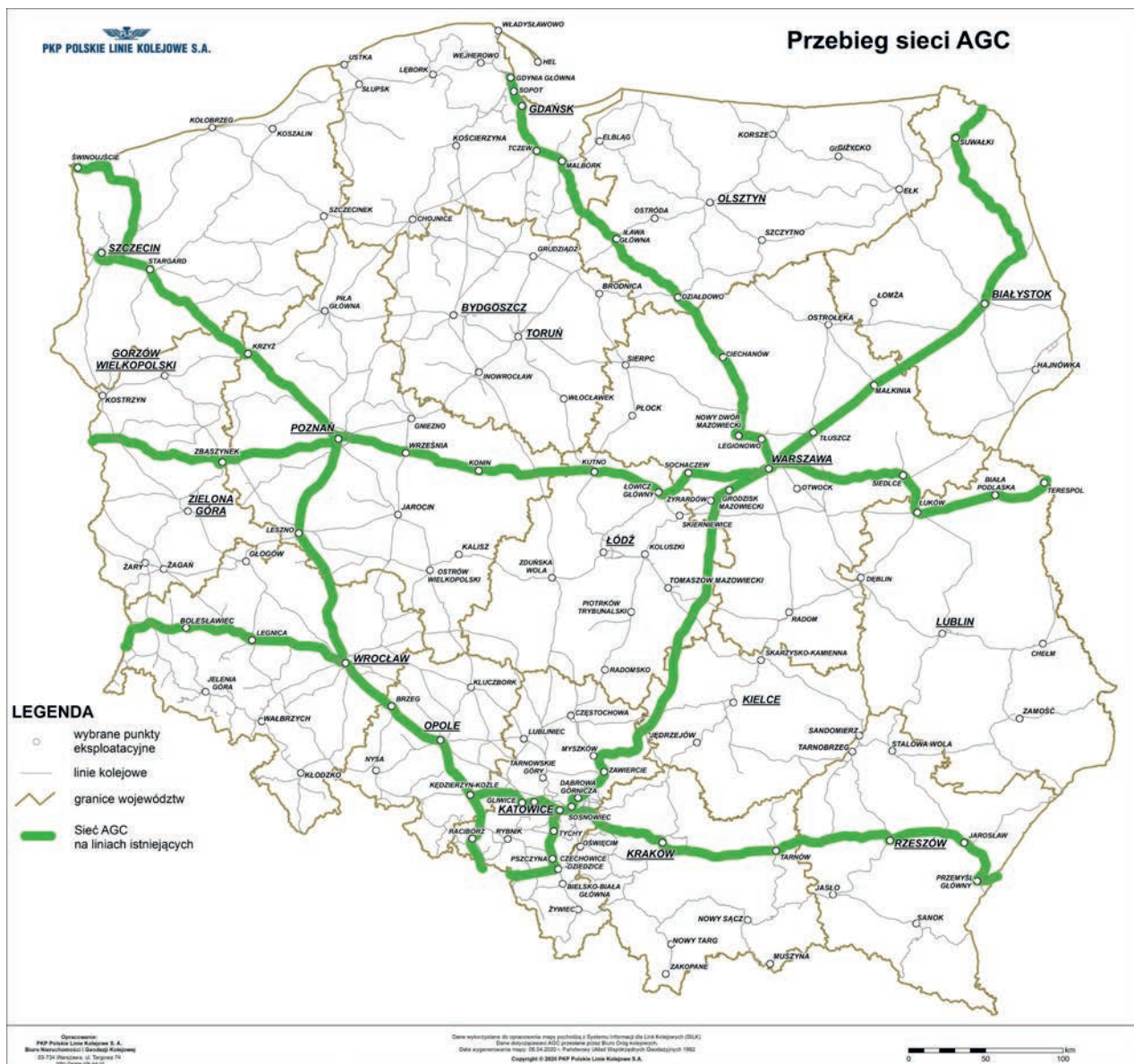
Ciąg E 65 zgodnie z umową AGC na terenie Polski przebiega przez miasta Gdynia – Warszawa – Zawiercie – Katowice – Zembrzydowice. Połączenie przeznaczone jest dla ruchu pasażerskiego i towarowego. Na odcinku Gdynia – Warszawa główne inwestycje zostały już przeprowadzone. W efekcie linia przygotowana jest do jazdy pociągów z prędkością 160 km/h oraz odcinkowo 200 km/h ($V = 200$ km/h na odcinkach o łącznej długości 113 km; ponadto $V = 190$ km/h na 30 km oraz $V = 180$ km/h na 18 km).

Rysunek 4. Przebieg sieci TEN-T w Polsce.



Źródło: PKP PLK S.A.

Rysunek 5. Przebieg linii objętych umową AGC w Polsce.



Źródło: PKP PLK S.A.

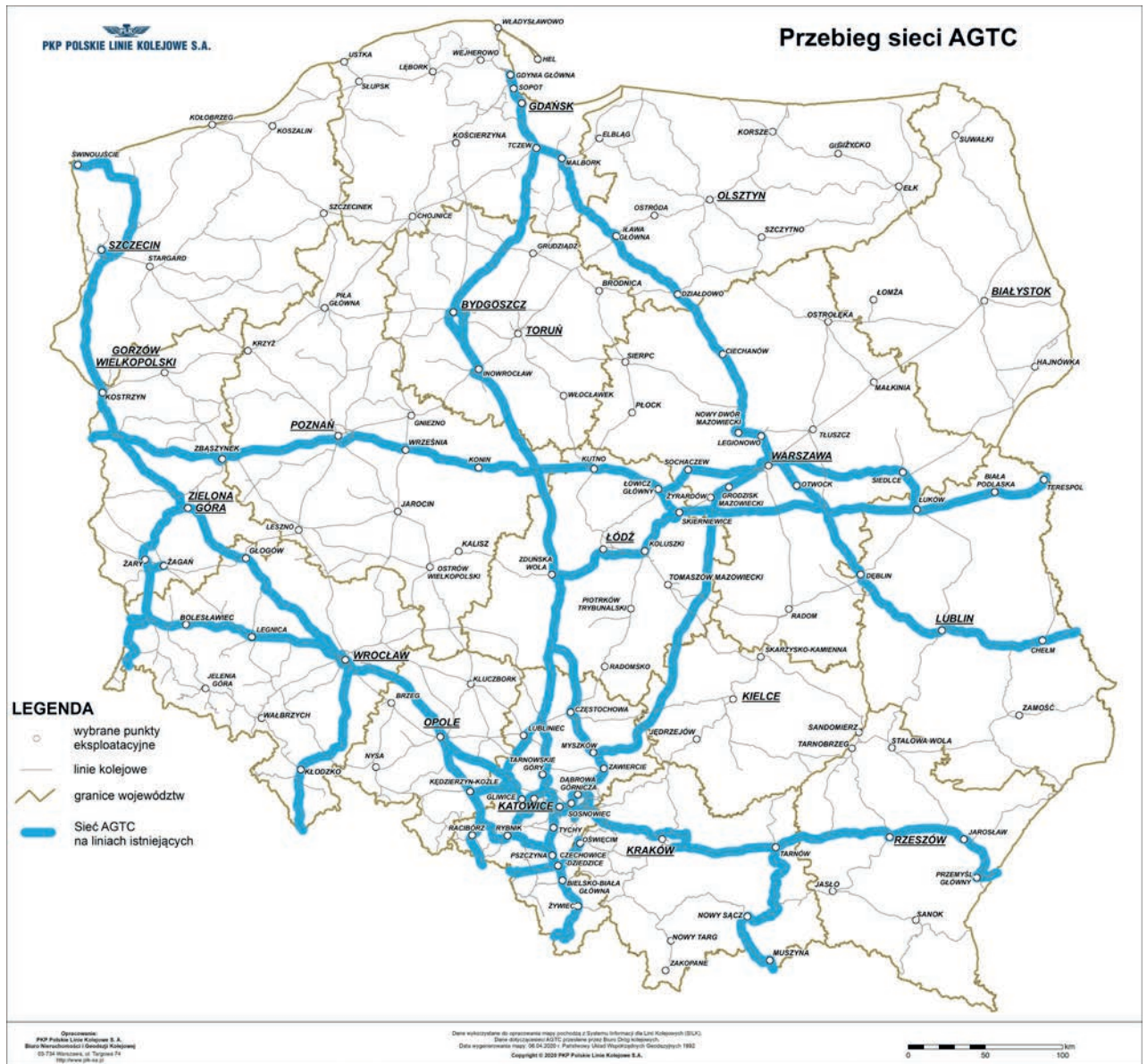
W zakresie odcinka Warszawa – Zawiercie (Centralna Magistrala Kolejowej) trwa obecnie realizacja przedsięwzięcia „Modernizacja linii kolejowej nr 4 – Centralna Magistrala Kolejowa etap II”. Działania mają na celu podniesienie prędkości maksymalnej powyżej 200 km/h do końca 2023 roku. Finansowanie tych przedsięwzięć pochodzi z budżetu państwa.

Ponadto dla odcinka Będzin – Katowice – Tychy – Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice planowane jest przeprowadzenie prac przygotowawczych (w drugim naborze CEF), a później realizacja prac budowlanych w trzecim naborze CEF dla części projektu obejmującego most

Wisła - Czechowice-Dziedzice – Zabrzeg. Realizacja robót inwestycyjnych dla prowadzonych prac przygotowawczych planowana jest w ramach instrumentu CEF 2 perspektywy 2021-2027.

Zmodernizowana została również linia kolejowa nr 226 wchodząca w skład ciągu E 65, przeznaczona dla ruchu towarowego. Linia biegnie z Pruszcza Gdańskiego do Portu Północnego w Gdańsku. Gotowy jest już dwutorowy most nad Martwą Wisłą będący częścią składową linii. Bardzo ważną częścią trasy jest system nowych wiaduktów kolejowych w Gdańsku: nad ulicami Sienną, Wojsia Budzysza i Lenartowicza.

Rysunek 6. Przebieg linii objętych umową AGTC w Polsce.



Źródło: PKP PLK S.A.

W ramach projektu ważną rolę odgrywa uruchomienie systemu ETCS. 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, 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.

Ciąg C-E 65 zgodnie z umową AGTC na terenie Polski przebiega przez miasta Gdynia – Tczew – Bydgoszcz/Warszawa

– Katowice – Zebrzydowice. W jej zakresie (poza wcześniej wspomnianą modernizacją ciągu E 65) główne prace trwają na tzw. „magistrali węglowej” (linia nr 131 Chorzów Batory – Tczew), łączącej Górną Śląsk, Zagłębie Dąbrowskie i Częstochowę z portami w Gdańsku i Gdyni. W ramach różnych inwestycji następuje kompleksowa wymiana nawierzchni torowej, wymiana elementów sieci trakcyjnej, przebudowa i modernizacja obiektów inżynierskich oraz części stacji i przystanków kolejowych. Docelowo zakłada się, że linia będzie dostosowana do prędkości 140 km/h oraz odcinkami do 200 km/h (odcinek Inowrocław – Tczew), zaś dla pociągów towarowych 120 km/h.

Obecnie rozpoczęto „Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo”, w ramach których kompleksowymi pracami modernizacyjnymi objęty będzie odcinek do Chorzowa Batorego do Zduńskiej Woli Karsznice. Część robót będzie realizowana w ramach nowej perspektywy finansowej 2021-2027. Podpisano również umowę na opracowanie dokumentacji projektowej dla odcinka Zduńska Wola Karsznice – Inowrocław – Tczew (planowane zakończenie 2021 r.). Prace budowlane związane z realizacją północnego odcinka linii nr 131 przewidziane są w ramach nowej perspektywy finansowej 2021-2027.

Docelowo, po zakończeniu prac modernizacyjnych, zakładane jest zabudowanie systemu ERTMS/GSM-R, co jest zgodnie z Planem wdrażania Europejskiego Systemu Sterowania Pociągami.

Odgązieniem od linii kolejowej C-E 65, wchodzącym w skład dawnej magistrali węglowej, jest **linia kolejowa nr 201** łącząca Nową Wieś Wielką z Portem w Gdyni przez Bydgoszcz Leśną, Wierzchucin, Lipowę Tucholską, Kościerzynę i Somonino. Należy ona 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. W ramach perspektywy 2014-2020 przeprowadzono prace w południowej części linii - na odcinku od Nowej Wsi Wielkiej do Maksymilianowa. Ich celem, poprzez rewitalizację linii, było przywrócenie prędkości rozkładowej pociągów towarowych do $V = 100$ km/h.

Prowadzone są również działania dla północnej części magistrali. W grudniu 2017 w ramach Pomorskiej Kolei Metropolitalnej otwarto dwa nowe przystanki Gdynia Karwiny i Gdynia Stadion. Ponadto Spółka PKP PLK S.A. rozpoczęła działania dla pozyskania dokumentacji projektowej dla kompleksowej modernizacji linii 201 na odcinku od Maksymilianowa do Gdyni. Zakłada się m.in. rozbudowę do układu dwutorowego (układ trzytorowy na odcinku Gdańsk Osowa - Gdynia Główna) oraz elektryfikację linii. Prędkość pociągów pasażerskich osiągnie 140 km/h, a towarowych 120 km/h. Zbudowane od nowa lub zmodernizowane (podwyższone i wydłużone) zostaną perony na stacjach i przystankach, które wyposażone zostaną w nowe wiaty, oświetlenie, ławki, megafony i tablice informacyjne, dzięki czemu infrastruktura pasażerska będzie spełniała aktualne standardy. Przewiduje się również kompleksową modernizację stacji Maksymilianowo. Modernizacja obejmie również urządzenia sterowania ruchem kolejowym i telekomunikacji. Rzeczowa realizacja tych prac zakładana jest w ramach nowej perspektywy finansowej 2021-2027.

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

- nr 401 Szczecin Dąbie – Świnoujście Port,
- nr 351 Poznań – Szczecin,
- nr 271 Wrocław – Poznań,
- nr 132 Gliwice Łabędy – Wrocław,
- nr 136 Kędzierzyn Koźle – Opole,
- nr 151 Kędzierzyn Koźle – Chałupki – granica RP.

Linie należące do Korytarza E 59 na całym przebiegu przez Polskę należą również do sieci bazowej TEN-T.

Modernizacjom o szerokim zakresie od kilkunastu lat poddawane są poszczególne linie kolejowe tworzące ko-

rytarz E 59 na terytorium Polski. Kilka lat po przystąpieniu do Unii Europejskiej kompleksowo zmodernizowano linię nr 132 na odcinku Opole Zachodnie – Wrocław Brochów, która stanowi odcinek wspólny dla korytarza E 59 i korytarza E 30 przebiegającego przez Polskę od granicy polsko-niemieckiej w Zgorzelcu do Medyki na granicy polsko-ukraińskiej.

W ostatnich latach zrealizowano II etapy modernizacji linii nr 271 z Wrocławia do Poznania, w ramach których linię przebudowano na odcinku od Wrocławia przez Rawicz do granicy województwa wielkopolskiego oraz od stacji Poznań Główny do stacji Czempin. W fazie realizacji nadal pozostaje odcinek Czempin – Leszno – granica województwa dolnośląskiego. Inwestor – spółka PKP PLK S.A. przewiduje, że zakończenie prac na tym odcinku i tym samym zakończenie modernizacji całej linii nr 271 Wrocław – Poznań nastąpi w 2021 roku. Rezultatem przeprowadzonych prac będzie podniesienie prędkości maksymalnej pociągów pasażerskich do 160 km/h, a towarowych do 120 km/h, zwiększenie dopuszczalnego nacisku osi pociągów towarowych do 22,5 tony oraz możliwość obsługi pociągów towarowych o długości całkowitej do 750 metrów.

Efektom inwestycji dla pasażerów będzie krótsza podróż z Wrocławia do Rawicza i dalej do Poznania, przy wykorzystaniu zmodernizowanej infrastruktury pasażerskiej. Uzyskano lepszą ochronę środowiska wzdłuż linii kolejowej m.in. dzięki budowie ekoduktów czy ekranów akustycznych. W zakresie dotyczącym infrastruktury kompleksowo zmodernizowano m.in. nawierzchnię towarową, podtorze, sieć trakcyjną, zmodyfikowano układy geometryczne czy podniesiono nośności obiektów inżynierskich.

W ramach Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku i środków perspektywy finansowej UE 2014-2020 rozpoczęto prace w zakresie modernizacji linii kolejowej nr 351 na odcinku Poznań Główny – Szczecin Dąbie. W pierwszej kolejności rozpoczęto realizację inwestycji na odcinkach Poznań – Wronki i Słonice – Szczecin Dąbie, a w dalszej kolejności na odcinku Wronki – Słonice. Projekty te finansowane są ze środków Unii Europejskiej w ramach instrumentu „Łącząc Europę” (CEF). Ponadto w 2021 roku rozpoczęto prace projektowe dla moderni-

zacji węzła kolejowego w Krzyżu. Docelowo, w ramach obecnej perspektywy zmodernizowany zostanie odcinek Poznań Główny – Szczecin Dąbie oraz opracowana dokumentacja projektowa dla stacji Krzyż (dla której prace zakładane są ze środków perspektywy 2021-2027).

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

Sama stacja Szczecin Dąbie oraz dalszy odcinek korytarza Bałtyk - Adriatyk przebiegający do Świnoujścia zakładany jest do modernizacji w ramach perspektywy finansowej 2021-2027. Obecnie prowadzone są prace studialne, które określą optymalny wariant prac modernizacyjnych.

W ramach Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku i środków perspektywy finansowej UE 2014-2020 rozpoczęto również modernizację linii kolejowej nr 136 Opole Groszowice – Kędzierzyn Koźle. Standard linii po zakończeniu modernizacji będzie analogiczny jak w przypadku linii 271, 351 i 132, co zapewni jednakowe warunki dla kursowania pociągów pasażerskich i towarowych na całym przebiegu korytarza E-59 przez Polskę.

Ponadto rozpoczęto prace przygotowawcze dla modernizacji linii nr 151 Kędzierzyn Koźle – Chałupki – granica RP. W ramach obecnej perspektywy finansowej opracowane ma zostać studium wykonalności, natomiast dalsze działania zakładane są do wykonania w kolejnej perspektywie finansowej. Po zakończeniu powyższych prac cały polski odcinek międzynarodowego korytarza E 59 będzie jednolity pod względem eksploatacyjno-technicznym, a swym standardem będzie odpowiadał najwyższym wymaganiom dla konkurencyjnego i szybkiego pasażerskiego i towarowego transportu kolejowego, zapewniając przy tym niedyskryminowany dostęp dla wszystkich przewoźników

kolejowych posiadających stosowne licencje upoważniające do prowadzenia przewozów międzynarodowych.

Ciąg C-E 59 stanowi przeznaczony dla ruchu towarowego fragment korytarza transportowego biegnącego z Malmö do Ostrawy zdefiniowanego w umowie AGTC. Jest on odgałęzieniem od ciągu E 59 Wrocław – Poznań – Szczecin. Formalnie linia należy jedynie do sieci kompleksowej TEN-T, w związku z czym nie stanowi elementu korytarza sieci bazowej Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie, niemniej jej znaczenie dla ww. Korytarza jest kluczowe, stąd raport obejmuje także tę linię. Jest to połączenie Skandynawii z Europą Środkowo-Wschodnią i Południową. Na terytorium Polski w skład ciągu C-E 59 wchodzi linie kolejowe: nr 273 na odcinku Wrocław Główny – Szczecin Port Centralny, nr 428 Szczecin Dąbie - Szczecin Podjuchy, nr 277 Opole Groszowice - Wrocław Brochów, nr 136 Kędzierzyn Koźle - Opole Groszowice oraz nr 151 Kędzierzyn Koźle – Chałupki.

Poza wspomnianymi działaniami w zakresie linii zaliczanych do ciągu E 59 i wspólnymi z ciągiem C-E 59 prowadzone, przygotowywane lub planowane są działania dla innych linii w tym ciągu. Na linii nr 273 Wrocław Główny - Szczecin Główny kontynuowane są prace o charakterze rewitalizacyjnym, które pozwalają utrzymać odpowiednie parametry eksploatacyjne. Niemniej z uwagi na znaczenie linii przystąpiono do prac przygotowawczych mających na celu kompleksową jej modernizację, m.in. wraz z niezbędnymi zmianami układów torowych oraz podniesieniem parametrów eksploatacyjnych. W ramach obecnej perspektywy finansowej realizowane są dwa studia wykonalności dla odcinków Grabiszyn – Rzepin oraz Rzepin – Szczecin.

W najbliższych latach niezbędne będzie także podjęcie wysiłków na rzecz zwiększenia przepustowości Wrocławskiego Węzła Kolejowego. Związane jest to z coraz większą ilością połączeń oraz uruchamianiem nowych pociągów pasażerskich w ruchu dalekobieżnym, regionalnym i aglomeracyjnym. Z uwagi na to przystąpiono do opracowywania wstępnego studium wykonalności dla Wrocławskiego Węzła Kolejowego. Dokument pozwoli na rozpoznanie potrzeb w zakresie inwestycji kolejowych na terenie aglomeracji wrocławskiej. Przewidziano także uzyskanie danych o rozwiązaniach tech-

nicznych gwarantujących odpowiednią przepustowość na liniach kolejowych oraz jak najlepszą dostępność do transportu kolejowego. Przygotowane studium służyć ma jako narzędzie do planowania inwestycji kolejowych po 2020 roku.

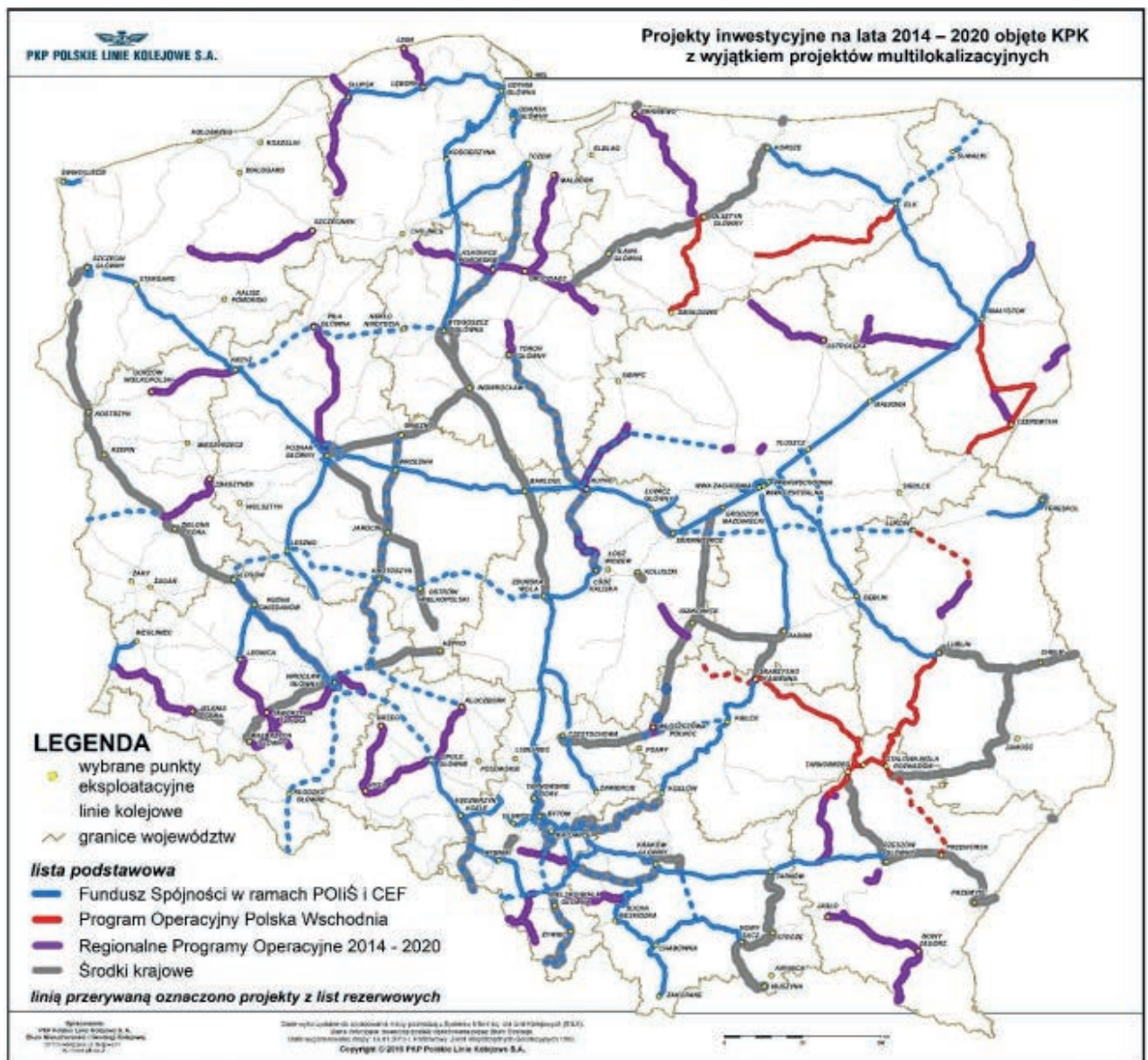
W związku z budową systemu Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej, a także ze względu na konieczność poprawy warunków żeglugi na Odrze Wschodniej (Regalicy) realizowana jest budowa nowego, dwutorowego mostu kolejowego w ciągu linii nr 273 na szlaku Szczecin Podjuchy – Szczecin Port Centralny SPA oraz rozbudowa tego szlaku do standardu dwutorowego. Pozwoli to zwiększyć przepustowość tego odcinka oraz poprawić warunki dla żeglugi śródlądowej na Regalicy dzięki likwidacji wysłużonego, niskiego, awaryjnego mostu zwodzonego i zastąpieniu go nową dwutorową przeprawą o wyższym świetle pionowym.

W zakresie linii nr 277 Opole Groszowice - Wrocław Brochów w ramach obecnej perspektywy finansowej zostaną zrealizowane prace przygotowawcze do jej modernizacji. Obecnie realizowane są prace projektowe. Prace inwestycyjne zakładane są do realizacji w ramach kolejnej perspektywy finansowej. Efektem tych prac będzie podniesienie parametrów eksploatacyjnych do wymogów sieci bazowej TEN-T, w szczególności w zakresie nacisku oraz długości pociągu.

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-Pomor-

Rysunek 7. Inwestycje kolejowe planowane w ramach perspektywy 2014-2020 (2023)



Źródło: Krajowy program kolejowy do 2023 roku (na podstawie aktualizacji KPK z 19.02.2019r.).

skie, 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 umożliwiła zamówienie całej trasy przebie-

gającej przez kilka państw w jednym miejscu, w tzw. punkcie kompleksowej obsługi.

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

4. Dostęp do portów morskich

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

Dostęp do portu w Gdańsku jest już zapewniony dzięki dokończeniu Trasy Sucharskiego (droga krajowa 89) łączącej port z Obwodnicą Południową Gdańska. Obwodnica ta będąca częścią składową S7 łączy się z Obwodnicą Trójmiasta biegnącą w kierunku autostrady A-1. Sprawną komunikację drogową na odcinku ostatniej mili zapewnia oddany do użytku w 2016 roku tunel pod Martwą Wisłą będący częścią składową Trasy Słowackiego. Tunel łączy Trasę Sucharskiego (DK 89) obsługującą prawobrzeżny obszar Portu z drogą krajową 91, która zapewnia dostęp drogowy do lewobrzeżnej części Portu Wewnętrznego Portu Gdańsk oraz umożliwi bezpośrednie połączenie portu morskiego z portem lotniczym. Gotowy jest już także dwutorowy most nad Martwą Wisłą będący częścią składową linii kolejowej nr 226, która uległa gruntownej przebudowie, łączącej stację PKP Gdańsk Port Północny z Pruszczem Gdańskim. Przebudowa tej linii wraz z budową nowego obiektu mostowego o długości 122 m umożliwi jazdę pociągów z prędkością 100 km na godz. Znacznie się też zwiększyła przepustowość - poprzednio na przedmiotowej linii mogło przejechać 30 par pociągów na dobę, po modernizacji wzrosła do 180 par pociągów na dobę. Zasadnicze prace modernizacyjne na linii 226 zostały zakończone w 2017 roku, w tym nowe wiadukty kolejowe w Gdańsku nad ulicami Sienną, Wosia Budzysza i Lenartowicza.

Aktualnie trwa realizacja projektu „Poprawa dostępu kolejowego do Portu Gdańsk”. Prace rozpoczęto w 2019 roku, a ich zakończenie jest planowane na koniec 2021 roku. 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 po-

zostałych torach do co najmniej 40 km/h, a dopuszczalne naciski do 221 kN/oś.

Port Gdańsk planuje przystąpić do kolejnych projektów modernizacji i rozbudowy infrastruktury kolejowej, takich jak modernizacja ok. 4 km torów w rejonie Nabrzeża Przemysłowego, oraz budowa nowej infrastruktury kolejowej na odcinku ok. 2 km z przeznaczeniem na obsługę Kontrahentów skupionych w rejonie tego nabrzeża.

Prowadzone są również prace koncepcyjne w aspekcie wypracowania jednego wspólnego modelu zarządzania ruchem kolejowym w oparciu o stworzenie swego rodzaju Lokalnego Centrum Sterowania (tzw. LCS) wzorem z sieci Polskich Linii Kolejowych.

Jako wariant alternatywny dostępu do Portu w Gdańsku i Lotniska w Rębiechowie jest rozpatrywana ulica Kartuska wraz z Obwodnicą Metropolii Trójmiejskiej, stanowiącej końcowy odcinek korytarza BAC (30-kilometrowa droga ekspresowa łącząca Południową Obwodnicę Gdańską z Trasą Kaszubską w Chwaszczynie). Prace nad Obwodnicą Metropolii Trójmiejskiej będącej częścią składową trasy S-6 już się rozpoczęły.

Jeżeli chodzi o dostęp od strony morza to Urząd Morski prowadzi inwestycję modernizacji toru podejściowego oraz falochronu w Porcie Północnym w Gdańsku. Ponadto, w ramach realizowanej analizy możliwości wykorzystania drogi wodnej rzeki Wisły jako alternatywy dla lądowych rodzajów transportu, w październiku 2020 r. został odebrany ostatni, III Etap prac nad przedmiotowym „Studium wykonalności dla kompleksowego zagospodarowania międzynarodowych dróg wodnych: E-40 dla rzeki Wisły na odcinku od Gdańska do Warszawy, E-40 od Warszawy do granicy Polska-Białoruś (Brześć) oraz E-70 na odcinku od Wisły do Zalewu Wiślanego (Elbląg)”. Dokument przedstawia główne założenia dla Programu Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły. W kwietniu 2021 r. Studium zostało przekazane Państwowemu Gospodarstwu Wodnemu Wody Polskie.

Dostęp do portu w Gdyni został zapewniony, ale nie spełnia standardu TEN-T w zakresie infrastruktury dostępu do portów sieci bazowej. W latach 2008 – 2011

zrealizowano inwestycje poprawiające dostęp poprzez budowę „III etapu Trasy Kwiatkowskiego” oraz rozbudowę i modernizację ul. J. Wiśniewskiego łączącej port wschodni z zachodnim. Aktualnie jedynym połączeniem drogowym do portu jest Estakada Kwiatkowskiego (droga powiatowa niespełniająca standardów nośności dla dróg tranzytowych). Z uwagi na roczny wzrost przedładunków w porcie, przepustowość tej drogi, jak i jej postępującą dekapitalizację, a także niedostosowanie tego obiektu do struktury ruchu ciężarowego, jej dalsza intensywna eksploatacja może spowodować katastrofę komunikacyjną odcinając port, miasto oraz północne obszary województwa pomorskiego od połączeń z zapleczem społeczno-gospodarczym. Stąd wysiłki portu kierowane są w szczególności na rzecz realizacji bezpośredniego dostępu drogowego do portu o standardzie drogi krajowej, czyli budowy „Drogi Czerwonej”. Droga ta wyprowadziłaby ruch tranzytowy z Obwodnicy Trójmiejskiej (S6) do portu oraz w kierunku Rumii i Półwyspu Helskiego, gdzie łączyłaby się z planowaną Obwodnicą Północną Aglomeracji Trójmiejskiej. Projekt ten jest obecnie częścią szerszego projektu Via Maris. Droga ma mieć status drogi krajowej i ma być realizowana przez GDDKiA. W 2019 r. zmiana ustawy o portach i przystaniach morskich stworzyła możliwość rozwiązania problemu dostępu drogowego do portu w Gdyni. W ustawie określono maksymalny limit wydatków budżetu państwa, będących skutkiem finansowym przyjętych rozwiązań na lata 2020-2028 w łącznej kwocie 2000 mln zł. Te środki mogą zostać wydatkowane na budowę Drogi Czerwonej. Kamieniem milowym inwestycji w 2020 roku było przygotowanie z inicjatywy ZMPG S.A. i podpisanie pomiędzy członkami Zarządu ZMPG S.A. a władzami Miasta Gdyni uzgodnienia dotyczącego przebiegu Drogi Czerwonej jako elementu ostatniej mili dostępu drogowego do Portu Gdynia i granicy państwa. Strony uzgodniły lokalizację przyszłej infrastruktury drogowej o kategorii drogi krajowej – na odcinku: Korekta obwodnicy Trójmiasta; „Węzeł Morska”; „Węzeł Zespolony Dolina Logistyczna”; „Węzeł Kwiatkowskiego”; „Węzeł Ofiar Grudnia 70”; „Węzeł Terminal Promowy”; „Węzeł Port Zewnętrzny”, zgodnie z wcześniej opracowanymi koncepcjami drogowymi.

Należy dodać, że Port Gdynia podnosi również postulat modernizacji Obwodnicy Trójmiejskiej (S6) poprzez do-

budowanie trzeciego pasa w obu kierunkach, a także wykorzystywanie rozwiązań ITS poprzez inwestycje w infrastrukturę równoważącą negatywne efekty oddziaływania transportu drogowego, w tym ruchu tranzytowego, tj. inteligentne systemy zarządzania ruchem, budowę parkingów przeznaczonych dla samochodów ciężarowych na zapleczu portów morskich, poprawę informacji parkingowej, jak i systemów informowania kierowców i użytkowników o rzeczywistym warunkach podróżowania w obszarach kolizji ruchu miejskiego i ciężkiego, co pozwoli na ograniczenie zjawiska kongestii na odcinkach ostatniej mili do portu.

Odnosnie do dostępu kolejowego do portu, kluczową inwestycją jest modernizacja linii kolejowej nr 201 łącząca Gdynię z Kościerzyną oraz Bydgoszczą wzdłuż dawnej „magistrali węglowej”. Trasa ta pozwoli na ominięcie trójmiejskiego węzła kolejowego i bezpośrednio będzie wyprowadzać ruch towarowy w kierunku Kościerzyny. Istotnym elementem tej linii kolejowej jest konieczność wybudowania trzeciego toru pomiędzy Gdynią i Gdańsk-Osowa w celu zapewnienia bezkolizyjnego ruchu składów towarowych z portu z pociągami pasażerskimi. PKP PLK kontynuuje realizację projektu „Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni”, który przewiduje gruntowną przebudowę stacji kolejowej Gdynia Port wraz z infrastrukturą towarzyszącą, w tym wymianę nawierzchni kolejowej wraz z podtorzem i odwodnieniem. Obejmuje ona łącznie teren 70 hektarów, budowę 130 kilometrów torów kolejowych wraz z 355 rozjazdami i przejazdami kolejowo-drogowymi na odcinkach 6 linii kolejowych. Ponadto, trwa budowa Lokalnego Centrum Sterowania Gdynia Port zapewniającego sprawniejszy ruch pociągów. Podniesiona zostanie prędkość na torach głównych zasadniczych do co najmniej 60 km/h, a na pozostałych torach do co najmniej 40 km/h, a dopuszczalne naciski do 221 kN/oś. Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. zrealizował również projekt „Rozbudowa dostępu kolejowego do zachodniej części Portu Gdynia – przebudowa i elektryfikacja”. Przebudowa zachodniej części Portu Gdynia przyczyni się do poprawy jego konkurencyjności, głównie poprzez skrócenie czasu pobytu składu pociągu na Stacji Gdynia Port oraz w porcie. Uzyska się to dzięki możliwości wprowadzania całych składów pociągów trakcją elektryczną bezpośrednio ze szlaku na

układ torowy BCT, bez konieczności zmiany lokomotywy na spalinową na Stacji Gdynia Port. Wybudowane grupy torów łączą się z torami PKP w układzie Stacji Gdynia Port.

Jeżeli chodzi o dostęp do portu od strony przedpola (od strony morza), w 2011 roku zakończono inwestycję pogłębiania kanału portowego do 13,5 m, dofinansowaną ze środków unijnych. W obecnej perspektywie unijnej, realizowana przez ZMPG S.A. jest inwestycja pogłębiania kanału portowego do - 16 m, akwenów wewnętrznych oraz przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia, a przez Urząd Morski w Gdyni - toru podejściowego do - 17 m. Umożliwi to obsługę statków o dużym zanurzeniu (do 15,0 m). Trwa również przebudowa obrotnicy nr 2 w akwatorium portu, która docelowo uzyska średnicę do 480 m oraz umożliwi obracanie statków o długości do 400 m. Aktualnie, w Porcie Gdynia prowadzony jest również proces przed inwestycyjny przedsięwzięcia w formule PPP „Budowa Portu Zewnętrznego w Porcie Gdynia”, dzięki wejściu w życie ustawy o inwestycjach w zakresie budowy portów zewnętrznych. We wrześniu 2021 r. planowane jest otwarcie nowego terminala promowego przy nabrzeżu Polskim. Aktualnie trwają czynności odbiorowe i procedura uzyskania pozwolenia na użytkowanie.

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. Dwujezdniowa droga S3 kończy się na funkcjonującej od 2012 roku obwodnicy Miękowa, dalej jest już jednojezdniowa DK3. Jest to początek kolejnego odcinka nowej S3 Brzozowo - Miękowo o długości 22,4 km. Kontrakt na budowę tego odcinka, o wartości 360,5 mln zł, ma być zakończony w kwietniu 2021 r. Na większości odcinka trwają prace wykończeniowe.

Ostatnim fragmentem drogi ekspresowej S3 na Pomorzu Zachodnim, który pozostał do realizacji, jest odcinek Świnoujście - Troszyn o długości 33 km. Początkiem tego fragmentu S3 będzie rondo na wyjeździe z tunelu w Świ-

noujściu, a końcem włączenie w obwodnicę Troszyna. Dwujezdniowa S3 zapewni odpowiednią przepustowość niezbędną ze względu na rozwój połączeń promowych i portu w Świnoujściu. W sierpniu 2020 roku zostały podpisane umowy na zaprojektowanie i budowę drogi. Całkowita wartość inwestycji przekracza 1,5 mld złotych.

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

Również w układzie lokalnym realizowane są inwestycje na rzecz poprawy dostępu do portu w Szczecinie, w szczególności przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie Międzyodrza. Pod tą nazwą kryje się złożona inwestycja, której najbardziej spektakularną częścią będzie budowa Mostu Kłodnego.

Budowa nowej przeprawy miała być rozliczona jako część większego zadania polegającego na przebudowie układu dróg na Międzyodrzu, co zapewni lepszy dostęp do portu. W roku 2020 tę złożoną inwestycję podzielono w dokumentach finansowych na część drogową, która zostanie wykonana wcześniej (rozliczenie w latach 2020-23) i część mostową (rozliczenie w latach 2024-2026). Realizowana jest przebudowa Estakady Pomorskiej i ul. Górnośląskiej. Wśród kolejnych etapów najistotniejszą częścią, nie tylko w kontekście dostępu do portu, ale dla wszystkich kierowców, jest budowa ronda na ul. Energetyków. Od strony południowej realizowana jest rozbudowa skrzyżowania ul. Floriana Krygiera z ul. Granitową z odcinkiem drogi w kierunku autostrady A6. Budowa wielkiego skrzyżowania ma rozwiązać problemy z korka-

mi w Podjuchach. Zakres inwestycji obejmuje m.in. budowę nowego mostu na Regalicy.

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

W Świnoujściu postępuje modernizacja i rozbudowa infrastruktury dojazdowej do portu w ciągu linii kolejowej nr 401 Szczecin Dąbie – Świnoujście Port, nr 996 Lubiewo – Świnoujście SiB, a także linii nr 997 Świnoujście SiB – Świnoujście Baza Promowa. Projekt obejmuje również dobudowę drugiego toru na odcinku Świnoujście SiA - Świnoujście SiB. W ramach projektu, podobnie jak ma to miejsce w Szczecinie, kompleksowo przebudowywane są głowice rozjazdowe, tory główne i dodatkowe wraz z podtorzem, systemem odwodnień, oświetleniem, łącznością. Powyższe inwestycje zapewnią możliwość obsługi najdłuższych i najcięższych pociągów towarowych, dopuszczonych. Zakończenie inwestycji planowane jest w nowej perspektywie unijnej 2021-2027.

Realizowane są także inwestycje na rzecz poprawy żeglowności Odrzańskiej Drogi Wodnej, które omawiane są w rozdziale 5.2. Na mocy porozumienia z początku 2020 r. pomiędzy Wodami Polskimi i PKP PLK rozpoczną się prace projektowe dot. remontu i przebudowy mostu kolejowego w Podjuchach – jednego z wąskich gardeł

limitującym przepustowość transportu kolejowego. Budowa nowego mostu kolejowego w km 733,7 rzeki Regalicy wraz z infrastrukturą towarzyszącą, realizowana jest w ramach Projektu Ochrony Przeciwpowodziowej w Dorzeczu Odry i Wisły (POPDOW), finansowanego przez Bank Światowy oraz Bank Rozwoju Rady Europy. Celem przedsięwzięcia jest zapewnienie właściwego prześwietu dla prowadzenia skutecznej akcji lodołamania przy użyciu lodołamaczy. Zakres przedsięwzięcia obejmuje w szczególności przebudowę istniejącego mostu poprzez rozbiórkę trzech stałych przęseł wraz z podporami, z wyjątkiem wpisanego do rejestru zabytków przęsła ruchomego oraz budowę nowego mostu kolejowego w nowym śladzie. Nowy most nie będzie posiadał przęsła zwodzonego, lecz jego konstrukcja w całości zostanie wyniesiona na ok. 6.20 m ponad poziom tzw. Wielkiej Wody Żeglownej. Zmniejszona również zostanie liczba filarów zlokalizowanych w nurcie rzeki. Jego budowa będzie miała istotne znaczenie zarówno dla ochrony przeciwpowodziowej na Dolnej i Środkowej Odrze i Dolnej Warcie, jak również dla żeglugi w Szczecińskim Węźle Wodnym. Realizacja robót budowlanych ma się zakończyć w 2022 r.

W celu poprawy dostępu od strony morza do zespołu portowego Szczecin-Świnoujście realizowanych będzie kilka istotnych inwestycji. Są to m. in.: modernizacja toru wodnego Świnoujście - Szczecin do głębokości 12,5m (do 2021 r.) oraz pogłębienie do 14,5 m toru podejściowego do Świnoujścia na odcinku. Dostępność do portu w Świnoujściu jest uwarunkowana poprawą parametrów technicznych toru wodnego zapewniającego dostęp do portu zewnętrznego oraz portu wewnętrznego w Świnoujściu od strony morza. Planowana w nadchodzącej perspektywie finansowej 2021-2027 poprawa parametrów wejściowych do portu zewnętrznego w Świnoujściu umożliwi obsługę największych statków wchodzących na Bałtyk.

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

Wykorzystanie transportowe dróg wodnych rzek Wisły i Odry jest aktualnie niewielkie. Sytuacja ta jest konsekwencją wieloletnich zaniedbań infrastrukturalnych. W ostatnim czasie można jednak zaobserwować zwielokrotnienie inicjatyw na rzecz wykorzystania polskich dróg śródlądowych Wisły i Odry, tak aby zapewniały połączenie akwenów morskich z metropoliami krajowymi. Kluczowe znaczenie dla udrożnienia Wisły i Odry ma ratyfikacja Umowy AGN, czyli Porozumienia w Sprawie Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych Międzynarodowego Znaczenia (przyjętego w 1997 r. w Genewie), która nastąpiła na początku 2017 roku w Warszawie. Akcesja

do Porozumienia AGN jest wyrazem woli politycznej do modernizacji istniejących szlaków wodnych oraz budowy infrastruktury rzecznej w miejscach, gdzie do tej pory nie istniała i dostosowania jej do wymogów międzynarodowych, czyli wymogów min. IV klasy żeglowności. Termin realizacji tego zobowiązania nie jest określony. Istotnym zadaniem będzie także 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

Rysunek 8. Rozwój śródlądowych dróg wodnych o międzynarodowym znaczeniu w Polsce do 2030 roku



Źródło: materiały prasowe MGMIŻŚ

AGN jest jednym z elementów realizacji postanowień Białej Księgi Transportu i ma duże znaczenie dla Polski z uwagi na ukształtowaną tu sieć rzeczną. Przez Polskę przechodzą trzy spośród europejskich szlaków wodnych. To drogi wodne E-30 (dla Odry), E-40 (od Morza Bałtyckiego- Gdańska do Morza Czarnego – Odessy) oraz E-70 (połączenie wschód-zachód: od Rotterdamu do Kłajpedy, łączące Odrę z Zalewem Wiślanym).

5.1. Infrastruktura transportu wodnego śródlądowego – Wisła.

Droga Wodna rzeki Wisły składa się z górnego oraz dolnego biegu. Ważniejszą rolę odgrywają inicjatywy na rzecz rewitalizacji jej dolnego odcinka Wisły (zwłaszcza Gdańsk – Bydgoszcz z przedłużeniem do Warszawy) wchodzącego w skład Międzynarodowych Dróg Wodnych E-70 (z Rotterdamu do Kaliningradu) i E-40 (z Gdańska, Narwią i Bugiem do Brześcia, Dnieprem do Morza Czarnego). Odcinek ten wymaga dużych nakładów finansowych z uwagi na postępujący proces erozyjny poniżej stopnia wodnego we Włocławku i wiele przeszkód nawigacyjnych w postaci progów, przemiałów i łach piaszczystych. W pierwszym etapie modernizacji drogi wodnej należy zapewnić odcinkowi przywrócenie i utrzymanie klasy żeglowności w okresie sezonu żeglugowego zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 października 2020 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych. Docelowo należałoby dążyć do klasy IV. Bariery w rewitalizacji Wisły może być zaklasyfikowanie niektórych jej obszarów do projektu Natura 2000.

Dolna część Wisły może także być docelowo wykorzystana do transportu kontenerów z pomorskich portów, a zwłaszcza z gdańskiego terminala głębokowodnego DCT w głąb Polski. Także droga wodna E 70 jest w stanie przejąć część ładunków, obsługiwanych do tej pory transportem lądowym, w relacjach między Szczecinem, Świnoujściem, Gdynią i Gdańskiem a leżącymi wzdłuż jej ośrodkami gospodarczymi: Piłą, Gorzowem Wielkopolskim i aglomeracją bydgosko-toruńską, a w relacjach międzynarodowych, między Europą Zachodnią a Obwodem Kaliningradzkim (MDW E70), bądź Ukrainą (MDW E40). Jako dogodne miejsce dla rzecznej węzła intermodalnego spełniającego rolę usługową względem po-

morskich portów wskazuje się **Zajączkowo Tczewskie**. Ważnym węzłem aglomeracji bydgosko-toruńskiej może być także Węzeł logistyczny Bydgoszcz, na który składają się: Platforma multimodalna **Bydgoszcz-Solec Kujawski** oraz Terminal intermodalny **Emilianowo**. Rejon Bydgoszczy jest najważniejszym węzłem dolnego biegu Wisły, łączą się tu dwie międzynarodowe drogi wodne śródlądowe, spinając dorzecza Europy Zachodniej i Wschodniej.

Na rzecz rewitalizacji polskiego odcinka MDW E70 już w 2006 podpisana została deklaracja programowa w sprawie planu działań na rzecz rozwoju MDW E70 (które podpisały województwa: kujawsko-pomorskie, lubuskie, pomorskie, warmińsko-mazurskie, wielkopolskie). Porozumieniu temu przewodniczy województwo pomorskie. W latach 2006 - 2020 opracowano szereg analiz i opracowań merytorycznych związanych z rozwojem planowanej na terenie Polski drogi wodnej E 70, w tym „Koncepcję programowo – przestrzenną rewitalizacji śródlądowej drogi wodnej relacji zachód - wschód, obejmującej drogi wodne: Odra, Warta, Noteć, Kanał Bydgoski, Wisła, Nogat, Szkarpa oraz Zalew Wiślany” obejmującej swym zakresem: strategię programową, koncepcję programowo – przestrzenną, analizę środowiskową i program promocji MDW E 70. Ponadto przeprowadzono badania nawigacyjno – żeglugowe na polskim odcinku MDW E70 czy opracowano listę tzw. „wąskich gardeł” - miejsc najbardziej ograniczających żeglugę turystyczną i towarową.

Obecnie prowadzone prace związane z opracowaniem Studium przebiegu Międzynarodowej Drogi Wodnej E70 na Odcinku Odra-Wisła. W ramach I i II etapu prac wykonano Analizę uwarunkowań funkcjonowania drogi wodnej na odcinku Odra-Wisła i dostosowania jej do wymogów Konwencji AGN (2018) oraz Analizę uwarunkowań przestrzennych, środowiskowych i fizjograficznych dla połączenia drogi wodnej Odra – Wisła (2020). Z początkiem 2021 roku zakończono przygotowanie Studiów wykonalności dla wiślańskiej i odrzańskiej dróg wodnych, które będą stanowiły podstawę w ramach rozpoczynających się inwestycji na Odrze i Wiśle.

Z kolei w Kontraktach Terytorialnych Województwa Pomorskiego, Kujawsko-Pomorskiego i Mazowieckiego uwzględniono realizację przedsięwzięć priorytetowych

dot. żeglugi śródlądowej i rewitalizacji Wisły, w tym m.in.: odbudowa budowli regulacyjnych na Dolnej Wiśle w km 933-847, modernizacja śluz żeglugowych na drodze wodnej Nogatu, Szkarpawy i Martwej Wisły, czy budowa stopnia wodnego Siarzewo.

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

Ponadto, samorządy województw pomorskiego, kujawsko-pomorskiego, mazowieckiego, warmińsko-mazurskiego i lubelskiego podpisały 2014 roku list intencyjny w sprawie woli współpracy na rzecz aktywizacji gospodarczej wzdłuż polskiego odcinka Międzynarodowej Drogi Wodnej E40 na odcinku Gdańsk-Bydgoszcz-Toruń-Warszawa - Brześć, na mocy którego strony postanowiły nawiązać współpracę służącą uzyskaniu efektu synergii działań, wymianie doświadczeń i osiągnięciu wzajemnych korzyści na rzecz wzrostu potencjału gospodarczego oraz zapewnienia zrównoważonego rozwoju obszaru Wisły. Porozumieniu temu przewodzi województwo kujawsko-pomorskie, podobnie jak porozumieniu na rzecz rewitalizacji MDW E70 – województwo pomorskie.

Na zlecenie Portu Morskiego Gdańsk wykonywano również „**Studium wykonalności dla kompleksowego zagospodarowania międzynarodowych dróg wodnych E-40 dla rzeki Wisły na odcinku od Gdańska do Warszawy E-40 od Warszawy do granicy Polska-Białoruś (Brześć) oraz E-70 na odcinku od Wisły do Zalewu Wiślanego (Elbląg)**”. Celem opracowania była szczegółowa anali-

za zasadności i wykonalności przedsięwzięcia, wsparcie procesu decyzyjnego związanego z uruchomieniem planu dotyczącego rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce oraz ocena, czy analizowane przedsięwzięcie jest uzasadnione z ekonomiczno – społecznego punktu widzenia.

Niezależnie od prac studialnych i koordynacyjnych realizowane są inwestycje związane z budową stopni wodnych i kaskadyzacji dolnej Wisły. Inicjatywy te nie tylko zapewnią IV stopień żeglowności dla dolnej Wisły, pociągną za sobą także budowę 4-5 elektrowni wodnych oraz 3-4 przejść przez Wisłę, a także umożliwią regulację przeciwpowodziową. Obecnie trwają prace nad przygotowaniem do realizacji stopnia wodnego i śluzy **Siarzewo** (w okolicach Ciechocinka). Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie ogłosiły zamówienia na opracowanie dokumentacji przedprojektowej i projektowej oraz opracowań towarzyszących dla inwestycji pn. Budowa Stopnia Wodnego na Wiśle poniżej Włocławka - SW Siarzewo wraz z uzyskaniem decyzji o pozwoleniu na realizację inwestycji.

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

Rzeka Odra także napotyka na ograniczenia żeglugowe choć sytuacja jej jest pod tym względem znacznie lepsza aniżeli rzeki Wisły. Parametrami ograniczającymi możliwości żeglugowe Odry są głębokość i szerokość szlaku żeglownego, promienie łuków oraz prześwity pod mostami (poziomy i pionowy). 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 w 2016 r. Dla Odrzańskiej Drogi Wodnej są obecnie opracowywane dokumentacje techniczne w zakresie przystosowania jej do klasy żeglowności Va oraz budowy polskiego odcinka połączenia Dunaj – Odra – Łaba i Kanału Śląskiego. Prowadzone są także analizy kosztów i korzyści modernizacji tej drogi wodnej. Wyniki prac stanowiąc będą podstawę dla sformułowania projektu Programu Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej, który wraz prognozą oddziaływania na środowisko pod-

danie zostanie konsultacjom społecznym. Zakończenie prac i przygotowanie ostatecznej wersji programu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko zaplanowano na 2021 rok. Według oficjalnych informacji zakończono już analizę transportową oraz analizę kosztów i korzyści dla modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej. 16 września 2020 r. zakończyły się konsultacje społeczne dot. wariantowej koncepcji przebiegu połączenia Dunaj-Odra-Łaba (Kędzierzyn Koźle – Chałupki) na terenie Polski.

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. Ten stan rzeczy powoli ulega poprawie z uwagi na oddanie do eksploatacji stopnia wodnego w Malczycach (w 2018 roku otwarto dla żeglugi śluzę). W ramach prac w cofce stopnia Malczyce do końca 2022 r. mają być uporządkowane brzegi i koryto rzeki aż do Brzegu Dolnego.

W ramach inwestycji realizowane są aktualnie: prace modernizacyjne na Odrze granicznej w celu zapewnienia zimowego lodołamania, modernizacja zabudowy regulacyjnej na Odrze granicznej oraz odbudowa i modernizacja zabudowy regulacyjnej Odry. Realizacji podlega odcinek od stopnia Malczyce do ujścia Nysy Łużyckiej, w tym zabezpieczenie stopnia w Brzegu Dolnym przed podmywaniem i utratą stateczności. Realizowana jest także modernizacja śluz odrzańskich na Kanale Gliwickim w celu przystosowania do III klasy drogi wodnej, modernizacja jazów odrzańskich - woj. Opolskie (Januszkowice, Wróblin, Zwanowice) oraz na odcinku w zarządzie RZGW Wrocław - woj. opolskie (Krępna, Groszowice, Dobrzeń), modernizacja 3 długich śluz pociągowych z ich awanportami i sterowniami na stopniach wodnych: Januszkowice, Krapkowice i Opole, oraz rewitalizacja śluz krótkich dla ciągłości żeglugi śródlądowej - przystosowanie Odry do III klasy drogi wodnej, budowa jazu klapowego na stopniu wodnym Ujście Nysy w km 180,50 rz. Odry z uwzględnieniem obiektów towarzyszących oraz

modernizacja stopnia wodnego Rędzin na Odrze w celu przystosowania do III klasy drogi wodnej.

Modernizacja 341 ostróg zlokalizowanych na odcinku 123 kilometrów, od Ścinawy w województwie dolnośląskim do ujścia Nysy Łużyckiej w województwie lubuskim zminimalizuje erozyjne oddziaływanie nurtu na brzegi rzeki i poprawi warunki żeglugowe poprzez zwiększenie średnich głębokości szlaku żeglugowego. Usunięte zostaną odsypiska i wyptyczenia na newralgicznych odcinkach rzeki Odry. Inwestycja przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa powodziowego mieszkańców - pozwoli na bezpieczne prowadzenie akcji lodołamania i zapobieganie w ten sposób powodziom zatorowym. Trwa już drugi etap inwestycji, której koszt wyceniono na 109 mln złotych. Projekt jest współfinansowany z funduszy pochodzących z kredytu Banku Rozwoju Rady Europy (CEB) oraz ze środków budżetu państwa. Przewidywany termin zakończenia robót budowlanych to IV kwartał 2022 roku.

W związku z podpisaniem polsko-niemieckiej umowy o Odrze granicznej (27.04.2015) w województwie lubuskim i zachodniopomorskim trwają prace modernizacyjne na Odrze granicznej. W grudniu 2020 roku Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie podpisało umowę na dofinansowanie realizacji projektu „Prace modernizacyjne na Odrze granicznej w celu zapewnienie zimowego lodołamania – odcinek 1,2 i 4”. Inwestycja ma charakter transgraniczny, a planowane prace będą wykonywane na wysokości Słubic i Gozdowic. Zakończenie tego etapu inwestycji planowane jest na 2023 rok. Głównym celem zadania inwestycyjnego jest odtworzenie warunków, które umożliwią prowadzenie akcji lodołamania przy użyciu lodołamaczy poprzez zapewnienie odpowiedniej głębokości rzeki, stabilizację warunków przepływu i likwidację miejsc zatorogennych. Zapewni to możliwość odprowadzenia lodu z rzeki Odry do Morza Bałtyckiego. Osiągnięcie tego celu będzie możliwe poprzez uzyskanie na wybranych odcinkach Odry granicznej głębokości 1,8 m z 80% prawdopodobieństwem przekroczenia przy przepływie 160 m³/s (ujście Nysy Łużyckiej – ujście Warty), oraz głębokości 1,8 m z 90% prawdopodobieństwem przekroczenia przy przepływie 250 m³/s (ujście Warty – Widuchowa). Powyższe głębokości mają za zadanie zagwarantować możliwość sprawnego przeprowadzania

zimowej akcji lodołamania przy użyciu lodołamaczy, co wpłynie bezpośrednio na podniesienie poziomu ochrony przeciwpowodziowej dla ludności mieszkającej w dorzeczu Odry. Modernizacja obejmie łącznie odcinek ok. 54,4 km. Planowane prace będą realizowane w okresie od września 2020 r. do grudnia 2022.

W sierpniu 2020 roku Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gliwicach podpisał trzy umowy na modernizację i budowę obiektów hydrotechnicznych na stopniach Krapkowice, Januszkowice i Ujście Nysy. Łączna wartość projektów to 552 mln zł z czego 85% zostanie sfinansowane ze środków unijnych (POIŚ 2014-2020). Głównym założeniem dwóch pierwszych projektów jest zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa warunków przewozu towarów i pasażerów dzięki utrzymaniu parametrów infrastruktury hydrotechnicznej w III klasie żeglowności. Trzecia inwestycja przyczyni się do dostosowania jazu do postępujących zmian klimatycznych związanych m.in. z prognozowanymi powodzią i suszami, a także do dostosowania infrastruktury do potrzeb zapewnienia sprawnej migracji ryb i niespiętrzania wód powodziowych.

W 2020 roku zakończono też modernizację dwóch kluczowych obiektów na Kanale Gliwickim: remont śluzy Łabędy i Dzierżno. Tym samym zakończono I etap modernizacji obiektów na Kanale Gliwickim na kwotę ok. 53 mln. zł. Projekt realizowany jest przez RZGW w Gliwicach a jego łączna wartość wynosi 175 mln zł, ze wsparciem funduszy unijnych (POIŚ 2014-2020). Drugi etap projektu obejmuje aktualnie remontowane śluzy w Sławęcicach i Nowej Wsi. Modernizacja śluz stanowi kontynuację prac remontowych na zabytkowych obiektach hydrotechnicznych Kanału Gliwickiego. Dzięki tym inwestycjom zwiększy się przepustowość śluz, skróci się czas śluzowań i poprawi bezpieczeństwo ruchu oraz poziom niezawodności urządzeń pracujących na śluzach. Ponadto nowoczesny system oszczędnościowego śluzowania pozwoli zmniejszyć zapotrzebowania na wodę niezbędną do prawidłowego użytkowania obiektów, co jest istotne w okresie obniżenia stanów wody. Z kolei w czasie wysokich stanów wody, nowe rurociągi obiegowe pozwolą przeprowadzić nadmiar wód z pominięciem komór śluzowych.

Kontynuowany jest zapoczątkowany w 2015 r. Projekt Ochrony Przeciwpowodziowej Dorzecza Odry i Wisły (Program Odra-Wisła). W ramach tego Projektu Wody Polskie przystępują do rozbudowy 11 km wałów Wrocławskiego Węzła Wodnego wzdłuż rzeki Widawy. Inwestycja poprawi warunki ochrony przeciwpowodziowej oraz zapobiegnie w przyszłości cofaniu się wód Odry do doliny Widawy. W czerwcu 2020 roku nastąpiło uroczyste otwarcie suchego zbiornika przeciwpowodziowego Racibórz Dolny, który jest największym takim obiektem hydrotechnicznym w kraju. Zbiornik zlokalizowany jest w południowej Polsce, w dorzeczu Górnej Odry i będzie chronił przed powodzią mieszkańców trzech nadodrzańskich województw: śląskiego, opolskiego i dolnośląskiego.

Do 2021 roku realizowany będzie projekt dotyczący wdrożenia systemu usług RIS dla Dolnej Odry. W ramach jego realizacji zostanie zwiększony obszar objęty systemem oraz poprawiona jego funkcjonalność. 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.

Nadal realizowane są podpisane w 2019 roku umowy na zaprojektowanie nowych stopni wodnych w Lubiążu i Ścinawie, których zakres obejmie budowę nowych stopni wodnych w celu ochrony przeciwpowodziowej, powstrzymania procesów erozyjnych w korycie rzeki, poprawę stosunków wodnych i gruntowo-wodnych, produkcję ekologicznej energii elektrycznej oraz poprawę warunków żeglugowych docelowo do klasy Va. Termin zakończenia obu umów przewidziany jest na 2023 rok.

Ponadto modernizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej do co najmniej IV klasy żeglowności w ramach sieci TEN-T została ze względu na odległe terminy realizacji, przesunięta pod koniec 2019 r. do sekcji projektów potencjalnie planowanych do złożenia do oceny w ramach Funduszu InvestEU., podobnie jak zadanie: Budowa Kanału Śląskiego.

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

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

Pomimo pandemii koronawirusa rynek magazynowy osiągnął bardzo przyzwoite wyniki w 2020 roku. Wg raportów Cusham and Wakefield po raz pierwszy całkowity popyt na powierzchnię magazynową osiągnął prawie 5 mln m² (co daje wzrost o 24% w ujęciu rocznym). Na liczbę tą składały się zarówno kontrakty poniżej 1tys. m², jak i duże najmy przekraczające 100 tys. m². Wpływ na taką sytuację miał głównie rozwój branży e-commerce i przeniesienie dużej części wymiany handlowej do Internetu. Najbardziej rozwijały się branże takie jak e-grocery, farmacja, elektronika, branża KEP, czyli usług kurierskich, a także opakowań¹.

Całkowite zasoby magazynowe Polski w roku 2020 wyniosły 20,7 mln m² (wzrost o 11% w stosunku do roku 2019). Do największych polskich rynków magazynowych należy zaliczyć: Mazowsze (4,9 mln m²), Górny Śląsk (3,7 mln m²), Łódź (3,2 mln m²), Wrocław (2,3 mln m²), Wielkopolska (2,2 mln m²). Na tym tle mniejszą powierzchnią magazynową dysponują ośrodki nadmorskie korytarza BAC: Pomorze (0,81 mln m²) i Szczecin (0,77 mln m²), co pokazuje, iż w Polsce większą rolę odgrywają ośrodki logistyczne zlokalizowane w głębi kra-

Na mocy porozumienia z początku 2020 r. pomiędzy Wodami Polskimi i PKP PLK rozpoczną się prace projektowe dot. remontu i przebudowy mostu kolejowego w Podjuchach. Zdemontowane zostaną trzy przęsła i podpory obiektu. W ich miejsce powstanie nowa, wzmocniona konstrukcja, która zapewni sprawny ruch pociągów. Prace przewidują również budowę drugiego toru o długości 300 metrów z siecią trakcyjną. Inwestycja zapewni większy prześwit mostu, który zostanie wyniesiony na wysokość ok. 6,2 metra ponad poziom tzw. Wielkiej Wody Żeglownej, co ma istotne znaczenia dla żeglugi w Szczecińskim Węźle Wodnym ochrony przeciwpowodziowej Szczecina.

ju. Niemniej ośrodki nadmorskie uznawane są za rynki perspektywiczne i dynamicznie rozwijające się. Popyt na nowe obiekty przejawiał się we wszystkich formach - od magazynów typu big-box w sąsiedztwie aglomeracji ale również lokalizacjach peryferyjnych, inwestycji BTS jak i magazynów miejskich.

We współczesnej logistyce coraz większa rolę odgrywa automatyzacja i standardy proekologiczne. Zarówno deweloperzy jak i przyszli najemcy widzą rosnące korzyści z inwestycji w nowe technologie – automatykę, energię odnawialną czy rozwiązania IT.

• Pomorskie

Rok 2020 wykazał, iż pomimo kryzysu pandemicznego przeładunki portowe ukształtowały się na poziomie zbliżonym do roku poprzedniego co stanowiło pozytywny wyróżnik pomorskich portów na tle portów europejskich. Dobrym wynikiem może poszczycić się Gdynia, która w porównaniu do roku ubiegłego zanotowała około 3% wzrost przeładunków. Region realizuje też kolejne inwestycje poprawiające lądowy dostęp do obu portów, co pociąga za sobą wzrost zainteresowania deweloperów i najemców rozwojem rynku magazynowego.

¹ TerenyInwestycyjne.info Rynek magazynowy w Polsce - Podsumowanie 2020 Raport Marketbeat Polska rynek magazynowy IV kwartał 2020 r. Cusham and Wakefield

Rysunek 9. Aktywność deweloperska w 2020 r. na rynku magazynowym oraz powierzchnia magazynowa w budowie (XXII 2020 r.).

REGION	ZAROBKI (MROV)	PUSTOSTANÓW (MROV)	WSKAZNIK PUSTOSTANÓW	POPYT – IV KW. (MROV)	POPYT – I-IV KW. (MROV)	PODĄŻ – I-IV KW. (MROV)	W BUDOWIE (MROV)	CZYNNIK PRIME (EUR: MROV / m²)
Województwo łódzkie	4 025 531	241 053	6,0%	316 182	910 187	509 309	274 612	3,00
Główny Śląsk	3 700 361	323 183	8,7%	244 863	660 172	426 496	480 717	3,00
Polska Centralna	3 102 648	267 676	8,6%	163 017	676 450	72 215	488 104	3,00
Wielkopolska	2 524 184	182 200	7,2%	185 351	517 908	354 358	131 155	3,00
Poznań	2 238 864	132 063	5,9%	124 801	461 105	105 364	153 263	3,00
Województwo małopolskie	805 735	100 254	12,0%	51 243	156 177	26 315	77 445	5,25
Polska Wschodnia	820 486	23 300	2,8%	58 891	170 720	88 198	114 017	3,50
Legnica	813 294	53 777	6,6%	60 700	352 303	142 163	290 905	3,00
Katowice	772 483	1 481	0,2%	103 411	190 652	51 143	102 549	3,00
Polska Zachodnia	734 334	11 310	1,5%	42 736	265 153	73 290	220 002	3,00
Kraków	550 944	24 711	4,4%	67 423	198 642	42 281	58 322	3,75
Hydrotek – Toruń	303 523	33 785	11,1%	51 213	91 137	76 807	32 480	3,00
Poznań	265 417	15 560	5,8%	10 478	89 078	39 100	69 416	3,00
POLSKA – OGÓLEM	20 727 613	1 419 412	6,8%	1 489 110	4 994 585	1 958 039	3 880 (BIG-BOX 5,25: BBU)	



Źródło: Raport Marketbeat Polska rynek magazynowy IV kwartał 2020 r. Cushman and Wakefield

Na koniec grudnia 2019 roku zasoby powierzchni magazynowej w regionie Trójmiasta wynosiły 666 tys. m² a w 2020 roku wzrosły o ponad 147 tys m², w budowie znajduje się kolejne 142 tys m². Na rynku trójmiejskim szczególnie aktywne są firmy Panattoni oraz 7R. Z raportu firmy Cushman and Wakefield wynika, że na koniec roku 2020 w województwie pomorskim współczynnik pustostanów mimo wzrostu podaży wynosił tak jak pod koniec 2019 roku 6,6%.

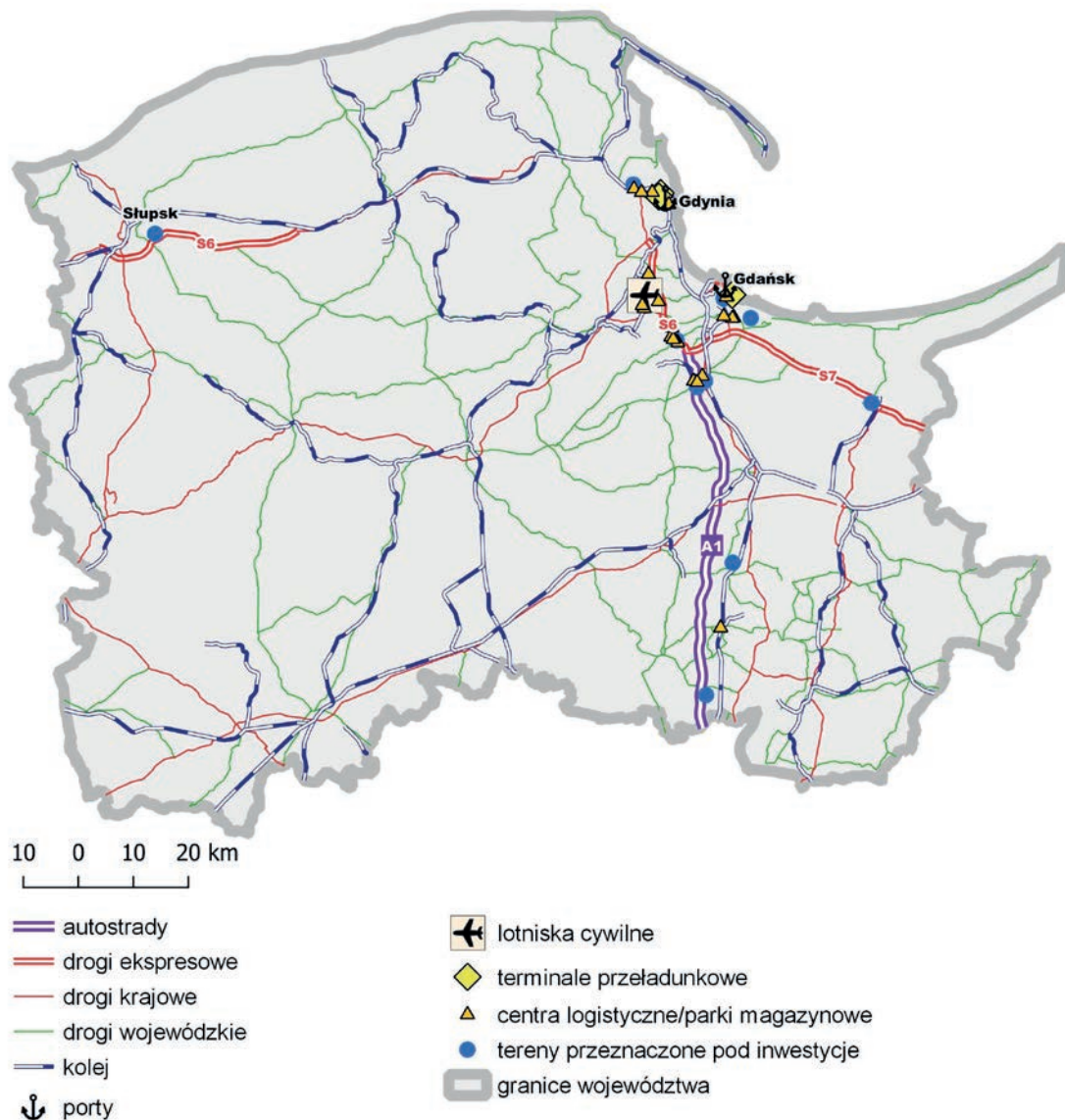
Pomorski rynek magazynowy od kilku lat bardzo sprawnie się rozwija, aczkolwiek nadal skoncentrowany jest wyłącznie w rejonie obszaru metropolitalnego. Najdalej zlokalizowane od trójmiasta inwestycje obecne są w Słupsku, a od strony południowej - w Tczewie (węzeł Swarozyn). Wśród największych nowych projektów, których budowa rozpoczęła się w ostatnim roku na Pomorzu były m.in. się w pełni wynajęty Park Gdańsk Air-

port zarządzany przez firmę Panattoni, 7R Park Gdańsk II (51 tys. m².) oraz kolejne fazy 7R Tczew (50 tys. m².) Ponadto Panattoni rozpoczęło prace nad parkiem Tricity North w Rumii (20 tys. m².) i Gdańsk South II w Pruszczu Gdańskim (13 tys. m².).

Pomorskie Centrum Logistyczne (Port Północny)

Pomorskie Centrum Logistyczne to teren obejmujący ok. 112 hektarów zlokalizowanych w Porcie Północnym w Gdańsku. Administrowane jest ono przez spółkę miasta Gdańsk – Gdańską Agencję Rozwoju Gospodarczego. Działka położona w bliskiej okolicy Portu Północnego na zapleczu 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

Rysunek 10. Rozmieszczenie infrastruktury liniowej oraz punktowej w województwie pomorskim



Źródło: Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie

biurowymi. Istnieje również możliwość objęcia części terenu statusem specjalnej Strefy Ekonomicznej oraz wolnego obszaru celnego.

W marcu 2020 GLP (wcześniej znane jako Global Logistic Properties) ogłosiło przejęcie Goodman Group w Europie Środkowej i Wschodniej dotychczasowego właściciela Centrum. Wartość podpisanej umowy to 1 mld euro. To przejęcie oznacza, iż Pomorskie Centrum Logistyczne zmieniło właściciela.²

² <https://www.portalmorski.pl/porty-logistyka/44665-nowy-wlasciciel-parku-logistycznego-przy-dct-gdansk-glp-przejmuje-aktywa-goodman>

Pomorskie Centrum Logistyczne oferuje możliwość budowy magazynów logistycznych i hal produkcyjnych wraz ze zintegrowanymi powierzchniami biurowymi o łącznej powierzchni ok. 500 tys. m². Obiekt obecnie posiada 150 tys. m² istniejącej powierzchni logistycznej, znajdujących się w 4 budynkach. GLP rozpoczęło budowę budynku nr 5 o powierzchni 39 tys. m², który dostępny będzie od IV kwartału 2021 r. wg informacji podanej przez Magdalenę Górską-Wojtas, Business Development manager GLP Poland.³

³ <https://biznes.trojmiasto.pl/Przy-terminalu-kontenerowym-DCT-powstana-nowe-magazyny-n156129.html#tri>

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”. W obszarze tworzonego Centrum Logistycznego od III kw. 2018 roku trwa realizacja inwestycji budowy terminalu intermodalnego na terenie Centrum Logistycznego wraz z budową urządzeń sterowania ruchem kolejowym i placów składowych do magazynowania ładunków zjednostkowanych ze środków POIiŚ 2014-2020. Koniec inwestycji planowany jest na III kwartał 2021 roku.

Zakres projektu obejmuje m.in.:

- 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,

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

Poza drogą o długości około 360 m zrealizowane zostanie również nowe odwodnienie, przebudowa sieci sanitarnej oraz wodociągowej i oświetlenie całej ulicy.

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

Magazyn wysokiego składowania w Intermodalnym Centrum Logistycznym w Porcie Zachodnim

W październiku 2019 roku oddano również nowoczesny magazyn wysokiego składowania który jest jednym z kluczowych elementów Intermodalnego Centrum Logistycznego w Porcie Zachodnim. Jest to pierwszy z czterech przewidzianych do realizacji tego typu magazynów w Porcie Gdynia, który już w momencie budowania znalazł najemcę. Na terenie o powierzchni 30 tys. m² oprócz magazynów powstaną również place składowe oraz niezbędna infrastruktura drogowa i kolejowa. Magazyn o wysokości użytkowej 10,5 m, jest przeznaczony do składowania wysoko przetworzonych towarów drobnicowych w opakowaniach. Prowadzone usługi logistyczne związane będą z magazynowaniem, przyjęciem, składowaniem, komplectacją i konfekcjonowaniem oraz wydawaniem zapasów w systemie cross-dockingu.

Magazyn wysokiego składowania przy ul. Polskiej w Gdyni

Wybudowany w 2017 roku magazyn jednokondygnacyjny o powierzchni użytkowej ok. 5 tys. m² z częścią biurową oraz trzema komorami magazynowymi. W obiekcie przewiduje się składowanie i dystrybucję towarów drobnicowych w opakowaniach z wyłączeniem ładunków niebezpiecznych oraz prowadzenie usług związanych z magazynowaniem, przyjęciem, składowaniem, komplectacją i wydawaniem towarów. Wysokość składowania towarów do 10,5 m.

Centrum magazynowe przy ulicy Hutniczej w Gdyni

W Gdyni przy ulicy Hutniczej 53 od lat funkcjonuje Centrum magazynowe Hutnicza I. Kompleks magazynów

i biur zbudowany ma powierzchnię ponad 12 tys. m² wliczając w to pomieszczenia biurowe i socjalne.

Gdańsk-Kowale Distribution Centre

Gdańsk Distribution Centre Kowale to park magazynowo biurowy w Gdańsku, składający się z 6 budynków, którego infrastruktura przeznaczona jest również do lekkiej produkcji. Lokalizacja zapewnia dogodnie połączenie komunikacyjne do tras wylotowych Trójmiasta. Warto podkreślić, że magazyny do wynajęcia w Gdańsku znajdują się w odległości jedynie 5 km od lotniska, 10 km od Portu Gdańskiego i głębokowodnego terminala kontenerowego DCT Gdańsk oraz 15 km od centrum Gdańska. Całkowita powierzchnia magazynowa parku obejmuje magazyny oferujące około 126 tys. m² powierzchni do wynajęcia. W dyspozycji jest także 10 tys. m² powierzchni biurowych.

Logistic Center Pruszcz Gdański ul. Zastawna

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

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

Fundusz inwestycyjny Hines Global Income Trust („Hines Global”) nabył nowoczesny park logistyczny o powierzchni ponad 30 tys. m², zlokalizowany w Pruszczu Gdańskim. Rolę zarządcy nieruchomości zakupionej w dniu 24 września 2019 roku od platformy inwestycyjnej The SEGRO European Logistics Partnership („SELP”) będzie pełniła spółka Hines Polska.

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

Inwestycja znajduje się w Pruszczu Gdańskim, w sąsiedztwie węzła Rusocin, obwodnicy Trójmiasta i Autostrady A1. Nieruchomość oddalona jest zaledwie 11 km od centrum Gdańska.

Istnieje tu możliwość budowy hal dostosowanych do indywidualnych potrzeb klienta w systemie build-to-suit (BTS), przy czym minimalny moduł najmu wynosi 2.500 mkw. Placówka docelowo może mieć nawet 95 tys. m² powierzchni w pięciu halach magazynowych.

Centra logistyczne firmy 7R⁴:

7R City Flex Gdańsk Airport

7R City Flex Gdańsk-Airport to obiekt magazynowy, zlokalizowany przy ulicy Sąsiedzkiej, w bezpośrednim sąsiedztwie drogi S6 oraz obwodnicy Trójmiasta. Położenie obiektu pozwala na szybki dojazd do lotniska oraz centrum Gdańska, a jednocześnie, dzięki usytuowaniu blisko autostrady A1. Dzięki łatwemu dostępowi do komunikacji miejskiej (PKM, autobus) jest atrakcyjną lokalizacją dla pracowników czy klientów. 7R City Flex Gdańsk-Airport to projekt magazynowy klasy A o łącznej powierzchni około 9 tys. m² - minimalny moduł 1,7 tys. m².

7R City Flex Gdańsk Airport II

Kolejny obiekt położony w bezpośrednim sąsiedztwie 7R City Flex Gdańsk Airport leży obiekt 7R City Flex Gdańsk-Airport II. Jest to projekt magazynowy klasy A o łącznej powierzchni około 42 tys. m² - minimalny moduł to 1,7 tys. m².

⁴ Strona internetowa firmy 7R S.A. www.7rsa.com

7R City Flex Gdańsk II

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

7R City Flex Gdynia

7R City Flex Gdynia to nowoczesny obiekt klasy A, który powstaje w ramach konceptu sieci miejskich magazynów 7R City Flex. To pierwsza inwestycja typu Small Business Unit w Gdyni. Jedną z głównych zalet obiektu jest jego lokalizacja. Ulica Hutnicza przy której znajduje się magazyn zapewnia doskonałe połączenie z Portem Gdynia dzięki dogodnemu dostępowi do Estakady Kwiatkowskiego oraz sprawny wyjazd na obwodnicę Trójmiasta w kierunku Autostrady A1. Usytuowanie w granicach aglomeracji gwarantuje dostęp do odpowiedniej infrastruktury oraz komunikacji miejskiej, co sprawia, że jest to również atrakcyjna lokalizacja dla pracowników. 7R City Flex Gdynia dzięki zastosowanym w nim rozwiązaniom ekologicznym wpływającym m.in. na wzrost efektywności energetycznej objęty jest certyfikacją BREEAM. Całkowita powierzchnia najmu to 15 tys. m² gdzie minimalny moduł wynosi 1 tys. m².

7R Park Gdańsk Port

7R Park Gdańsk Port to nowoczesny park składający się z dwóch obiektów logistycznych, o łącznej powierzchni około 119 tys. m² (71 i 40 tys. m²). Obiekt ten dzięki bezpośredniemu połączeniu z drogą ekspresową S7 oraz obwodnicą Trójmiasta jest bardzo dobrze skomunikowa-

ny z rozległą siecią dróg krajowych, co umożliwia szybkie połączenie z Polską centralną.

7R Park Gdańsk I Kowale

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

7R Park Gdańsk II w budowie

7R Park Gdańsk II to kompleks trzech nowoczesnych obiektów, który powstaje w miejscowości Kowale k. Gdańska, tuż przy Trójmiejskiej Obwodnicy. To kolejna inwestycja 7R na magazynowej mapie Trójmiasta. Obiekty znajdują się w Gdańsku Kowalach przy ul. Magnackiej tuż przy węźle Szadółki, zaledwie kilka kilometrów od Autostrady A1 oraz południowej obwodnicy S7. Niewątpliwym atutem jest również bliska odległość do centrum Gdańska oraz Gdyni, a także międzynarodowego portu lotniczego Gdańsk Airport. Dostępna w obiektach przestrzeń można zaaranżować dopasować nie tylko pod typową powierzchnię magazynową, ale także lekką produkcję. Usytuowanie w granicach aglomeracji gwarantuje dostęp do odpowiedniej infrastruktury oraz komunikacji miejskiej, co sprawia, że jest to atrakcyjna lokalizacja również dla pracowników. Dzięki zastosowanym najnowszym rozwiązaniom ekologicznym, wpływającym m.in. na wzrost efektywności energetycznej, 7R Park Gdańsk II objęty jest certyfikacją BREEAM. Całkowita powierzchnia najmu to 52.4 tys. m² (budynek I-10.9 tys. m², budynek II-20.3 tys. m², budynek III-21.1 tys. m²)

7R Park Gdańsk III

7R Park Gdańsk III to nowoczesny park o powierzchni najmu ponad 113 tys. m² składający się z trzech obiektów magazynowych (2 x 44 i 26 tys. m²), położony w sąsiedztwie węzła Gdańsk-Owczarnia. Atrakcyjna lokaliza-

cja i bliskość do stacji Pomorskiej Kolei metropolitalnej gwarantują dostęp do odpowiedniej infrastruktury i zapewniają dogodnie połączenie z Trójmiastem. Dodatkowym atutem jest usytuowanie parku w pobliżu drogi ekspresowej S6 (Obwodnicy Trójmiasta). Dobry dojazd do autostrady A1 zapewni szybką komunikację z Polską centralną. 7R Park Gdańsk III objęty jest certyfikacją BRE-EAM.

7R Park Słupsk – w budowie

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

7R Park Tczew

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

Centra logistyczne firmy Panattoni: ⁵

Panattoni Park Gdańsk East

Panattoni Park Gdańsk East oferuje klientom powierzchnie magazynową oraz biurową. Park, składający się z 4 odrębnych inwestycji, jest położony w pobliżu kontenerowego terminalu głębokowodnego (DCT Gdańsk). W niewielkiej odległości od magazynów w Gdańsku znajduje się również południowa obwodnica Trójmiasta, łącząca autostradę A1 z drogą krajową nr 7, a od planowanego węzła „Błonia” dzieli go zaledwie 500 m. Wspomniany węzeł znajduje się na trasie Sucharskiego, która biegnie z portu gdańskiego do autostrady A1 oraz do obwodnicy południowej Trójmiasta. Magazyny w Gdańsku wchodzące w skład Panattoni Park Gdańsk są pierwszymi obiektami firmy Panattoni Europe wybudowanymi przez niego na Pomorzu.

East I ul Elbląska 110

Park magazynowy składa się z czterech magazynów, których łączna powierzchnia wynosi 46 870 m². Obiekt ten jest ukończony i nie ma w planach jego rozbudowy.

East II – w budowie

Panattoni Park Gdańsk East II składać się będzie z dwóch hal magazynowych klasy A o łącznej powierzchni niemal 41 600 m².

East III ul Elbląska – w budowie

Jest to jedna hala magazynowa klasy A o łącznej powierzchni niemal 33 tys. m², w której istnieje możliwość wynajęcia powierzchni magazynowo-produkcyjnej. Wysokość hali to 10 m a minimalny moduł magazynowy to 1200 m².

East IV ul Elbląska

Jest to jedna hala magazynowa o powierzchni magazynowej 52 tys. m².

Panattoni Park Gdańsk West III – ul. Jabłoniowa

Panattoni Park Gdańsk West oferuje powierzchnię magazynową oraz biurową, jak również najnowocześniejsze

⁵ Strona internetowa firmy Panattoni Europe Polska <http://www.panattonieurope.com/pl/kraj/polska/>

rozwiązania składowania towarów. Najważniejszym atutem parku jest jego lokalizacja w sąsiedztwie dróg ekspresowych S6, S7 oraz autostrady A1.

Jest to park dystrybucyjny składający się z dwóch hali magazynowej klasy A o łącznej powierzchni ok. 64 tys. m². Park oferuje możliwość wynajęcia powierzchni magazynowo – produkcyjnych, dostosowanych do indywidualnych potrzeb klienta z różnych branż. Wydzielone Jednostki odpowiadają potrzebom logistyki, dystrybucji, składowania czy produkcji.

Panattoni Park Gdańsk Airport – w budowie

Panattoni Park Airport położony jest w bezpośrednim sąsiedztwie portu lotniczego im. Lecha Wałęsy. Dzięki atrakcyjnej lokalizacji będzie doskonale włączony w Trójmiejski system transportu publicznego. Do lotniska dociera Pomorska Kolej metropolitarna, regularnie kursują autobusy, a jeden z przystanków znajduje się bezpośrednio przed planowanym Parkiem, co znacznie ułatwi dojazd pracownikom.

Panattoni Park Gdańsk Airport w ramach czterech budynków oferuje najwyższą jakość powierzchni magazynowej oraz biurowej, jak również najnowocześniejsze rozwiązania składowania towarów. Wyposażony jest w wygodne place manewrowe, bramy „0” oraz umożliwia elastyczne kształtowanie modułów. Park certyfikowany jest w systemie BREEAM na poziomie „Good”. Część parku została już wynajęta m.in. Przez firmę BKK, która na powierzchni 68 500 m² prowadzi będzie operacje logistyczne na potrzeby sklepów stacjonarnych home&you, a także sklepu internetowego tej marki.

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

Panattoni, w marcu 2019 rozpoczął budowę Panattoni Park Tricity South II. Zlokalizowany niedaleko Pruszcza Gdańskiego - w Będzieszynie kompleks w sąsiedztwie autostrady A1 (węzeł Rusocin).

Planowane jest wybudowanie dwóch budynków. Pierwsze 25 tys. m² z 76 tys. planowanych jest już dostępne, z czego ponad 3 500 m² ma już najemcę, który będzie realizował procesy lekkiej produkcji, konfekcjonowania i składowania.

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

Panattoni Park Tricity North – Rumia, w budowie

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

BTS Nagel ul. Elbląska Gdańsk

BTS dla firmy Nagel-Group cechują nowoczesne rozwiązania konstrukcyjne i technologiczne, dostosowane do wysokich wymagań branży FMCG (fast-moving consumer goods). Ze względu na wymogi procesu magazynowania produktów spożywczych, w obiektach zastosowano szczególne rozwiązania technologiczne tj., izolacja termiczna oraz systemy chłodzenia. Na uwagę zasługuje system kontroli temperatury powietrza na całej powierzchni budynków. Dodatkowo, część magazynową, w której umieszczono regały, wyróżnia niestandardowa wysokość użytkowa, tj. 11,5 m, podczas gdy zazwyczaj wynosi ona 10 m. Całkowita powierzchnia magazynu to 3500 m².

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

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

SSKW Gdańsk ul. Miałki Szlak

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

Mapletree Park Gdańsk ul. Bysewska wcześniej Prologis Park Gdańsk

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

Mniejsze magazyny w województwie pomorskim:

Centrum logistyczne Morzeszczyn, powiat tczewski

Nieruchomość zlokalizowana jest w miejscowości Morzeszczyn, przy autostradzie A1, 100 m od stacji kolejowej. Jest to zespół magazynowy o łącznej powierzchni około 20 tys. m² z bramami magazynowymi na poziomie "0"

Bałtyckie Centrum Lipiński w budowie

Dekpol rozpoczął budowę dwóch nowoczesnych hal magazynowo usługowych w Gdańsku na terenie Wyspy Portowej o łącznej powierzchni najmu prawie 15 tys. m². Inwestycja powstaje na terenie gdańskiej Przeróbki. Projekt zakłada budowę dwóch nowoczesnych hal magazynowo - usługowych z wydzielonymi częściami biurowymi. Obiekty składać się będą z modułów typu SBU (small business unit) przeznaczonych na niewielkie magazyny, pod lekką produkcję lub reprezentacyjne biura. Przedsięwzięcie zostanie zrealizowane na zlecenie firmy Flex Gdańsk BCL. Inwestor posiada jeszcze w ofercie wolne powierzchnie do wynajęcia.

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

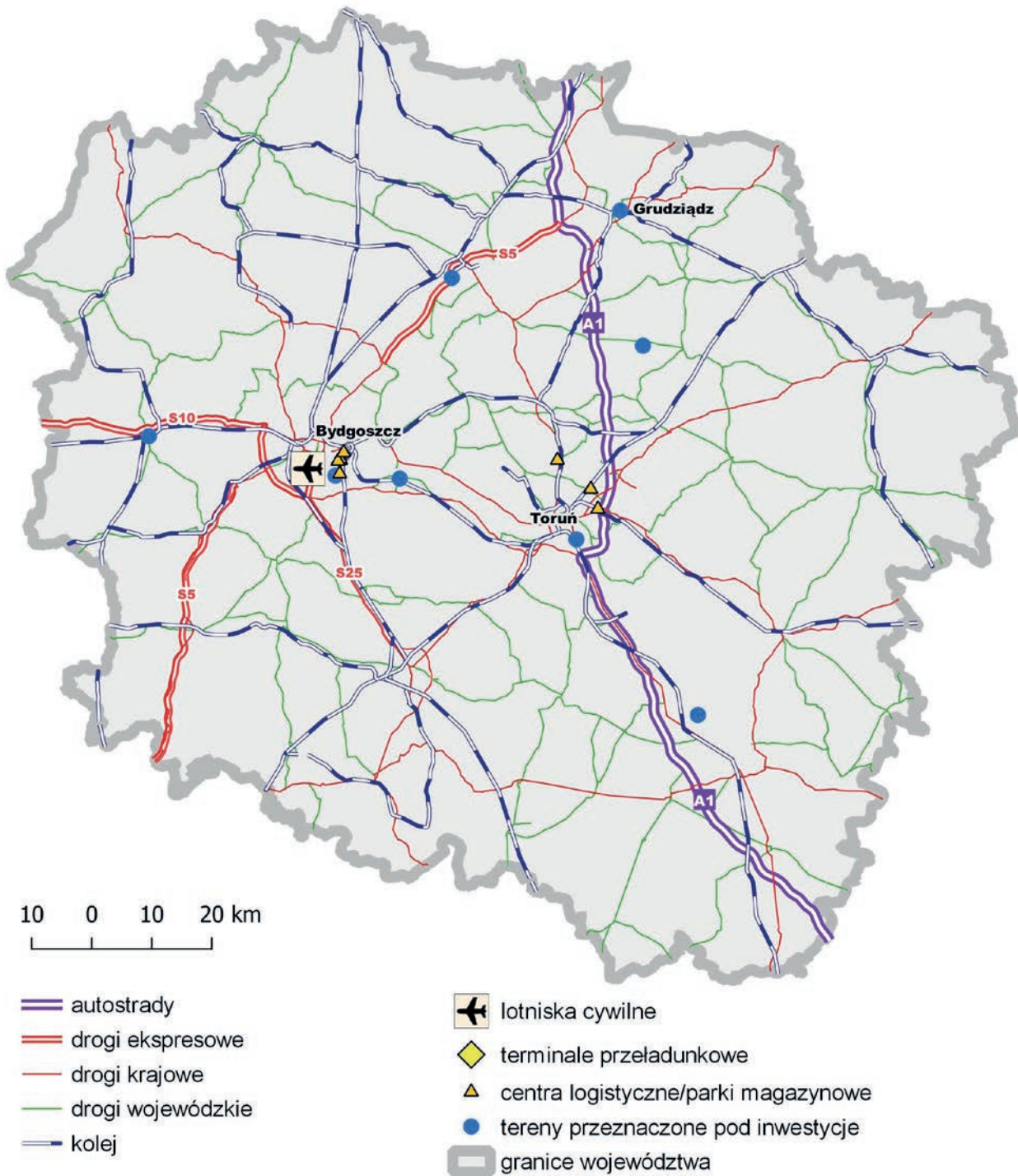
Magazyny Magnacka ATC Cargo – Gdańsk Kowale

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

Centrum logistyczne Royal Business Park ul. Kartuska

Otwarte w marcu 2019 roku Royal Business Park to centrum dystrybucyjne, które łączy funkcje magazynowe i biurowe. Kompleks wybudowany przez krajowego inwestora znajduje się na terenie Gdańskiej Agencji Rozwoju Gospodarczego oraz strefy ekonomicznej. Na inwestycję składają się dwa budynki o łącznej powierzchni 11 150 m². dysponujące wysokiej klasy powierzchnią magazynową i biurową. Royal Business Park znajduje się w sąsiedztwie drogi krajowej nr 7, która bezpośrednio prowadzi do Obwodnicy Trójmiasta (S7). Zaletą lokalizacji parku jest bliskość Portu Lotniczego Gdańsk. Hala wysokiego składowania wraz z budynkiem biurowym, podzielona na segmenty (1726 m², 1147 m², 2255 m²) Segmenty można łączyć w większe powierzchnie. Ochrona instalacją tryskaczową, gęstość obciążenia ogniowego powyżej 4tys. mJ/m². Posadzka bezpyłowa o nośności

Rysunek 11. Rozmieszczenie infrastruktury liniowej oraz punktowej w województwie kujawsko-pomorskim.



Źródło: Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie

5T/m². Cały obiekt oświetlony lampami LED nowej generacji. Dostępne bramy z poziomą „0” i doki rozładunkowe. W obecnej chwili cały budynek wynajęty jest przez firmę BioFeed, producenta pasz.

• Kujawsko-Pomorskie

Województwo Kujawsko-Pomorskie coraz bardziej otwiera się na rozwój usług logistycznych w regionie. Funkcjonuje tu kilku mniejszych operatorów oferujących

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

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

Panattoni Park Toruń w Grębocinie

Inwestycja zrealizowana została przez Panattoni Europe w miejscowości Grębocin w odległości ok. 10 km od centrum Torunia przy drodze krajowej nr 552 oraz 4 km od węzła autostrady A1 w Lubiczu. W ramach Panattoni Park Toruń zaplanowane były dwa kompleksy. Pierwsza inwestycja o powierzchni ok. 30 000 m² w całości zrealizowana została na potrzeby firmy Cereal Partners Poland Toruń-Pacific (CPP). Hala, którą zajmuje CPP 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). Drugi budynek oferuje 31 000 m² nowoczesnej powierzchni magazynowej pod wynajem, elastycznie dostosowywany do potrzeb klientów z różnych branż.

Centrum logistyczne Panattoni Park Toruń II

Panattoni Park Toruń II to nowy punkt na mapie centrów dystrybucyjnych zlokalizowany w północno-wschodniej

części Torunia i składający się z dwóch budynków o łącznej powierzchni 62 560 m². Kompleks jest świetnie położony bezpośrednio przy drodze krajowej nr 80, zaledwie 2 km od węzła autostradowego A1 Lubicz, który łączy się z siecią dróg ekspresową w tym z S10 w kierunku Warszawy. Z parku do centrum Torunia jest zaledwie 10 km, do Bydgoszczy 53 km, a do Gdańska 161 km. Park oferuje nowoczesną powierzchnię magazynową klasy A. Moduły magazynowe mogą być elastycznie dostosowane do potrzeb klientów z różnych branż, również produkcyjnej. Dla komfortu Najemców przygotowane zostały nowoczesne powierzchnie biurowe, wygodne place manewrowe i miejsca parkingowe.

Centrum logistyczne Panattoni Park Bydgoszcz II i III

Panattoni Park Bydgoszcz oferuje obecnie dwa kompleksy powierzchni przemysłowej w ramach nowoczesnych budynków magazynowych klasy A, położonych w obrębie miasta nieopodal Bydgoskiego Parku Przemysłowo-Technologicznego (Panattoni II przy ul. Dachtery o powierzchni 40 000 m² oraz Panattoni III przy ul. Mokrej o powierzchni ponad 45 622m²). Obiekty z przeznaczeniem na składowanie oraz lekką produkcję, mogą być dowolnie dostosowane do potrzeb jednej firmy bądź kilku najemców i wyposażone są w wygodne place manewrowe, przestronne parkingi oraz nowoczesne moduły biurowe. Panattoni II przy ul. Dachtery o powierzchni 40 000 m² oraz Panattoni III przy ul. Mokrej o powierzchni ponad 45 622m². Centrum logistyczne położone jest w pobliżu ulicy Nowotoruńskiej, wzdłuż linii kolejowej oraz niewielkiej odległości od bocznicy – linia kolejowa Piła-Bydgoszcz-Kutno-Warszawa. Obwodnica miasta będąca elementem drogi ekspresowej S10 znajduje się niepełna 3 km od parku.

Waimea Logistic Park Bydgoszcz

Waimea Logistic Park Bydgoszcz to centrum magazynowo-logistyczno-produkcyjne zlokalizowane we wschodniej części miasta o łącznej planowanej powierzchni zabudowy ok. 90 000 m². W jego skład wejdzie 6 nowoczesnych hal klasy A zaprojektowanych zgodnie z obecnymi wymogami nowoczesnej gospodarki magazynowej i logistycznej, które można adoptować pod potrzeby różnorodnych firm dystrybucyjnych i produkcyjnych. 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.

Goodman Toruń Logistics Centre

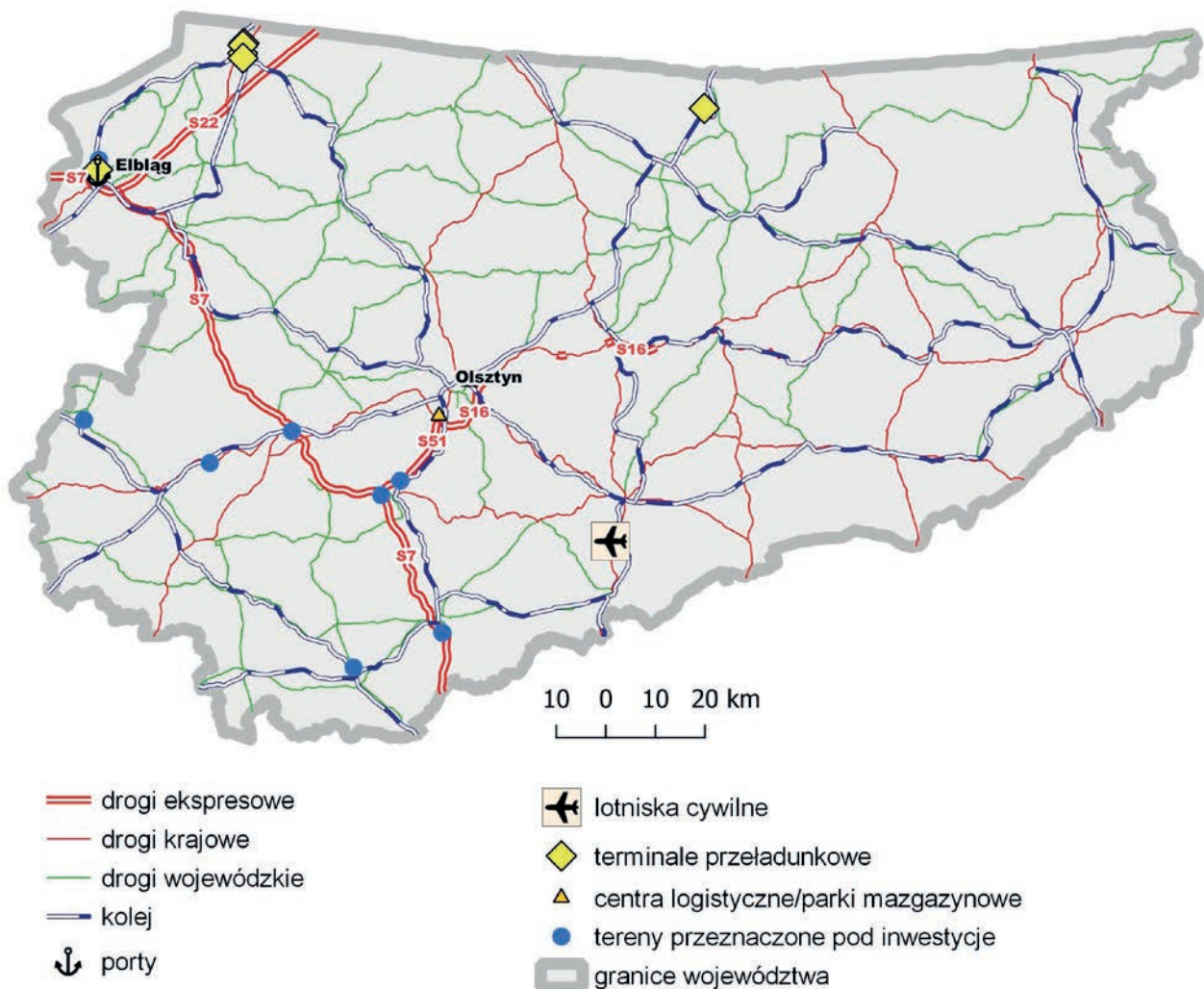
Centrum logistyczne zlokalizowane jest w obrębie Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej w Ostaszewie k. Torunia. Centrum jest dobrze skomunikowane zarówno z zachodnimi, jak i wschodnimi rynkami poprzez multimodalną sieć transportu włączając w to lotnisko w Bydgoszczy (50 km) oraz odległe o 12 km skrzyżowanie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

centrum logistycznego to 66 934 m², natomiast docelowo ma ona objąć 93 612 m².

• **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 miej-

Rysunek 12. Rozmieszczenie infrastruktury liniowej oraz punktowej w województwie warmińsko-mazurskim



Źródło: Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie

scu krzyżowania się nowo wybudowanej obwodnicy Olsztyna z drogą S 51 (węzeł Olsztyn Południe) powstaje park logistyczny Panattoni Park Olsztyn o wielkości 39 087 m², z czego 30 000 m² ma być przeznaczony na wynajem. Przeznaczony będzie zarówno do magazynowania, jak i lekkiej produkcji. Dodatkowo z początkiem 2020 r. Rohlig Suus Logistics w Olsztynie otworzył swoje centrum magazynowo-biurowe. Obiekt obsługuje transport drogowy drobnicowy oraz całopojazdowy nie tylko dla klientów województwa warmińsko-mazurskiego, ale ze względu na bliskość trójmiejskich portów jest także istotnym punktem na mapie transportu intermodalnego. Obiekt ma charakter multikliencki i obsługuje kontrahentów z różnych sektorów przemysłu.

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

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

• Mazowieckie

Województwo mazowieckie z aglomeracją warszawską jest głównym węzłem transportu ładunków drobnicowych, skierowanych zarówno do najważniejszych krajowych jak i zagranicznych nadawców oraz odbiorców. Jest największym rynkiem magazynowym w kraju. W 2020 roku funkcjonowało 167 centrów magazynowych oferujących blisko 5,3 mln m² powierzchni do wynajęcia. Powstało 18 nowych parków logistycznych o łącznej

powierzchni magazynowej wynoszącej 111 tys. m². Na tak dynamiczny rozwój tego sektora gospodarki istotny wpływ ma bardzo dobra dostępność Warszawy do sieci dróg krajowych oraz linii kolejowych. Poniżej zestawienie centrów magazynowych oraz parków logistycznych o powierzchni równej i powyżej 50 000 m².

P3 Błonie

Największy kompleks logistyczny w okolicy Warszawy, oferujący docelowo 325.000 m² powierzchni magazynowej (obecnie 278.413 m²) oraz biurowej na 80 hektarowej działce. Istnieje możliwość przystosowania powierzchni na potrzeby prowadzenia lekkiej produkcji. P3 Błonie zlokalizowany jest 27 km od centrum Warszawy, w odległości kilkuset metrów od drogi krajowej nr 92. Położenie parku umożliwia dobry dojazd do autostrady A2 / trasy europejskiej E30 (Warszawa-Łódź-Poznań) dzięki drogom wojewódzkim nr 579 i nr 720.

MLP Pruszków II

Centrum składa się z hal magazynowych i produkcyjnych o łącznej planowanej powierzchni wynoszącej ponad 350.000 m² (obecnie 234.082 m²). Park magazynowy położony jest w miejscowości Moszna-Parcele położonej 25 km na zachód od centrum Warszawy. Park zlokalizowany jest przy autostradzie A2 w odległości 5 km od węzła Pruszków, co umożliwia dogodny dostęp do południowej obwodnicy Warszawy S2 oraz drogi S8.

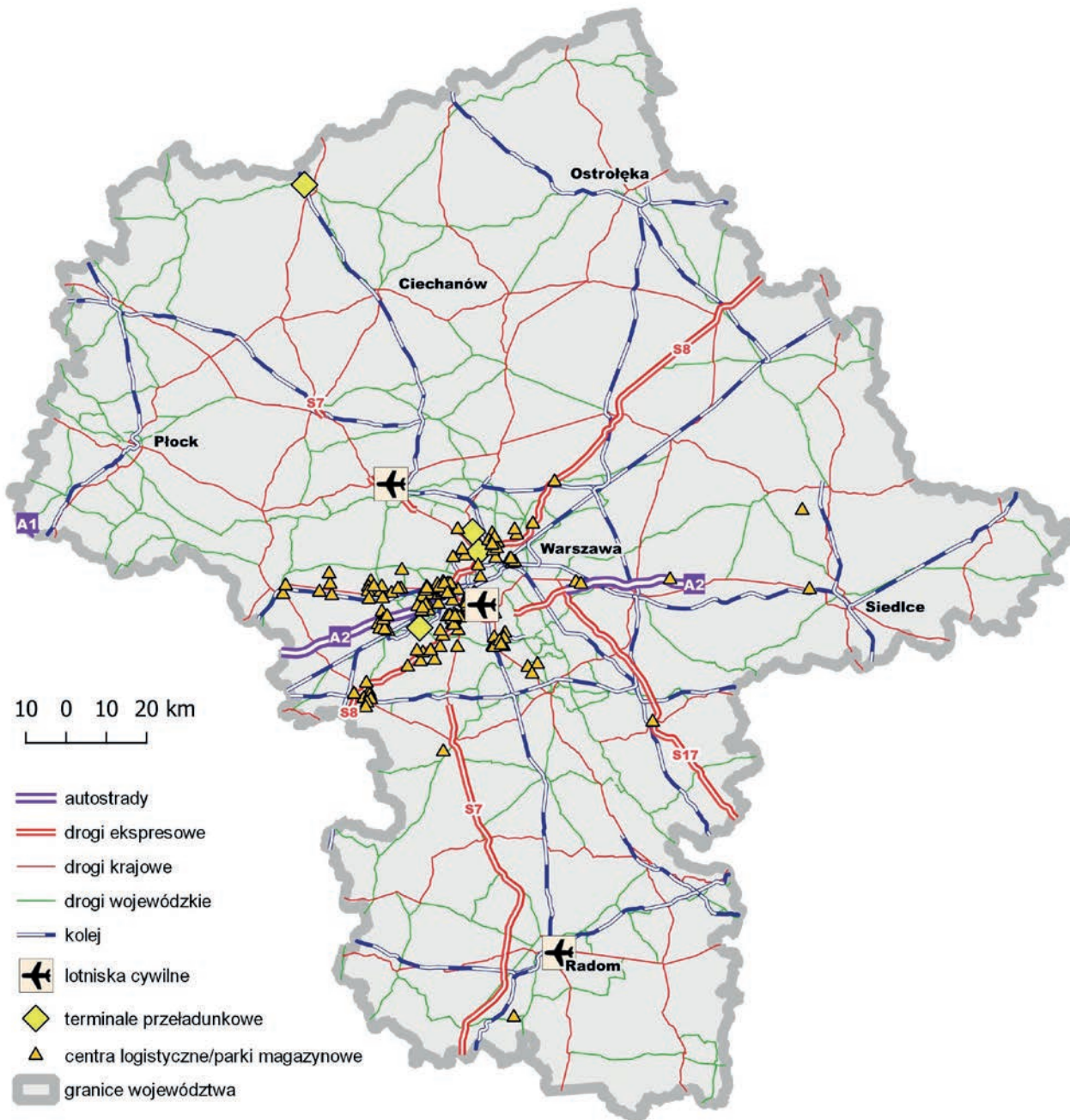
MLP Pruszków I

Park logistyczny położony na działce o powierzchni 43 ha. Powstało łącznie 169.610 m² powierzchni magazynowo-produkcyjnej. Kompleks posiada własną bocznice kolejową. MLP Pruszków I jest zlokalizowany 2 minuty jazdy od Al. Jerozolimskich oraz 10 minut jazdy od Alei Krakowskiej, stanowiących główne arterie Warszawy. Kompleks znajduje się także blisko autostrady A2.

Prologis Park Teresin

Park magazynowy, w skład którego wchodzi sześć budynków o łącznej powierzchni wynoszącej prawie 159.517 m², przy czym minimalny moduł najmu wynosi 3.600 m². Park posiada własną bocznice kolejową, połączoną z międzynarodową linią biegnącą ze wschodu na zachód Europy. Prologis Park Teresin położony jest około

Rysunek 13. Rozmieszczenie infrastruktury liniowej oraz punktowej w województwie mazowieckim



Źródło: Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie

40 km na zachód od centrum Warszawy, z dobrym dostępem do drogi krajowej nr 92 oddalonej 500 m od parku.

P3 Mszczonów

Składa się z dziesięciu obiektów o łącznej powierzchni wynoszącej 157.551 m². Większość hal magazynowo-biurowych została zbudowana w systemie build-to-suit (BTS), czyli na specjalne życzenie klienta. Powierzchnie przystosowane są zarówno do prowadzenia działalności

logistycznej, jak i do lekkiej produkcji. Minimalny moduł najmu wynosi 3.600 m². Park posiada własną bocnicę kolejową. P3 Mszczonów leży 45 km na południowy-zachód od Warszawy, około 40 minut jazdy od międzynarodowego Portu Lotniczego Warszawa-Okęcie. Kompleks znajduje się blisko drogi ekspresowej S8 / trasy europejskiej E67 (Wrocław-Warszawa-Białystok). Posiada także dobry dojazd drogą krajową nr 50 do oddalonej o 18 km autostrady A2.

Prologis Park Błonie

Składa się z dziesięciu budynków magazynowo-biurowych o łącznej powierzchni wynoszącej ponad 150.000 m². Atuty parku to między innymi nowoczesne rozwiązania techniczne w zakresie dystrybucji oraz obszerne place manewrowe dla pojazdów ciężarowych. Prologis Park Błonie usytuowany jest w Kopytowie 25 km na zachód od centrum Warszawy. Zlokalizowany jest przy drodze krajowej nr 2 / trasie europejskiej E30 (Warszawa-Poznań), 8 km od autostrady A2 (Warszawa-Łódź-Poznań), co umożliwia dogodny dostęp do południowej obwodnicy Warszawy S2 oraz S8 (Wrocław-Białystok).

Prologis Park Janki

Kompleks dystrybucyjny składający się z trzech hal magazynowych o łącznej powierzchni wynoszącej 148.511 m². Do parku możliwy jest dojazd komunikacją miejską. Prologis Park Janki znajduje się 15 km na południowy-zachód od centrum Warszawy, 14 km od międzynarodowego Portu Lotniczego Warszawa-Okęcie. Położony niedaleko węzła „Wypędy” (Sokołowska) łączącego drogę ekspresową S8 oraz drogę krajową nr 7.

City Point

Park logistyczny o powierzchni wynoszącej blisko 122.000 m². W skład kompleksu wchodzi 18 budynków magazynowych z modułami socjalno-biurowymi oraz dwa budynki biurowe. Powierzchnia magazynowa parku może być dostosowana do prowadzenia działalności produkcyjnej i dystrybucyjnej. City Point zlokalizowany jest 7 km od centrum Warszawy w dzielnicy Warszawa Targówek przy ulicy Matuszewskiej, z dostępem do drogi ekspresowej S8.

Mapletree Park Błonie II (d. Prologis Park Błonie II)

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

SEGRO Logistics Park Warsaw, Nadarzyn

Kompleks logistyczny powstał na działce o powierzchni 32 ha. łączna powierzchnia magazynowo-produkcyjna

docelowo wynosić będzie ponad 120.000 m² (obecnie 106.237 m²). SEGRO Logistics Park Warsaw, Nadarzyn zlokalizowany jest 5 km na południe od administracyjnych granic Warszawy i 18 km od międzynarodowego Portu Lotniczego Warszawa-Okęcie. Park położony jest bezpośrednio przy drodze S8 oraz 4 km od drogi krajowej nr 7 / trasy europejskiej E77 (Gdańsk-Warszawa-Kraków).

A2 Warsaw Park

Park magazynowy o powierzchni wynoszącej 103.670 m². Zlokalizowany jest w miejscowości Adamów, 8 kilometrów na północ od centrum Grodziska Mazowieckiego, w bezpośrednim sąsiedztwie węzła komunikacyjnego „Grodzisk Mazowiecki. Lokalizacja niecałe 40 kilometrów od centrum Warszawy gwarantuje sprawne połączenie z Portem Lotniczym Chopina oddalonym o 35 kilometrów.

Prologis Park Sochaczew

Centrum logistyczne o powierzchni wynoszącej 93.000 m² składa się z 2 hal magazynowych klasy A. Usytuowane jest 53 km na zachód od centrum Warszawy, na terenie Sochaczewa. Magazyny położone są przy drodze krajowej nr 92 w odległości 17 km od autostrady A2. Dodatkowo nieruchomość posiada dostęp do własnej boczniczy kolejowej.

Hillwood Marki

Oferuje cztery budynki magazynowe o łącznej powierzchni 93.800 m². Park posiada powierzchnię dostosowaną zarówno na potrzeby logistyki, jak i produkcji. Hillwood Marki zlokalizowany jest około 19 km od centrum Warszawy. Park posiada dostęp do pobliskiej trasy ekspresowej S8 oraz autostrady A2.

Mapletree Park Błonie II (d. Hillwood Błonie II)

Centrum logistyczne oferujące sześć budynków magazynowo-biurowych o łącznej powierzchni około 85.192 m². Hillwood Błonie II zlokalizowany jest na terenie gminy Błonie, 35 km na zachód od centrum Warszawy oraz 400 metrów od drogi krajowej nr 92. Położenie centrum umożliwia także dojazd do oddalonej o 8 km autostrady A2.

SEGRO Business Park Warsaw, Ożarów

Kompleks dystrybucyjny składający się z siedmiu budynków o łącznej powierzchni wynoszącej 76.000 m². Oferuje powierzchnie magazynowo-produkcyjne i biurowe. SEGRO Business Park Warsaw, Ożarów położony jest w Ożarowie, 16 km od centrum Warszawy. Bliskość autostrady A2 oraz drogi krajowej nr 92.

Panattoni Park Janki III

Panattoni Park Warszawa Janki III składa się z hali magazynowej o powierzchni 70,595 m². Park zlokalizowany jest w odległości 16 km od centrum Warszawy oraz 13 km od lotniska Chopina, w pobliżu skrzyżowania trasy S8 z drogą krajową nr 7 w odległości 3 km od węzła „Wyłądy” (Sokołowska).

Panattoni Park Pruszków II

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

SEGRO Logistics Park Warsaw, Pruszków

Centrum dystrybucyjne w skład którego wchodzi dwie hale magazynowe o łącznej powierzchni wynoszącej 69.100 m². Park przystosowany jest głównie do wymogów średnich i większych firm, w tym do prowadzenia lekkiej produkcji. SEGRO Logistics Park Warsaw, Pruszków zlokalizowany jest 15 km od centrum Warszawy. Park położony jest 800 m od drogi krajowej nr 2 / trasy europejskiej E30 (Warszawa-Poznań), niedaleko węzła Pruszków na autostradzie A2 (Warszawa-Łódź-Poznań).

West Park Ożarów

Centrum logistyczne składające się z trzech hal magazynowych o łącznej powierzchni wynoszącej ok. 67.800 m². West Park Ożarów położony jest w Ożarowie Mazowieckim około 15 km od Warszawy, 12 km od międzynarodowego Portu Lotniczego Warszawa-Okęcie. Zlokalizowany jest w bezpośrednim sąsiedztwie drogi krajowej nr 92 oraz w niewielkiej odległości do węzła Pruszków, położonego przy autostradzie A2. Niedaleko kompleksu przebiega także linia komunikacji miejskiej.

P3 Grodzisk (d. Panattoni Park Grodzisk III)

Park zlokalizowany jest w miejscowości Natolin około 33 kilometry na zachód od Warszawy. Jego magazyny położone są w pobliżu autostrady A2 łączącej Warszawę z Berlinem, co zapewnia sprawne połączenie zarówno ze stolicą, jak i innymi regionami kraju. Dodatkowo niedaleko inwestycji będzie przebiegała planowana obwodnica Grodziska Mazowieckiego. Centrum logistyczne składa się z 4 budynków o łącznej powierzchni około 66.109 m².

Mapletree Nadarzyn

Centrum dystrybucyjne o powierzchni wynoszącej 63.732 m² składające się z jednej hali klasy A. Znajduje się 26 kilometrów na południowy-zachód od Warszawy, na terenie gminy Nadarzyn. Obiekt usytuowany jest niedaleko drogi krajowej nr 8. Pozwala ona na szybką komunikację z centrum stolicy oraz oddalonym o 25 kilometrów Lotniskiem im. Fryderyka Chopina, a także drogą ekspresową S2/obwodnicą Warszawy i autostradą A2.

Panattoni Park Konotopa II

Park o powierzchni 63.413 m² składa się z nowoczesnej hali magazynowej. Położony jest na przedmieściach Warszawy, bezpośrednio przy węźle „Konotopa”, łączącym autostradę A2 i S8, a także w niedalekiej odległości od węzła Mory łączącego drogi ekspresowe S2 i S8.

Logicor Piaseczno

Park biznesowo-technologiczno-logistyczny o łącznej powierzchni 61.305 m². Położony jest 15 km na południe od centrum Warszawy i 7 km od lotniska Okęcie. Dojazd do tras szybkiego ruchu (Kraków i Katowice), w tym autostrady A2 (południowa autostradowa obwodnica Warszawy S2), drogi ekspresowej S7 i obwodnicy Warszawy.

Cemat'70 Park

Hale produkcyjne na terenie obiektu wraz z pomieszczeniami magazynowymi i biurowymi tworzą łączną przestrzeń o powierzchni 60.000 m². Wyposażone są w ergonomicznie zaprojektowane powierzchnie produkcyjne, które składają się z jednego lub kilku pomieszczeń. Aby usprawnić działalność przemysłową można dokonać modyfikacji liczby wejść lub układu ścian.

Panattoni Park Konotopa III

Park o łącznej powierzchni 58.540 m² zlokalizowano 15 kilometrów na zachód od centrum Warszawy. Posiada bardzo dobrą dostępność komunikacyjną, wynikającą z położenia tuż przy zbiegu dwóch dróg ekspresowych S2 i S8. W skład centrum dystrybucyjnego wchodzi dwa nowoczesne budynki klasy A.

Prologis Park Warsaw Żerań

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

Mapletree Błonie-Metropol

Centrum logistyczne o łącznej powierzchni blisko 55.459 m² znajduje się w miejscowości Pass, na obszarze gminy Błonie, około 32 kilometry na zachód od centrum Warszawy. Położone jest w pobliżu drogi krajowej nr 92 oraz około 10 kilometrów od węzła „Grodzisk Mazowiecki” autostrady A2, która zapewnia sprawną komunikację zarówno z Warszawą, jak i z Łodzią, czy Poznaniem.

Metropol Park Jagiellońska

Park magazynowo-biurowy zlokalizowany w Warszawie o całkowitej powierzchni 55.000 m². Obiekt magazynowo-biurowy znajduje się w bliskim sąsiedztwie Trasy Toruńskiej, a także w pobliżu dróg szybkiego ruchu S8 oraz S7.

Hillwood Warszawa II

Park magazynowy, obejmujący 2 budynki o łącznej powierzchni 54.000 m² usytuowany jest na Targówku, 8 km od centrum Warszawy, w sąsiedztwie drogi ekspresowej S8 oraz autostrady A2. Międzynarodowy Port Lotniczy Okęcie oddalony jest o ok. 15 km. Dostępny środkami transportu publicznego.

Panattoni Park Warsaw North

Park magazynowy oferujący ok. 54.000 m² powierzchni, zlokalizowany przy węźle „Radzymin Północny” dro-

gi ekspresowej S8 i obwodnicy Marek, w odległości ok. 30 km od centrum Warszawy.

GLP Warsaw I Logistics Centre

Centrum znajduje się w miejscowości Natolin koło Grodziska Mazowieckiego. Usytuowane jest w odległości 34 kilometrów od centrum Warszawy, w pobliżu autostrady A2 łączącej Warszawę z Polską centralną oraz Berlinem. Oferuje na wynajem powierzchnię 53.134 m².

Mapletree Kalwaria II (d. Hillwood Kalwaria II)

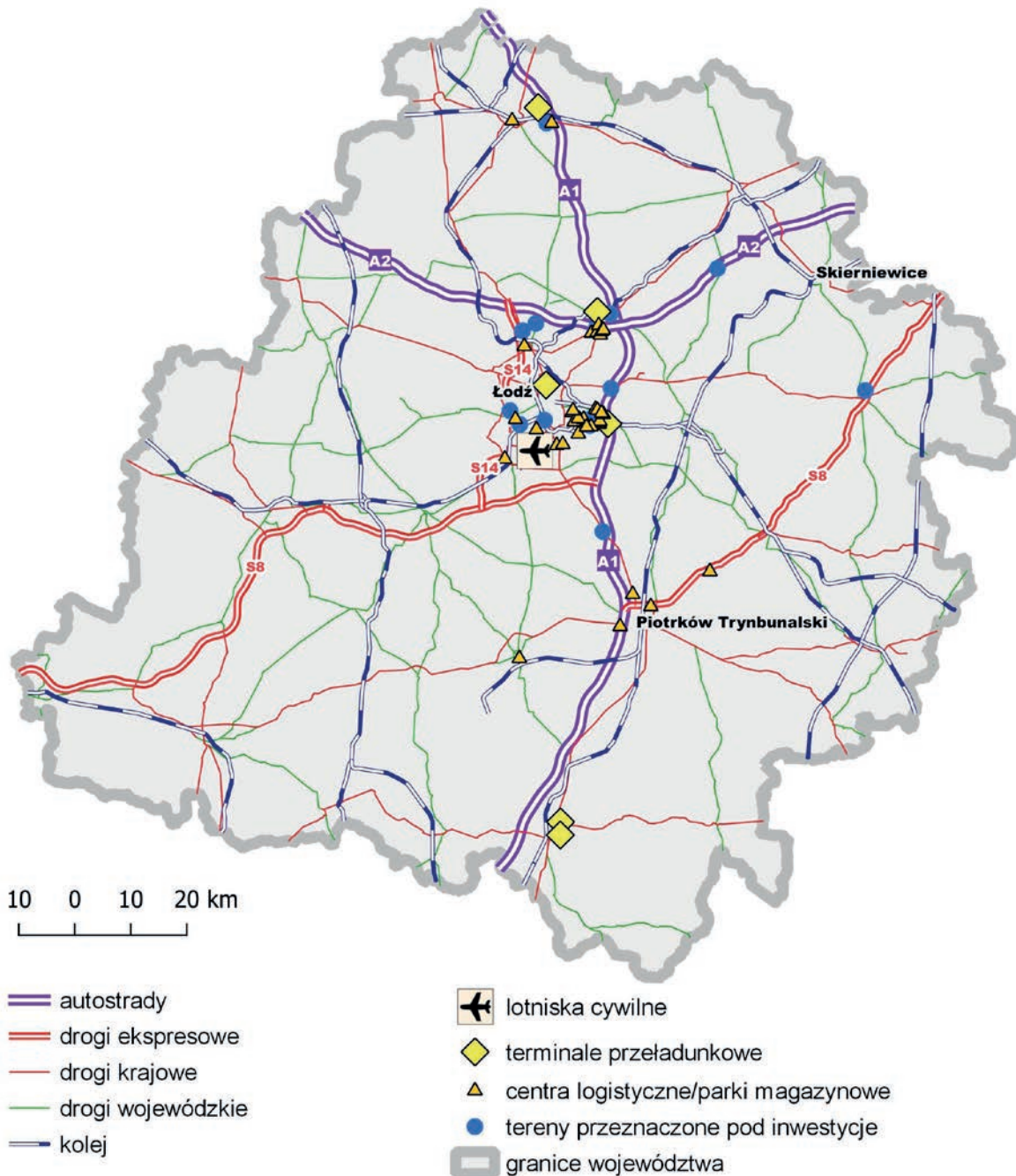
Centrum logistyczne oferujące na 9 ha działce ponad 50.000 m² powierzchni magazynowo-biurowej. Hillwood Kalwaria II położony jest w miejscowości Łubna, 25 km od centrum Warszawy. Położenie przy drodze krajowej nr 79 (Warszawa-Kraków-Katowice) zapewnia dojazd do oddalonej o 15 km południowej obwodnicy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

• Łódzkie

Położenie województwa łódzkiego na przecięciu dwóch korytarzy bazowej Transeuropejskiej Sieci Transportowej, Bałtyk – Adriatyk oraz Morze Północne – Bałtyk, daje znaczne impulsy rozwojowe. Stopniowo dopełniający się strategiczny układ drogowy województwa, poprzez zrealizowane: autostradę A2, drogę ekspresową S8 oraz autostradę A1 do węzła „Tuszyn” w stronę Gdańska, zwiększa dostępność zewnętrzną regionu i sprzyja działalności logistycznej. Zakończenie realizacji odcinka autostrady A1 Tuszyn - Częstochowa ułatwi przepływ towarów w kierunku południowym, natomiast oddanie do użytku drogi ekspresowej S14 – zachodniej obwodnicy Łodzi, uwolni nowe tereny inwestycyjne i pozwoli w pełni wyprowadzić ruch tranzytowy poza Łódź. Dokończenie realizowanych obecnie inwestycji kolejowych (m.in. linie kolejowe nr: 16, 131, 146) usprawni kolejowe połączenia towarowe, w tym intermodalne. Dynamiczny rozwój kompleksów magazynowych w regionie znajduje odzwierciedlenie w łącznej powierzchni zasobów magazynowych, która aktualnie wynosi 2,36 mln m².

W strategicznych dokumentach Województwa Łódzkiego („Plan zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego oraz plan zagospodarowania przestrzen-

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



Źródło: Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie

nego miejskiego obszaru funkcjonalnego Łodzi” i „Strategii rozwoju województwa łódzkiego 2030”) wskazano strategiczne rejony rozwoju funkcji logistycznych, wybrane m.in. w oparciu o potencjał związany z koncentracją usług logistycznych (w tym obiektów magazynowych), lokalizacją terminali intermodalnych oraz nasyceniem w pozostałą infrastrukturę transportową dla obsługi łańcuchów logistycznych i dystrybucji towarów.

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: 1,5 km od terminalu kontenerowego Łódź Olechów (Spedcont); 2 km od drogi wojewódzkiej nr 713; 4 km od drogi krajowej nr 14; 6 km od węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1. Jest to niewielki park ma-

gazynowo - 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 20 937 m². Aktualnie powierzchnia do wynajęcia wynosi 6 300 m².

Panattoni Business Center Łódź II

Park położony we wschodniej części Łodzi przy ul. Niciarnianej (dzielnica Widzew Przemysłowy), 4 km od centrum miasta. Orientacyjne odległości: 5 km od węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1; 6 km od terminalu kontenerowego Łódź Olechów (Spedcont). Jest to obiekt o przeznaczeniu magazynowo – produkcyjno - biurowym. Na Park składają się dwa nowoczesne budynki o łącznej powierzchni magazynowej 31 500 m². Obecnie brak jest wolnych powierzchni do wynajęcia.

Panattoni Park Łódź East

Park zlokalizowany jest przy ulicy Zakładowej (dzielnica Olechów/Widzew), 10 km na południowy - wschód od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 2 km od terminalu kontenerowego Łódź Olechów (Spedcont); 2,5 km od drogi wojewódzkiej nr 713; 3 km od węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1; 7,5 km od drogi krajowej nr 14. Jest to nowoczesny park oferujący magazyny i hale produkcyjne do wynajęcia. Istniejąca powierzchnia magazynowa wynosi obecnie łącznie 108 680 m² w trzech budynkach, natomiast powierzchnia docelowa obiektu wynosi 186 900 m² w pięciu budynkach. Obiekt posiada zielony certyfikat BREEAM. 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: 2 km od drogi krajowej nr 14; 3,5 km od terminalu kontenerowego Łódź Olechów (Spedcont); 4,5 km od drogi wojewódzkiej nr 713; 8 km od węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1. Jest to park biznesowy oferujący do wynajęcia niewielkie powierzchnie magazynowe wraz z pomieszczeniami biurowymi. Na powierzchnię magazynową składają się dwa budynki o łącz-

nej powierzchni 19 300 m². Obecnie brak jest wolnych powierzchni do wynajęcia.

Panattoni City Logistics Łódź I

Park zlokalizowany jest we wschodniej części Łodzi, przy ulicy Dostawczej (dzielnica Widzew Przemysłowy), około 6 km na południowy - wschód od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 4 km od terminalu kontenerowego Łódź Olechów (Spedcont); 7,5 km od węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1; 12 km od Portu Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta (cargo); 15 km od węzła „Rzgów” na drodze ekspresowej S8; 25 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2). Park tworzy jeden budynek o powierzchni 33 573 m² przeznaczony do magazynowania i lekkiej produkcji. Obiekt posiada zielony certyfikat BREEAM. Aktualnie brak jest wolnej powierzchni do wynajęcia.

Panattoni City Logistics Łódź II

Park zlokalizowany jest we wschodniej części Łodzi, przy al. Ofiar Terroryzmu 11 września (dzielnica Olechów), około 10 km na południowy - wschód od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 3 km od terminalu kontenerowego Łódź Olechów (Spedcont); 5 km od węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1; 14 km od Portu Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta (cargo); 20 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2). Park tworzy jeden budynek o powierzchni 38 000 m². Aktualnie wolna powierzchnia magazynowa do wynajęcia wynosi 24 200 m².

Panattoni Business Center Łódź III

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

Central European Logistics Hub

Park zlokalizowany jest w przy ulicy Jędrzejowskiej (dzielnica Dąbrowa Przemysłowa), około 8 km na południowy - wschód od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 2 km od terminalu kontenerowego Łódź Olechów (Spedcont); 5 km od węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1; 15 km od Portu Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta (cargo); 25 kilometrów od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2). Jest to bardzo duża inwestycja, która docelowo ma obejmować około 372 600 m² powierzchni magazynowej z przeznaczeniem zarówno na składowanie, jak i lekką produkcję. Aktualnie zrealizowano osiem z dziewięciu planowanych budynków, w których powierzchnia magazynowa wynosi 368 800 m². Dodatkowo, dwa budynki posiadają zielony certyfikat BREEAM. Obecnie park dysponuje wolną powierzchnią magazynową do wynajęcia o wielkości 36 950 m².

Logicor Łódź I

Park zlokalizowany przy ulicy Manewrowej 6/10 (dzielnica Widzew Przemysłowy), 6 km na południowy - wschód od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 1,5 km od terminalu kontenerowego Łódź Olechów (Spedcont); 2,5 km od drogi wojewódzkiej nr 713; 4 km od drogi krajowej nr 14; 6 km od węzła „Łódź – Wschód” na autostradzie A1. Jest to nowoczesne centrum dystrybucyjne przeznaczone dla średnich i dużych najemców, poszukujących powierzchni magazynowych do wynajęcia w celu składowania towarów oraz prowadzenia operacji logistycznych. Na powierzchnię magazynową składają się z trzy budynki o łącznej powierzchni 60 646 m². Aktualnie powierzchnia do wynajęcia wynosi 21 846 m².

Logicor Łódź II

Park położony jest przy ulicy Zakładowej (dzielnica Olechów/Widzew), 10 km na południowy - wschód od centrum Łodzi, w bezpośrednim sąsiedztwie fabryki Dell. Orientacyjne odległości: 2 km od terminalu kontenerowego Łódź Olechów (Spedcont); 2,5 km od drogi wojewódzkiej nr 713; 3 km od węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1; 7,5 km od drogi krajowej nr 14. 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: 700 m od drogi krajowej nr 91; 5 km od Portu Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta (cargo); 8 km od terminalu kontenerowego Łódź Olechów (Spedcont); 10 km od węzła „Łódź Górna” na autostradzie A1. 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. Na park logistyczny składa jeden obiekt o powierzchni magazynowej 29 390 m². Obecnie brak jest 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: 2 km od terminalu kontenerowego Łódź Olechów (Spedcont); 2,5 km od drogi wojewódzkiej nr 713; 3 km od węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1; 7,5 km od drogi krajowej nr 14;. Park tworzy jedna hala magazynowa, która może być zaadaptowana pod lekką produkcję. Powierzchnia magazynowa wynosi obecnie 37 000 m². Obiekt posiada zielony certyfikat BREEAM. Aktualnie brak jest wolnej powierzchni do wynajęcia.

Segro Business Park Łódź I

Park zlokalizowany przy ulicy Rokicińskiej (dzielnica Widzew), 6 km na południowy - wschód od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: bezpośrednio przy drodze wojewódzkiej nr 713; 2 km od węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1; 4 km od terminalu kontenerowego Łódź Olechów (Spedcont); 6 km od drogi krajowej nr 14. 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 maga-

zynową 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 (dzielnica Widzew) w bezpośrednim sąsiedztwie SEGRO Business Park Łódź I; 2 km od węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1; 4 km od terminalu kontenerowego Łódź Olechów (Spedcont); 6 km od drogi krajowej nr 14. Dodatkowym atutem jest również jego niewielka odległość do portu lotniczego im. Wł. Reymonta (ok. 15 km). Park ten oferuje elastyczne powierzchnie z przeznaczeniem na biura, małe magazyny oraz lekką produkcję. Na powierzchnię magazynową składają się trzy budynki o łącznej powierzchni 21 200 m². Istnieje możliwość adaptacji budynków na hale produkcyjne. Obecnie brak jest wolnych powierzchni do wynajęcia.

Prologis Park Łódź

Park zlokalizowany jest przy alei Ofiar Terroryzmu 11 Września w Łodzi (dzielnica Olechów) około 12 km na od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 1 km od terminalu kontenerowego Łódź Olechów (Spedcont); 3 km od węzła „Łódź-Wschód” na autostradzie A1; 20 kilometrów od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2). 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. Obiekt posiada zielony certyfikat BREEAM. Aktualnie brak jest wolnej powierzchni do wynajęcia.

7R City Flex Łódź I

Park zlokalizowany jest we wschodniej części Łodzi, przy ulicy Rokicińskiej (dzielnica Widzew), około 10 km na południowy - wschód od centrum Łodzi. Atutem parku jest położenie w bezpośrednim sąsiedztwie węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1. Orientacyjne odległości: 6 km od terminalu kontenerowego Łódź Olechów (Spedcont); 18 km od Portu Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta (cargo); 20 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2). Park tworzy jeden budynek

o powierzchni 8 200 m². Aktualnie brak jest wolnej powierzchni do wynajęcia.

7R City Flex Łódź II

Park zlokalizowany jest we wschodniej części Łodzi, przy ulicy Rokicińskiej (dzielnica Widzew), około 10 km na południowy - wschód od centrum Łodzi. Atutem parku jest położenie 1 km od węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1. Orientacyjne odległości: 6 km od terminalu kontenerowego Łódź Olechów (Spedcont); 15 km od Portu Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta (cargo); 17 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2). Park tworzy jeden budynek o powierzchni 8 300 m², w którym zastosowano rozwiązania ekologiczne wpływające m.in. na wzrost efektywności energetycznej oraz wyższe parametry termiczne. Aktualnie brak jest wolnej powierzchni do wynajęcia.

7R Park Łódź West I

Park zlokalizowany jest przy ulicy Inwestycyjnej w Konstantynowie Łódzkim, który graniczy z Łodzią od strony zachodniej, jego odległość od centrum miasta Łodzi to około 10 km. Położony jest w bezpośrednim sąsiedztwie będącej w realizacji drogi ekspresowej S14, stanowiącej zachodnią obwodnicę Łodzi. Orientacyjne odległości: 5 km od Portu Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta (cargo); 11 km od terminalu kontenerowego Łódź Brukowa (Hub/Centrostal); 18 km od terminalu kontenerowego Łódź Olechów (Spedcont); 20 km od węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1; 25 km od węzła „Emilia” na autostradzie A2; 30 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2). Na park składają się dwa nowoczesne budynki o łącznej powierzchni 31 100 m², posiadające zielony certyfikat BREEAM. Aktualnie powierzchnia do wynajęcia wynosi 4 500 m².

Hillwood Łódź Górna

Park zlokalizowany jest przy ulicy Józefów (dzielnica Górna), około 10 km na południe od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 7 km od terminalu kontenerowego Łódź Olechów (Spedcont); 10 km od węzła „Łódź Górna” na autostradzie A1 i węzła „Rzgów” na drodze ekspresowej S8, 11 km od Portu Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta (cargo); 30 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2). Cała inwestycja docelowo

składać się będzie z dwóch budynków magazynowo-produkcyjnych o łącznej powierzchni 162 800 m². Aktualnie zrealizowano jeden budynek o powierzchni 73 300 m². Jest to powierzchnia dostępna do wynajęcia.

Goodman Łódź Logistic Centre w Pabianicach

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

MLP Łódź Wschód (planowany)

Park powstanie przy alei Ofiar Terroryzmu 11 Września w Łodzi (dzielnica Olechów), około 5 km na południowo-wschód od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 4 km od terminalu kontenerowego Łódź Olechów (Spedcont); 5 km od węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1; 15 km od Portu Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta (cargo); 25 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2). Inwestycja docelowo składać się będzie z dwóch budynków przystosowanych do magazynowania i lekkiej produkcji, których łączną powierzchnię zaprojektowano na 66 327 m².

Segro Logistic Park Łódź II (planowany)

Park ma powstać w południowo-zachodniej części Łodzi (dzielnica Górna), około 6 km od centrum miasta. Inwestycje wyróżnia lokalizacja w pobliżu jednej z głównych ulic miasta – Al. Jana Pawła II (droga krajowa nr 91). Orientacyjne odległości: 4 km od Portu Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta (cargo); 10 km od terminalu kontenerowego Łódź Brukowa (Hub/Centrostal); 12 km od terminalu kontenerowego Łódź Olechów (Spedcont); 15 km od węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1. Planowana inwestycja obejmuje budowę dwóch budynków magazynowych o łącznej powierzchni 35 200 m².

Panattoni Park Łódź West (planowany)

Park będzie zlokalizowany przy ul. Niesięcin w Konstancynie Łódzkim, w pobliżu planowanego węzła na drodze ekspresowej S14, około 12 km od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości parku: 9 km od terminalu kontenerowego Łódź Brukowa (Hub/Centrostal); 13 km do Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta (cargo); 20 km od węzła „Emilia” na autostradzie A2; 22 km od węzła „Brzeziny” na autostradzie A1; 23 km; 30 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2). Planowana inwestycja obejmuje budowę jednego budynku magazynowego o łącznej powierzchni 60 000 m². Obiekt planowany jest do objęcia zielonym certyfikatem BRE-EAM.

Goodman Park (planowany)

Park zlokalizowany będzie w południowo-wschodniej części Łodzi (dzielnica Widzew), około 10 km od centrum miasta. Orientacyjne odległości: 4 km od terminalu kontenerowego Łódź Olechów (Spedcont); 5 km od węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1; 15 km od Portu Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta (cargo); 25 km od węzła „Łódź Północ” stanowiącego skrzyżowanie autostrad A1 i A2. Planowana inwestycja obejmuje budowę jednego budynku o powierzchni 41 200 m².

Goodman Łódź II Logistics Center (planowany)

Park zlokalizowany będzie w gminie Tuszyń, w bezpośrednim sąsiedztwie węzła „Tuszyń” na autostradzie A1, około 30 km na południe od centrum Łodzi i około 20 km na północ od centrum Piotrkowa Trybunalskiego. Orientacyjne odległości: 12 km od węzła „Rzgów” na drodze ekspresowej S8; 25 km od terminalu kontenerowego Łódź Olechów (Spedcont); 30 km od Portu Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta (cargo). Planowana inwestycja obejmuje budowę trzech budynków magazynowych o łącznej powierzchni 88 007 m².

Hillwood Łódź I (planowany)

Park zlokalizowany będzie w miejscowości Lućmierz-Las, w gminie Zgierz, około 15 km na północ od centrum Łodzi, w bezpośrednim sąsiedztwie drogi krajowej 91 oraz będącej w trakcie realizacji drogi ekspresowej S14. Orientacyjne odległości: 5 km od węzła „Emilia” na au-

tostradzie A2; 12 km od terminalu kontenerowego Łódź Brukowa (Hub/Centrostal); 20 km od węzła „Łódź Północ” stanowiącego skrzyżowanie autostrad A1 i A2 i terminalu kontenerowego w Strykowie (Erontrans); 20 km od Portu Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta (cargo). Docelowo powstać ma zespół czterech budynków magazynowo-produkcyjnych o łącznej powierzchni 173 500 m².

Hillwood Zgierz (planowany)

Park ma powstać w miejscowości Dąbrówka Wielka, około 4 km od Zgierza i 15 km od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 2 km od węzła „Zgierz” na autostradzie A2, 12 km od terminalu kontenerowego Łódź Brukowa (Hub/Centrostal); 16 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); 16 km od terminalu kontenerowego w Strykowie (Erontrans); 20 km od Portu Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta (cargo). Jest to bardzo duża inwestycja, która docelowo ma obejmować budowę 14 budynków magazynowych o łącznej powierzchni około 532 919 m².

7R Park Łódź West II (planowany)

Park zlokalizowany będzie w Łodzi, przy ul. Maratońskiej, ok. 7 km od centrum miasta w pobliżu planowanego węzła na drodze ekspresowej S14. Orientacyjne odległości: 4 km od Portu Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta (cargo); 10 km od terminalu kontenerowego Łódź Brukowa (Hub/Centrostal); 15 km od terminalu kontenerowego Łódź Olechów (Spedcont); 15 km od węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1; 25 km od węzła „Emilia” na autostradzie A2; 30 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2). Na park składać się będą trzy nowoczesne budynki o łącznej powierzchni 50 000 m², posiadające zielony certyfikat BREEAM.

7R Park Łódź East I

Park zlokalizowany będzie we wschodniej części Łodzi, przy ul. Brzezińskiej, ok. 10 km od centrum miasta w pobliżu węzła „Brzeziny” na autostradzie A1. Orientacyjne odległości: 12 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); 12 km od terminalu kontenerowego Łódź Olechów (Spedcont); 16 km od Portu Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta (cargo). Na park składać się będą trzy nowoczesne budynki

o łącznej powierzchni 100 412 m², posiadające zielony certyfikat BREEAM.

Diamond Business Park Stryków

Park zlokalizowany jest 4,5 km na południowy - zachód od centrum Strykowa, bezpośrednio przy drodze krajowej nr 71. Orientacyjne odległości: 2 km od węzła „Stryków” na autostradzie A2; 5 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); 5 km od terminalu kontenerowego w Strykowie (Erontrans). Obiekt 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 13 300 m².

Logicor Stryków

Park zlokalizowany jest 4 km na południowy - zachód od centrum Strykowa, bezpośrednio przy drodze krajowej nr 71. Orientacyjne odległości: 1 km od drogi krajowej nr 14; 1,5 km od węzła „Stryków” na autostradzie A2; 4,5 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); 5 km od terminalu kontenerowego w Strykowie (Erontrans). Oferta Parku obejmuje nowoczesne powierzchnie magazynowe, zarówno dla bardzo dużych najemców, jak i firm poszukujących mniejszych magazynów. Powierzchnia magazynowa łącznie w trzech budynkach wynosi 100 800 m². Aktualnie powierzchnia do wynajęcia wynosi 5 968 m².

Segro Logistic Park Stryków

Park zlokalizowany jest 1,5 km na południowy - zachód od centrum Strykowa, w sąsiedztwie węzła „Stryków” na autostradzie A2 i drogi krajowej nr 14. Orientacyjne odległości: 3,5 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); 4 km od terminalu kontenerowego w Strykowie (Erontrans). Jest to obiekt oferujący nowoczesne powierzchnie magazynowe i produkcyjne. Całkowita, docelowa powierzchnia magazynowa wynieść ma 394 520 m². Do tej pory zrealizowano 9 z 13 budynków o łącznej powierzchni magazynowej 301 000 m². Obiekt posiada zielony certyfikat BREEAM.

Hillwood Stryków

Park położony jest w Strykowie, w bezpośrednim sąsiedztwie drogi krajowej nr 71 i węzła „Stryków” na autostradzie A2. Orientacyjne odległości: 5 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); 6 km od terminalu kontenerowego w Strykowie (Erontrans). Na powierzchnię magazynową składają się dwa budynki o łącznej powierzchni 84 600 m². Aktualnie powierzchnia do wynajęcia wynosi 7 237 m².

Panattoni Park Stryków II

Park zlokalizowany jest około 3 km na południe od centrum Strykowa, bezpośrednio przy drodze krajowej nr 14. Orientacyjne odległości: 0,8 km od drogi krajowej nr 71; 1,5 km od węzła „Stryków” na autostradzie A2; 4 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); 7 km od terminalu kontenerowego w Strykowie (Erontrans). Jako jeden z najnowocześniejszych obiektów do składowania towarów w Polsce, umożliwia indywidualne dostosowywanie modułów magazynowych do potrzeb najemców z różnych sektorów przemysłu. Park tworzą trzy budynki o łącznej powierzchni 128 378 m². Aktualnie brak jest wolnej powierzchni do wynajęcia.

Panattoni Park Stryków III

Park zlokalizowany jest około 3 km na południe od centrum Strykowa, w bezpośrednim sąsiedztwie Panattoni Park Stryków II, przy węźle „Stryków” na autostradzie A2. Orientacyjne odległości: 4,5 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); 6 km od terminalu kontenerowego w Strykowie (Erontrans). Na powierzchnię magazynową składają się dwa budynki o łącznej powierzchni 94 011 m². Obiekt posiada zielony certyfikat BREEAM. Aktualnie powierzchnia do wynajęcia wynosi 22 000 m².

ProLogis Park Stryków

Park zlokalizowany jest 2,5 km na południowy - zachód od centrum Strykowa, w sąsiedztwie węzła „Stryków” na autostradzie A2. Orientacyjne odległości: 5 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); 6 km od terminalu kontenerowego w Strykowie (Erontrans). Na park składają się dwa budynki o łącznej powierzchni magazynowej 40 412 m². Obiekt posiada zielony certyfikat

BREEAM. Plany rozbudowy parku przewidują realizację trzeciego budynku o powierzchni 39 744 m². Obecnie brak wolnych powierzchni do wynajęcia.

MountPark Stryków (planowany)

Park zlokalizowany będzie około 2 km na północ od centrum Strykowa, bezpośrednio przy drodze wojewódzkiej nr 708. Orientacyjne odległości: 2 km od terminalu intermodalnego w Strykowie (Erontrans); 4,5 km od węzła „Stryków” na autostradzie A2; 8 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2). 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: 1 km od węzła „Stryków” na autostradzie A2; 4,5 km od terminalu intermodalnego w Strykowie (Erontrans); 5 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2). Plany inwestycyjne obejmują budowę czterech budynków o łącznej powierzchni 153 100 m².

P3 Piotrków

Park zlokalizowany jest w Woli Bykowskiej, 6 km na północ od centrum Piotrkowa Trybunalskiego, bezpośrednio w przy drodze krajowej nr 91. Orientacyjne odległości: 1 km od węzła „Piotrków Trybunalski Północ” na drodze ekspresowej S8; 4 km od węzła „Piotrków Trybunalski Zachód” na autostradzie A1. Jest to obiekt magazynowo-dystrybucyjny zapewniający elastyczność w zakresie możliwej funkcji. Obiekt składa się z siedmiu budynków o powierzchni 251 700 m². Docelowo park ma się składać z dwunastu budynków o łącznej powierzchni 476 900 m². Aktualnie powierzchnia do wynajęcia wynosi 42 169 m².

ProLogis Park Piotrków Trybunalski

Park zlokalizowany przy al. Generała Sikorskiego, 6 km na zachód od centrum Piotrkowa Trybunalskiego, bezpośrednio przy węźle „Piotrków Trybunalski Południe” na autostradzie A1. Orientacyjne odległości: 5 km od węzła „Piotrków Trybunalski Zachód” na autostradzie A1 (skrzyżowanie z drogą ekspresową S8). Jest to centrum

dystrybucyjne oferujące powierzchnie pod składowanie i magazynowanie towarów, a także dystrybucję. Istnieje również możliwość adaptacji budynków magazynowych na cele produkcyjne. Park magazynowy składa się z dwóch budynków o łącznej powierzchni magazynowej 79 585 m². Aktualnie powierzchnia do wynajęcia wynosi 30 326 m².

Logistic City Piotrków Distribution Center

Park zlokalizowany 4 km na północ od centrum Piotrkowa Trybunalskiego, bezpośrednio przy węźle „Piotrków Trybunalski Wschód” na drodze ekspresowej S8. Orientacyjne odległości: 7 km od węzła „Piotrków Trybunalski Zachód” na autostradzie A1. Jest to duży kompleks logistyczny dysponujący powierzchnią magazynową wysokiego składowania. Całkowita, docelowa powierzchnia zabudowy wynieść ma 412 968 m². Do tej pory zrealizowano 4 z 5 budynków, w których łączna powierzchnia magazynowa wynosi 133 504 m². Obecnie brak wolnych powierzchni do wynajęcia.

Partner Logistic Wolbórz

Park zlokalizowany jest w Wolborzu, ok. 15 km na północny - wschód od centrum Piotrkowa Trybunalskiego. Orientacyjne odległości: 2 km od węzła „Wolbórz” na drodze ekspresowej S8; 18 km od węzła „Piotrków Trybunalski Zachód” na autostradzie A1. Park składa się z jednego budynku magazynowo-biurowego o powierzchni 27 200 m². Aktualnie powierzchnia do wynajęcia wynosi 18 000 m².

Hillwood Kutno

Park zrealizowany jest 7 km na wschód od centrum miasta Kutno, bezpośrednio przy drodze krajowej nr 92. Orientacyjne odległości: 1 km od węzła „Kutno Wschód” na autostradzie A1; 3 km od terminalu kontenerowego w Kutnie (PCC Intermodal). Park składa się z jednego budynku o powierzchni 32 918 m². Aktualnie powierzchnia do wynajęcia wynosi 26 854 m².

Panattoni Park Kutno (planowany)

Park zlokalizowany będzie 7 km na wschód od centrum miasta Kutno, bezpośrednio przy drodze krajowej nr 92. Orientacyjne odległości: 1 km od węzła „Kutno Wschód” na autostradzie A1; 3 km od terminalu kontenerowego

w Kutnie (PCC Intermodal). Plany inwestycyjne obejmują budowę trzech budynków o łącznej powierzchni 198 700 m².

Hillwood Łowicz Południe (planowany)

Park zlokalizowany będzie w miejscowości Łyszkowice, około 16 km na południe od centrum Łowicza, przy węźle „Łowicz” na autostradzie A2. Orientacyjne odległości: 25 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); 30 km od terminalu intermodalnego w Strykowie (Erontrans); 41 km od terminalu intermodalnego w Kutnie (PCC Intermodal). Plany inwestycyjne obejmują budowę dwóch budynków o łącznej powierzchni 107 700 m².

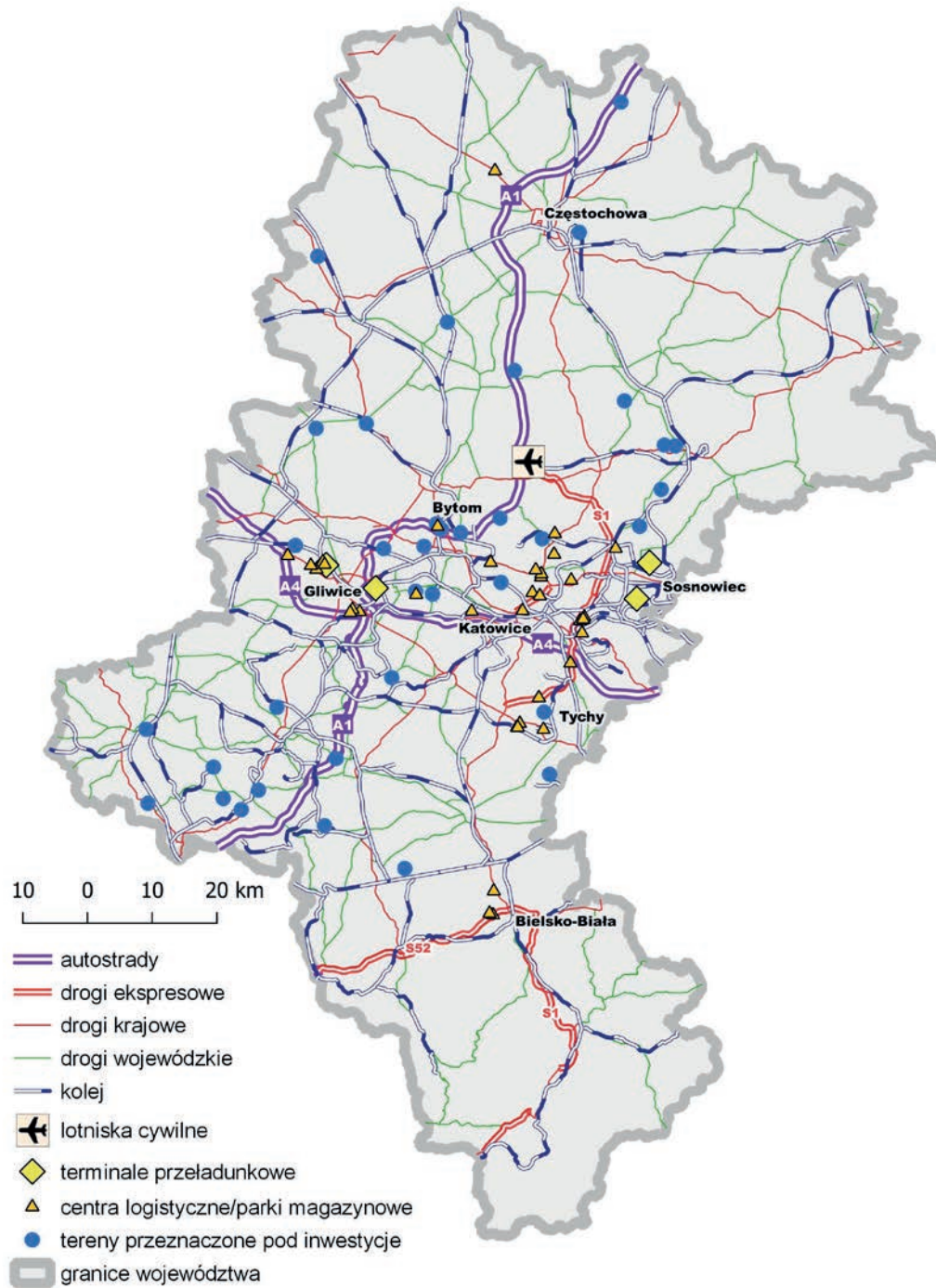
Hillwood Rawa Mazowiecka (planowany)

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

• Śląskie

Województwo Śląskie jest jednym z najbardziej uprzemysłowionych i rozwiniętych logistycznie terenów Polski. Znajdują się tu największe w kraju kopalnie i huty, a także ważne fabryki motoryzacyjne oraz zakłady energetyczne. Silne rozwinęły się firmy z branży transportowej oraz logistycznej. Dodatkowo województwo Śląskie ze swoim potencjałem eksportowym, potencjałem ludnościowym skupiającym 4,5 miliona osób oraz położeniem przygranicznym tworzy idealne warunki dla rozwoju rynku powierzchni magazynowych. Województwo Śląskie przecinają szlaki drogowe i kolejowe, łączące Polskę z Niemcami, Czechami, Słowacją i Ukrainą. Stwarza to bardzo dobre warunki dla nowych inwestycji krajowych i zagranicznych. Równie ważną rolę odgrywa również dobrze rozwinięta w rejonie śląskim sieć dróg krajowych i wojewódzkich. Górny Śląsk to drugi po Warszawie, największy rynek magazynowy w Polsce, który za sprawą rozwoju infrastruktury dro-

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



Źródło: Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie

gowej już wkrótce ma szansę stać się ośrodkiem dystrybucyjnym o ponadregionalnej skali. Do grona największych górnośląskich kompleksów magazynowych zaliczamy parki firmy Panattoni Park w Sosnowcu, Prologis w Chorzowie i Dąbrowie Górniczej, magazyn Logi-cor w Mysłowicach, SEGRO Logistics Park Gliwice oraz

DL Invest Park Psary/Czeladź. Górnośląski rynek magazynowy swoim zasięgiem obejmuje całą aglomerację, stąd też najemcy do dyspozycji mają również mniejsze magazyny w Bieruniu, Sosnowcu, Będzinie, Czeladzi, Bielsku-Białej i Częstochowie. Swoje centra logistyczne rozwijają w regionie czołowe firmy deweloperskie jak

Panattoni, Prologis, SEGRO, MLP, Goodman, Logicor, Hillwood czy 7R.

Podstawowe wskaźniki dotyczące rynku magazynowego w województwie śląskim:

3,96 mln mkw. zasobów powierzchni magazynowych, w tym budowie około 349 tys. mkw. Wskaźnik pustostanów wynosi 9,5%. Czynsze bazowe oscylują w granicach 3.00 - 3.75 EUR/mkw.

7R Beskid Park I i II

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. Łączna powierzchnia logistyczna wynosząca będzie ponad 56 000 m².

Nowszy 7R Park Beskid II położony jest 4 km od węzła trasy ekspresowej Bielsko-Biała Komornice. Inwestycja zlokalizowana jest w niedużej odległości od granicy Czech i Słowacji. Składać się będzie z 5 hal magazynowych o docelowej powierzchni ponad 90 000 mkw.

7R Park Gorzyce

7R Park Gorzyce jest strategicznie usytuowany na południu Polski, raptem 2 km od granicy z Czechami. Położenie tuż przy autostradzie A1 sprawia, że miejsce jest idealne pod logistykę. Składać się będzie z dwóch budynków najwyższej klasy. Moduły parku mogą być przystosowane nie tylko pod magazynowanie, ale również do lekkiej produkcji. Łączna planowana powierzchnia 42 080 m².

7R Park Katowice I i II

7R Park Katowice położony jest tuż przy drodze krajowej nr 81, 2 km od węzła autostrady A4. Odległość inwestycji od centrum Katowic wynosi 8 km, natomiast od lotniska – 27 km. Planowana powierzchnia wyniesie ponad 41 000 mkw.

7R Park Katowice II położony jest 300 m od drogi krajowej nr 79 oraz 3 km od autostrady A4. Centrum Katowic oddalone jest o 6 km od inwestycji, z kolei Międzynarodowy Port Lotniczy w Pyrzowicach – 24 km. Park składa się z dwóch obiektów. Ich łączna powierzchnia wyniesie prawie 50 000 mkw.

7R Park Mysłowice

7R Park Mysłowice położony jest 6 km od centrum Mysłowic i 10 km od Katowic. Raptem 2 km od inwestycji przebiega autostrada A4, co zapewnia doskonałe warunki komunikacyjne. Całkowita powierzchnia inwestycji wyniesie około 60 000 mkw.

7R Siemianowice Śląskie

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

7R Logistic Sosnowiec

7R Logistic 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.

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.

Bielsko-Biała Logistic Center

Hillwood Bielsko Biała I położony jest bezpośrednio przy drodze ekspresowej S1 / trasie europejskiej E75 (Gdańsk-Katowice-Tychy), zaledwie 5 km od centrum Bielska-Białej. Lokalizacja parku, 37 km od granicy słowackiej

i 29 km od granicy czeskiej, blisko drogi ekspresowej S69 (Bielsko-Biała - granica polsko-słowacka) stwarza dobre warunki dystrybucji na rynek krajowy jak i na rynki Europy Środkowej i Wschodniej. To centrum dystrybucyjne o łącznej powierzchni 41 000 m².

CTPark Zabrze

CTPark Zabrze to planowana inwestycja parku logistycznego, który składać się będzie z czterech hal magazynowych. Jego łączna powierzchnia wyniesie ok. 90 000 mkw.

CTPark Zabrze znajduje się ok. 4,5 km od centrum Zabrze i 21 km od centrum Katowic. Park leży w odległości 7 km od węzła autostrady A1, która 18 km dalej przecina autostradę A4. Jego łączna powierzchnia wyniesie ok. 90 000 mkw.

Diamond Business Park Gliwice

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

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

Distribution Park Sosnowiec

Distribution Park Sosnowiec zlokalizowany jest przy ulicy Sokolskiej w Sosnowcu - mieście należącym do konurbacji górnośląskiej, której atutem jest znakomita infrastruktura oraz bliskość granicy z Czechami i Słowacją.

Centrum położone jest przy drodze krajowej nr 94, w niedalekiej odległości od autostrady A4 / trasy europejskiej E40 (Wrocław-Katowice-Kraków) i drogi ekspresowej S1 (lotnisko Pyrzowice - granica z Czechami). Park położony jest 30 km od międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice-Pyrzowice. Obecna wielkość parku wynosi: 46 800 m².

DL Invest Park Psary/Czeladź

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

EXETER Park Czeladź

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

EXETER Park Sosnowiec

EXETER Park Sosnowiec jest zlokalizowany w Sosnowcu bezpośrednio przy trasie ekspresowej S1, w odległości 4 km od skrzyżowania z autostradą A4. Park docelowo oferować będzie ponad 60 000 m².

GLP Gliwice Logistics Centre

GLP Gliwice Logistics Centre to wielofunkcyjny nowoczesny park magazynowy, z możliwością budowy powierzchni magazynowej, logistycznej, produkcyjnej oraz biurowej do 52.200 m². GLP 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.

GLP Sosnowiec Logistics Centre

GLP 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.

GLP Łędziny Logistics Centre

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

Hillwood Gliwice Sośnica

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

Hillwood Ruda Śląska

Hillwood Ruda Śląska położony jest ok. 4 km od centrum miasta Rudy Śląskiej przy drodze krajowej nr 925 oraz Trasie Średnicowej. Lokalizacja nieruchomości zapewnia doskonały dostęp do autostrady A4 oraz A1. Międzynarodowy Port Lotniczy Katowice w Pyrzowicach oddalony jest o ok. 30 km, natomiast lotnisko w Krakowie znajduje się 80 km od parku. to nowoczesny park magazynowy obejmujący 2 budynki o łącznej powierzchni ok. 63 000 m²

Hillwood Sosnowiec Zagłębie

Hillwood Sosnowiec Zagłębie położony jest 6 km od centrum Katowic w Sosnowcu, przy drodze ekspresowej S86 (Al. Różdzieńskiego). Zapewnia to bezpośrednie połączenie z Drogową Trasą Średnicową i autostradą A4, oddaloną 6,5 km na południe. Dzięki

bezpośredniej lokalizacji przy przystankach linii tramwajowych i autobusowych (200 m) oraz pobliskiej stacji kolejowej (2,5 km), najemcy mogą liczyć na łatwy dostęp do wykwalifikowanej kadry pracowniczej. Oferuje hale magazynowe klasy A o łącznej powierzchni ok. 56 000 m².

Hillwood Częstochowa Zachód

Hillwood Częstochowa to nowoczesny park magazynowy na wynajem zlokalizowany 13 km od Częstochowy w Gruszewinie, bezpośrednio przy drodze nr 43. Park oddalony jest ok. 70 km od Portu Lotniczego Katowice. Całkowita planowana powierzchnia magazynowa 62 724 m².

Hillwood Częstochowa-Miasto

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

Hillwood Piekary Śląskie

Hillwood Piekary Śląskie to planowana inwestycja parku magazynowego składającego się z jednej hali oferującej ponad 42 000 mkw. powierzchni logistycznej. Magazyn położony jest 1,5 km od centrum miasta. Nieopodal znajduje się węzeł autostrady A1, natomiast autostrada A4 oddalona jest o 17,5 km. Odległość parku od lotniska wynosi 22 km. W promieniu jednego kilometra znajduje się przystanek komunikacji publicznej.

Logicor Czeladź

Logicor Czeladź zlokalizowany jest na terenie konurbacji górnośląskiej, 2,5 km od Czeladzi. Znajduje się bezpośrednio przy drodze krajowej nr 86 (Łódź-Tychy), posiada także dobry dostęp do węzła autostrady A4 (Wrocław-Katowice-Kraków) z drogą ekspresową S1 /trasą europejską E75 (Lotnisko Pyrzowice – granica polsko-czeska). Dodatkowe atuty lokalizacji to odległość 16 km od międzynarodowego Portu Lotniczego

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

Logicor Gliwice

Logicor Gliwice znajduje się w północno-zachodniej części Górnego Śląska blisko strategicznego węzła Sośnica, co czyni go ważnym centrum logistycznym w regionie. Park położony jest 5 km od centrum Gliwic w odległości 1 km od węzła Gliwice-Sośnica, łączącym autostradę A1 (Trójmiasto-Gliwice) z A4 / trasę europejską E40 (Wrocław-Katowice-Kraków) i drogą krajową numer 44 (Gliwice-Kraków). Park położony jest 47 km od granicy polsko-czeskiej i 35 km od międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice- Pyrzowice. Obecna wielkość parku 16 160 m², docelowo 21 888 m²

Logicor Gliwice II

Logicor Gliwice II zlokalizowany jest w zachodnio-północnej części Górnego Śląska, ok. 8 km od centrum Gliwic. Kompleks znajduje się na terenie Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (Podstrefa Gliwicka), która oferuje najemcom możliwość skorzystania z ulg

podatkowych. Centrum położone jest w sąsiedztwie węzła Gliwice-Sośnica, łączącego autostradę A1 (Trójmiasto- Łódź-Gliwice) z A4 / trasę europejską E40 (Wrocław-Katowice-Kraków) i drogą krajową numer 44 (Gliwice-Kraków), co umożliwia między innymi dobry dojazd do międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice- Pyrzowice. Bliska odległość do granicy czeskiej i słowackiej 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. 197 000 m².

Logicor Sosnowiec

Logicor 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. Park oferuje łącznie ok. 47 000 mkw. powierzchni magazynowo-przemysłowej w dwóch nowoczesnych budynkach klasy A.

LP Bieruń

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

LP Tychy

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

Mapletree Park Będzin II

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

MLP Czeladź

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

MLP Gliwice

MLP Gliwice położony jest przy węźle Zabrze Zachód, łączącym autostradę A1 (Trójmiasto-Łódź-granica z Czechami) oraz drogę krajową nr 78 (Gliwice-Międzynarodowy Port Lotniczy Katowice w Pyrzowicach). Docelowo oferować będzie ok. 45 000 m². (8 000 w budowie).

Panattoni Park Bielsko-Biała II

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

Panattoni Park Bielsko-Biała III

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

Panattoni Park Czeladź IV

Panattoni Park Czeladź IV zlokalizowane jest 2 km na wschód od Czeladzi, niedaleko skrzyżowania autostrady A4 z drogą ekspresową S1. Park położony jest 21 km od lotniska w Katowicach. To centrum dystrybucyjne o całkowitej powierzchni ok. 60 000 m².

Panattoni Park Częstochowa

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

Panattoni Park Gliwice III

Gliwice Silesia Park leży niecałe 2,5 km od węzła Sośnica, który łączy autostrady A1 i A4. Odległość parku od Katowic wynosi ok. 35 km. Gliwice Silesia Park to centrum magazynowe oferujące cztery obiekty o łącznej powierzchni ponad 168 000 mkw. które mogą być dostosowane do potrzeb logistyki i produkcji lekkiej.

Panattoni Park Ruda Śląska

Panattoni Park Ruda Śląska położony jest w Rudzie Śląskiej, 5 km od centrum miasta oraz w odległości około 800 m od Drogowej Trasy Średnicowej, łączącej sześć miast konurbacji górnośląskiej. To park dystrybucyjny, który oferować będzie łącznie około 33 500 mkw. powierzchni magazynowo-produkcyjnej.

Panattoni Park Ruda Śląska II

Park zlokalizowany jest ok. 1,5 km od centrum Rudy Śląskiej, 15 km od centrum Katowic oraz 35 km od lotniska w Katowicach. W odległości ok. 2 km znajduje się Drogo-wa Trasa Średnicowa, która łączy Katowice z autostradą A1. To centrum dystrybucyjne składające się z dwóch budynków magazynowych o powierzchniach 33 498 mkw oraz 23 500 mkw.

Panattoni Park Ruda Śląska III

Panattoni Park Ruda Śląska III leży 6 km od węzła autostrady A4. Położenie 5 km od centrum Rudy Śląskiej i 16 km od Katowic zapewnia łatwy dostęp do wykwalifi-

fikowanej kadry pracowniczej. To inwestycja parku logistycznego o powierzchni ponad 70 000 mkw. Składać się będzie z dwóch nowoczesnych hal magazynowych.

Panattoni Park Sosnowiec I

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

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

kolejowy Euroterminal Sławków, łączący Europę, Rosję i Chiny, obsługujący kolei wąsko- jak i szerokotorową. Lokalizacja umożliwia dobry dostęp do pobliskich międzynarodowych portów lotniczych Katowice Pyrzowice (43 km) oraz Kraków Balice (57 km) oraz portu rzeczno-gliwickiego w Gliwicach (31 km). Powierzchnia magazynowa parku wynosi ponad 300 000 mkw.

Panattoni Park Sosnowiec II

Panattoni Park Sosnowiec II położony jest tuż przy węźle drogi ekspresowej S1, która 11 km dalej łączy się z autostradą A4. Park położony jest 16,5 km od centrum Katowic i 31 km od lotniska. To park logistyczny, którego docelowa powierzchnia będzie wynosiła 80 000 mkw. Park będzie składał się z dwóch budynków magazynowych klasy A.

Panattoni City Logistics Katowice

Panattoni City Logistics Katowice położony jest w północno-wschodniej części miasta, raptem 3,5 km od centrum. Obok znajduje się trasa ekspresowa S86, natomiast 4,5 km dalej znajduje się autostrada A4. Składać się będzie z czterech nowoczesnych hal magazynowych o łącznej powierzchni ponad 68 000 mkw.

Panattoni Park Zabrze

Panattoni Park Zabrze jest zlokalizowany 7 km od centrum Zabrza i 35 km od centrum Katowic i lotniska. Park leży 4 km od węzła autostrady A4 i 1 km od trasy nr 78. To inwestycja składająca się z nowoczesnych budynków magazynowych o powierzchni ok. 64 000 mkw.

Panattoni Park Zabrze II

Panattoni Park Zabrze II zlokalizowany jest 5 km od centrum Zabrza i 22 km od centrum Katowic. Autostrada A1 znajduje się 11 km od inwestycji, która 5 km dalej łączy się z autostradą A4. To inwestycja parku logistycznego o docelowej powierzchni ponad 93 000 mkw. Projekt składa się z czterech hal magazynowych.

Panattoni Park Żory

Park położony jest w pobliżu autostrady A1 oraz A4, a także dróg krajowych nr 81 i 78, oraz obwodnicy Żor DW935. To park logistyczny oferujący ok. 85 000 mkw. powierzchni magazynowej. Składać się będzie z dwóch nowoczesnych budynków.

Panattoni Park Tychy

Panattoni Park Tychy znajduje się przy drodze krajowej nr 44, 7 km od centrum Tychów oraz 23 km od centrum Katowic. Park umiejscowiony jest 50 km od lotniska Katowice-Pyrzowice. To inwestycja składająca się z 3 budynków magazynowych o łącznej powierzchni ok. 150 000 mkw. Moduły dostosowane są do wymagań średnich i wielkich firm.

Park Będzin II

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

Portowa 74

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

Obecna wielkość parku wynosi: 7 900 m², docelowo 18.000 m².

ProLogis Park Dąbrowa

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

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

ProLogis Park Chorzów

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

Prologis Park Ruda Śląska

Prologis Park Ruda Śląska położony jest niecałe 10 km od centrum Katowic. Park leży 1,5 km od węzła autostrady A4, łączącego się 19 km dalej z autostradą A1. Odległość od lotniska wynosi 35 km. To inwestycja, która docelowo oferować będzie ponad 124 000 m² powierzchni logistycznej.

Prologis Park Ujazd

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

Segro Business Park Gliwice

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

Segro Industrial Park Tychy 1 i 2

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

SEGRO Logistics Park Gliwice

SEGRO Logistics Park Gliwice to nowoczesny park logistyczny położony na 48 ha działce, który docelowo oferować będzie 200.000 m² powierzchni magazynowo- produkcyjnej. Minimalne moduły najmu zaczynają się już od 2.200 m² i mogą zostać zaprojektowane

oraz wykonane zgodnie ze specyficznymi wymaganiami klienta. Park Gliwice strategicznie usytuowany jest w przemysłowym centrum Polski, w sąsiedztwie Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (Podstrefa Gliwice), 30 km od Katowic. Kompleks zlokalizowany jest przy węźle Kleszczów łączącym drogę krajową nr 88 (Gliwice-Bytom) i autostradę A4 / trasę europejską E40 (Kraków-Katowice- Wrocław). Kilka kilometrów od parku znajduje się węzeł autostradowy Gliwice-Sośnica, łączący autostradę A4 z autostradą A1 (Trójmiasto-Gliwice) i z drogą krajową nr 44 (Gliwice-Kraków). Obecna wielkość parku wynosi: 156 600 m².

Silesian Logistic Center

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

Śląskie Centrum Logistyki S.A.

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

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

Terminal Logistyczny Promont

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

TriStar Czeladź

TriStar Czeladź położony jest pomiędzy ul. Gdańską i Handlową w Czeladzi, w sąsiedztwie centrum logistycznego Panattoni Park Czeladź II. Park posiada dobry dostęp do pobliskiego węzła dróg krajowych nr 94 (Wrocław-Kraków) i nr 86 (Katowice-Lódź). 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. To nowoczesny park dystrybucyjny, który oferować będzie 15 500 mkw. powierzchni magazynowo-produkcyjnej.

Katowice Airport City Cargo

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 9800 m² powierzchni magazynowej i 2000 m² powierzchni biurowej. W najbliższych latach plany rozwojowe zakładają budowę kolejnych hal logistyczno – przemysłowych oraz infrastruktury logistycznej.

• Wielkopolskie

Województwo Wielkopolskie wraz z Poznaniem należy do tzw. Wielkiej Piątki na polskim rynku magazynowym, w skład której wchodzi: Warszawa, Górny Śląsk, Polska Centralna i Wrocław.

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

CLIP Group S.A.

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

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

CLIP Group S.A. został uznany najlepszym centrum logistycznym w Polsce poprzez **zajęcie 6 miejsca w prestiżowym rankingu „TOP 20” European Freight Villages** organizowanym przez Deutsche GVZ. W poprzednim rankingu z 2015 roku CLIP Group zajął 15 miejsce. Kryteria oceny obejmują między innymi: położenie, transport i terminal intermodalny, wielkość oraz strukturę

usług. Ponadto w analizach uwzględniono nowoczesne zastosowania w dziedzinie technologii bezpieczeństwa, ochrony środowiska oraz digitalizacji procesów.

Główne firmy CLIP Group S.A.:

STS Logistic sp. z o.o.

Firma jest europejskim liderem na rynku transportu nowych samochodów, posiada 350 własnych autotransporterów oraz dysponuje 4 placami składowymi o pojemności 25.tys. sztuk magazynowanych aut.

CLIP Logistyka sp. z o.o.

Spółka posiada aktualnie 7 magazynów wysokiego składowania oraz hale produkcyjne komponentów do budowy samochodów o łącznej powierzchni około 450. tys. m². Spółka zajmuje się logistyką kontraktową i wynajmem powierzchni magazynowych, również na zasadach (BTS). Firma zapewnia również usługi celne dla firm.

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

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

CLIP Intermodal sp. z o.o.

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

Glosbe sp. z o.o.

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

Vehicle Warehousing Logistic sp. z o.o.

Firma zajmuje się transportem i magazynowaniem dla VW Group Polska.

Clip Ubezpieczenia sp. z o.o.

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

MB Poznań

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

Multimodalne centrum logistyczne CLIP to nowoczesny kompleks magazynów najwyższej klasy A o łącznej powierzchni około 420.tys. m² wyposażony w system wysokiego składowania oraz nowoczesny transport wewnętrzny.

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

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

Oferta obejmuje :

- składowanie,
- co-packing, foliowanie i etykietowanie,
- zarządzanie stanami magazynowymi (FIFO, LIFO, FEFO),

Rysunek 16. Parametry terminala intermodalnego CLIP w Wielkopolsce.

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

Źródło: www.clip-group.pl

- raportowanie stanów magazynowych,
- zarządzanie zwrotami,
- usługi celne i akcyzowe,
- integrację IT **wynajem powierzchni magazynowych** klasy A o łącznej powierzchni ok. 420 tys. m² z możliwością dalszej rozbudowy,
- dostęp do bocznic kolejowej,
- dostęp do Terminala Intermodalnego CLIP,
- wynajem powierzchni biurowych,
- dostosowanie powierzchni do indywidualnych potrzeb najemcy.

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

Główne parametry techniczne terminala obecnego i po rozbudowie:

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

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

Świadczone usługi terminalowe obejmują:

- przeładunek i składowanie wszystkich rodzajów kontenerów, nadwozi wymiennych i naczep intermodalnych,
 - ważenie kontenerów zgodnie z konwencją SOLAS (VGM),
 - naprawy kontenerów, w tym usuwanie starych nalepek i elementów
 - zabezpieczających towar, takich jak haki czy gwoździe
 - formowanie i rozformowywanie kontenerów,
 - przyłącza dla kontenerów chłodniczych wymagających kontrolowanej temperatury
 - oraz monitoringu,
- plombowanie kontenerów,
 - czyszczenie i zamiatanie kontenerów i naczep,
 - mycie ciśnieniowe kontenerów i naczep.

Oferowane są profesjonalne usługi w zakresie kompleksowej obsługi składów kolejowych, również składów intermodalnych. Istotnym elementem infrastruktury jest własna bocznic kolejowa odgałęziająca się bezpośrednio rozjazdem od toru stacji PKP PLK S.A. w Swarzędzu. Bocznic zlokalizowana jest bezpośrednio przy halach magazynowych multimodalnego centrum logistycznego CLIP.

Oferta:

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

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

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

- przewozy FTL o masie całkowitej do 44 ton DMC dla transportów intermodalnych,
- transport kontenerów każdego typu,
- profesjonalny przewóz towarów niebezpiecznych (ADR),
- transport towarów wymagających wykorzystania naczepy typu **coilmulda**,
- lokalizację **GPS** przewożonych towarów,

- 30 podkontenerowych naczep uniwersalnych,
- pełną odpowiedzialność za powierzony ładunek,
- dobór przewoźników oraz optymalną trasę przewożenia,
- elastyczność w dostosowaniu się do indywidualnych potrzeb Klientów,
- zachowanie tajemnicy handlowej i neutralności wobec kontrahentów,
- regularne odbiory i dostawy z pełną optymalizacją czasu tranzytu.

Wielkopolskie Centrum Logistyczne S.A.

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

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 13 km od centrum Poznania. Panattoni Park Poznań I może poszczycić się podpisaniem jednej z największych na rynku umów najmu na powierzchnię 50 tys. m² z wiodącym producentem odzieżowym Hennes & mauritz. W związku ze swoją ekspansją H&M postanowił wybudować kolejny magazyn w Gądkkach, o powierzchni 30 tys. m². Budynek, realizowany dla H&M w Panattoni Park Poznań I, będzie pierwszym obiektem w portfolio Panattoni z uwzględnieniem tak szerokich rozwiązań ekologicznych.

Panattoni Park Poznań II

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

wysoko zawansowane rozwiązania techniczne, zapewniające funkcjonalność oraz elastyczność w kształtowaniu modułów. Panattoni Park Poznań II składa się z trzech budynków magazynowych. Firma zapewnia całościową obsługę obiektów, od przygotowania spersonalizowanego pod potrzeby klienta planu, przez jego realizację, po administrowanie zbudowanymi inwestycjami. Park posiada 140 doków rozładunkowych i 325 miejsc parkingowych. Jest położony wzdłuż krajowej drogi ekspresowej S11, 800m w linii prostej od skrzyżowania dróg A2, E30, S11. Projekt zlokalizowany jest 13 km od centrum Poznania.

Panattoni Park Robakowo

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

Panattoni Park Poznań IX

Panattoni Park Poznań IX to kolejne centrum dystrybucyjne dewelopera, które powiększy wielkopolski portfel o ponad 76 tys. 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, zaopatrzonych 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 zachodniopomorskim, co czyni go miejscem wyjątkowo atrakcyjnym dla inwestorów.

Millennium Logistic Park Poznań

MLP Poznań dysponuje obszarem o powierzchni 19,08 ha, zlokalizowany jest w miejscowości Koninko, ok. 15 km od centrum Poznania i 3,5 km od autostrady A2 oraz 1,5 km od drogi krajowej szybkiego ruchu S 11. Inwestycja będzie obejmować 102 tys. 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,tys. m².

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

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

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

Prologis Park Poznań.

Prologis Park Poznań i Prologis Park Poznań I wchodzi w skład pierwszego centrum logistyczne tego amerykańskiego dewelopera w Poznaniu. Hale zlokalizowane są w rozwiniętej gospodarczo gminie Tarnowo Podgórne, bezpośrednio przy drodze krajowej numer 92 i budowanej Zachodniej Obwodnicy Poznania z połączeniem do autostrady A 2 z bezpośrednim dojazdem do Berlina. Park o powierzchni całkowitej 121 tys. 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.tys. m². Powstało w wyniku ekspansji firmy Prologis w Poznaniu. Zlokalizowane jest po drugiej stronie drogi numer 92 i jest to jeden z większych parków magazynowych w Wielkopolsce, co umożliwia swobodną ekspansję w ramach parku magazynowego. Powierzchnie magazynowe wynajmowane są tu przez liczne firmy sektora FMCG, logistyczne oraz dystrybucyjne. magazyny w Poznaniu zrealizowano w najwyższym standardzie i odpowiadają wymaganiom klasy A.

Prologis Park Poznań III

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

Prologis Park Września

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

147 tys. m². ProLogis Park Września przeznaczony jest głównie dla firm logistycznych oraz firm zajmujących się lekką produkcją.

Panattoni Park Września

To nowy projekt magazynów do wynajęcia, który jest oddalony 50 km od Poznania. Inwestycja wykończona jest w najwyższym standardzie klasy A gdzie powierzchnie magazynowe mogą być zaadaptowane zarówno pod wysokie składowanie jak i pod lekką produkcję. Panattoni Park Września jest inwestycją położoną przy głównym europejskim szlaku komunikacyjnym, biegnący z francuskiej Bretanii do Moskwy. Kompleks magazynowy znajduje się bezpośrednio przy skrzyżowaniu autostrady A2 z drogą krajową 92 na terenie Wrzesińskiej Strefy Aktywności Gospodarczej. Września znajduje się w odległości ok. 300 km od Berlina i od Warszawy, co sprawia, że teren ten jest bardzo atrakcyjny dla inwestorów. Strategiczna lokalizacja centrum logistycznego umożliwiła najemcom szeroką dystrybucję towarów zarówno a rynku krajowym jak i międzynarodowym. Park magazynowy posiada w swojej ofercie trzy hale magazynowe przeznaczone pod wynajem, których łączna powierzchnia wynosi ponad 75 tys. m². Wszystkie obiekty zaprojektowane zostały zgodnie z najwyższymi standardami klasy A i oferują zarówno powierzchnie magazynowe jak i ekskluzywne przestrzenie biurowe. Deweloper umożliwia elastyczne kształtowanie modułów magazynowych pod wynajem których minimalna powierzchnia musi wynosić 1500 m².

Tulipan Park Poznań (I-III)

Tulipan Park Poznań znajduje się na terenie gminy Komorniki wchodzącej w skład gmin powiatu poznańskiego i graniczącej bezpośrednio z miastem Poznań, w odległości 10 km od centrum Poznania, przy autostradzie A2 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 tys. 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 komuni-

kacyjny 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 tys. m² wybudowane w ramach SEGRO Logistics Park Poznań na terenie gminy Komorniki. Kompleks zlokalizowany jest w bezpośrednim sąsiedztwie autostrady A2 łączącej Poznań ze Świeciem, co pozwoli również w znaczący sposób obniżyć natężenie ruchu ciężarówek w centrum Poznania. W przyszłości VW Group Polska planuje rozbudowę nowego centrum logistycznego. Pod względem powierzchni jest to druga inwestycja magazynowa w Wielkopolsce i siódma w Polsce. Nowością jest wprowadzenie w Centrum tzw. usługi SDD (Same Day Delivery) polegającej na realizacji zamówienia dilerów w dniu, w którym ją zleca. Na 30 tys. m² magazynowane są części i akcesoria sześciu marek: Volkswagen, Audi, Skoda, Seat, Volkswagen Samochody Użytkowe oraz Porsche. Obecnie w centrum magazynowanych jest ok. 65 tys. różnych części i akcesoriów. Części z centrum będą 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 tys. m² nowoczesnej powierzchni magazynowo - produkcyjnej. Grunt pod inwestycję przygotowany jest na rozpoczęcie

natychmiastowej budowy dostosowanych do wymagań klienta modułów magazynowych wraz z powierzchnią biurowo-socjalną już od 3.500 mkw. Powierzchnia parku magazynowego 32.634 m², powierzchnia dostępna – 16 734 m².

Goodman Poznań Logistics Center I

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

Goodman Poznań Logistics Center III

Goodman Poznań III Logistics Centre oferuje 38 tys. m² w tym 2 500 m² mroźni, 2 tys.m² wiaty oraz 2 tys.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 tys. m². możliwość budowy dwóch nowych hal magazynowych o łącznej powierzchni do 74 tys. 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. mLP Group otrzymała dla swojej inwestycji w mLP Poznań West certyfikat BREEAM in Use International na poziomie Very Good. Pierwszym wyróżnionym projektem dewelopera został istniejący już obiekt dla spółki InPost o łącznej powierzchni 8800 mkw. w parku logistycznym mLP Poznań West w Dąbrówce k. Poznania. Budynek został oddany do użytkowania na początku trzeciego kwartału 2019 roku. mLP Poznań West to nowoczesne centrum dystrybucyjne zlokalizowane po zachodniej stronie Poznania, obok drogi ekspresowej S11 i zaledwie 7 km od skrzyżowania autostrady A2 i trasy S11. Centrum skierowane jest przede wszystkim do firm z sektora e-commerce, logistyki, dystrybucji oraz lekkiej produkcji. Docelowy potencjał projektu to ok. 83 tys. m² najnowocześniejszej powierzchni magazynowo - produkcyjnej.

Prologis Park Poznań III

Prologis Park Poznań III to 312 tys. m² o dogodnej lokalizacji i dobrze rozwiniętej infrastrukturze. W ramach nieruchomości istnieje możliwość dostarczenia magazynów, hal produkcyjnych i biur o łącznej powierzchni 134 570 m². Znajduje się w Junikowie – dzielnicy na zachodzie Poznania – oddalony o 300 m na północ od au-

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

Panattoni Park Poznań Lotnisko

Zlokalizowany ok. 10 km od centrum Poznania, wzdłuż ulicy Bukowskiej, zaledwie 4 km od lotniska Ławica oraz 2 km od drogi ekspresowej S11, która łączy się bezpośrednio z autostradą A2. Nowoczesne centrum dystrybucyjne oferuje zaawansowane rozwiązania techniczne, zapewniające najwyższą jakość powierzchni magazynowych (klasa A), funkcjonalność oraz elastyczność w kształtowaniu modułów. Największym atutem Panattoni Park Poznań Lotnisko jest dogodna lokalizacja. Inwestycja położona jest zaledwie 11 km od centrum miasta oraz blisko jednego z najstarszych w Polsce portów lotniczych Poznań-Ławica, z którym łączy ją 5-kilometrowa trasa ul. Bukowską. W pobliżu centrum dystrybucyjnego znajduje się również Zachodnia Obwodnica Poznania, prowadząca do autostrady A2 (węzła Poznań Zachód), łączącej dwa ważne punkty w Europie – Berlin i Warszawę. Panattoni Park Poznań Lotnisko to projekt 2 hal magazynowych klasy A, o łącznej powierzchni około 35 519 m². Centrum dystrybucyjne jest dostosowane do wymogów klientów z różnych branż. Oferuje możliwość wynajęcia powierzchni zarówno średnim, jak i większym firmom. Dodatkowo inwestycja położona jest w sąsiedztwie trasy szybkiego ruchu S11, łączącej województwo śląskie z zachodniopomorskim, co czyni go miejscem wyjątkowo atrakcyjnym dla inwestorów. Całość składa się z dwóch budynków/hal – jednym o powierzchni 23 651 m² i drugim -11 868 m².

Park magazynowy LOGIT

Znajduje się na terenie Wielkopolskiego Centrum Logistycznego. Park położony jest w atrakcyjnej lokalizacji w centrum Polski, 15 km od Konina, przy autostradzie

A2 oraz drodze krajowej 25. W odległości 7 km od parku przebiega linia kolejowa nr E20 Warszawa - Berlin. Park oferuje wynajem lub sprzedaż powierzchni magazynowej w istniejącym budynku klasy A. Zlokalizowany został na terenie Wielkopolskiego Centrum Logistycznego. Cechą charakterystyczną tego obiektu jest bardzo korzystne położenie w rejonie Polski centralnej, co zapewnia doskonałą komunikację z różnymi miejscami w kraju oraz ułatwia podtrzymywanie kontaktów handlowych. Magazyn w Koninie zlokalizowany jest nieopodal ważnych węzłów komunikacyjnych, co gwarantuje sprawną logistykę. Obiekt położony jest przy autostradzie A2, a także przy drodze krajowej numer 25. Cechą charakterystyczną hali magazynowej jest bliskość linii kolejowej numer E20, która przebiega na trasie Warszawa-Berlin. Całkowita powierzchnia istniejącego magazynu obejmuje ponad 13 600 m². Rozstaw słupów na hali wynosi 24 m x 12 m. Magazyn charakteryzuje się wysokością netto wynoszącą 10 m, przy czym jego głębokość to 84 m. Posadzka zaprojektowana została tak, aby mogła wytrzymać obciążenia na poziomie 5 t/m². Magazyn Logit zapewnia możliwość dostosowania powierzchni do potrzeb prowadzenia lekkiej produkcji. Hala magazynowa została wyposażona w niezbędne systemy przeciwpożarowe w postaci tryskaczy oraz klap dymowych.

Centrum Logistyczne Amazon

W październiku 2014r. w Sadach (gmina Tarnowo Podgórne) k. Poznania otwarte zostało centrum logistyczne amerykańskiej firmy wysyłkowej Amazon o powierzchni 95 tys. m², które będzie dysponować w szczytowym okresie 5,5 tys. miejsc pracy. Inwestycja jest jedną z pierwszych tego typu w Europie Środkowo-Wschodniej. Dotąd firma miała swoje magazyny m.in. w Niemczech, Wielkiej Brytanii, Francji i Hiszpanii. Centrum to należy do najnowocześniejszymi obiektami koncernu Amazon spośród wszystkich 30 centrów rozrzuconych po całym świecie. Kosztował budowy wyniósł 100 mln euro. Powierzchnia hali przekracza 100 tys. m², z czego ponad 91 tys. przypada na część magazynową, a prawie 9 tys. 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 muszkietierów zrzeszająca właścicieli supermarketów spożywczych Intermarché oraz typu „dom i ogród” Bricomarché, otworzyła 10 czerwca 2014r. w Swadzimiu (gmina Tarnowo Podgórne) nowe centrum logistyczne w Swadzimiu przystosowywane m.in. do składowania oraz dystrybucji produktów spożywczych w temperaturach kontrolowanych (produktów świeżych, warzyw, owoców, mrożonek) oraz zarządzania towarami sezonowymi czy wielkogabarytowymi. Kompleks dysponuje powierzchnią wynoszącą łącznie ponad 80 tys. m², z czego ponad 75 tys. m², to powierzchnie magazynowe, odpowiadające 66 tys. miejsc paletowych. Docelowo nowa siedziba Grupy muszkietierów w Polsce zapewnia miejsca pracy dla blisko 1tys. osób. W magazynach zostały zastosowane proekologiczne rozwiązania, takie jak ogrzewanie gazowe, informatycznie sterowany system zużycia dwutlenku węgla do dystrybucji mrożonek w kontenerach mroźniczych, oświetlenie LED, nowoczesny system ładowania baterii wózków widłowych czy system segregacji odpadów.

DHL Express Poznań

W Poznaniu został uruchomiony największy i jeden z najnowocześniejszych terminali DHL Express w Polsce. Stanowi on międzynarodowy HUB, w którym odbywa się sortowanie międzynarodowych przesyłek drogowych i lotniczych. Zastosowanie najnowocześniejszych technologii sprawia, że przepustowość obiektu wynosi nawet 6 tys. paczek na godzinę. Znajdujący się w Poznaniu HUB drogowy i lotniczy pełni funkcję centrum dystrybucyjnego dla przesyłek drogowych z i do krajów Unii Europejskiej oraz przesyłek lotniczych z całego świata. Wielozadaniowy terminal został wyposażony w najnowocześniejsze technologie, które zwiększają efektywność obsługi przesyłek. W obiekcie znajduje się między innymi w pełni zautomatyzowany system sortujący, o przepustowości nawet 6tys. paczek na godzinę. Pozwoli to na znaczne zwiększenie możliwości operacyjnych całej sieci. Znaczenie terminalu odzwierciedlają również jego rozmiary. Cały teren inwestycji wynosi aż 34 tys. m²,

a powierzchnia samego magazynu to ponad 5 tys. m². Znajduje się w nim 80 bram przeładunkowych – w tym 46 kurierskich, 32 przeznaczonych dla samochodów ciężarowych oraz 2 bramy bez doków. Za bezpieczeństwo odpowiada ponad 300 kamer CCTV.

Panattoni Park Poznań IV

Park położony jest w strategicznej lokalizacji w Komornikach, w pobliżu dwóch węzłów autostrady A2 – Węzła Komorniki i Węzła Poznań Zachód - łączącej najważniejsze ośrodki logistyczne w Europie – Łódź, Warszawę i Berlin. W sąsiedztwie parku znajduje się także finalizowana droga S5, która łączy Poznań z Wrocławiem na południu i Bydgoszczą na północy. Kompleks stwarza doskonałą okazję zarówno do działalności krajowej jak i międzynarodowej. Planowana powierzchnia ma mieć blisko 87 tys. m². Park ma obecnie blisko 36 tys. m², a już w pierwszym kwartale 2020 r. powiększy się o kolejne 27 tys. m². W pierwszej połowie 2019 r. Panattoni ruszył z ogromną inicjatywą w regionie. Firma rozpoczęła budowę trzech parków logistycznych – w Jaryszkach, Swadzimiu i Komornikach – których docelowa powierzchnia ma wynieść blisko 260 tys. m². Dotychczas ukończono już ok. 120 tys. m². Doskonale zlokalizowane parki pozwalają na sprawny transport towarów na terenie kraju oraz poza jego granicę. Łącznie w Poznaniu i okolicach deweloper dostarczył 562 240 m². powierzchni w ramach 10 parków logistycznych oraz 220 651 m². w ramach oddzielnych inwestycji. Do końca roku powierzchnia wzrośnie o 70 tys. m².

Panattoni Europe

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

Goodman Poznań Airport Logistics Centre

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

7R Park Poznań East.

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

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

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

Park mLP Poznań West

Docelowa powierzchnia nowego centrum logistycznego ma wynosić 83 tys. m² – to docelowa powierzchnia nowego centrum logistycznego mLP Poznań West. Park

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

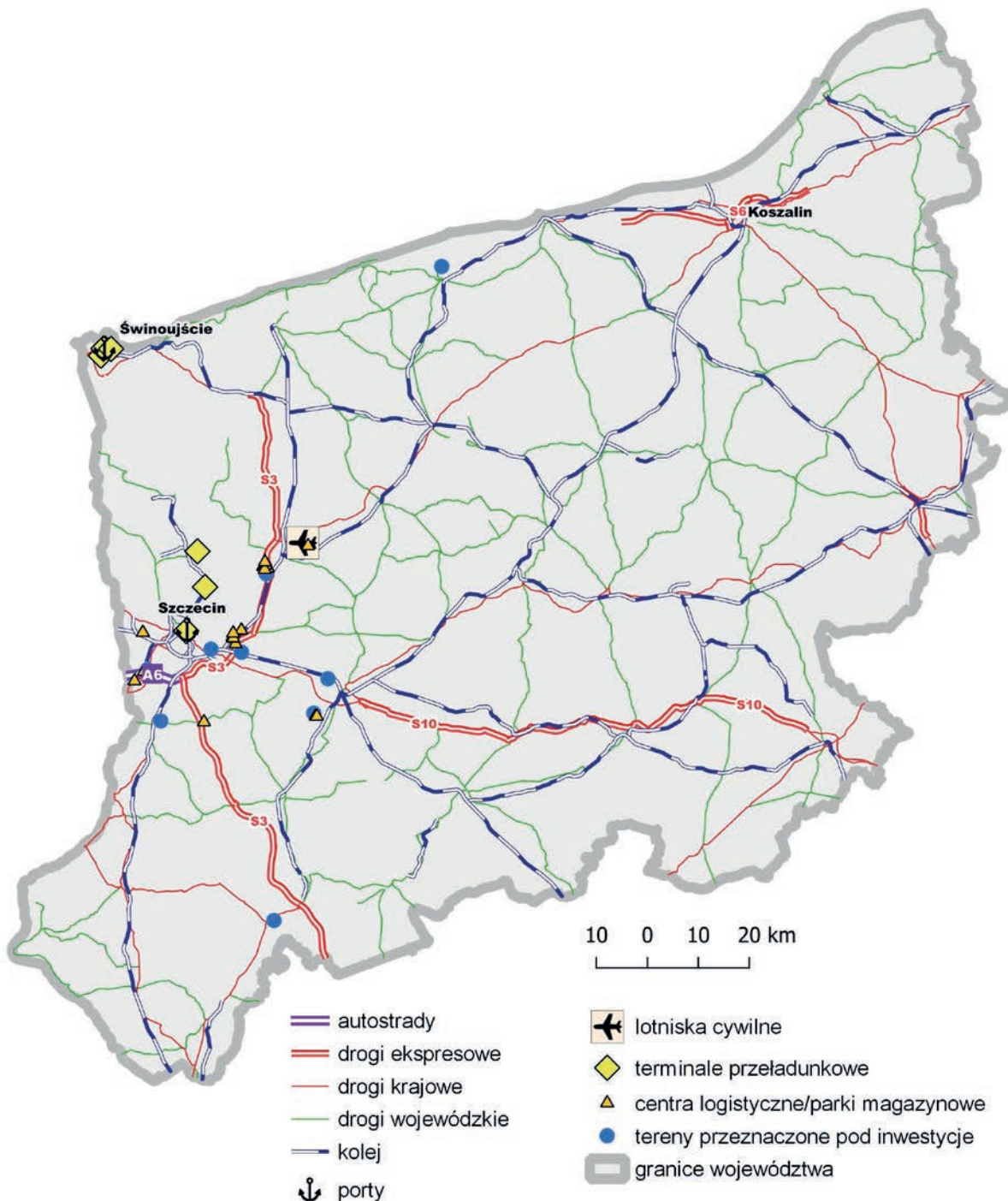
Centrum magazynowo - Logistyczne Raben Logistics Polska

Grupa Raben, której centrala mieści się w Robakowie koło Poznania, ma własne oddziały w 12 krajach Europy, zatrudnia niemal 10 tys. pracowników, dysponuje flotą ponad 8,5 tys. samochodów ciężarowych i około 1,15 mln m² powierzchni magazynowej. W ramach rozbudowy największego centrum logistycznego Grupy Raben, w podpoznańskim Robakowie powstała nowoczesna hala magazynowa o powierzchni 21 tys. m kw. Po zakończeniu inwestycji, Centrum Logistyczne w Gądkach zajmuje 120 tys. m kw. powierzchni magazynowej, z możliwością składowania 185 tys. palet i prawie 18 tys. m kw. powierzchni przeładunkowej oraz 5 tys. m² powierzchni produkcyjnej. Inwestycja zlokalizowana jest na terenie Centrum magazynowo - Logistycznego Raben Logistics Polska, znajdującego się przy ulicy Zbożowej w Robakowie, w bezpośrednim sąsiedztwie drogi S11 i 5km od węzła Krzesiny, łączącego drogę S11 z autostradą A2. magazyn logistyczny wysokiego składu pomieści 41 tys. palet i podzielony został na pięć stref, w tym specjalistyczne, które m.in. umożliwiają składowanie aerozoli, czy utleniaaczy. Każda ze stref oddzielona jest ścianami wydzielenia pożarowego REI 240 z bramami pożarowymi o odporności ogniowej EI 120. Instalacje tryskaczowe, podsufitowe i wewnętrzne zostały wykonane zgodnie ze standardem FM Global. Aby minimalizować zagrożenie dla środowiska, posadzka w nowych obiektach jest odporna na działanie parafiny, alkoholu, rozpuszczalników, aerozoli i smarów, zgodnie z niemiecką regulacją WGK-2. W celu uzupełnienia wachlarza towarów, które mogą być składowane w tym magazynie, w ramach inwestycji jedną z komór w istniejących obiektach dostosowano

do składowania szerokiego przekroju towarów sklasyfikowanych wg normy NFPA jako ciecze palne klas IA, IB, IC. Taki asortyment wymaga odpowiedniego zabezpieczenia p.poż., dlatego w jednej z hal zamontowany został system pianowy – high expansion foam. System ten jest wykonany zgodnie ze standardami FM GLOBAL. Obiekt dedykowany jest także do produkcji co-packingo-

wej. W tym celu przygotowana została specjalistyczna powierzchnia, uzbrojona w automatyczne rozwiązania wspierające procesy kompletacji oraz pakowania, jak np. linia do produkcji standów, zgrzewarki automatyczne, urządzenia etykietujące, paletyzatory, czy specjalne roboty pakujące.

Rysunek 17. Rozmieszczenie infrastruktury liniowej oraz punktowej w województwie zachodniopomorskim.



Źródło: Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie

Dachser Poznań

Firma dysponuje obecnie terminalem przeładunkowym o powierzchni 5,6 tys. m². Łącznie z usługami logistyk kontraktowej obiekt zajmuje teraz ponad 10 tys. m² z 57 bramami przeładunkowymi. Inwestycja w Dachser Poznań oznacza blisko dwukrotne powiększenie cross-docku. Dzięki rozbudowie wzrasta liczba ramp – z 26 do 51 włącznie z dodatkową rampą dostosowaną do obsługi ADR-ów (towarów niebezpiecznych), gdzie chemikalia mogą być zebrane w przypadku wycieku z nieszczelnego opakowania. Dachser obsługuje wiele firm z branży chemicznej, więc jego terminale są wyposażone tak, by móc przeładowywać chemię w sposób bezpieczny dla ludzi i środowiska. Powiększony magazyn cross - dockowy oznacza szybszą i sprawniejszą obsługę przesyłek, możliwość jednoczesnych przyjęć i odpraw większej liczby ciężarówek, brak ograniczeń jeśli chodzi o ilość wysyłek, czy skrócenie czasu dostawy na wybranych kierunkach. Dachser Poznań jest największym oddziałem operatora w Polsce. Codziennie z tego terminalu przeładunkowego wyrusza w trasę około 85 ciężarówek, z czego większość za granicę. Poznański oddział dysponuje bowiem 29 stałymi połączeniami międzynarodowymi, w tym 22 bezpośrednimi liniami do Niemiec. W Dachser Poznań jest także hala o powierzchni ponad 4,5 tys. m² z 7 tys. miejsc paletowych, gdzie operator magazynuje towary na zlecenie klientów.

• Zachodniopomorskie

Województwo zachodniopomorskie odgrywa bardzo ważną rolę w Korytarzu Transportowym Bałtyk-Adriatyk z uwagi na jego nadmorskie położenie oraz zachodnią odnogę korytarza, która w tym województwie posiada swój początek. To tu zlokalizowane są także dwa duże porty morskie (Szczecin i Świnoujście) oraz kończy swój bieg rzeka Odra.

W województwie zachodniopomorskim zlokalizowanych jest wiele centrów logistycznych i parków magazynowych i z roku na rok powiększa się wielkość dostępnej powierzchni magazynowej – produkcyjnej.

Wskaźnik pustostanów wynosi 2,53% Czynsze bazowe 3.20 - 3.50 EUR

W I kwartale 2021 roku województwo zachodniopomorskie dysponowało powierzchnią magazynową wielkości 922 024 m². W planach i budowie jest kolejne 300 000m².

Hale BTS:

BTS KION

Panattoni Europe wybudowało w Kołbaskowie pod Szczecinem fabrykę wózków widłowych dla firmy Linde, będącej częścią KION Group – wiodącego producenta wózków przemysłowych w Europie i drugiego na świecie. Powierzchnia obiektu wynosi blisko 44 000 m kw. To tu w całości powstają wózki widłowe. Inwestycja zrealizowana jest zgodnie z ideą dostosowania obiektu do zaplanowanej w nim technologii Linde - transport pionowy i poziomy, wygrodenienie stref bez obecności pracowników, a wiele procesów jest zautomatyzowanych. Obiekt powstał na 18-hektarowej działce. Produkcja wózków widłowych ruszyła na początku 2021 roku, a do 2023 roku firma Linde stworzy ponad 150 miejsc pracy. Wartość całej inwestycji przekracza 60 mln euro.

Fabryka znajduje się w sąsiedztwie autostrady A6, 2 minuty drogi od granicy niemieckiej. Z drugiej strony tzw. A-szóstka łączy obiekt ze stolicą regionu – Szczecinem, co zapewnia dostęp do wykwalifikowanej kadry pracowniczej. Fabryka Linde w Kołbaskowie znajduje się niedaleko drogi ekspresowej S3, która docelowo połączy województwo zachodniopomorskie z Poznaniem, Wrocławiem i czeską Pragą. Firma Linde nabywając obiekt przy niemieckiej granicy zapewniła sobie także szybki dostęp do dwóch lotnisk – 40 minut do Szczecina oraz 2 godziny do BBI (Berlin Brandenburg International Airport) – a także portu Szczecin-Świnoujście – jednego z największych w rejonie Morza Bałtyckiego.

BTS Amazon

Amerykański gigant handlu internetowego wybudował w roku 2017 w Kołbaskowie k/Szczecina czwarte centrum logistyczne w Polsce. Powierzchnia użytkowa centrum dystrybucyjnego Amazona w Kołbaskowie wynosi 161 500 m² na 29-hektarowej działce. Jest to jeden z najbardziej zaawansowanych technologicznie tego typu projektów w Europie. W centrum ponad 2500 pracowników jest wspieranych przez ponad 3 000 robotów. Dodatkowo, na potrzeby

inwestycji deweloper wybudował 7 800m² dróg, w tym rondo typu biskoptowego. Rondo powstało na istniejącym węźle Kołbaskowo, na zjeździe z autostrady A6 z kierunku wschodniego. Wartość całej inwestycji to 410 mln PLN.

BTS Zalando

Międzynarodowe centrum logistyczne firmy Zalando to pierwszy z trzech obiektów firmy w Polsce. Funkcjonuje od 2018 roku w strefie przemysłowej pod Gardnem na powierzchni 22ha, tuż obok drogi S3.

Obiekt obsługuje dostawy do klientów z wszystkich 17 europejskich rynków. Centrum w Gardnie ma 130 000 m² powierzchni i zaliczane jest do największych obiektów logistycznych w Polsce. Wyposażone jest w najnowocześniejsze rozwiązania technologiczne, w tym dwie pięciopoziomowe wieże wysokiego składowania, które mogą pomieścić do kilkunastu milionów sztuk towaru.

BTS Hydroline

Hydroline – pionier i lider branży wyposażenia do napędów hydraulicznych w Finlandii zdecydował się na budowę obiektu produkcyjnego zlokalizowanego w Stargardzie, w sąsiedztwie swojej starej fabryki. Nowa inwestycja o powierzchni 13 000 m² zrealizowana została przez Panattoni Europe i jest trzykrotnie większa od dotychczasowej. Strefa przemysłowa zajmie ponad 12 tys. m kw. i została przygotowana pod przyszłą rozbudowę. W wyposażeniu tej części budynku znajdują się: pomieszczenie sprężonego powietrza, pomieszczenie do malowania czy akumulatorownia wózków widłowych. Ta inwestycja była przykładem relokacji obiektu fabrycznego – skomplikowanej struktury współpracy, w której zawarte jest przeniesienie całej technologii przyszłego właściciela obiektu w możliwie jak najkrótszym czasie.

Parki logistyczno-produkcyjne:

Exeter Park Szczecin 1

Poprzednio North-West Logistic Park - to pierwszy w Szczecinie park logistyczny klasy A, zlokalizowany w południowo-wschodniej części miasta. Jest bardzo dobrze skomunikowany z autostradą A6 prowadzącą do Berlina (ok. 150 km) oraz trasą szybkiego ruchu S3 łączącą Skandynawię i południe Europy – Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy. Park tworzą cztery hale łącznej

62 395 m² przeznaczone pod logistykę, magazynowanie i produkcję, wszystkie wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne zapewniające możliwość wysokiego składowania i wygodnego prowadzenia wszelkich operacji logistycznych oraz produkcyjnych.

Park jest atrakcyjnym miejscem do lokowania i rozwoju firm szczególnie z branży produkcyjnej z kapitałem skandynawskim. W Exeter Park Szczecin 1 działalność prowadzi firma specjalizująca się w produkcji komponentów dla elektrowni wiatrowych. Np. firma KK Wind Solutions - dostarcza systemy sterownicze dla łącznie 60 % przybrzeżnych elektrowni wiatrowych na całym świecie. Firma InCom to hiszpański producent komponentów do produkcji elementów dla elektrowni wiatrowych. Działają tu również: Greencarrier Freight Services Poland firma z branży logistycznej z kapitałem skandynawskim, Shadowline oraz Animex Foods, My Trendy Phone, Żabka Polska, Cubic czy IQ Metal.

Exeter Park Szczecin 2

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

North-West Logistics Park Szczecin 2

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

Mapletree Park Szczecin (poprzednio Prologis)

Mapletree Park Szczecin to nowoczesne centrum logistyczne położone na terenie Goleniowskiego Parku

Przemysłowego, bezpośrednio przy drodze ekspresowej S3, niecałe 70 km na południe od portu w Świnoujściu, 40 km na wschód od niemieckiej granicy, 35 km na północny wschód od centrum Szczecina i 7 km na południowy zachód od lotniska w Goleniowie. Na terenie Park Szczecin znajduje się plac manewrowy oraz dogodne miejsca parkingowe. Inwestycja jest przeznaczona pod składowanie i lekką produkcję. Magazyny o całkowitej powierzchni wynoszącej 99 125 m² są jednymi z najnowocześniejszych obiektów tego typu w regionie.

Hala Magazynowa Stobno

Hala Magazynowa Stobno - to nowoczesny obiekt magazynowy o powierzchni 13 000m² położony w Stobnie koło Szczecina. Nieruchomość położona jest w pobliżu tras wylotowych do Gdańska, Poznania i Bydgoszczy, oraz blisko dojazdu do nowej drogi S3 i autostrady A6. Dużym atutem tego miejsca jest również bliskość przejścia granicznego Szczecin - Kołbaskowo.

Panattoni Park Szczecin I

Panattoni Park Szczecin I (Załom) był pierwszym projektem firmy w Szczecinie, który odpowiadał na coraz większe zainteresowanie inwestorów tym regionem. Inwestycja położona jest na szlaku komunikacyjnym drogi S3/A6 zapewniającym dogodny dojazd do granicy z Niemcami i Berlina. Centrum logistyczne w Szczecinie składa się z ośmiu budynków magazynowych klasy A o łącznej powierzchni 220 690 m² i odpowiada na potrzeby klientów z różnych branż. Swoje miejsce znaleźli tam inwestorzy z branży logistycznej np. Rohlig Suus Logistics, Autodoc Logistics, DHL Supply Chain, PDC Logistics- jak i produkcyjnej np. Advansor Dover International czy Cotes Polska.

Panattoni Park Szczecin II

Panattoni Park Szczecin II (Trzebusz) jest ulokowany we wschodniej części miasta bezpośrednio na szlaku komunikacyjnym drogi S3/A6 zapewniającym dogodny dojazd do granicy z Niemcami i Berlina. 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 logistyczne w Szczeci-

nie składa się z dwóch budynków magazynowych klasy A o łącznej powierzchni prawie 69 000 m². 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 dopływ wykwalifikowanych pracowników, a także dogodny dostęp do infrastruktury transportu miejskiego. Najemcy to m.in. Hegen Polska czy Carlsberg.

Panattoni Park Szczecin III (Kniewska)

Panattoni Park Szczecin III jest najnowszym projektem firmy w Regionie. Doskonałe położenie w dzielnicy Dąbie, w pobliżu wjazdu na drogę S3/A6 – zapewnia najemcom szybki dojazd do granicy niemieckiej lub promu do Skandynawii. Kompleks będzie się składał z dwóch budynków o łącznej powierzchni 30 026m². Hale będą wyposażone w doki rozładunkowe, bramy wjazdowe z poziomu „0” oraz place manewrowe. Pierwsi najemcy wprowadzą się w I kwartale 2022.

Panattoni Park Szczecin IV

Panattoni Park Szczecin IV to planowane nowoczesne centrum logistyczne przeznaczone pod dystrybucję ale również i lekką produkcję. Posiada dobry dostęp do drogi ekspresowej S3. Lokalizację w odległości ok. 12km od centrum Szczecina umożliwi pracownikom szybki dojazd z centrum Szczecina. Planowana powierzchnia całkowita kompleksu to 40 275m². Dostępność od II kwartału 2022.

Panattoni Park Goleniów

Panattoni Park Goleniów jest kolejnym projektem firmy na terenie Województwa Zachodniopomorskiego powstającym w odpowiedzi na duże zainteresowanie firmą lokalizacją. Powstaje na terenie Goleniowskiego Parku Przemysłowego, który usytuowany jest bezpośrednio przy trasie S3/A6 w odległości 32 km od portu morskiego w Szczecinie, 15km od portu lotniczego Szczecin Goleniów i dokładnie 204 km od lotniska Tegel w Berlinie. Docelowo centrum będzie się składało z trzech budynków klasy A o łącznej powierzchni 63 946m². Hale będą wyposażone w doki rozładunkowe, bramy wjazdowe z poziomu „0” oraz place manewrowe.

Panattoni Park Stargard

Panattoni Park Stargard powstanie przy ulicy Metalowej w Parku Przemysłowym Nowoczesnych Technologii. O ulokowaniu kolejnego centrum logistycznego w Stargardzie decydują nie tylko sprzyjające warunki dla przedsiębiorców, ale również lokalizacja. Bliskość przejść granicznych, portu w Świnoujściu, Berlina, lotniska w Goleniowie i dobre skomunikowanie z międzynarodowymi szlakami drogowymi E28 i E65 Budowa trzech hal o łącznej powierzchni 172 000m² powinna rozpocząć się jeszcze w roku 2021.

Panattoni Park Koszalin

Koszalin to dynamicznie rozwijające się miasto północno-zachodniej Polski. Jego lokalizacja niedaleko niemieckiej granicy, rozbudowana infrastruktura miejska oraz przyjazne mieszkańcom warunki życia przyciągają wykwalifikowaną kadrę pracowniczą i przedsiębiorców. Wychodząc naprzeciw rosnącemu zapotrzebowaniu na powierzchnię magazynową, Panattoni oferuje tu dwa nowoczesne budynki magazynowe klasy A o łącznej powierzchni ponad 65 000m². Panattoni Park Koszalin to już kolejny projekt dewelopera w województwie zachodniopomorskim, będący jednocześnie pierwszym obiektem typu multi-tenant w Koszalinie. Park położony jest niedaleko węzła drogi ekspresowych S6 oraz obwodnicy miejskiej łączącej drogę krajowa Nr 11 i drogę międzynarodową E-28 Berlin-Kaliningrad.

LCube Logistic Park Szczecin

Inwestycja zostanie ulokowana na terenie Goleniowskiego Parku Przemysłowego, z bezpośrednim połączeniem z drogą S6, która umożliwi nie tylko szybką dystrybucję towarów zarówno na rynek polski, jak i poza granice kraju Polski. Najwyższy standard techniczny oferowanej powierzchni magazynowej, nowoczesne rozwiązania technologiczne oraz duże place manewrowe zapewnią komfort użytkowania wynajętej przestrzeni. Planowana wielkość inwestycji to 13 742m².

7R Park Szczecin

7R Park Szczecin to centrum logistyczne, które powstaje w północnej części Szczecina na działce o powierzchni 20 hektarów. Docelowa łączna powierzchnia najmu wyniesie ok. 57 000m². Obiekt zlokalizowany jest w odległości

10 km od ścisłego centrum Szczecina, około 18 km od węzła autostrady A6 w Kołbaskowie oraz 50 km od lotniska w Goleniowie, na zurbanizowanym terenie z łatwym dostępem do komunikacji miejskiej. Zakończono budowę pierwszej hali której najemcą jest niemiecka firma MOMOX reprezentująca sektor e-commerce.

Park 7R City Flex Szczecin

7R City Flex Szczecin to park logistyczny oferujący około 11 000 m² nowoczesnej powierzchni magazynowej. Budowę zakończono w połowie 2019 roku. Inwestycja zlokalizowana jest 10 km od centrum Szczecina bezpośrednio przy drodze krajowej nr 10, w odległości ok. 2 km od autostrady A6 i 11 km od portu Morskiego Szczecin z terminalem kontenerowym. Odległość do Międzynarodowego Portu Lotniczego Szczecin Goleniów wynosi 25 km.

7R Park Szczecin Goleniów

7R Park Szczecin Goleniów jest pierwszym zautomatyzowanym magazynem klasy A (o powierzchni 28 115m²) w Polsce wyposażonym w system AutoStore. Znajduje się w Goleniowie, w województwie zachodniopomorskim. Budynek oferuje szereg przyjaznych dla środowiska rozwiązań, takich jak panele fotowoltaiczne i stacje ładowania samochodów elektrycznych dla maksymalnej efektywności energetycznej. Kolejną zaletą tego obiektu jest bliskość rozległej sieci dróg krajowych, umożliwiającej szybkie połączenia krajowe i międzynarodowe.

7R Park Szczecin Goleniów II

7R Park Szczecin Goleniów II to nowoczesny kompleks magazynowo-przemysłowy o powierzchni ok. 60 000 mkw. zlokalizowany w województwie zachodniopomorskim w Goleniowie. Inwestycja charakteryzuje się bardzo dobrym położeniem, tuż przy drodze ekspresowej S3, która stanowi fragment trasy E65, leżącej w transeuropejskim korytarzu transportowym. Atutem lokalizacji jest także bliskość do drogi ekspresowej S6 oraz Międzynarodowego Portu Lotniczego Szczecin Goleniów. W parku pojawi się szereg rozwiązań eko – m.in. panele fotowoltaiczne oraz stacje do ładowania samochodów elektrycznych. 7R Park Szczecin Goleniów II objęty jest certyfikacją BREEAM.

Waimea Logistic Park Stargard

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

Lokalizacja w bezpośrednim sąsiedztwie drogi ekspresowej S10 zapewni doskonałą komunikację z portem morskim w Szczecinie, a za pośrednictwem autostrady A6 z zachodnią granicą Polski oraz z siecią dróg krajowych. Najemcami pierwszej hali są Ceva Logistics oraz EcoReady Bath.

Waimea Cargo Terminal Szczecin Goleniów

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

• Dolnośląskie

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

Euro Park Logistics Kobierzyce

Euro Park Logistics Kobierzyce - położony jest na terenie Tarnobrzeskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (Pod-

strefa Wrocław - Kobierzyce), w odległości ok. 15 km od centrum Wrocławia. Park posiada bezpośrednie połączenia z autostradą A4 (węzeł w Pietrzykowicach – 1,5 km), obwodnicą autostradową Wrocławia (3 km) oraz drogą krajową nr 35 Wrocław – Wałbrzych (300 m).

Eurologis

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

Panattoni Park Wrocław I

Panattoni Park Wrocław I - to park magazynowy składający się z trzech magazynów, do wynajęcia zlokalizowany w Bielanych Wrocławskich w bezpośrednim sąsiedztwie drogi krajowej numer 35, w pobliżu węzła „Bielany Wrocławskie” w ramach autostrady A4 oraz A8. Niektóre powierzchnie magazynowe zostały przygotowane jako mniejsze magazyny dedykowane małym i średnim firmom. Część tego parku magazynowego objęta jest Specjalną Strefą Ekonomiczną.

Panattoni Park Wrocław II

Panattoni Park Wrocław II - jest nowoczesnym parkiem dystrybucyjnym, oferującym 60 600 m² powierzchni magazynowo - biurowej. Wrocław to jeden z najprężniej rozwijających się rynków magazynowych w Polsce z podażą powyżej 500 tys.ęcy 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 tys. m² po-

wierzchni 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 tys. m² powierzchni magazynowej.

Panattoni Park Wrocław III

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

Panattoni Park Wrocław IV

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

Panattoni Park Wrocław V

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

Prologis Park Wrocław

Prologis Park Wrocław to park, w którym zastosowano nowatorskie rozwiązania techniczne, mające na celu wygodę użytkownika, oszczędność energii i ochronę środowiska. Budynki spełniają oczekiwania nawet najbardziej wymagających klientów, odpowiadają między innymi po-

trzebom składowania towarów w chłodniach w ramach logistyki żywności. Położone w pobliżu lotniska centrum, usytuowane jest na skrzyżowaniu strategicznych, międzynarodowych i lotniczych szlaków drogowych. Całkowita powierzchnia parku: 170 268 m².

Prologis Park Wrocław III

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

Prologis Park Wrocław IV

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

Prologis Park Wrocław V

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

Skalski-Logistic Park

Skalski - Logistic Park - to park magazynowy położony w sąsiedztwie zjazdu „Wrocław Wschód” przy autostra-

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

Tiner Logistics Center

Tiner Logistics Center - to jeden z pierwszych, tak dużych magazynów w województwie dolnośląskim. Deweloper dysponuje wystarczającą ilością gruntów inwestycyjnych potrzebnych do wybudowania trzech kolejnych magazynów. Centrum logistyczne TINER, charakteryzuje się bardzo dużymi placami manewrowymi oraz głębokością magazynu 100 m umożliwiającą składowanie wolno rotujących towarów. magazyny znajdują się w bliskim sąsiedztwie Autostrady A4, która łączy Wrocław z Katowicami a dalej z Krakowem. Położenie w dogodnej lokalizacji umożliwia najemcom szybki transport towarów do innych miast w Polsce. Dodatkowym atutem centrum logistycznego we Wrocławiu jest łatwy dostęp do prężnie rozwijającego się Portu Lotniczego we Wrocławiu, co sprzyjać może utrzymaniu relacji biznesowych z partnerami z całego świata.

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

Parkridge Business Center

Parkridge Business Center Wrocław to długo oczekiwana inwestycja dewelopera Parkridge, zlokalizowana przy ulicy Bierutowskiej w północno-wschodniej części Wro-

clawia (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 tys. m² nowoczesnej powierzchni magazynowej i produkcyjnej. Dostępne moduły zaczynają się od 2 tys. m².

Tengalman Kąty Wrocławskie

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

Gefco Polska Sp. z o.o, Kąty Wrocławskie

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

Distribution Park Wrocław

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

Wrocław Bielany Business Park

Wrocław Bielany Business Park - to centrum logistyczne znajdujące się w podwrocławskiej miejscowości Biskupice Podgórne. Wielkim atutem wynikającym z położenia magazynów koło Wrocławia, jest obecność w Tarnobrzelskiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej. Prowadzenie działalności gospodarczej w takiej strefie pozwala najemcom uzyskać pomoc publiczną i różne dotacje z przeznaczeniem na rozwój przedsiębiorstwa. Park to ponad 26 tys. m² nowoczesnej powierzchni magazynowej. W każdym z dwóch magazynów, wchodzących w skład parku, znajdują się również powierzchnie biurowe. Budynek przeznaczony do wynajęcia wyposażony jest w monitoring zapewniający ochronę przez 24 godziny na dobę. W Biskupicach Podgórnych powstała fabryka baterii litowych do samochodów elektrycznych. Koreański LG Chem produkuje na pierwszych liniach baterie, które trafiają m.in. do Daimlera, Porsche, Volvo, Audi, Renault i Jaguara. Fabryka pod Wrocławiem może obecnie produkować w skali miesiąca baterie do około 30 tys. samochodów, a trwa też budowa hal, które pomieszczą kolejne linie produkcyjne. Ponadto w ciągu 2-3 lat koreańska firma ma zwiększyć potencjał produkcji podwrocławskiej fabryki z około 10 do 70 GWh, a w 2021 roku LG Chem Energy planuje produkować baterie do około 1 mln e-aut rocznie. Wtedy podwrocławska fabryka stanie się największym kompleksem produkującym baterie do aut elektrycznych w Europie.

Wrocław Business Park

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

Goodman Wrocław East Logistics Centre

Goodman Wrocław East Logistics Centre to park magazynowy zrealizowany przez jednego z największych na świecie deweloperów magazynowych - firmę Goodman. Jest to jeden z niewielu parków logistycznych w północ-

no-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 tys. m², położone na 10-hektarowej powierzchni.

Goodman Wrocław South Logistics Centre

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

• Opolskie

Prologis Park Ujazd

Prologis Park Ujazd – kompleks magazynowy w skład którego wchodzić będą docelowo cztery budynki o łącznej powierzchni całkowitej około 86 tys. 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. m².

7. Terminale przeładunkowe oraz ich dostępność w poszczególnych województwach.

Intermodalne terminale przeładunkowe są nieodzowną częścią procesu transportu towarowego. Ich ciągły rozwój i wzrost ich ilości sprawia, że transport w Polsce staje się łatwiejszy, szybszy i bardziej ekologiczny. Zgodnie z danymi GUS na koniec 2019 roku w Polsce znajdowało się 38 aktywnych terminali z czego 6 obsługiwało połączenia morze–kolej, morze–transport drogowy (terminale morskie); 32 terminale obsługiwało połączenia kolej–transport drogowy (terminale lądowe). W stosunku do roku 2018 był to wzrost o 8,5% (otwarto 3 dodatkowe terminale)

W polskiej strefie korytarza Bałtyk-Adriatyk obecnie zlokalizowanych jest ponad dwadzieścia lądowych terminali kontenerowych. Wiele z nich to relatywnie małe terminale lub bocznice ukierunkowane na obsługę jednego klienta.

Łączna roczna zdolność przeładunkowa terminali transportu intermodalnego wyniosła 9,3 mln TEU, w tym w terminalach morskich – 6,4 mln TEU, a w terminalach lądowych – 2,9 mln TEU. W 2019 r. w terminalach intermodalnych przeładowano łącznie 74,3 mln ton ładunków skonteneryzowanych, w tym przewiezionych transportem morskim – 40,5 mln ton, (co stanowiło 30,1% ogółu ładunków przeładowanych w terminalach morskich i lądowych), transportem samochodowym – 33,3 mln ton (24,7%), a transportem kolejowym – 26,3 mln ton (19,5%). W ogólnej liczbie przeładowanych kontenerów w terminalach morskich i lądowych przeważały kontenery 40' (66,3%). Udział kontenerów 20' wyniósł 27,4%, kontenerów 45' i więcej – 5,2%, a 30' – 1,2%.¹

¹ Dane GUS Transport intermodalny w Polsce w 2019

• Pomorskie

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

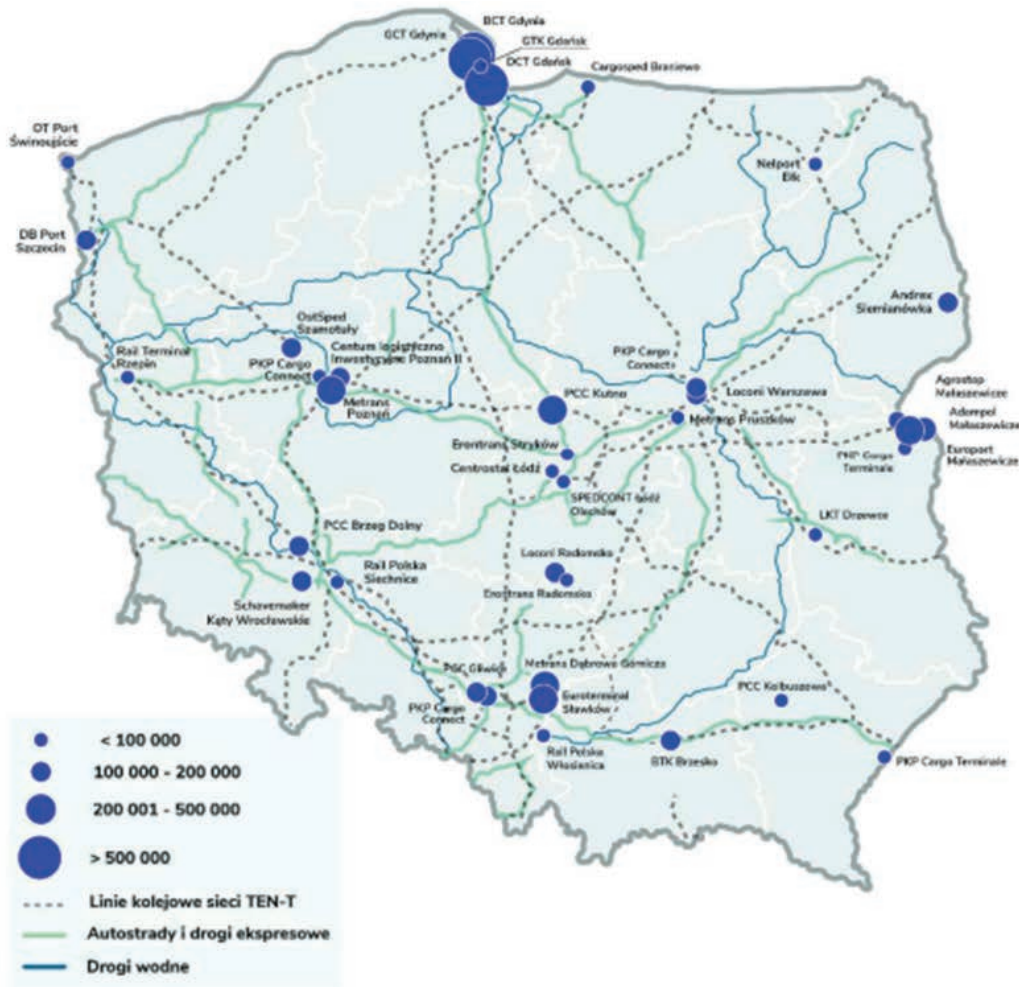
Pomorskie porty wyróżnia obecność największego polskiego terminalu kontenerowego jakim jest DCT, która otworzyła nasz rynek na komunikację z najdalszymi rejonami świata. Do tej pory kontenery w połączeniach morskich docierały do Polski głównie z przeładunkiem w którymś z zachodnioeuropejskich portów. Częstym rozwiązaniem było przeładowanie kontenerów na fe- edery w portach w cieśninach duńskich. Obecnie możliwe jest przeładowanie wszystkich typów kontenerów oraz ładunków drobnicowych na największe jednostki towarowe wpływające na Bałtyk. W DCT Gdańsk często realizuje się także transporty ponadgabarytowe i Project Cargo. Infrastruktura terminalu pozwala na przeładunek bardzo dużych ładunków, jest to też główny terminal służący do przeładunku sprzętu wojskowego w Polsce.²

Terminale w Porcie Gdynia:

OT Port Gdynia świadczy usługi przeładunkowo-składowe. Terminal jest doskonale skomunikowany z krajowym

² <https://bbats.pl/transport-morski/dct-gdansk-najwiekszy-terminal-kontenerowy-na-baltyku-zlokalizowany-w-gdansk/>

Rysunek 18. Rozmieszczenie terminali intermodalnych w Polsce.



Źródło: Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do roku 2040, Warszawa 2020.

system transportowym drogowym i kolejowym, jak również dysponuje dużym parkingiem zewnętrznym na potrzeby wyczekiwania na wjazd do OT Port Gdynia przewoźników samochodów ciężarowych. Roczna zdolność przeładunkowa OT Port Gdynia to 3,5 mln ton. Terminal obsługuje regularne zawinięcia do Gdyni armatorów Finlines (Finlandia), Transfennica (Finlandia), Euroafrica (Europa Zachodnia, Afryka Zachodnia), jak również serwisy czarterowe na morzu Bałtyckim i serwisy czarterowe do Ameryki Centralnej, Północnej i Południowej.

OT Port Gdynia posiada wieloletnie doświadczenie w obsłudze:

ładunków drobnicowych w systemie ro-ro, sto-ro i lo-lo, tj. papier, celuloza, stal, big-bagi, wyroby drewnopochodne, sztuki ciężkie, ładunki ponadgabarytowe,

elementy dostaw inwestycyjnych, naczepy, samochody, inne pojazdy i maszyny;

ładunków masowych, zarówno ładunków agro tj. zboża, śruty, pasze, biomasa oraz innych masowych tj. koks czy kruszywa,

kontenerów w systemie ro-ro i lo-lo, w tym tank-kontenerów i kontenerów chłodzonych,

Terminal wykonuje również usługi formowania i rozformowania kontenerów, formowania i rozformowania palet, mocowania ładunku, sortowania, segregacji i inne. Wielkość przeładunków OT Port Gdynia Sp. z o.o. w roku 2020 wyniosła 3,4 mln ton, co oznacza wzrost w porównaniu z rokiem poprzednim o ok. 11,7 %.

Głównymi grupami ładunkowymi na terminalu są wyroby stalowe, papiernicze, chemiczne oraz jednostki tocz-

ne ro-ro (naczepty, kasety/RT), które łącznie stanowią ok. 90% wszystkich ładunków drobnicowych. Na tle wszystkich grup ładunkowych największą dynamiką wzrostu charakteryzują się przeładunki w grupie agro – zboża i śruty, które w roku 2020 osiągnęły poziom 1,6 mln ton.³

Gdynia Container Terminal - Hutchison Ports Gdynia (GCT)⁴

W tej chwili GCT w większości obsługuje połączenia feederowe, które łączą Polskę z portami bazowymi zachodniej Europy. Swoje połączenia feederowe i liniowe z Rotterdamem, Antwerpią i Hamburgiem uruchomili tacy armatorzy jak: CMA-CGM, Unifeeder, McAndrews, EuroAfrica oraz Team Lines. Gdynia Container Terminal ma dogodnie połączenie z krajową siecią drogową poprzez połączenie Estakady Kwiatkowskiego z Obwodnicą Trójmiasta oraz 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 4 ciągami wjazdowymi i 4 wyjazdowymi, magazyn konsolidacyjny. Terminal wyposażony jest w 1 suwnicę nabrzeżową o udźwigu 50 t i wysięgu 41 m oraz 2 o udźwigu 40 t i wysięgu 35 m. Ponadto, 7 suwnic placowych o udźwigu 40 t umożliwiające składowanie kontenerów w blokach (5 warstw, 6 rzędów), 3 wozy wysięgnikowe do piętrzenia kontenerów o udźwigu 45 t oraz 14 ciągników i 11 naczepty 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 tys. 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 bocznicę 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.⁵ Gdynia Container Terminal (GCT) odnotował w 2020 roku rekordowy wynik przeładunku na poziomie 401 tys. TEU.

Baltic Container Terminal Gdynia⁶

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 milion TEU.

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

³ <https://otlogistics.pl/aktualnosci/podsumowanie-roku-2020-na-ot-port-gdynia/>

⁴ <http://www.gct.pl/>

⁵ <https://www.gct.pl/>

⁶ <http://www.bct.gdynia.pl/>

biorczymi (6 torów każdy o długości po 1 tys. m), przystosowana do formowania pociągów kontenerowych.

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

Terminal poszczycić się może zbiorczo-rozdzielczym magazynem konteneryzacyjnym o powierzchni krytej 20 tys. m² (jednorazowa pojemność składowa 15.tys. 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.tys. TEU w pierwszej strefie przeładunkowej oraz 400 stanowiskami dla kontenerów chłodniczych.

Po rekordowym roku 2019 (500 tys. TEU), w 2020 roku BCT przeładowało 503 tys. TEU co mimo pandemii było wynikiem wyższym niż w roku ubiegłym.

BTZ Bałtycki Terminal Zbożowy⁷

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

HES Gdynia Bulk Terminal⁸

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

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

Mając na względzie dbałość o środowisko naturalne, HES Gdynia Bulk Terminal zwraca uwagę na dobro otoczenia oraz środowiska naturalnego stosując proekologiczne technologie przeładunku. Terminal posiada certyfikaty ISO 9001, ISO 45001, AEO, GMP+ oraz HACCP. Główne ładunki przeładowywane w terminalu to: zboża, śruta, minerały, koks, węgiel, kruszywa i inne suche masowe luźne, ładunki płynne i ładunki drobnicowe. Maksymalne zanurzenie to 13 m (planowane pogłębienie do 15 m),

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

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

Bałtycka Baza masowa⁹

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

⁷ <http://btz.gdynia.pl/>

⁸ <https://www.hesinternational.eu/pl/terminale/hes-gdynia-bulk-terminal>

⁹ <http://www.bbm.gdynia.pl/>

dowe, jeden do obsługi ładunków masowych płynnych, drugi do obsługi ładunków masowych sypkich luzem. W chwili obecnej Bałtycka Baza masowa świadczy szeroki wachlarz usług przeładunkowo-składowych takich jak:

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

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

Onico Gas – LPG Terminal ¹⁰

W październiku 2015 ONICO S.A. zostało właścicielem nowoczesnego terminalu morskiego LPG zlokalizowanego w Porcie morskim w Gdyni. Terminal został wybudowany w 1997 roku i zmodernizowany w 2009 roku. Posiada zdolności przeładunkowe 250 tys. ton gazu płynnego rocznie. Terminal obsługuje statki o masie do 4tys. ton gazu płynnego, głębokości zanurzenia 8,40 m, długość 130m. Terminal ONICO oferuje przeładunek gazu propan butan dla odbiorców hurtowych i detalicznych oraz usługi rozładunku (gazowiec), magazynowania (zbiorniki) załadunku (cysterny kolejowe i drogowe). Terminal posiada:

- Stanowiska Przeładunku Cystern Kolejowych - dwa stanowiska wyposażone w 4 przyłącza cystern kole-

jowych plus dodatkowe 12 miejsc postojowymi dla cystern kolejowych;

- Stanowiska Przeładunku Cystern Drogowych – 2 stanowiska przeładunku cystern drogowych pozwalające obsłużyć do 50 autocystern na dobę, wyposażone w 2 wagi samochodowe;
- Sieć rurociągów technologicznych;
- Zbiorniki magazynowe (12 sztuk o pojemności łącznej ok. 1500 ton).¹¹

Terminal promowy w Porcie Wschodnim w Gdyni (planowany)

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

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

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

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

Szacowany koszt inwestycji realizowanej przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia to ok. 290 mln zł, z czego ok. 117 mln zł pokryje dofinansowanie z Unii Europejskiej.

¹⁰ <http://www.onico-gas.pl/terminal/>

¹¹ <http://www.onico-gas.pl/>

Zakończenie realizacji robót budowlanych planuje się w czerwcu 2021 roku, a rozliczenie projektu do końca 2021 r.¹²

Terminal obsługiwać będzie dynamicznie rozwijające się połączenie promowe ze Szwecją, które jest częścią składową autostrady morskiej „Gdynia-Karlskrona”, która wyznacza otwarcie Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk na rynki skandynawskie. Chociaż aktualnie aktywnie rozwija się współpraca gdyńskiego portu z armatorem Stena Line w przyszłości jest możliwe podpisanie umów z innymi armatorami i uruchamianie innych połączeń. Umożliwia to formuła terminala publicznego.¹³

Terminal masowy Speed Gdynia

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

Terminal gazowy Alpetrol Sp. z o.o.

Terminal oferuje przeładunki skroplonych gazów węglowodorowych (propanu, butanu, mieszaniny propanu-butanu, propylenu oraz innych skroplonych gazów węglowodorowych) w ramach obsługi statków-gazowców w Porcie Gdynia, w relacji importowo-eksportowej, na potrzeby własne oraz usługowo dla innych zleceniodawców.¹⁴

Terminale przeładunkowe w Porcie Gdańsk:

Terminal Kontenerowy DCT Deepwater Container Terminal

DCT to największy bałtycki terminal kontenerowy, odgrywający rolę hubu oceanicznego. Terminal posiada bezpośrednie połączenie z Chinami. DCT był własnością Global Infrastructure Fund II ale na początku 2019 zmienił właściciela. Polski Fundusz Rozwoju (PFR), operator portowy z Singapuru PSA oraz australijski fundusz inwestycyjny IFM przejęły terminal DCT Gdańsk od poprzednich właścicieli. PFR stał się właścicielem 30% udziałów,

PSA objął 40%, a IFM nabył 30% udziałów w gdańskim terminalu kontenerowym.¹⁵ W roku 2018 przeładowano 1 948 974 TEU. W 2019 pokonano kolejny rekord i przeładowano 2 073 215 TEU co jest wzrostem o 6,3% w stosunku do roku ubiegłego.¹⁶ W roku 2020 ze względu na wahania związane z pandemią poziom przeładunków zmalał po raz pierwszy od lat i ukształtował się na poziomie roku 2018. Wynik ten był spowodowany głównie spadkami przeładunków w miesiącach marzec kwiecień. Pod koniec roku odnotowywano już wzrosty w stosunku do roku 2019.

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

Obecnie terminal DCT Gdańsk znajduje się w setce największych terminali na świecie. Zdolność przeładunkowa terminalu to 3 250 tys. TEU. Powierzchnia operacyjna DCT Gdańsk wynosi 75 ha, na co składają się nabrzeża i powierzchnie składowe. Pośród specjalistycznych sprzętów pozwalających na sprawną pracę terminalu znajdują się takie instalacje jak: Suwnice STS, Suwnice RTG, Suwnice RMG. Poza specjalistycznym sprzętem DCT Gdańsk dysponuje także wspomnianą bocznicą kolejową oraz powierzchnią składową i magazynową. Bocznica obecnie składa się z czterech torów o długości 618 m Terminal ma powierzchnię składową zdolną do pomieszczenia 64 tys. TEU (w tym 1072 przyłącza do kontenerów

¹² www.gospodarkamorska.pl

¹³ Informacje z portalu internetowego miasta Gdynia www.gdynia.pl

¹⁴ <http://www.alpetrol.pl/alpetrol/informacja.pdf>

¹⁵ <http://www.pgt.pl/dct-gdansk-ma-nowych-wlasciela>

¹⁶ Dane przeładunku 2018 i 2019 rok ze strony www.portgdansk.pl

chłodniczych) i 8200 m² powierzchni magazynowej. Całość działa dzięki systemowi operacyjnemu Navis.¹⁷ Trzy nowe elektryczne suwnice RMG przeznaczone do pracy na bocznicę kolejowej DCT rozpoczęły przeładunki na początku 2020 roku. Suwnice zakupione zostały w ramach programu rozbudowy T2b i są już w pełni operacyjne. Suwnice RMG mają 47 metrów długości, 20 metrów wysokości, 28 metrów szerokości i przeznaczone są do pracy na szynach. Jako że są zasilane elektrycznie, mają niższe emisje niż suwnice placowe RTG, które zastąpiły. Są nie tylko większe i bardziej wydajne, ale także szybsze z maksymalną prędkością jazdy wynoszącą 150 m na minutę. Nowe szyny i suwnice RMG są pierwszym krokiem w modernizacji kolei w programie T2b. Następnie DCT zwiększy liczbę torów z czterech do siedmiu i wydłuży je do 750 m, w efekcie tego DCT będzie miało tory kolejowe o długości 5,25 km, ponad dwukrotnie zwiększając możliwości przeładunkowe na kolei. Całość komponentu kolejowego programu T2B ma być ukończona pod koniec 2021 roku. 32% wszystkich kontenerów w ruchu lądowym w porcie w Gdańsku wywozi się koleją.¹⁸

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

Terminal Przeładunku Gazu Płynnego LPG

Terminal przeładunku gazu płynnego (LPG) zlokalizowany w porcie zewnętrznym zajmuje obszar 11 ha. Terminal jest przeznaczony do przyjmowania, przechowywania, częściowego mieszania i rozsyłania przy pomocy cystern kolejowych i samochodowych skroplonego gazu: propan-butan. Został on zaprojektowany dla rocznej zdolności przeładunkowej do 500 tys. ton. Terminal stanowi także bazę magazynową dla LPG w relacjach eksportowych. Na bazę tę składa się 16 zakopcowanych zbiorników o całkowitej pojemności magazynowej 13 200 ton. Całością usług zajmuje się „Gaspol SA” - Gdański Termi-

nal Gazowy. Terminal jest w stanie przyjmować statki o długości do 190m i maksymalnym zanurzeniu do 9,5m. W terminalu znajduje się sześć pomp wspomagających wyładunek gazu ze statku, system podgrzewania transportu gazu (400t/h)

Baza Paliw Płynnych

Baza przeładunku paliw płynnych dysponuje pięcioma stanowiskami przeładunkowymi do obsługi ropy i produktów ropopochodnych. Technologia przeładunku odbywa się w systemie zamkniętym, bezpiecznym dla środowiska naturalnego. Stanowiska znajdują się w zamkniętych basenach przeładunkowych wyposażonych w zapory przeciwrozlewowe i instalację przeciwpożarową. Poprzez sieć rurociągów i baz manipulacyjnych Przedsiębiorstwa Eksploatacji Rurociągów Naftowych (PERN) oraz Rafinerii Gdańskiej istnieje możliwość dostarczania paliw do rafinerii i zakładów w kraju i na obszarze wschodnich landów Niemiec. Roczna zdolność przeładunkowa bazy wynosi 40 mln ton. Właścicielem bazy jest Przedsiębiorstwo Przeładunkowe Paliw Płynnych „Naftoport” Sp. z o.o., a obsługę zapewnia Przedsiębiorstwo Przeładunkowo-Składowe „Port Północny” Sp. z o.o. maksymalna długość statku to 350 m i największe zanurzenie do 15m.¹⁹

Terminal ładunków masowych suchych

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

Terminal eksportowy zlokalizowany przy pirsie Węglowym to całkowicie zmechanizowany terminal, który pozwala na przeładunek węgla w eksporcie w relacji bezpośredniej z wagonów na statek lub w relacji pośredniej z wykorzystaniem placów składowych. Jest on w stanie przyjąć statki do 280 m o maksymalnym zanurzeniu do 15m. Pojemność placów składowych to 600 tys. ton. Terminal wyposażony jest w rozbudowaną bocznicę kolejową z dwoma wywrotnicami wagonów, rozmrażalnią wagonów, system taśmociągów oraz automatyczną próbnicę. Jest on w stanie obsłużyć 1600 ton ładunku na godzinę.

¹⁷ <https://bbats.pl/transport-morski/dct-gdansk-najwiekszy-terminal-kontenerowy-na-baltyku-zlokalizowany-w-gdansk/>

¹⁸ <https://m.trojmiasto.pl/biznes/Nowe-suwnice-RMG-w-DCT-Gdansk-n145655.html>

¹⁹ www.portgdansk.pl

Terminal importowy zlokalizowany przy pirsie Rudowym został zaprojektowany w taki sposób, aby zapewnić wysoką wydajność przeładunkową dla ładunków suchych masowych, głównie węgla i rudy żelaza, przy jednoczesnym zastosowaniu najlepszych dostępnych technologii z zakresu ochrony środowiska. Jest on w stanie przyjąć statki typu Capesize o maksymalnym zanurzeniu do 15m. Pojemność placów składowych to 2 mln. Ton na powierzchni 100 tys. m². Jest on w stanie obsłużyć 2400 ton ładunku na godzinę.

Całością usług zajmuje się Przedsiębiorstwo Przeładunkowo-Składowe Port Północny Sp. z o.o. należące do belgijskiej grupy Sea-Invest - lidera w zakresie przeładunków portowych w Europie. Udziałowcem spółki jest także ArcelorMittal Poland - największy producent stali w Polsce.

Terminal Promowy Westerplatte

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

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

Terminal Promowy Westerplatte jest terminalem otwartym - Zarząd Morskiego Portu Gdańsk SA zaprasza kontrahentów zainteresowanych uruchomieniem regularnych połączeń żeglugowych. Terminal Promowy Westerplatte gwarantuje możliwość równoległej obsługi statków przy trzech stanowiskach - każde wyposażone w rampę ro-ro.²⁰ W 2019 roku obsłużono w tym terminalu 188 886 i jest to wzrost o 27% w stosunku do roku ubiegłego.

Terminal masowy Speed Gdańsk

Terminal masowy Speed Gdańsk to uniwersalny terminal przeładunkowy o nabrzeżu 1160 metrów długości i 9 m

zanurzenia. Powierzchnia magazynowa w trakcie projektowania ma wynosić 12 tys. m² a powierzchnia składowania wynosi 58 tys. m².

Planowane „suche porty” i platformy intermodalne:

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

PCC Intermodal zakupiło teren do zagospodarowania pod działalność logistyczno-dystrybucyjną o powierzchni 63 ha. Wydaje się, iż lokalizacja takiego portu przeładunkowego na terenie obecnej stacji rozrządowej Zajązkowo Tczewskie byłaby idealnym rozwiązaniem logistycznym, umożliwiającym obsługę portów i wszystkich relacji wyjazdowych z Trójmiasta. Działaniami komplementarnymi do budowy takiego portu powinny być: 1) Zelektryfikowanie linii kolejowej nr 209 na odcinku Maksymilianowo–Wierzchucin– Kościerzyna–Gdynia (planowane do realizacji); 2) Dobudowanie drugiego toru na linii kolejowej nr 209 na odcinku Gdynia–Kościerzyna; 3) Odbudowa, przebudowa i elektryfikacja jednotorowej linii kolejowej nr 229 na odcinku Glinicz–Pruszcz Gdański, tak by umożliwić bezkolizyjne (bez konieczności zmiany czoła pociągów i z mijankami dla pociągów o długości 750 m) prowadzenie pociągów towarowych z prędkością maksymalną 60–80 km/h w relacjach Zajązkowo Tczewskie–Gdynia, z pominięciem Gdańska i Sopotu²¹

Pierwotnie inwestycja miała się zakończyć w 2015 roku. W chwili obecnej inwestor PCC Intermodal informuje, że rozpoczęto prace projektowe nad terminalem kolejowym, który ma scalić transportowo port w Gdańsku i Gdyni z Tczewem, a następnie za pośrednictwem drogi kolejowej z południem Polski. Do końca 2021 roku firma powinna mieć gotowy projekt oraz uzyskać pozwolenia na budowę. W 2019 roku przygotowano decyzję środowiskową i złożono wniosek do ministerstwa o wsparcie finansowe projektu. Jeśli dofinansowanie nie zostanie przyznane PCC Intermodal chce zainwestować 200 milionów złotych z własnych środków, które może być przeznaczone choćby na połączenie terminala z drogą

²⁰ www.portgdansk.pl

²¹ Perspektywy rozwoju zrównoważonego transportu w Polsce do 2050 roku. Raport Fundacji WWF Polska, W. Szymalski, J. Wiśniewski (red.), Warszawa 2020.

krajową 91. Wiadukt nad drogą 91 oraz połączenie dojazdu z węzłem Stanisławie musiałyby zostać dofinansowane ze środków rządowych, w przeciwnym przypadku dojazd wiódłby przez tereny miejskie Tczewa.²² Według informacji podanej przez prezesa PCC Intermodal, jeśli wszystko pójdzie zgodnie z planem, budowa terminala rozpocznie się na wiosnę 2022 r., a ICY Tczew zostanie oddany do użytku na przełomie lat 2023-2024.

„Dolina Logistyczna”

Projekt „Doliny Logistycznej” ma być zrealizowany w zachodniej części portu Gdynia w ramach Subregionalnego Obszaru Funkcjonalnego Gdynia-Rumia-Kosakowo. Już w 2010 roku zostało podpisane porozumienie o współpracy Gdyni oraz 5 miast i gmin zachodniej części Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego na rzecz Subregionalnej Strefy Rozwojowej „Dolina Logistyczna”. W Obszarze Funkcjonalnym dominować będą funkcje logistyczne, co wynika z obecności wszystkich rodzajów transportu: morskiego – związanego z Portem Gdynia, lotniczego (infrastruktura lotniska Gdynia-Oksywie), kolejowego oraz drogowego. Stanowi to główną determinantę przyszłego rozwoju gmin, na obszarze których znajdzie się przyszły obszar funkcjonalny (Gdyni, Rumii, Redy, Wejherowa i Kosakowa). Ponadto teren przyszłej inwestycji dzięki planowanej budowie „Drogi Czerwonej” oraz Drogi Trzech Powiatów posiadać będzie bezpośrednie połączenie z Obwodnicą Trójmiasta, a następnie z Autostradą A1. przedsięwzięcie, choć oparte na usługach manipulacyjnych i składowych względem towarów portu gdyńskiego swoim zasięgiem przypominać będzie przedsięwzięcie wielofunkcyjne zorganizowane na zasadzie klastra. Placówka ma być nie tylko zapleczem operacyjnym i manipulacyjnym terminali w Gdyni lecz stać się przedsięwzięciem wielofunkcyjnym zorganizowane na zasadzie klastra, w ramach którego prowadzona będzie innowacyjna działalność logistyczna, a także stoczniowa i off-shore w połączeniu z marketingiem atrakcyjnych terenów inwestycyjnych. Istotną rolę odegra także przygotowanie odpowiednich kadr.

Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. w 2018 roku wystąpił do Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z wnioskiem o zmianę granic administracyjnych

Portu Gdynia i objęcie nimi m.in. części obszaru funkcjonalnego „Dolina Logistyczna” o powierzchni 260,2 ha położonych w Gminie Kosakowo. 31 stycznia 2019 roku Rada Gminy Kosakowo podjęła uchwałę o pozytywnym zaopiniowaniu wniosku Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej o włączeniu tych terenów w granice portu. Spójne zagospodarowanie obszaru będzie osiągnięte dzięki zintegrowanej polityce przestrzennej, gospodarczej i transportowej wszystkich interesariuszy.

Rysunek 19. Obszar Funkcjonalny Doliny Logistycznej określony w Rozporządzeniu MGMIŻS z w sprawie granicy portu morskiego w Gdyni



Źródło: Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.

Obecnie prowadzone są prace przygotowawcze związane z zagospodarowaniem obszarów Doliny Logistycznej. W II kw. 2021 roku planuje się ogłoszenie przetargu na „Opracowanie planu rozwoju oraz koncepcji zagospodarowania przestrzennego obszarów Doliny Logistycznej na terenie Gminy Kosakowo wraz ze wstępnym studium wykonalności”.

W ramach planowanych zamierzeń inwestycyjnych na terenie Doliny Logistycznej przewidywana jest, między innymi, realizacja szeregu inwestycji, spełniających

²² www.tcz.pl

wymogi sieci bazowej TEN-T, w zakresie m.in.: 1) Budowy centrum usług logistycznych, w tym: inwestycji magazynowych, składów otwartych i przemysłowych, biur - uzupełnionych przez obszary spełniające funkcje usługowe; 2) Budowy publicznego terminalu intermodalnego jako elementu sieci platform multimodalnych. Terminal zapewni sprawny przeładunek oraz możliwości krótkoterminowego składowania ładunków. Rozwiąże on problemy związane z obsługą kolejową rosnących przeładunków portowych oraz zwiększy przepustowość w terminalach portowych i przyczyni się do lepszego wykorzystania przestrzeni; 3) Dostosowania infrastruktury kolejowej do przewozu ładunków intermodalnych i nienormatywnych; 4) Budowy infrastruktury drogowej; 5) Budowy parkingu centralnego (etapowo dla 1000 pojazdów ciężarowych) obsługującego Port Gdynia, usytuowanego przy Węźle Zespolonym Dolina Logistyczna. Parking składający się z zaplecza usługo-socjalnego dla kierowców obejmującego miejsca noclegowe i rekreacyjne, punkty gastronomiczne oraz zaplecze serwisowe dla pojazdów i stacje paliw. Parking objęty będzie systemem IT Studium wykonalności wraz z dokumentacją techniczną inteligentnego systemu zarządzania ruchem samochodów ciężarowych w Porcie Gdynia, który prowadzony jest, ze wsparciem instrumentu „Łącząc Europę” CEF Transport 2018; 6) Budowy Depot - zlokalizowanego na zapleczu Portu w bliskim sąsiedztwie terminalu intermodalnego. W obszarze depot istotne znaczenie ma również obsługa kontenerów nastawiona na czyszczenie, dezynfekcję, badania szczelności czy naprawę zniszczeń; 7) Budowa infrastruktury w zakresie gospodarki wodnej, w tym ewentualna budowa zbiorników retencyjnych (wraz z propozycją lokalizacji) oraz systemem melioracyjnym; 8) Budowa infrastruktury sieciowej, w tym elektroenergetycznej, wodno-kanalizacyjnej, gazowej, teleinformatycznej; 9) Budowy infrastruktury towarzyszącej; 10) Budowy rezerwy terenowej; 11) Budowy strefy buforowej, w tym terenów zielonych.

Dla pełnej realizacji projektu Rozwój Platformy Multimodalnej Dolina Logistyczna niezbędna jest realizacja przedsięwzięć infrastrukturalnych zakładająca wykorzystanie środków europejskich i spełnienie wymogów sieci bazowej TEN-T w następującym zakresie budowy

i rozbudowy sieci drogowej Doliny Logistycznej, w tym budowy północno-zachodniego dostępu „ostatniej mili” do Portu Gdynia – Drogi Czerwonej.

• Kujawsko-Pomorskie

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

Platforma multimodalna Bydgoszcz-Solec Kujawski (inwestycja planowana)

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

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

Ze względu na specyfikę najistotniejszych ciągów transportu ładunków oraz ścisłe powiązanie z portami morskimi, przewiduje się możliwość, w ramach Platformy multimodalnej, budowy centrum logistycznego o charakterze lokalnym lub regionalnym (centrum dystrybu-

cyjne), które działało by pod kątem dystrybucji towarów na obszary przylegające.

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

Terminal intermodalny Bydgoszcz Emilianowo (inwestycja planowana)

Kolejowo-drogowy terminal przeładunkowy w Emilianowie ma powstać na bazie istniejącej infrastruktury transportowej stacji towarowej Bydgoszcz Emilianowo, zlokalizowanej na linii kolejowej nr 201. Inwestycję tę prowadzi powołana w 2020 r. Spółka z o. o. Terminal intermodalny Bydgoszcz Emilianowo. Planowany terminal zlokalizowany na południe od Bydgoszczy będzie oddalony o ok. 200 km od portów trójmiejskich Gdańsk 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 w Emilianowie przyjęto, iż będzie on powstawał sukcesywnie w trzech etapach, a docelowa wielkość przeładunków ma wynieść 80 000 UTI rocznie.

• Warmińsko-Mazurskie

Port Elbląg Sp z o.o.

Port Elbląg jest portem regionalnym obsługującym zalewową i bałtycką żeglugę przybrzeżną towarową i pasażersko - turystyczną. Rocznie przewozi się w Elblągu około 60 tys. pasażerów. Port w Elblągu jest największym polskim portem Zalewu Wiślanego. Chociaż port ten nie znalazł się w zmienionych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) jego znaczenie jest duże, a wiele wskazuje na to, że w najbliższych latach będzie rosnąć, co jest związane z szansą na rewitalizację drogi wodnej MDW E 70, która dałaby Elblągowi status portu morsko-rzecznego. Drugą szansą

na rozwój Elbląga może być rozpoczęta przez rząd RP budowa kanału żeglownego przez 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 Wiślany z Zatoką Gdańską”. 18.10.2019 r. Urząd Morski w Gdyni przekazał teren budowy wykonawcy. Zakończenie robót budowlanych i oddanie do użytkowania kanału żeglugowego planowane jest na rok 2022. Położony nad rzeką Elbląg, w odległości 6 km od jej ujścia do Zalewu Wiślanego, który łączy się z Zatoką Gdańską drogą śródlądową rzeką 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 Mierzę Wiślaną (prace projektowe rozpoczęły się w 2017 roku). Obecnie możliwe jest przepłynięcie z Zalewu Wiślanego na Bałtyk poprzez Cieśninę Piławską, a także przez rzekę Szkarpawę. Ponieważ status umowy polsko rosyjskiej z 2009 o swobodnej żegludze jest niepewny z uwagi na napięte relacje z Rosją, budowa kanału żeglugowego przez Mierzę Wiślaną jest szansą dla zwiększenia potencjału Elbląga, jako centrum logistycznego i turystycznego. Miasto mogłoby uzyskać bezpośrednio 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. Dodatkowo port ma połączenia kolejowe i drogowe m.in. z: Obwodem Kaliningradzkim, Warszawą, Gdańskiem, Olsztynem, Malborkiem, Braniewem.

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. Terminal oferuje także usługi

spedycyjne. Dogodne położenie przy przejściu granicznym Braniewo - Mamonowo pozwala na rozładunek lub załadunek bezpośrednio z wagonów szerokotorowych na normalnotorowe i odwrotnie. Całkowita powierzchnia hal magazynowych wynosi 14 000 m². Całkowita powierzchnia placów składowych wynosi 75 000 m². Bliskość dróg ekspresowych S22 oraz S7 zapewnia odpowiednią dostępność drogową, inwestycji wymaga kolejowa infrastruktura dojazdowa m.in. w kontekście skomunikowania z linią nr 9 (E-65).

Terminal Przeładunkowy Braniewo CARGOSPED

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

Terminal Polfrost

Nowoczesny terminal posiada 35.tys. m² utwardzonych powierzchni do przeładunku i składowania węgla lub innych towarów masowych, gdzie dodatkowo mieści się m.in. magazyn o powierzchni 2 tys. m² i kubaturze 10 tys. m³, z zadaszoną rampą przeładunkową. Na miejscu odbywa się kompleksowa odprawa celna dzięki obecności agencji celnej. Terminal posiada również magazyn czasowego składowania towarów celnych.

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

Terminal Globe Braniewo

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

Logistic Terminal Skandawa

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

• Mazowieckie

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

Terminal zlokalizowany jest w Warszawie w dzielnicy Białołęka. Układ torowy terminalu posiada połączenie ze stacją rozrządową Warszawa Praga która położona jest przy linii kolejowej nr 9 (E65). Odległość od węzła „Łabiszyńska” na drodze ekspresowej S8 wynosi 2 km. Powierzchnia całkowita terminala to 3 ha, z czego maksymalna powierzchnia składowa to 1200 TEU, natomiast roczne maksymalne możliwości przeładunkowe wynoszą 77000 TEU. Terminal dysponuje jednym torem do załadunku i wyładunku o długości 320m. Łączna długość torów kolei normalnotorowej wynosi 3680 m. W terminalu obsługiwane są takie rodzaje jednostek intermodalnych jak nadwozia wymienne, naczepy siodłowe i kontene-

ry. Jednostka wyposażona jest w 4 dźwigi samojezdne o udźwigu maksymalnym do 42 t.

Loconi Intermodal Terminal Kontenerowy Warszawa

Terminal położony jest w Warszawie w dzielnicy Praga-Północ. Układ torowy terminalu posiada połączenie ze stacją rozrządową Warszawa Praga która położona jest przy linii kolejowej nr 9 (E65). Odległość od węzła „Modlińska” na drodze ekspresowej S8 wynosi 3 km. Całkowita powierzchnia terminalu wynosi 6,8 ha, powierzchnia składowa pozwala na przechowywanie 2000 TEU, a roczne maksymalne możliwości przeładunkowe wynoszą 100000 TEU. Terminal dysponuje dwoma torami ładunkowymi o długości 580 i 240 metrów. Łączna długość torów kolei normalnotorowej wynosi 1040 m. Terminal wyposażony jest w 4 pojazdy do przeładunku o udźwigu do 45 ton. Placówka obsługuje nadwozia wymienne, naczepy siodłowe i kontenery. Dodatkowo wykonywane usługi to trucking, remonty, mycie, czyszczenie, plombowanie kontenerów, zakładanie i usuwanie znaków, nalepek, ważenie kontenerów. Terminal obsługuje 8-10 połączeń kolejowych tygodniowo z/do portów morskich Gdynia/Gdańsk.

Metrans Terminal Kontenerowy Pruszków

Terminal położony jest w Pruszkowie, około 25 km od Warszawy. Układ torowy terminalu posiada połączenie ze stacją Pruszków która położona jest przy linii kolejowej nr 1 (E65). Odległość terminala od węzła „Pruszków” na autostradzie A2 wynosi 3,5 km. Powierzchnia terminala wynosi 4,46 ha, w tym powierzchnia składowa 1500 TEU, a maksymalna roczna możliwość przeładunkowa wynosi 96000 TEU. W terminalu znajdują się dwa tory do załadunku i wyładunku o długości 300m i 100m. Łączna długość torów kolei normalnotorowej wynosi 650 m. Obsługę kontenerów zapewnia 8 dźwigów samojezdnych, 95 naczep podkontenerowych i 2 ciągniki terminalowe. W terminalu obsługiwane są kontenery (20'-40'/40'HC/45'/TC), nadwozia wymienne, naczepy siodłowe. Terminal świadczy ponadto 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. Realizowane jest stałe połączenie kolejowe z terminalem w Gądkach.

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

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

• Łódzkie

Terminal Kontenerowy Łódź Olechów (Spedcont)

Terminal zlokalizowany jest w południowo-wschodniej części Łodzi. Odległość do węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1 wynosi 4 km. Linia kolejowa C65/1, przy której funkcjonuje, jest częścią bazowej sieci towarowej TEN-T. Objęta jest europejską umową o ważnych liniach transportu kombinowanego – AGTC i łączy linię CE20 z „magistralą węglową” (CE65) w Zduńskiej Woli. Obiekt został uwzględniony w ramach bazowej Trans-europejskiej Sieci Transportowej (TEN-T). Możliwości przeładunkowe terminalu są na poziomie 250 000 TEU rocznie, a składowania 8 000 TEU. Powierzchnia wynosi około 13 ha. Terminal wyposażony jest w pojazdy podnośnikowo – przeładunkowe: 5 urządzeń typu reachstacker, 3 suwnice bramowo – kontenerowe, 2 tory kolejowe o długości 700 m każdy i 2 tory ładunkowe o długości 400 m każdy. Dodatkowym atutem terminala jest funkcjonowanie w sąsiedztwie stacji rozrządowej jako potencjału do wykorzystania w ramach tradycyjnego systemu przewozu ładunków z wykorzystaniem transportu kolejowego, dzięki czemu rejon osiedla Olechów stanowi rozwinięty obszar koncentracji usług z zakresu działalności przeładunkowej. Terminal obsługuje regularne połączenia z polskimi portami morskimi w Gdańsku i Gdyni, terminalem Małaszewicze (na granicy z Białorusią) oraz w relacjach międzynarodowych z: Czechami, Słowacją, Rumunią, Koreą Południową, Wietnamem, Kazachsta-

nem, Mongolią oraz Chinami (Chengdu), oferując łącznie ok. 1 800 pociągów rocznie. Wielkość przeładunku w 2019 r. wyniosła 147 992 TEU.²³

Terminal Kontenerowy Łódź Brukowa (iHub/Centrostal)

Terminal zlokalizowany jest w północno-zachodniej części Łodzi, w dzielnicy Teofilów Przemysłowy, przy bocznicy kolejowej z bezpośrednim powiązaniem z linią kolejową Nr 15 Łódź Kaliska – Bednary, w sąsiedztwie stacji Łódź Żabieniec. Obiekt został uwzględniony w ramach bazowej Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T). Na jego wyposażenie składają się: 3 suwnice kolejowe, 1 tor o długości 240 m oraz 2 tory po 40 m znajdujące się w hali magazynowej. Obecnie nie realizuje regularnych połączeń kolejowych. Odległość od realizowanej obecnie drogi ekspresowej S14 wynosi 3 km, natomiast od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2) – ok. 20 km. Powierzchnia terminalu wynosi 60 000 m², możliwości składowania – 6 000 TEU, obszar składowania – 25 000 m², natomiast roczne możliwości przeładunkowe – 72 000 TEU. Terminal posiada bocznice kolejową - 1 tor o długości ok. 240 m oraz 2 tory w halach magazynowych 2 x 40 m i jest wyposażony w 3 suwnice kolejowe. Wielkość przeładunku w 2020 r. wyniosła 6 000 TEU, co stanowiło nieco ponad 8% możliwości przeładunkowych.

Terminal Kontenerowy Kutno (PCC Intermodal)

Terminal zlokalizowany jest we wschodniej części Kutna. Odległość do autostrady A1 (węzeł Kutno Wschód) wynosi 2 km, natomiast odległość do autostrady A2 (węzeł Łódź Północ) wynosi 46 km. Linia kolejowa CE20/E20, przy której funkcjonuje, jest częścią bazowej sieci towarowej TEN-T, objętą europejskimi umowami AGTC i AGC. Terminal jest sukcesywnie rozbudowywany i modernizowany. Operatorem obiektu jest firma PCC Intermodal S.A., obsługująca regularne połączenia z krajowymi terminalami intermodalnymi w portach morskich w Gdańsku i Gdyni oraz Gliwicach, Kolbuszowej, Brzegu Dolnym, a także międzynarodowe z Niemcami (Hamburg, Bremerhaven, Duisburg, Frankfurt n.Odrą), Białorusią (Brześć, Mińsk), Holandią (Rotterdam), Belgią (Antwerpia, Genk), Ukrainą (Mościska). Ponadto, poprzez termi-

²³ Brak danych dotyczących wielkości przeładunku w 2020 r.

nale w Brześciu realizowane są połączenia z Rosją, Mongolią, Kazachstanem, Kirgistanem, Turkmenistanem, Uzbekistanem, Japonią i Koreą Południową. Obiekt jest nowoczesnie wyposażony, m.in. w pojazdy podnośnikowo - przeładunkowe (5 wózków typu reachstacker, 1 pojazd typu empty handler), 4 tory do załadunku i wyładunku po 700 metrów każdy, 1 tor wyciągowy o długości 700 m, 2 suwnice kolejowe, warsztat naprawy kontenerów oraz 26 miejsc parkingowych dla ciężarówek. Powierzchnia terminalu wynosi 80 000 m², możliwości składowania – 4 000 TEU, natomiast roczne możliwości przeładunkowe – 250 000 TEU. Wielkość przeładunku w 2020 r. wyniosła 223 959 TEU, co stanowiło prawie 90% możliwości przeładunkowych.

Terminal kontenerowy Radomsko (Loconi Intermodal)

Terminal zlokalizowany jest w północnej części Radomska, przy ul. Kraszewskiego, 6 km od realizowanej obecnie autostrady A1 (odcinek Tuszyn – Częstochowa). Obiekt znajduje się przy linii kolejowej nr 1 Warszawa - Katowice. Powierzchnia terminalu wynosi około 64 100 m², z czego obszar składowania stanowi aktualnie 40 000 m², natomiast możliwości składowania – 2 500 TEU. Roczne możliwości przeładunkowe to 100 000 TEU. Terminal posiada bocznice kolejową z torem do załadunku o długości 600 m i jest wyposażony m.in. w 5 urządzeń typu reachstacker, własne zestawy do transportu kontenerów oraz warsztat naprawy kontenerów. Obsługuje połączenia do portów kontenerowych w Gdyni i Gdańsku. Wielkość przeładunku w 2020 r. wyniosła 64 447 TEU, co stanowiło prawie 65% możliwości przeładunkowych.

Terminal kontenerowy Radomsko (Erontrans)

Terminal zlokalizowany jest w północnej części Radomska, przy ul. Młodzowskiej. Obiekt jest dobrze skomunikowany z drogą krajową nr 91. Po zrealizowaniu autostrady A1 (odcinek Tuszyn – Częstochowa) odległość do węzła „Radomsko” będzie wynosiła około 6 km. Terminal zlokalizowany jest przy linii kolejowej nr 1 Warszawa - Katowice. Powierzchnia składowania wynosi 12 000 m², natomiast możliwości składowania wynoszą 1 400 TEU. Roczne możliwości przeładunkowe to 16 000 TEU. Terminal posiada bocznice kolejową z torem do załadunku o długości 320 m. Obiekt jest wyposażony m.in. w 2 reachstackery, warsztat naprawy kontenerów, parking dla

samochodów ciężarowych. Obsługuje połączenia do Gdyni i Gdańska. Wielkość przeładunku w 2020 r. wyniosła 9 523 TEU, co stanowiło prawie 60% możliwości przeładunkowych.

Terminal kontenerowy w Strykowie (Erontrans)

Terminal położony jest w północnej części Strykowa, około 4 km od węzła „Stryków” na autostradzie A2 i około 8 km od węzła „Łódź Północ” stanowiącego skrzyżowanie autostrad A1 i A2. Terminal zlokalizowany jest przy linii kolejowej nr 15 Bednary – Łódź Kaliska i został uwzględniony w ramach kompleksowej Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T). Powierzchnia terminalu wynosi około 16 000 m², obszar składowania wynosi 2 500 m², natomiast możliwości składowania – 2 000 TEU. Roczne możliwości przeładunkowe szacuje się na 32 000 TEU. Terminal posiada bocznice kolejową z torem do załadunku o długości 320 m. Obiekt jest wyposażony m.in. w dwa reachstackery. Obsługuje połączenia do Gdyni i Gdańska. Wielkość przeładunku w 2020 r. wyniosła 26 347 TEU, co stanowiło nieco ponad 82% możliwości przeładunkowych.

Terminal kontenerowy Morawce-Krzewie (Multimodal Terminal Miratrans) – w trakcie realizacji

Terminal realizowany około 16 km na zachód od Kutna, przy linii kolejowej CE20/E20 (Nr 3 Warszawa Zachodnia – Kunowice), będącej częścią bazowej sieci towarowej TEN-T (korytarz Morze Północne – Morze Bałtyckie). Orientacyjne odległości od innych strategicznych elementów układu transportowego: 1 km od drogi krajowej nr 91; 3 km od drogi krajowej nr 92; 25 km od węzła „Kutno Wschód” na autostradzie A1; 35 km od węzła „Wartkowice” na autostradzie A2. Powierzchnia obiektu będzie wynosić 50 000 m², a jego roczne możliwości przeładunkowe wyniosą 140 000 TEU rocznie. Uruchomienie działalności terminala planowane jest w 2021 r.

Terminal kontenerowy Zduńska Wola-Karsznice – planowany

Terminal zlokalizowany będzie w południowo-wschodniej części miasta Zduńska Wola, przy linii kolejowej CE 65, tzw. „magistrali węglowej” (Nr 131 Chorzów Batory – Tczew), będącej częścią bazowej sieci towarowej TEN-T. Orientacyjne odległości od innych strategicz-

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

Terminal kontenerowy Łódź Północ (Contargo Hatrans) – planowany

Terminal zlokalizowany będzie w północno - zachodniej części Łodzi, w dzielnicy Teofilów Przemysłowy, przy bocznicy kolejowej z bezpośrednim powiązaniem z linią kolejową Nr 15 Łódź Kaliska – Bednary, w sąsiedztwie stacji Łódź Żabieniec. Odległość od realizowanej obecnie drogi ekspresowej S14 wynosi 3 km, natomiast od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2) – ok. 20 km. Obiekt będzie 25 obiektem włączonym w sieć terminali grupy Contargo znajdujących się na terenie Europy zachodniej – Holandii, Francji, Szwajcarii i Niemiec, a dodatkowo będzie obsługiwał regularne połączenia z polskimi portami morskimi. Terminal będzie przystosowany do składowania kontenerów chłodniczych, a załadunek towarów wymagających regulacji temperatury będzie się mógł również odbywać w działającej w sąsiedztwie terminala chłodni. Wstępna data uruchomienia obiektu do użytku to 2022 rok.

Terminal kontenerowy dla połączenia Łódź-Chengdu – planowany

Terminal planowany do obsługi połączeń na trasie Łódź – Chengdu, funkcjonujących w ramach inicjatywy „One Belt, One Road”, czyli tzw. Nowego Jedwabnego Szlaku. Obiekt został uwzględniony w dokumentach przyjętych przez Radę Ministrów, jednak jego docelowe parametry i lokalizacja i nie są obecnie znane.

• Śląskie

Euroterminal Sławków Sp. z o.o - Terminal Przeładunkowy

Euroterminal Sławków Sp. z o.o. jest Międzynarodowym Centrum Logistycznym zajmującym powierzchnię prawie

82 ha. Usytuowany jest na styku kolei normalno- i szerokotorowej łączących Europę Zachodnią ze Wschodem. Terminal usytuowany jest na obrzeżach Aglomeracji Śląskiej, w miejscu posiadającym wyjątkowe położenie wobec głównych szlaków komunikacyjnych w regionie, zarówno w odniesieniu do transportu drogowego, jak i kolejowego. Znajduje się w pobliżu przecięcia Paneuropejskich Korytarzy Transportowych łączących Wschód z Zachodem (Paneuropejski Korytarz Transportowy III) oraz Północ z Południem (Paneuropejski Korytarz Transportowy VI) naszego kontynentu. Terminal skomunikowany jest z drogą krajową nr / S1 Warszawa – Bielsko Biała w odległości 8 km, autostradą A4 Katowice – Kraków w odległości 10 km oraz liniami kolejowymi CE65: Gdynia – Gdańsk – Warszawa – Katowice – Zebrzydowice, CE30: Zgorzelec – Wrocław – Katowice – Kraków – Przemyśl - Medyka. Terminal obsługuje m.in. stałe połączenia intermodalne z polskimi portami bałtyckimi oraz z włoskim terminalem w Maddaloni (k. Neapolu) a także terminalem w Schwarzhilde (Niemcy) 2 x w tygodniu. W trybie rozproszonym codziennie nadajemy przesyłki skonteneryzowane w kierunku wschodnim m.in. na Ukrainę, do Rosji czy Kazachstanu.

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

Terminal 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 szero-kotorowy - wagon normalnotorowy - samochód – plac.

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

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 funk-

cyjonalny terminal przeładunkowy, obsługujący ładunki Górnego Śląska i okolic.

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

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

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

Metrans Terminal Dąbrowa Górnicza

Terminal został zbudowany w 2010 r. przez niemiecką spółkę z grupy Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), a jego najemcą i operatorem została niemiecko-polska firma Polzug. Terminal dysponuje znaczną rezerwą zdolności przeładunkowej, pozwalającą na przeładowanie do 233 600 TEU rocznie. Własne naczepy siodłowe i podwozia podkontenerowe pozwalają na sprawną organizację przewozów drogowych do miejsca przeznaczenia. Powierzchnia całkowita 225.000 m², z czego połowa z przeznaczeniem na działalność terminalu kontenerowego (przeładunki i składowanie), druga połowa przeznaczona na podnajem.

• Wielkopolskie

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

Ze względu na dogodnie położenie terminala, jego wykorzystanie skraca czas przeładunku o kilka godzin w sto-

sunku do konkurencyjnych terminali działających w pobliżu Poznania.

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

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

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

Metrans HUB Terminal Poznań

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

Powierzchnia całkowita terminalu wynosi 16 ha, w tym powierzchnia składowa liczona w TEU wynosi 1500 (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 tys..

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 Gądky

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

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

PST OST SPED SP. Z O.O. Gądky

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

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

Terminal Kontenerowy Szamotuły PST OST SPED – oddział Szamotuły

Terminal położony przy linii kolejowej nr 351 do Szczecina z dostępem do infrastruktury kolejowej portu

w Szczecinie. Tereny Terminalu położone w bezpośrednim sąsiedztwie drogi wojewódzkiej nr 184, która można po 18 km dojechać do drogi krajowej S11 w kierunku północnym do Piły i w kierunku południowym do autostrady A2 kierunki do Warszawy i Berlina oraz Katowic i Wrocławia. Terminal posiada jedną bocznicę kolejową o łącznej długości torów wynoszącą 900 metrów. Powierzchnia składowa wynosi 1tys. TEU. Do dyspozycji są dwa pojazdy Reachstacker. Obsługiwane są różnego rodzaju kontenery.

Regularne połączenie DCT Port Gdańsk <-> Szamotuły.

• Zachodniopomorskie

Port w Świnoujściu

Port w Świnoujściu - może przyjmować statki o zanurzeniu do 13,2 m i długości do 270 m. Jednym z głównych elementów tego portu jest największy w Polsce terminal obsługujący suche ładunki masowe, przede wszystkim węgiel – zarówno w eksporcie jak i w imporcie, a także rudę importowaną dla hut polskich, czeskich i słowackich. Kolejnym elementem oferty portu w Świnoujściu jest terminal promowy wyposażony w pięć stanowisk do obsługi promów pasażersko-samochodowych i samochodowo-kolejowych na trasie do/ze Szwecji. Realizowana jest inwestycja polegająca na przystosowaniu infrastruktury terminalu promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego.

Prace budowlane trwają od 2019 r. Rozebrano stare magazyny, rampy przeładunkowe, a także istniejące wyposażenie stanowisk nr 5 i 6. Usunięto nawierzchnię i podbudowę wcześniejszych parkingów i umocnienia na długości 300 metrów. Wykonane zostały prace elektryczne, teletechniczne oraz zbrojarskie. Praktycznie gotowy jest też jeden z placów parkingowych dla 170 TIR-ów przy ul. Duńskiej. Jesienią 2020 r. pojawiła się nowa estakada nad stacją kolejową Świnoujście. Estakada skomunikuje zaplecze z terenem terminalu. Z kolei istniejąca rampa przeładunkowa zostanie przebudowana do nowych parametrów technicznych i uzyska 35 m szerokości i 180 ton nośności. Kwestią priorytetową tej inwestycji jest budowa nowych i przebudowa istniejących torów kolejowych oraz placów manewrowo-postojowych. Z kolei dla komfortu pasażer-

rów zainstalowany zostanie nowy rękaw, który umożliwi bezkolizyjne przemieszczanie się pieszych. Usługi intermodalne terminal powinien oferować w 2022 roku. Koszt inwestycji to 185 milionów złotych. Projekt ma wsparcie z funduszy unijnego instrumentu finansowego CEF (łąącząc Europę). Obok terminalu powstaje kolejny nowy parking dla ciężarówek przy ul. Fińskiej. Zaoferuje on 278 miejsc dla ciężarówek wraz z infrastrukturą techniczną.

W Świnoujściu funkcjonuje także nowy terminal specjalizujący się w przeładunkach towarów rolno-spożywczych, wyposażony w magazyny płaskiego składowania o łącznej pojemności 50 tys. ton.

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 zostanie rozbudowany o stanowisko statkowe do załadunku/rozładunku LNG zbiornikowców oraz bunkierek o pojemnościach od ok. 200 – 220 000 m³ LNG. Inwestycja umożliwi redystrybucję LNG w rejonie basenu Morza Bałtyckiego oraz bunkrowanie jednostek handlowych ekologicznym paliwem. Termin realizacji to rok 2023, w czerwcu 2020 r. podpisano umowy z wykonawcą rozbudowy terminalu w części lądowej i morskiej. Programu Rozbudowy realizowany jest od roku 2017.

Terminal kontenerowy w Świnoujściu.

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

Place składowe terminalu będą położone na stworzonym półwyspie mniej więcej równoległym do istniejącego falochronu osłonowego gazoportu i w odległości około 600 metrów od niego. Półwysep długi na 1,3 tys. me-

trów i szeroki na 600 metrów zostanie usypany z urobku z samego portu i podejścia do niego.

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

Terminal ten podniesie atrakcyjność zespołu portowego Szczecin-Świnoujście poprzez stworzenie możliwości świadczenia nowych usług transportowych dla ładunków skonteneryzowanych, które naturalnie ciążą do tego zespołu. Będzie on znaczącym uzupełnieniem oferty terminali kontenerowych basenu Morza Bałtyckiego oraz Morza Północnego. Zaletą lokalizacji terminalu w Świnoujściu jest jego dostęp do zaplecza lądowego.

W bezpośrednim sąsiedztwie jest droga krajowa nr 93 oraz nr 3 wpisana do sieci tras europejskich o symbolu E65, łącząca kraje skandynawskie z krajami basenu morza śródziemnego w ramach korytarza Bałtyk-Adriatyk leżącego w sieci TEN-T. Podobnie 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 reddy w Świnoujściu do Szczecina trwa ok. 4 godziny. Port może przyjmować statki o zanurzeniu do 9,15 m i długości 215 m. W chwili obecnej, port w Szczecinie ma charakter uniwersalny i obsługuje zarówno towary drobnicowe, jak i masowe. Specjalizacją portu jest przeładunek i składowanie kontenerów, wyrobów hutniczych, ładunków ponadgabarytowych, a także papieru i celulozy. Port w Szczecinie jest największym w Polsce centrum przeładunkowym bloków granitowych. Obsługiwane są tu także ładunki masowe suche - takie jak węgiel, koks, kruszywa, zboże, nawozy oraz ładunki płynne, także te wymagające specjalnych warunków składowania i przeładunku, jak np. smoła.

Porty w Szczecinie i Świnoujściu oferują: otwarte place składowe: 860,047 mkw., kryte powierzchnie: 201,308 m², powierzchnię magazynową do składowania ładunków niebezpiecznych: 2,380 m², możliwość składowania towarów chłodzonych: 30,000 mkw., pojemność zbiorników: 75,000 m³, możliwość składowania towarów rolno-spożywczych: ok. 175,800 t

Port szczeciński posiada możliwość dalszego rozwoju na terenach Ostrowa Grabowskiego.

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

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

Dzięki modernizacji toru wodnego do Szczecina, już wkrótce będzie można w nim obsługiwać jednostki dwu-

krotnie większe niż obecnie, to jest jednostki o tonażu 40 000 DWT.

Port w Policach

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

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

W grudniu 2020 r. podpisana została umowa umożliwiająca wykonanie prac projektowych i uzyskanie pozwoleń budowlanych umożliwiających włączenie odgałęzienia, prowadzącego ze stacji kolejowej Police do Portu Police, nowej zelektryfikowanej stacji wraz z urządzeniami sterowania ruchem kolejowym oraz

infrastrukturą bocznicową. Powstanie także nowy wiadukt kolejowy nad ulicą Jasienicką. Obiekt zapewni sprawny i bezpieczny przejazd pociągów, bez ograniczeń ruchu na drodze wojewódzkiej nr 114 (Nowe Warpno-Tanowo). Jest to kolejna inwestycja wpływająca na zwiększenie możliwości przeładunkowych polickiego portu i poprawy jego dostępności. Rok wcześniej Zarząd Morskiego Portu Police podpisał umowę z PKP Polskimi Liniami Kolejowymi, która umożliwiła wykonanie prac projektowych na budowę nowych torów, zapewniających bezpośredni dojazd do portu Police. Szacunkowy koszt realizacji całej inwestycji to 152 mln zł, które wspólnie mają pokryć policki port oraz PKP Polskie Linie Kolejowe SA. Obecnie pociągi towarowe, jadące linią Szczecin – Trzebież Szczeciński dojeżdżają wyłącznie do oddalonej od portu stacji Police Chemia, należącej do Grupy Azoty Zakłady Chemiczne „Police” S.A. Po wybudowaniu nowej linii kolejowej nr 437 możliwa będzie dostawa ładunków bezpośrednio do portu. Inwestycja zwiększy konkurencyjność kolei w przewozach towarów, co przyniesie korzyści gospodarcze dla regionu. Przedsięwzięcie stworzy także dodatkowe możliwości rozwoju Grupy Azoty.

Alfa Terminal Szczecin Sp. z o.o.

Terminal zajmuje obszar 50 ha w północnej części Portu Szczecin przy ujściu rzeki Odry, w odległości ok. 57,6 km od morza Bałtyckiego. Zarówno korzystne położenie geograficzne, stanowiące swoiste i unikalne „Wrota Bałtyku”, jak i powstała infrastruktura z zapleczem logistycznym oraz olbrzymi potencjał rozwojowy i uniwersalność 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 inwestycyj-

ne, 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. W roku 2020 Alfa Terminal Szczecin Sp. z o.o. wybudowała nowe nabrzeże KRA-2 o długości 265 metrów, dopuszczalnym zanurzeniu 9,15 m przeznaczonym pod obsługę statków z chemią płynną. Nabrzeże wyposażone jest w jedno z najnowocześniejszych systemów gaśniczych na świecie oraz w automatyczny, pełni monitorowany system cumowania i odcumowywania. Nowością na nabrzeżu KRA-2 przy ul. Nad Odrą 10 są systemy fotokomórek z ekranem pozwalające na łatwiejsze i bezpieczniejsze cumowanie jednostek. Nabrzeże w perspektywie czasu będzie obsługiwać inne grupy produktowe niż metanol dlatego wyposażone jest w 8 dodatkowych stanowisk do zainstalowania systemów załadunkowych. Alfa Terminal Szczecin w przyszłości planuje rozbudowywać bazę chemiczną.

Dolnośląskie

Terminal Kontenerowy Wrocław

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

Intermodalny Terminal Kontenerowy w Kątach Wrocławskich

Na terenie terminala w Kątach Wrocławskich funkcjonuje dwóch operatorów Schavemaker Logistics & Transport oraz mETRANS. Terminal położony jest zaledwie 1km od autostrady A4, w bezpośrednim sąsiedztwie największych dolnośląskich stref ekonomicznych (Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, Legnickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej oraz Tarnobrzeskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej Podstrefy Wrocław-Kobierzyce), co umożliwia szybko transport kontenerów, a tym samym

zawartych w nich towarów i materiałów „od” oraz „do” podmiotów zlokalizowanych w niniejszych strefach ekonomicznych oraz każdym innym miejscu w regionie. Terminal oprócz usług w zakresie przeładunku kontenerów w swojej ofercie posiada szeroki pakiet usług dodatkowych m.in. w zakresie składowania kontenerów, w tym kontenerów chłodniczych (przyłącza do prądu dla kontenerów typu reefer), czyszczenia i mycia kontenerów oraz napraw.

Terminal PCC Intermodal S.A. w Brzegu Dolnym

Terminal PCC Intermodal S.A. w Brzegu Dolnym to funkcjonalny terminal przeładunkowy obsługującym ładun-

ki 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 tys. m², powierzchnia składowa: 2 700 TEU. Roczne możliwości przeładunkowe terminala to 110 tys. TEU.

8. Zastosowanie mobilnych technologii i standardów ekologicznych w logistyce

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

Zastosowanie mobilnych technologii w logistyce wiąże się z Internetem Rzeczy, sztuczną inteligencją bądź logistyką 4.0. Internet Rzeczy to rozszerzenie łączności internetowej na urządzenia tworzące rozległą sieć połączoną za pomocą elektronicznych czujników i oprogramowania umożliwiającego zbieranie i wymianę danych. W ten sposób w logistyce i gospodarce magazynowej za pomocą czujników monitorowany jest stan i lokalizacja towarów, poziomy zapasów i aktywa wielokrotnego użytku. System ten pozwala monitorować towary branży farmaceutycznej oraz utrzymywać kontrolę temperatury w kontenerach chłodniczych. Internet rzeczy ma również zastosowanie w sektorze produkcyjnym i detalicznym, umożliwiając operatorom logistycznym oferowanie klientom większego wolumenu towarów. W modelu just-in-time dane Internetu Rzeczy mogą poprawić zarządzanie zapasami i dokładność planowania produkcji.

Mobile technologie w transporcie Korytarza Bałtyk-Adriatyk wiążą się z zastosowaniem nawigacji satelitarnej bądź GPS do planowania, monitoringu i zarządzania ruchem pojazdów. Ważną rolę odgrywa kolejowy system ERTMS (European Rail Traffic management), który

jest wymagany przez UE i który znajduje zastosowanie zwłaszcza w zarządzaniu ruchem towarowych linii kolejowych (E 65/ C-E 65, E-59/ C-E 59). W logistyce mają zastosowanie także drony przeznaczone do monitoringu ruchu towarowego.

W portach morskich ważną rolę odgrywa Port Community System, integrujący porty morskie z ich kooperantami w jeden system elektroniczny w celu usprawnienia obrotu portowo-morskiego i obsługi klientów. W gospodarce magazynowej zastosowanie znajdują systemy inteligentnych magazynów, inteligentnych wózków widłowych, jak i inteligentnych półek magazynowych, zintegrowanych w jeden system rzeczywistości rozszerzonej i Internetu Rzeczy. Ważną rolę odgrywa w końcu koordynacja i zarządzanie poszczególnymi etapami łańcucha logistycznego (badanie potrzeb konsumentów-produkcja-dystrybucja-sprzedaż detaliczna) za pomocą technologii telekomunikacyjnych.

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

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

LEED (ang. Leadership in Energy and Environmental Design) to system amerykański i certyfikuje budynki w ośmiu kategoriach zróżnicowanych zarówno pod względem rodzaju budynku, jak i etapu realizacji. W przypadku certyfikatu LEED ocena dokonywana jest na podstawie pięciu głównych kryteriów: zrównoważona lokalizacja inwestycji, efektywność gospodarki wodnej, wykorzystanie energii i atmosfery, wykorzystanie materiałów i zasobów oraz jakość środowiska wewnętrznego. W wyniku procesu można uzyskać 4 rodzaje certyfikatów: obiekt certyfikowany (40–49 pkt.), srebrny (50–59 pkt.), złoty (60–79 pkt.), platynowy (80 pkt. i więcej).¹

W Polsce nie mamy obiektów ocenionych powyżej 65% w skali BREEAM, a liczba obiektów posiadających certy-

fikaty zamyka się w niecałych 100. Najlepszy w Polsce obiekt SEGRO Logistics Park Warsaw Nadarzyn osiągnął ocenę 63,9%. Bardzo prawdopodobne, że certyfikacja za kilka lat stanie się nie standardem, lub wręcz wymogiem rynkowym, narzuconym przez użytkowników i docelowych właścicieli budynków.

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

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

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

9. Porty lotnicze CARGO w poszczególnych województwach

Porty lotnicze CARGO nie odgrywają jeszcze w Polsce istotnej roli w stosunku do innych rodzajów transportu, chociaż ruch lotniczy Cargo systematycznie i dynamicznie rośnie - roczne wzrosty wolumenu Cargo lotniczego rok do roku wynoszą powyżej 15 %. Ruch lotniczy Cargo wymaga dużej liczby regularnych, daleko dystansowych pasażerskich i towarowych połączeń lotniczych, a także wynikającej z tego możliwości łatwego przeładunku towarów na dalszy odcinek. Ruch lotniczy Cargo wymaga również

odpowiedniej infrastruktury lotniskowej oraz lotnisk pre-dysponowanych i mogących obsługiwać ruch cargo m.in. bez ograniczeń hałasowych. Realizowane znaczne inwestycje infrastrukturalne na polskich lotniskach w szczególności budowa nowych dłuższych dróg startowych, płyt postojowych oraz infrastruktury dedykowanej dla lotniczego Cargo wskazują, że w przyszłości na rynku Cargo lotniczego w Polsce będą istniały wyspecjalizowane porty lotnicze na których skupiony będzie ruch Cargo.

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

• Pomorskie

Port lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy

Port Lotniczy w Rębiechowie oferuje usługi rejsowe i czarterowe, usługi przewoźników tradycyjnych i niskokosztowych oraz cargo. Port jest trzecim największym po warszawskim Okęciu i krakowskich Balicach lotniskiem w Polsce. Lotnisko od lat odnotowuje stabilny wzrost obsługiwanych pasażerów na poziomie ok. 10 %. W roku 2019 pobito rekord i obsłużono 5 376 120 pasażerów. W roku 2020 ze względu na obostrzenia i liczne lockdown'y oraz zakazy podróży liczba pasażerów obsługiwanych w tym roku spadła do 1 711 281.

Port lotniczy położony jest na zachód od Gdańska w dzielnicy Rębiechowo, kilkanaście kilometrów od centrów miejskich Gdańska, Sopot i Gdyni. Port położony jest niedaleko trójmiejskiej obwodnicy, przy skrzyżowaniu ważnych dróg krajowych. W promieniu 100 km od niego mieszka około 2,5 mln osób. Obecnie dojazd do lotniska możliwy jest zarówno przy użyciu środków transportu drogowego jak i kolejną. Aby umożliwić dostęp do portu lotniczego drogą kolejową zapewniono realizację połączenia Wrzeszcz–Rębiechowo w ramach Pomorskiej Kolei Metropolitalnej, które łączy centrum Gdańska oraz Gdyni z portem lotniczym.

W 2015 roku w rozbudowanym kosztem 150 mln zł terminalu T2 otwarto nową strefę przylotów Powierzchnia terminala dzięki inwestycji powiększyła się o 15 tys. m². Ogółem przepustowość portu wzrosła dzięki inwestycji

z 5 do 7 mln pasażerów rocznie. Równocześnie oddano do użytku łącznik komunikacyjny do nowego przystanku kolejowego, nową pętlę autobusową, zmodernizowany układ drogowy.

Dziś Port Lotniczy w Gdańsku ma terminal cargo oraz dwa terminale pasażerskie, z których jeden jest rozbudowywany. Otwierane są też wciąż nowe kierunki lotów, ostatnio zaczęto obsługiwać takie kierunki jak, Burgas (Bułgaria), Dubrownik, Split, Zadar (Chorwacja), Tirana (Albania) oraz Laranka i Pafos (Cypr)

Przewozy CARGO mimo pandemii kolejny raz odnotowały wzrost przeładunku. W roku 2019 przeładowano 6 887 tys. ton co było 11% wzrostem w stosunku do roku ubiegłego. W roku 2020 przeładowano już 7 028 tys. ton. Co daje 2% wzrost rok do roku. W związku z rosnącą masą przesyłek CARGO Port Lotniczy wybudował budynek biurowy dla firm związanych z transportem ładunków. Centrum to posiada placówkę Straży Granicznej oraz Urzędu Celnego. Na terenie lotniska swoje siedziby posiadają największe międzynarodowe firmy kurierskie: DHL, TNT. Firma DHL ulokowała na lotnisku swoje centrum dystrybucyjne na Polskę Północną. Centrum to posiada placówkę Straży Granicznej oraz Urzędu Celnego. 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.

Mimo ciężkiej sytuacji finansowej w roku 2020 port lotniczy kontynuuje rozpoczęte już inwestycje. Port rozbudowuje Terminal Pasażerski T2 o pirs zachodni i buduje biurowiec Alpha. Zgodnie z umową, realizacja pirsu powinna się zakończyć w trzecim kwartale 2021 roku. Inwestycję prowadzi Korporacja Budowlana Doraco za ponad 255 mln zł netto. Biurowiec Alpha ma być realizowany do trzeciego kwartału 2021 roku przez firmę HOCHTIEF Polska za prawie 66 mln zł netto. To pierwszy z siedmiu obiektów biurowych w ramach Airport City Gdańsk.¹

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

• 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 do roku 2020 systematycznie wzrastały i osiągnęły 425 230 podróży obsługowanych w 2019 r. Niestety pandemia COVID-19 spowodowała drastyczny spadek podróży osiągając na koniec roku 127 959 podróży. W chwili obecnej lotnisko oferuje loty rejsowe do 7 europejskich lotnisk, w tym Frankfurtu, Londynu, Birmingham, Dublin, Edynburga i Kijowa, regularne loty do Warszawy i Krakowa, a także czarterowe loty w okresie wakacyjnym do Burgas, Zakyntos, Zadaru i Antalyi. Wszystkie oferty są dostępne w biurach podróży. 16. Port prowadzi również obsługę towarów cargo, opartą głównie o współpracę z przewoźnikiem Lufthansa Cargo. Port lotniczy cargo dysponuje hangarem cargo o pow. 500 m² ze strefami importu i eksportu, placem manewrowym wraz z drogą wewnętrzną o pow. 1500 m², nowoczesnym i wydajnym systemem kontroli bezpieczeństwa oraz możliwością krótkoterminowego magazynowania towarów

• Warmińsko-Mazurskie

Port lotniczy "Mazury"

Port Lotniczy Olsztyn-Mazury w Szymanach to jedyny port lotniczy w województwie Warmińsko-Mazurskim położony w sercu regionu. Lotnisko znajduje się w Szymanach, 10 km od Szczytna oraz 56 km od Olsztyna (stolicy regionu). Zajmuje on około 322 hektary. Terminal pasażerski obejmuje łączną powierzchnię 6 800 m². Lotnisko posiada pełną infrastrukturę przygotowaną do obsługi samolotów pasażerskich poruszających się zarówno w trybie rejsowym i czarterowym. Jest jednym z 6 portów lotniczych w Polsce, który posiada bezpośrednie połączenie kolejowe. Pierwsze loty zostały uruchomione

w styczniu 2016 roku. W ostatnim czasie lotnisko obsługuje 2 połączenia do Londynu (Londyn-Luton, Londyn-Stansted) oraz połączenia do Dortmundu, Bremy, Kolonii i Kijowa. Sezonowo prowadzone są loty do Burgas w Bułgarii, Rijeki w Chorwacji oraz Krakowa, Wrocławia. 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 2020 roku z usług portu skorzystało 5,482 miliona pasażerów (spadek o 70,9 proc.). Lotnisko Chopina jest obecnie jedynym w województwie, na którym obsługiwane są przewozy towarowe. Obsługa frachtu lotniczego na lotnisku odbywa się w kompleksie obejmującym 12 000 m² powierzchni magazynowej. W ciągu ostatnich lat ruch towarowy na Lotnisku Chopina dynamicznie wzrastał. Niestety w wyniku pandemii w roku 2020 masa odprawionego towaru spadła o 23,3 proc. względem 2019 roku i wynosiła 74 983 ton. Przewóz poczty wyniósł 7 259 ton, co stanowi spadek o 55,5 proc. w stosunku do roku poprzedniego².

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

Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin

Port Lotniczy Modlin prowadzi operacje lotnicze 24 h na dobę, obsługując loty międzynarodowe na krótkich i średnich dystansach oraz czartery. W 2020 roku obsługowanych zostało 872 059 tys.ęcy pasażerów co stanowiło 28,1 proc. całkowitego ruchu lotniczego z roku 2019³.

² dane Lotniska Chopina w Warszawie. Podsumowanie 2020 roku, <https://lotnisko-chopina.pl/pl/aktualnosci-i-wydarzenia/0/1017/szczegoly.html>, dostęp: maj 2021

³ dane Mazowieckiego Portu Lotniczy Warszawa-Modlin. Podsumowanie 2020 roku, <https://www.modlinairport.pl/aktualnosc/podsumowanie>

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. W przyszłości planowana jest budowa terminala cargo o przepustowości 15 000 ton rocznie do obsługi ruchu towarowego, przesyłek oraz poczty. Równoległe trwają prace studialne nad możliwością rozwoju strefy przemysłowej oraz usług logistycznych wokół lotniska.

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

• Łódzkie

Port lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta

Terminal cargo w Porcie Lotniczym Łódź prowadzi działalność od 2009 r. W 2018 r. przeprowadzono rozbudowę terminalu, w wyniku czego skróceniu uległ czas obsługi ładunków i zwiększono przepustowość infrastruktury. Aktualnie powierzchnia terminalu wynosi 1 150 m², w tym 950 m² powierzchni magazynowej, a roczne możliwości przeładunkowe – 7 500 ton. Terminal Cargo położony jest w odległości 25 km od węzła „Emilia” na autostradzie A2 i 18 km od węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1. Ważną inwestycją drogową dla bezpośredniej dostępności PL Łódź jest aktualnie realizowana droga ekspresowa S14, która stanowiąc zachodnią obwodnicę Łodzi i łącząc autostradę A2 z drogą ekspresową S8, wpłynie na szersze dalekobieżne skomunikowanie lotniska, również z województwami ościennymi. Istotną rolę w kontekście dostępności kolejowej PL Łódź, związanej z transportem towarów, odgrywa linia kolejowa C65/1 (nr 14), stanowiąca część bazowej sie-

wanie-roku-2020-na-lotnisku-warszawamodlin, dostęp: maj 2021

ci towarowej TEN-T. Od linii kolejowej nr 14 planowana jest również budowa połączenia kolejowego do Portu Lotniczego Łódź. Oprócz dogodnego położenia w centrum kraju, dodatkowymi atutami lotniska Cargo są: 24 godzinna obsługa Urzędu Celnego oraz wyposażenie w wysokiej jakości sprzęt do obsługi frachtu. Na chwilę obecną obsługa frachtu lotniczego odbywa się w formule Road Feeder Service (ruch na truckach), a połączenia realizowane są przez: Lufthansa Cargo, SAS Cargo, Swiss World Cargo oraz LOT. Wielkość przeładunku w 2020 r. wyniosła 6 145 ton, co stanowiło prawie 82% możliwości przeładunkowych.

• Śląskie

Port lotniczy Katowice – Pyrzowice

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

Z węzłem połączone jest za pomocą autostrady A1. Brak jest ograniczeń hałasowych. Dostępność służb tj. kontroli ruchu lotniczego, operatorzy paliwowi, operatorzy handlingowi, spedytorzy i agencje celne, Krajowa Administracja Skarbowa, Straż Graniczna również 24h/7. Najwyższa w Polsce lokalizacja pasa startowego – 303 m n.p.m., zapewnia bardzo dobre warunki pogodowe, co przekłada się w porównaniu z innymi lotniskami w Polsce i tym regionie Europy na niewielką liczbę dni z ograniczoną widzialnością.

W Katowice Airport funkcjonuje nowoczesny terminal cargo wraz z niezbędną infrastrukturą o całkowitej powierzchni 12 000 m² w tym powierzchni magazynowej 10.000 m², pow. biurowa 2.000 m², kubatura 96.488 m³, wysokość 10.20 m, przepustowość 50.000 ton/rok, ilość stanowisk: 11 doków. Nowa infrastruktura umożliwia bezpośredni dostęp do płyty postojowej samolotów nr 3 cargo.

Lokalizacja obiektu zdecydowanie przyspiesza i ułatwia obsługę frachtowców, co jest szczególnie istotne z perspektywy firm kurierskich. Jednocześnie takie położenie terminalu gwarantuje odseparowanie ruchu drogowego, związanego z obsługą pasażerów, od tego, który dotyczy towarów.

Powierzchnia parkingów, placów manewrowych i dróg wewnętrznych terminali cargo to około 35.000 m². W ramach działalności terminala cargo operuje czterech przewoźników kurierskich, którzy realizują połączenia na trasach regularnych. DHL Express obsługuje połączenie Lipsk–Katowice, UPS obsługuje połączenie Katowice–Koln/Bonn, FedEx realizuje regularne rejsy na trasie Katowice–Paryż–Stuttgart–Katowice, TNT Katowice–Liege. Ponadto lotnisko obsługuje liczne towarowe rejsy czarterowe obsługiwane szerokokadłubowymi frachtowcami. Jest możliwość dokonania czynności celnych we właściwości transportu drogowego/CMR/ i transportu lotniczego/AWB/ w jednym miejscu. Na terenie lotniska znajduje się baza techniczna obsługi samolotów z najszerszym w Polsce zakresem certyfikacji usług związanych z obsługą techniczną statków powietrznych: Line-tech, LS Technics.

W perspektywie do 2025 roku zaplanowano strategiczne inwestycje tj.: przebudowa terminalu B (w realizacji), rozbudowa PPS-hangary, budowa bazy paliw, budowa hangaru obsługi samolotów, budowa parkingu wielopiętrowego, budowa terminalu cargo.

• Wielkopolskie

Port lotniczy im. Henryka Wieniawskiego Poznań - Ławica

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

tem antynapadowy i antywłamaniowy. Każdy towar w ruchu cargo jest prześwietlany. Terminal cargo położony jest w odległości ok. około 5 km od autostrady A2 i ok. 2 km od drogi szybkiego ruchu S 11 stanowiącą zachodnią obwodnicę Poznania.

• Zachodniopomorskie

Port Lotniczy Szczecin-Goleniów im. NSZZ „Solidarność”

Port Lotniczy Szczecin-Goleniów im. NSZZ „Solidarność” jest międzynarodowym portem lotniczym położonym 33 km na północny wschód od centrum Szczecina przy drodze krajowej nr 6 (Goleniów–Gdynia). Swoim zasięgiem obejmuje około 1,6 mln mieszkańców. Na dzień dzisiejszy Port Lotniczy Szczecin-Goleniów obsługuje 10 rozkładowych połączeń lotniczych: Warszawa, Oslo Gardemoen, Oslo Torp, Stavanger, Bergen, Londyn Stansted, Dublin, Liverpool, Kraków oraz Kopenhaga.

Lotnisko dysponuje 6 stanowiskami postojowymi dla samolotów kategorii C. Droga startowa 2500 x 60[m] wyposażona jest w ILS Cat. I na kierunku 31. Lotnisko nie posiada radaru zbliżania, obowiązują podejścia zgodnie z opublikowanymi procedurami AIP Polska, zbliżanie jest objęte kontrolą proceduralną. W dwóch salach przylotowych w ciągu godziny można dokonać odprawy do 500 osób.

Na terenie Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów, na działce o powierzchni 4,5 ha, funkcjonuje terminal multimodalny Waimea Cargo Terminal Goleniów. Projekt został zrealizowany wspólnie ze spółką Rose Hall International LLP. Terminal składa się z nowoczesnego kompleksu magazynowo-produkcyjny oraz powierzchni biurowo-socjalnej.

Specyfikacja techniczna:

- Nowoczesne magazyn: klasa A
- Wysokie składowanie: 10 m
- Niepyląca posadzka o obciążeniu ciągłym >5 t/m²
- Nowoczesne urządzenia przeładunkowe
- Urządzenie rentgenowskie do kontroli towarów lotniczych

- Systemy bezpieczeństwa w tym detektor śladowych ilości materiałów wybuchowych
- Dostęp do płyty lotniska

• Dolnośląskie

Port lotniczy Wrocław-Strachowice im. Mikołaja Kopernika

Port lotniczy Wrocław-Strachowice im. Mikołaja Kopernika międzynarodowy port lotniczy położony na terenie miasta Wrocławia, 10 km na południowy zachód od jego centrum, na osiedlu Strachowice. Lotnisko posiada jedną betonową drogę startową na kierunku 11/29

o wymiarach 2500 m × 58 m, jeden krajowy i jeden międzynarodowy terminal pasażerski oraz jeden terminal cargo. Lotnisko posiada ILS kategorii pierwszej. Dworzec towarowy usytuowany jest na terenie lotniska Wrocław-Strachowice (dojazd od ul. Rdestowej). Dysponuje 5500 m² ocieplanej i wentylowanej powierzchni magazynowej i 1750 m² powierzchni biurowej. Na terenie terminalu cargo dostępne są: magazyn krajowy, magazyn celny, skład celny, chłodnia, pomieszczenie do składowania mat. radioaktywnych, rampy, możliwość wysokiego składowania, inne specjalistyczne urządzenia (w tym urządzenia instalowane na życzenie kooperujących firm).

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

• Pomorskie

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

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

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. Aktualnie istnieje już wewnętrzny układ drogowy oraz rozbudowywana jest infrastruktura techniczna. 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. Kluczowi inwestorzy realizujący projekty na terenie PCI/PCL to GLP (park magazynowy), 7R (park magazynowy) oraz Northvolt (zakład produkujący systemy magazynowania energii dla przemysłu oraz sektora motoryzacyjnego).

Rejon Gdańska Płoni. Jest to teren o powierzchni ok. 70 hektarów zlokalizowany w Gdańsku przy ulicy Benzykowej. Teren przeznaczony pod produkcję i usługi, z przyłączami wody, gazu i elektryczności. Warunkowo dopuszcza się również ciężki przemysł. Obszar jest własnością Miasta Gdańsk. Rejon Gdańsk Płonia położony jest w sąsiedztwie terenu Rafinerii Gdańskiej, 11 kilometrów od Autostrady A1, 9 kilometrów od portu mor-

skiego w Gdańsku, 10 kilometrów od portu lotniczego w Rębiechowie.

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. 20 km.

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

Rejon Barniewic. Kompleks przemysłowo-logistyczny o powierzchni przeszło 120 ha obecnie użytkowany rolniczo. Teren zlokalizowany jest na zapleczu Portu Lotniczego w Gdańsku. Teren nieuzbrojony, niemniej o bardzo dużym potencjale. Obecnie trwają prace projektowe nad rozbudową ulicy Meteorytowej i Dębowej co zapewni bezpośredni dojazd na teren od strony Obwodnicy Trójmiasta. Istnieje też możliwość budowy bocznicy kolejowej.

Rejon Rumii. Spółka miejska Rumia Invest Park przygotowuje kompleks przemysłowy na obrzeżach Rumii,

na terenach tzw. Doliny Logistycznej, będącej naturalnym zapleczem produkcyjno-logistycznym dla Portu Gdynia. Dostępnych jest 20 ha terenów. Bardzo dobra lokalizacja-Obwodnica Trójmiasta – 4 km; Port Gdynia – 6 km.

Rejon Pruszcza Gdańskiego. Kompleks 20 ha położony w granicach miasta, przy ulicy Garncarskiej i Stolarskiej. Obecnie trwają prace uzbrojeniowe. Doskonała lokalizacja pod produkcję i logistykę.

Rejon Słupska. Dwa duże kompleksy przemysłowo-logistyczne – Redzikowo-Wieszyno (przeszło 100 ha) oraz Płaszewko (około 15 ha). Tereny uzbrojone z poprowadzonymi wewnętrznymi układami komunikacyjnymi, częściowo skomercjalizowane, położone przy trasie S6/obwodnicy Słupska.

Rejon Pelplin-Rajkowy. Kompleks przemysłowy o powierzchni 200 ha. Teren płaski, z dostępem do mediów, położony przy linii kolejowej (możliwość budowy bocznicy). Świetnie skomunikowany – 7 km do A1 (Kopytkowo).

Rejon Kopytkowa. Teren inwestycyjny o powierzchni 26 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 węzle Kopytkowo Autostrady A1, 7 kilometrów od Drogi Krajowej nr 1 oraz kilometr od bocznicy kolejowej w Smętowie Granicznym.

Tereny inwestycyjne położone przy trasie S7.

Są to tereny inwestycyjne położone w bezpośrednim sąsiedztwie trasy S7 w Nowym Dworze Gdańskim (około 15 ha) i Koszwałach (17 ha). Tereny z dostępem do infrastruktury technicznej, bardzo dobrze zlokalizowane pod kątem dojazdu do Portu Gdańsk.

• 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:

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, natomiast II etap Parku Przemysłowego o powierzchni ponad 31,0 ha utworzył integralną całość z już istniejącym. Park Przemysłowy w Solcu Kujawskim jest bezpośrednio skomunikowany z drogą krajową S10 (Szczecin-Warszawa). Odległość od autostrady A1 wynosi 30 km, od drogi S5 20 km. Od północy ogranicza go linia kolejowa Piła-Bydgoszcz-Toruń-Warszawa. Na obszarze Parku Przemysłowego działa Inkubator Przedsiębiorczości o powierzchni 5000 m². Park położony jest w obszarze metropolitalnym pomiędzy największymi miastami regionu, tj. Bydgoszczą i Toruniem. W chwili obecnej na terenie parku do zagospodarowania pozostaje ok. 20 ha. Ponadto Gmina Solec dysponuje ok. 180 ha terenu z przeznaczeniem na budowę Platformy multimodalnej oraz 15 ha terenów inwestycyjnych przy ul. Toruńskiej – łącznie ok. 225 ha terenów pod inwestycje.

Włocławska Strefa Rozwoju Gospodarczego – Park Przemysłowo Technologiczny. Strefa Rozwoju Gospodarczego o powierzchni całkowitej 10 ha położona jest we Włocławku na głównych szlakach komunikacyjnych. Dobre skomunikowanie zapewnia droga krajowa nr 91 i droga nr 252 prowadząca do Inowrocławia oraz autostrada A1 z dwoma węzłami Włocławek Północ oraz Włocławek Zachód, a także linia kolejowa nr 18 relacji Kutno-Toruń. Włocławek jest trzecim co do wielkości

miastem województwa kujawsko-pomorskiego położonym nad rzeką Wisłą (odległość od Warszawy ok. 160 km, od Łodzi ok. 100 km, natomiast od miast takich jak Toruń, czy Płock to ok. 50 km). Grunty położone w granicach strefy są własnością Gminy Miasto Włocławek i znajdują się w obszarze przemysłowym miasta bez sąsiedztwa zabudowy mieszkaniowej, co wyróżnia je na tle ofert inwestycyjnych gmin ościennych. Teren sąsiaduje z Zakładami Azotowymi Anwil SA Grupa Orlen będącego potentatem krajowym w branży chemicznej, a bliskość takiej firmy doskonale stymuluje rozwój gospodarczy firm działających w różnych sektorach przemysłu

Płużnicki Park Inwestycyjny. Budowę Płużnickiego Parku Inwestycyjnego zakończono w 2015 r. W ramach projektu utworzone zostały w pełni uzbrojone tereny przemysłowe w bezpośrednim sąsiedztwie autostrady A1 – 6 km od węzła w Lisewie. Atrakcyjnie zlokalizowane grunty są własnością gminy Płużnica i można je nabyć po preferencyjnych stawkach. Dodatkowo firmy, które utworzą nowe miejsca pracy otrzymają zwolnienie od podatku od nieruchomości na okres do pięciu lat. Park zajmuje powierzchnię 22,20 ha, a 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.

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 łącznej powierzchni 286 ha. Obszar uzbrojony jest w nowoczesną infrastrukturę techniczną i drogową, dogodnie skomunikowany w pobliżu głównych tras komunikacyjnych. Atrakcyjność miejsca zwiększa dostęp do czynnych bocznic kolejowych na terenie BPPT, które połączone są z magistralą – międzynarodową linią tranzytu nr 131 (C-E 65/1) – łączącą Śląsk z portami w Gdańsku i Gdyni. W odległości 4,5 km od Parku zlokalizowany jest Międzynarodowy port lotniczy. Park został objęty w całości miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego z przeznaczeniem terenu na cele gospodarcze i częściowo specjalną strefą ekonomiczną. Park oferuje tereny inwestycyjne na sprzedaż oraz pod dzierżawę. Przygotowując tereny dla Inwestorów, Spółka podejmuje

szereg działań obejmujących m.in. wydzielenie i podział geodezyjny działek, badania hydrogeologiczne gruntów, budowę nowej i rozbudowę już istniejącej infrastruktury. Aktualnie w ofercie inwestycyjnej znajduje się około 70 ha wolnych terenów.

Vistula Park (I i II) Świecie. Park stanowią obszary położone przy drodze krajowej 91 i S5 oraz pomiędzy drogami powiatowymi nr 239 (Świecie-Osie) i 1259C (Sulnowo-Sulnowko) w odległości 3 km od drogi krajowej nr 91/S5 i 14 km od węzła autostrady A1 Nowe Marzy. Gmina Świecie jest właścicielem tych dwóch obszarów inwestycyjnych o powierzchni Vistula Park I 35 ha oraz Vistula Park II 19,52 ha w Sulnowie. Do parku doprowadzono niezbędne media m.in.: asfaltowe drogi wewnętrzne, sieć wodociągową, kanalizację sanitarną i deszczową oraz oświetlenie uliczne. Na terenie Vistula Park I funkcjonuje aktualnie 21 firm, zajęta powierzchnia wynosi 23,84 ha, a wolne tereny 11,16 ha. Z kolei w Vistula II działa 9 firm, tereny zajęte wynoszą 6,83 ha, a wolna powierzchnia 12,79 ha.

Grudziądzki Park Przemysłowy. Obszar inwestycyjny należący do Grudziądzkiego Parku Przemysłowego obejmuje ok. 40 hektarów terenów niezabudowanych, dwie hale przemysłowe o łącznej powierzchni 12 tys. metrów² i Inkubator Przedsiębiorczości. Ponadto Park współpracuje z Pomorską Specjalną Strefą Ekonomiczną posiadającą w Grudziądzu ok. 89 ha. Wszystkie oferowane tereny inwestycyjne znajdują się przy głównych ciągach komunikacyjnych (m.in. węzeł autostrady A1 Grudziądz oraz droga krajowa nr 16), posiadają aktualne zapisy w planach zagospodarowania przestrzennego oraz są uzbrojone w media. Działający przy Parku Inkubator przedsiębiorczości, udziela wsparcia przedsiębiorstwom inkubowanym w postaci preferencyjnych stawek czynszu za najem powierzchni i świadczy usługi doradcze oraz szkoleniowe.

Toruński Park Technologiczny (I i II) z Centrum Transferu Technologii. Toruński Park Technologiczny, to dopasowana dla potrzeb biznesu propozycja obejmująca nowoczesną infrastrukturę tj.: tereny inwestycyjne, biura, hale, sale szkoleniowe i konferencyjne, usługi (doradztwo, finansowanie, analizy) oraz wsparcie partnerów (uczelnie, IOB i klastry). Tereny parku położone są

w bezpośrednim sąsiedztwie drogi krajowej nr 91 oraz w odległości ok. 10 km od węzła autostrady A1. Pierwsza część terenów inwestycyjnych, w pełni uzbrojonych o powierzchnię ok. 10 ha została w całości zagospodarowana inwestycyjnie. Na terenie parku działa Exea Data Center, czyli centrum przetwarzania danych, które zaprojektowane zostało z myślą o rozwiązaniach Cloud Computing, przyszłości branży ICT. Toruńska Agencja Rozwoju Regionalnego S.A., zarządzająca Toruńskim Parkiem Technologicznym w Toruniu rozbudowuje Park o nowe tereny inwestycyjne przeznaczone dla MŚP o powierzchni ok. 17 ha, położone w odległości 4 km od wjazdu na autostradę A1/E75. Do dyspozycji inwestorów pozostaje 29 z łącznie 33 działek. Cały obszar objęty jest miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego (60% pow. działki pod zabudowę, dopuszczalna wysokość zabudowy do 25m).

Nadnotecki Park Przemysłowy w Paterku. Teren Parku zlokalizowany jest w gminie Nakło nad Notecią, w odległości około 3 km od miasta, przy drodze wojewódzkiej nr 241 (Rogoźno-Tuchola). Obszar objęty jest w całości Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego, zgodnie z którym w Parku można zlokalizować obiekty produkcyjne, składowe i magazynowe. Obszar znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego „Paterek” S.A. Teren parku przemysłowego zajmuje ok. 25 ha i posiada bezpośredni dojazd do drogi wojewódzkiej nr 241 (Rogoźno – Tuchola) i linii kolejowej 281 oraz kompleksowe uzbrojenie: sieć dróg i chodników, sieć teletechniczną i wodno-kanalizacyjną oraz oświetlenie uliczne. Obszar jest dobrze skomunikowany z DK10 (ok. 7 km) z dojazdem do Bydgoszczy oraz węzła S5 na zachód od tego miasta i położony w obszarze Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Park zapewnia wsparcie w sprawnej realizacji procedur administracyjnych, szeroki dostęp do różnicowanej kadry pracowniczej, bliski dostęp do portu żeglugi śródlądowej zlokalizowanego na Międzynarodowej Drodze Wodnej E70 łączącej Antwerpię z Kłajpedą oraz ulgi w zwolnieniu z podatku od nieruchomości i podatku dochodowym.

Pierwsza inwestycja na Wiśle tj. budowa stopnia wodnego w Sierzewie może być skończona w roku 2028.

• 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:

Rejon Olsztynka. W okolicach Olsztynka zlokalizowanych jest 10 terenów inwestycyjnych o łącznej powierzchni ponad 189 ha - w połowie drogi między Warszawą (150 km) a Gdańskiem (160km). Tereny zlokalizowane są w bliskim sąsiedztwie dróg S7 i S51 przeznaczone są na budowę usługową, magazynową i produkcyjną. Wszystkie działki są uzbrojone, posiadają przyłącza wody, gazu, energii elektrycznej, sieci kanalizacyjnej.

Rejon Ostródy. Obszar jest miejscem krzyżowania się dróg S7, S5 z DK15 i DK16. Zlokalizowane jest 4 uzbrojonych działek przeznaczonych pod budowę usługową, produkcyjną i magazynową o łącznej powierzchni 10 ha. Część terenów wchodzi w skład Warmińsko-Mazurskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (Podstrefa Ostróda). Działki położone są w bezpośredniej lokalizacji drogi S7 (w sąsiedztwie węzła S7 Ostróda Południe) - 130 km od Gdańska i 39 km od Olsztyna. Dużym atutem jest bliskość bocznic kolejowej – 3-4 km. Wszystkie działki są uzbrojone, posiadają przyłącza wody, gazu, energii elektrycznej, sieci kanalizacyjnej.

Rejon Miłomłyn. W okolicach Miłomłyn w odległości 1 km od drogi S7 znajdują się 2 działki o łącznej powierzchni 3 ha. Tereny przeznaczone są pod budowę 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).

Rejon Elbląga. W rejonie Elbląga zlokalizowanych jest 12 wolnych terenów inwestycyjnych o łącznej powierzchni 262 ha. Obszar „Modrzewina Południe” wchodzący w skład Warmińsko-Mazurskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej oferuje 5 działek o łącznej powierzchni 28 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 dogodne położenie względem portu w Gdańsku (60 km) jak i granicy państwowej z Federacją Rosyjską (60 km).

Rejon Działdowa. Na terenie Miasta i Gminy Działdowo znajdują się 2 w pełni uzbrojonych działek o łącznej powierzchni 56 ha. Działki przeznaczone do budowy usługowej, produkcyjnej i magazynowej zlokalizowane są w odległości 20 km od drogi S7 i 2-3 km od stacji kolejowej w Działdowie (linia nr 9). Wszystkie działki są uzbrojone, posiadają przyłącza wody, gazu, energii elektrycznej, sieci kanalizacyjnej.

Rejon Ławy. W okolicach miasta Ława znajdują się 2 uzbrojone działki o łącznej powierzchni 23 ha z przeznaczeniem na budowę przemysłową i magazynową. Grunty znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie drogi DK16 i linii kolejowej nr 9 (od 0,2 do 2 km).

Rejon Nidzicy. W odległości 1 km od S7 znajduje się 3 działki o łącznej powierzchni 214 ha, przeznaczona na działalność produkcyjną, składową i magazynową. Teren zlokalizowany jest 5 km od linii kolejowej nr 216.

Rejon Suszu. W okolicach Suszu bezpośrednio przy linii kolejowej nr 9 zlokalizowana jest działka o powierzchni 3,5315 ha. Teren przeznaczony pod budowę usługową, produkcyjną, składową oraz magazynową jest w pełni uzbrojony. Odległość do DK16 wynosi 20 km a do Gdańska 125 km.

• Mazowieckie

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

Strefy aktywności gospodarczej są rozległymi kompleksami uzbrojonych terenów inwestycyjnych przystosowanych przez samorządy lokalne do przyjęcia inwestorów. Na terenie województwa mazowieckiego powstały dwie takie strefy: w powiecie przasnyskim oraz w Gar-

wolinie. Tym samym w województwie mazowieckim wyróżnić można następujące rejony inwestycyjne:

Rejon przasnyski. Przasnyska Strefa Gospodarcza składa się z dwóch podobszarów: podstrefy w Sierakowie k. Przasnysza oraz podstrefy w Chorzelach.

Podstrefa w Sierakowie zajmuje obszar 306 ha, w tym wolne tereny inwestycyjne stanowiące własność skarbu państwa, znajdujące się w użytkowaniu wieczystym powiatu przasnyskiego mają powierzchnię blisko 95,06 ha¹. Teren jest uzbrojony w instalację wodno-kanalizacyjną, elektroenergetyczną, teleinformatyczną, wykonano też gazociąg. Strefa gospodarcza obsługiwana jest przez drogę krajową nr 57 i wojewódzką nr 544 oraz lotnisko biznesowe. Południowa część terenu wchodzi w skład Tarnobrzeszkiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej².

Drugą podstrefę tworzą dwa obszary położone w Chorzelach o powierzchni odpowiednio 94 ha i 22 ha. W tej podstrefie wolne tereny inwestycyjne stanowiące własność powiatu przasnyskiego mają powierzchnię 14,93 ha³. Istnieje możliwość powiększenia obu obszarów, co jest istotne, biorąc pod uwagę, że większość gruntów została sprzedana. Pierwszy obszar posiada dostęp do infrastruktury wodno-kanalizacyjnej, gazowej, elektroenergetycznej i telekomunikacyjnej. Wokół obszaru biegnie nowo wybudowana droga powiatowa oraz bocznicą kolejową łącząca się z linią kolejową nr 35, dzięki czemu możliwe jest dogodne połączenie z portami nad Zatoką Gdańską. Obsługę transportową strefy poprawi wykonywana obecnie modernizacja linii kolejowej nr 35 na odcinku Ostrołęka-Chorzele. Ponadto obszar obsługują droga krajowa nr 57 i wojewódzka nr 614. Drugi obszar znajduje się w sąsiedztwie drogi krajowej nr 57 i rzeki Orzyc i przeznaczony jest na inwestycje sportowo-rekreacyjne – działki posiadają również niezbędne media. Podstrefa w Chorzelach oddalona jest o 30 km od portu lotniczego Mazury-Szymany.

Rejon garwoliński. Garwolińska Strefa Aktywności Gospodarczej zlokalizowana jest przy północnym odcinku obwodnicy Garwolina w ciągu drogi ekspresowej S17.

¹ dane Starostwa Powiatowego w Przasnyszu, dostęp: 31.12.2020

² wg danych zarządzającego strefą wolne tereny inwestycyjne mają powierzchnię 40,53 ha, dostęp: 31.12.2020

³ dane Starostwa Powiatowego w Przasnyszu, dostęp: 31.12.2020

łączna wolna powierzchnia terenów inwestycyjnych to 44,47 ha⁴. Teren uzbrojony został w instalację elektroenergetyczną, wodociąg i kanalizację oraz instalację teletechniczną, powstały również drogi wewnętrzne. W pobliżu funkcjonują już centra magazynowe i zakłady produkcyjne.

Rejon obszaru metropolitalnego Warszawy. Tereny inwestycyjne rejonu przygotowywane są głównie w otoczeniu węzłów komunikacyjnych. W gminie Pomiechówek ponad 117,5 ha⁵ wolnych gruntów przygotowano pod inwestycje na terenie bezpośrednio sąsiadującym z MPL Warszawa-Modlin. Tereny objęte są Warmińsko-Mazurską Specjalną Strefą Ekonomiczną. Obsługę obszaru inwestycyjnego „Nowy Modlin” zapewniają lotnisko oraz droga krajowa nr 62 i linia kolejowa E65.

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.

Rejon gminy Mszczonów. Zaletą rejonu jest lokalizacja przy drodze ekspresowej S8 i drodze krajowej nr 50. Tereny inwestycyjne o powierzchni 20 ha posiadają przyłącza wodno-kanalizacyjne, elektroenergetyczne i gazowe.

Przygotowanych na przyjęcie inwestorów jest także wiele obszarów **objętych specjalnymi strefami ekonomicznymi**⁶ jeszcze przed wejściem ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o wspieraniu nowych inwestycji. Są to zarówno tereny kilkuhektarowe (Ciechanów, Gostynin, Ostrołęka, Płońsk, Sochaczew, Szydłowiec, Żuromin)⁷, jak i kilkunastohektarowe (Białobrzegi, Nowe Miasto nad Pilicą, Węgrów)⁸, a także mające ponad 20 ha (Radom i Wierzbica)⁹. Ponadto w Radomiu i Szydłowcu znajdują się kil-

⁴ dane Starostwa Powiatowego w Garwolinie, dostęp: 31.12.2020

⁵ dane Warmińsko-Mazurskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej S.A., dostęp: 31.12.2020

⁶ w zestawieniu nie ujęto lokalizacji o wolnej powierzchni poniżej 1 ha

⁷ tereny z łódzkiej, Starachowickiej, Tarnobrzeszkiej i Warmińsko-Mazurskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej

⁸ tereny z Tarnobrzeszkiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej

⁹ tereny z Tarnobrzeszkiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej

kudziesięciohektarowe tereny przeznaczone pod inwestycje przygotowane przez samorządy lokalne.

• 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), główne osie stanowią: autostrada A1 (mająca kontynuację w części południowej w postaci drogi krajowej nr 91) oraz autostrada A2. 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 strategicznych elementów układu transportowego.

W oparciu o potencjał związany z koncentracją usług logistycznych (w tym obiektów magazynowych multi-tenant i build-to-suit), lokalizacją terminali intermodalnych oraz nasyceniem w pozostałą infrastrukturę transportową dla obsługi łańcuchów logistycznych i dystrybucji towarów, na obszarze województwa wyznaczono 3 strategiczne rejony koncentracji funkcji logistycznych:

Rejon Stryków-Łódź-Zduńska Wola, wyznaczony w oparciu o potencjał, na który składają się istniejące i realizowane obecnie elementy strategicznego układu transportowego w postaci autostrad (A1, A2), dróg ekspresowych (S8, S14), linii kolejowych (nr 14, 15, 16, 25, 131), terminali drogowo-kolejowe (Stryków, Łódź Olechów, Łódź Brukowa) oraz dużych stacji rozrządowych (Łódź Olechów i Zduńska Wola Karsznice). Dodatkowym atutem są dostępne tereny inwestycyjne obejmujące zarówno grunty niezabudowane, jak i tereny do tzw. reinwestycji (kompleksy zabudowy poprodukcyjnej przeznaczone do ponownego zainwestowania). W ramach oferty Łódzkiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej dostępne są tereny inwestycyjne na obszarze Łodzi (Łódź Olechów – 5,6 ha,

Łódź Stokowska – 3,5 ha), Konstaktynowa Łódzkiego (2,2 ha), Ksawerowa (Ksawerów 1 – 31 ha, Ksawerów 2 – 6,09 ha), Brójce (Brójce 1 – 23 ha, Brójce 2 – 1,51 ha, Brójce 3 – 1,57 ha, Brójce 4 – 2 ha) i Zduńskiej Woli (6,14 ha). Ponadto, ofertę tworzą tereny inwestycyjne oferowane przez samorządy lokalne (m.in.: Stryków, Łódź, Zduńska Wola).

Rejon Piotrków Trybunalski – Radomsko, wyznaczony w oparciu o potencjał, na który składają się istniejące i realizowane obecnie elementy strategicznego układu transportowego w postaci autostrady A1, drogi krajowej nr 91, linii kolejowej nr 1 oraz dwóch terminali drogowo-kolejowych w Radomsku. Dodatkowym atutem są dostępne tereny inwestycyjne obejmujące zarówno grunty niezabudowane, jak i tereny do tzw. reinwestycji (kompleksy zabudowy poprodukcyjnej przeznaczone do ponownego zainwestowania). W ramach oferty Łódzkiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej dostępne są tereny inwestycyjne na obszarze Piotrkowa Trybunalskiego (5,19 ha), Radomska (8 ha), Rozprzys (203 ha) oraz Woli Krzysztoporskiej (3,8 ha). Ponadto, ofertę tworzą tereny inwestycyjne oferowane przez samorządy lokalne (m.in.: Piotrków Trybunalski, Radomsko).

Rejon Kutno, wyznaczony w oparciu o potencjał, na który składają się istniejące i realizowane obecnie elementy strategicznego układu transportowego w postaci autostrady A1, dróg krajowych (nr 60, 91, 92), linii kolejowych (nr 3, 16, 18, 33) oraz terminali drogowo-kolejowych (Kutno, Morawce-Krzewie). Dodatkowym atutem są dostępne tereny inwestycyjne obejmujące zarówno grunty niezabudowane, jak i tereny do tzw. reinwestycji (kompleksy zabudowy poprodukcyjnej przeznaczone do ponownego zainwestowania). W ramach oferty Łódzkiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej dostępne są tereny inwestycyjne na obszarze Kutna (Kutno Metalowa–5,6 ha, Kutno Poprzeczna–2,3 ha), Krośniewic (4,34 ha) oraz Żychlina (Żychlin Dobrzelin–2,78 ha, Żychlin 1 Maja–5,1 ha). Ponadto, ofertę tworzą tereny inwestycyjne oferowane przez samorządy lokalne (m.in.: Kutno).

Ponadto, potencjał inwestycyjny stanowią zlokalizowane w regionie parki przemysłowe:

Kutnowski Park Agro – Przemysłowy. Park położony jest we wschodniej części Kutna, w pobliżu międzynarodowego

wej linii kolejowej E-20, terminalu intermodalnego Kutno (PCC Intermodal), autostrady A1 (1,6 km) oraz drogi krajowej nr 92. Odległość Parku do autostrady A2 wynosi ok. 35 km. Obszar parku to ok. 370 ha. Na terenie parku funkcjonuje ponad 60 firm z branży spożywczej, farmaceutycznej, produkcji maszyn rolniczych, transportowej, produkcji opakowań i tworzyw sztucznych, między innymi: DS Smith Polska S.A., Enginova Sp. z o.o., Fuji Seal Poland Sp. z o.o., Kellogg/UMA Investments Sp. z o.o., Kofola/Hoop Polska S.A., Lampre Polska Sp. z o.o., Nijhof-Wassink Sp. z o.o., PCC Intermodal S.A., Pini Polonia Sp. z o.o., Printpack Poland Sp. z o.o., Sirmax Polska Sp. z o.o. Oferta KPAP w zakresie terenów inwestycyjnych jest bardzo zróżnicowana, obejmuje grunty będące własnością Miasta jak i grunty prywatne. Infrastruktura terenów przystosowana jest do potrzeb odbiorców przemysłowych i gwarantuje dostarczanie wszystkich niezbędnych mediów. W ramach pomocy i zachęt dla inwestorów, park oferuje: zwolnienie z podatku od nieruchomości związane z utworzeniem nowych miejsc pracy (maksymalnie do 5 lat), zwolnienie z podatku od nieruchomości związane z poniesionymi nakładami inwestycyjnymi, zwolnienie z podatku dochodowego na terenach Podstrefy Kutno ŁSSE w wysokości do 55% oraz pomoc Urzędu Pracy w rekrutacji i szkoleniu nowo zatrudnianych pracowników. Oferowane tereny objęte są Miejscowymi Planami Zagospodarowania Przestrzennego. Cały obszar KPAP wskazany jest w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego jako teren obiektów produkcyjnych, składów, magazynów, centrów logistycznych i obsługi transportu.

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

nice kolejowe oraz elektrociepłownię, a w jego sąsiedztwie działa nowoczesna oczyszczalnia ścieków z dużymi wolnymi mocami przerobowymi.

Bionanopark. Park zlokalizowany jest w południowo-zachodniej części Łodzi, przy ul. Dubois 114/116 w sąsiedztwie Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta i terminala CARGO. Orientacyjne odległości: 1,5 km od drogi krajowej nr 14; 2,7 km od drogi krajowej nr 91; 30 km od autostrady A2 i istniejącego węzła autostradowego „Łódź Północ” na skrzyżowaniu autostrad A1, A2. Stanowi on park nansukowo-technologiczny i nowoczesne centrum wdrożeniowe dla biznesu z atrakcyjną ofertą badawczą, inwestycyjną oraz inkubacyjną skierowaną do firm i instytucji działających w obszarze zaawansowanych technologii. Bionanopark wyposażony jest w najwyższej klasy sprzęt badawczy oraz laboratoria: biofizyki molekularnej i nanostrukturalnej, badań strukturalnych nanomateriałów, biotechnologii molekularnej, biotechnologii przemysłowej, medycyny spersonalizowanej, biosensorów i elektroniki organicznej, autentykacji produktów oraz symulacji molekularnych. Obiekty posiadają certyfikaty potwierdzające zgodność Systemu Zarządzania Jakością z normami ISO 9001:2009 i ISO 13485:2012 oraz certyfikat „Good Laboratory Practice”. Mogą one prowadzić badania dla licznych gałęzi gospodarki, m.in. dla przemysłu chemicznego, farmaceutycznego, kosmetycznego, spożywczego, medycznego, ochrony środowiska, paliwowego i obronnego. W ramach Bionanoparku funkcjonuje Inkubator wyposażony w nowoczesne powierzchnie biurowe, biurowo – laboratoryjne, meeting roomy oraz sale konferencyjne wraz z całą infrastrukturą techniczną, skupiający obecnie 140 wyspecjalizowanych firm.

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. Bełchatowsko Kleszczowski Park Przemysłowo Technologiczny jest jednym z instrumentów aktywizacji gospodarki regionu bełchatowskiego. Wykorzystując lokalną infrastrukturę umożliwia podejmowanie na preferencyjnych warunkach działalności gospodarczej, zwłaszcza przez małych i średnich przedsiębiorców. Udziałowcami

Parku są: samorządy terytorialne - Gmina Miasto Bełchatów, Powiat Bełchatowski, Gmina Kluki, Gmina Rząśnia, przedsiębiorstwa - Przedsiębiorstwo Innowacyjno-Produkcyjne INKOM Sp. z o. o., Energomontaż-Północ-Bełchatów Sp. z o. o. oraz Politechnika Łódzka i Fundacja Rozwoju Gminy Kleszczów. 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 Unii Europejskiej). Park oferuje inwestorom ulgi w lokalnych podatkach, pomoc organizacyjno-prawną, szkoleniową i wsparcie finansowe z funduszu pożyczkowo-inwestycyjnego. Obecnie na terenie Parku działają m.in.: PATRY-SPAW, VIMA, Energia-Logistyka, OSKAR, Systemy Ogrodzeniowe, ISOTECH, BUDOSIL.

• Śląskie

Województwo śląskie jest jednym z najbardziej atrakcyjnych regionów w Polsce pod względem inwestycyjnym. Fakt ten potwierdza wiele rankingów, m.in. opracowanych przez Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową oraz Szkołę Główną Handlową. Śląskie należy również do liderów w Europie w zakresie atrakcyjności inwestycyjnej, co znalazło swoje odzwierciedlenie m.in. w rankingu Financial Times'a „Europejskie miasta i regiony przyszłości”. Jedną z głównych przyczyn wysokiej pozycji województwa śląskiego jest funkcjonująca na jego terenie Katowicka Specjalna Strefa Ekonomiczna (KSSE), która jak dotąd przyciągnęła inwestycje o wartości około 42 mld PLN, tworząc ponad 80 tys. nowych miejsc pracy oraz kolejne w otoczeniu strefy. KSSE została uznana za najlepszą strefę ekonomiczną w Europie w latach 2015, - 2017, oraz w 2019 roku przez fDI Intelligence (centrum badawcze Financial Times Ltd.). Ponadto w 2019 roku została wyróżniona jako druga najlepsza strefa na świecie. Tereny inwestycyjne województwa śląskiego charakteryzuje duża różnorodność, od tzw. greenfield'ów (tereny niezabudowane), po tereny zabudowane (tzw. brownfield'y). W ujęciu branżowym województwo śląskie jest w skali kraju doskonałym miejscem na lokowanie inwestycji przemysłowych będąc najbardziej rozwiniętym pod tym względem regionem Polski. Region zawdzięcza to przede

wszystkim silnie rozwiniętej gospodarce i jakości zasobów pracy, jak również dobrze funkcjonującemu rynkowi instytucjonalnemu. Ważnym czynnikiem podnoszącym atrakcyjność inwestycyjną jest w końcu lokalizacja województwa będącego częścią Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk.

Do najważniejszych rejonów województwa przeznaczonych pod inwestycje należy zaliczyć:

1. Dąbrowa Górnicza - Teren Inwestycyjny Tucznawia. Dąbrowa Górnicza oferuje przedsiębiorstwom możliwość rozwoju w dynamicznym środowisku gospodarczym o wysokim potencjale do innowacji i internacjonalizacji przedsięwzięć biznesowych. Tereny inwestycyjne w dąbrowskiej Tucznawie to jedne z największych terenów tego typu w Polsce południowej. Obecnie do dyspozycji potencjalnych inwestorów pozostają kompleksy o łącznej powierzchni 80 ha. Teren inwestycyjny przyciąga zagranicznych i polskich inwestorów z takich branż jak elektromobilność, motoryzacja, logistyka, branża opakowaniowa i spożywcza. W najbliższym otoczeniu terenu znajdują się lasy i tereny rolne, dalej ulokowane są zakłady przemysłowe. Teren posiada dogodne połączenie z drogą ekspresową S1 Cieszyn-Gdańsk, a także autostradami A4 oraz A1. Dzięki bliskości dróg wojewódzkich możliwy jest szybki dojazd w kierunku województwa małopolskiego. Droga krajowa nr 94 umożliwia natomiast dogodną komunikację w obszarze województwa śląskiego. Teren inwestycyjny usytuowany jest na przecięciu lotniczych i kolejowych szlaków komunikacyjnych, w odległości 20 km od Międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice w Pyrzowicach, 70 km od Międzynarodowego Portu Lotniczego im. Jana Pawła II Kraków – Balice oraz 12 km od Euroterminalu Sławków – terminalu przeładunkowego usytuowanego na styku najdalej na zachód wysuniętego odcinka linii kolejowych o szerokim rozstawie toru i linii normalnotorowej doskonale wpisującego się w rozwój transportu kontenerowego na trasie Daleki Wschód i Azja – Europa Zachodnia. Zgodnie z zapisami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego teren inwestycyjny w Tucznawie to wielofunkcyjna strefa przemysłowo-usługowa. Dodatkowym atutem terenu jest bliskość jednej z największych w Polsce stacji elektroenergetycznych

400/110 kV Tuczawa,. Ze stacji istnieje możliwość podpięcia się zarówno do sieci średniego napięcia – 20kV, jak i sieci wysokiego napięcia – 110kV. Ponadto w pobliżu znajduje się zbiornik wody przemysłowej Łosień o objętości 260 tys. m³. Teren inwestycyjny zlokalizowany jest w odległości ok. 2 km od tego zbiornika.

2. Rejon Zawiercia. Obszar dysponuje powierzchnią 80 ha. Nieruchomość składa się z 25 działek inwestycyjnych. Położona jest w zachodniej części miasta, na terenie Strefy Aktywności Gospodarczej Zawiercia liczącej blisko 200 ha terenów przeznaczonych w miejscowym planie zagospodarowania pod zakłady przemysłowe. Teren posiada dogodne połączenie z drogą ekspresową S1 Cieszyn - Gdańsk, a także autostradami A4 oraz A1. Odległość terenów położonych w zawierciańskiej strefie od portu rzeczno-giwiwackiego w Gliwicach liczy 68 km, a bocznicą kolejową jest oddalona od SAG o około 4 km. Dzięki bliskości dróg wojewódzkich możliwy jest szybki dojazd w kierunku województw świętokrzyskiego oraz małopolskiego. Droga krajowa nr 78 umożliwia dogodną komunikację pomiędzy aglomeracją śląską a województwem świętokrzyskim. Połączenie kolejowe umożliwia dotarcie z Zawiercia do Warszawy w 1,5 godziny. Teren inwestycyjny usytuowany jest na przecięciu szlaków komunikacyjnych, w odległości 25 km od Międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice - Pyrzowice, 70 km od krakowskiego Międzynarodowego Portu Lotniczego (Kraków-Balice) oraz 35 km od Euroterminala Sławków. W miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego – teren powyższy przeznaczony jest jako teren obiektów produkcyjnych, składów i magazynów oraz zabudowy usługowej. Teren inwestycyjny nie jest i nie był w przeszłości położony w granicach obszaru górniczego. Atutem miasta jest jego dobre położenie oraz zorganizowana pod kątem przemysłowym Strefa Aktywności Gospodarczej. Działające na terenie strefy Biuro Obsługi Inwestora oferuje pomoc na każdym etapie inwestycji, poczynając od oferty szytej na miarę, przez pomoc w uzgodnieniach na wsparciu przy pozyskiwaniu i przygotowaniu pracowników kończąc. Na inwestorów czekają również ulgi inwestycyjne w zakresie zwolnień z podatku od nieruchomości jak

i zwolnień w podatku dochodowym, ponieważ teren ten objęty jest statusem Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Rosnąca liczba nowych inwestorów w strefie jak również sąsiedztwo innych stref w okolicznych gminach daje możliwość kooperacji z licznymi partnerami biznesowymi.

3. Rejon Wodzisławia Śląskiego. Nieruchomość dysponuje powierzchnią ponad 100 ha. Obszar klasyfikuje się jako greenfield, z czego 24,0584 ha to tereny włączone do Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Teren jest korzystnie usytuowany w pobliżu granicy z Republiką Czeską. Jest łagodnie nachylony w kierunku południowym z niewielkimi deniwelacjami, bezdrzewny, suchy bez podmokłości. Przeznaczenie tego terenu w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego Miasta Wodzisławia Śląskiego to produkcja i usługi. Teren skomunikowany jest bezpośrednio od drogi wojewódzkiej 936 przez zrealizowaną w 2016 roku nową drogę dojazdową do terenów inwestycyjnych ul. Olszyny przystosowaną do transportu ciężkiego. Najbliższa autostrada przebiega w odległości 10 km (zjazd autostrady A1 w Mszanie). Najbliższe lotniska międzynarodowe to Ostrava - Mošnov w odległości 45 km i Katowice Pyrzowice – 90 km.

4. Rejon Czeladzi. Obszar położony pomiędzy ul. 3 Szyb, ul. Będzińską oraz ul. Gdańską dysponuje powierzchnią ok. 13,5 ha. Nieruchomość obejmuje własność gminy oraz własność innych podmiotów. W MPZP teren został oznaczony jako teren usług w tym obiektów handlowych o powierzchni i sprzedaży powyżej 2000 m². Nieruchomość jest częścią Wschodniej Strefy Ekonomicznej. To jeden z najważniejszych obszarów w Czeladzi, określający jej potencjał gospodarczy w skali regionu. Obszar WSE o powierzchni ok. 207 ha to tereny strategiczne dla działalności transportowej, logistycznej oraz usługowo-handlowej czy produkcyjnej położone na skrzyżowaniu ważnych arterii komunikacyjnych rangi międzynarodowej: Drogi Krajowej 94 Kraków – Wrocław oraz Drogi Krajowej 86 Cieszyn – Warszawa (Gdańsk – S-1) oraz dogodnie połączone z autostradami A4 i A1 czy Międzynarodowym Portem Lotniczym „Katowice-Pyrzowice”. Potencjał inwestycyjny Strefy od lat 90-tych doceniają liczni inwestorzy. To dzięki ich aktywności stworzonych tu zostało po-

nad 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 pozwoliła zaoferować ponad 29 hektarów terenów inwestycyjnych objętych planami miejscowymi, z przeznaczeniem na działalność usługowo-handlową.

5. Rejon Częstochowy. Nieruchomość obejmuje teren inwestycyjny „Skorki” Częstochowa, ul. Ekonomiczna (Dzielnica Dźbów). Obszar dysponuje powierzchnią 23,3 ha, z czego wolne tereny obejmują 6,62 ha, natomiast teren „Skorki II” jest w trakcie przygotowywania: 17,5 ha. Opis terenu: niezabudowany teren typu greenfield, położony w południowo-zachodniej granicy miasta na obszarze inwestycyjnym „Skorki” w strefie oddziaływania Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Teren zlokalizowany jest bezpośrednio przy granicy obwodnicy autostrady A1, w odległości ok 1,5 km od węzła „Częstochowa - Południe” autostrady A1. Znajduje się w odległości 40 km od Międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice w Pyrzowicach (czas przejazdu to 25 min) oraz 75 km od Euroterminala Sławków. W sąsiedztwie nieruchomości inwestycyjnej powstaje stacja elektroenergetyczna 110/15 kV. Uzbrojenie: wszystkie niezbędne media w granicy nieruchomości. Woda: w150; kanalizacja deszczowa: kd 1000; kanalizacja sanitarna: ks 200; gaz: 160 PE; dostępna moc 16 MW. Przeznaczenie terenu: w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego powyższy teren oznaczony jest symbolem P1 – tereny zabudowy produkcyjnej. Drogi główne i dojazdowe: Autostrada A1, droga powiatowa – kierunek Opole-Wrocław, droga dojazdowa do terenu – ul. Ekonomiczna

6. Rejon Świętochłowic. Nieruchomość położona jest w samym centrum Śląska, (regionu o największej atrakcyjności inwestycyjnej i najniższym poziomie ryzyka inwestowania w Polsce), w odległości zaledwie 7km od stolicy województwa-Katowice. Przyciągająca miasto Droga Trasa Średnicowa, bliskość Międzynarodowego Portu Lotniczego „Katowice” w Pyrzowicach oraz sąsiedztwo autostrad A1 i A4 czynią ze Świętochłowic atrakcyjne miejsce inwestycji. Pozyskanie

nowych inwestorów, zainicjowanie starań o włączenie wybranych obszarów miasta do Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej S.A., rozwój małej i średniej przedsiębiorczości to priorytety polityki gospodarczej Świętochłowic. Miasto w swojej ofercie posiada na sprzedaż min. następujące tereny inwestycyjne: Teren w rejonie ul. Przemysłowej, ul. Uroczysko i Drogowej Trasie Średnicowej: Nieruchomość zlokalizowana w strefie pośredniej miasta, w dzielnicy Lipiny. Otoczenie stanowi zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna i garażowa oraz tereny przemysłowe. Od południa nieruchomość sąsiaduje z Drogową Trasą Średnicową. Lokalizacja i otoczenie nieruchomości, w szczególności ze względu na bezpośrednie sąsiedztwo Drogowej Trasy Średnicowej i związanych z nią terenów inwestycyjnych Aglomeracji jest bardzo dobra. Teren przy Drogowej Trasie Średnicowej: Nieruchomość gruntowa niezabudowana obejmuje działkę gruntu o numerze ewidencyjnym 4426. Nieruchomość w kształcie wieloboku o zróżnicowanym kształcie, w głównej swojej części formą zbliżony do prostokąta. Długość skrajnych punktów granic nieruchomości (wschód-zachód) to ok. 608 m, natomiast szerokość w środkowej części nieruchomości to 170 m. Nieruchomość znajduje się w województwie śląskim, miejscowość Świętochłowice, przy ul. Stalowej, w strefie pośredniej miasta, w dzielnicy Zgoda, przy granicy miasta z Rudą Śląską. Sąsiedztwo nieruchomości stanowi zabudowa usługowa, produkcyjna. W pobliżu znajdują się również rekultywowane tereny przemysłowe oraz składowisko odpadów komunalnych. Nieruchomość znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie Drogowej Trasy. Teren nieruchomości o nawierzchni gruntowej, nieutwardzonej. Nieruchomość porośnięta jest roślinnością niską w postaci traw, krzewów oraz rozproszonego zadrzewienia o bagatelny znaczeniu gospodarczym. Teren nieruchomości nie jest ogrodzony. Ukształtowanie terenu charakteryzuje się brakiem znacznego zróżnicowania wysokości oraz brakiem spadków i nachyleń gruntu, spływ wód opadowych zgodnie z morfologią terenu. Nieruchomość znajduje się na wzniesieniu gruntu, względem terenów sąsiednich. Lokalizacja na terenach rekultywowanych. Dojazd do nieruchomości drogą o nawierzchni gruntowo-asfaltowej złej jakości. Nieruchomość posiada dostęp do

drogi publicznej ul. Stalowa. Nieruchomość znajduje się w pierwszej linii zabudowy od strony ul. Stalowej. Teren nieruchomości znajduje się na obszarze, na którym obowiązuje Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego przyjęty Uchwałą Nr XXVIII/245/20 Rady Miejskiej w Świętochłowicach z dnia 23 czerwca 2020 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru w rejonie Drogowej Trasy Średnicowej, linii kolejowej, ulic Metalowców, Wojska Polskiego, Śląskiej i Ceramicznej oraz granicy administracyjnej miasta (Dz. U. Woj. Śl. z 2020 r., poz. 5054). Zgodnie z zapisami nieruchomość znajduje się na obszarze oznaczonym symbolem 6P/U – tereny zabudowy przemysłowo-usługowej.

7. Rejon Bytomia. Nieruchomości niezabudowane rejonu Bytomia położone są w obrębie Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego. Charakteryzuje je bliskość i łatwa dostępność do miast: Gliwice, Zabrze, Tarnowskie Góry, Piekary Śląskie, Chorzów, Katowice. Zlokalizowane w bliskiej odległości Węzła Bytom, Autostrady Bursztynowej A1 łączącej Trójmiasto z polsko-czeskim przejściem granicznym w Gorzyczkach (od 1,5 do 4 km), w bezpośrednim sąsiedztwie Obwodnicy Bytomia oraz drogi krajowej DK 88 (biegnącej przez woj. opolskie i śląskie) i ok. 300- 500 m od DK94 (przebiegającej przez w. dolnośląskie, opolskie, śląskie, małopolskie oraz podkarpackie), DK79 (łączącej Kraków, Katowice i Warszawę). Centrum miasta oddalone jest około 2 do 6 km. Do Międzynarodowego Portu Lotniczego w Katowicach-Pyrzowicach jest około 20 km. Sieć komunikacyjną uzupełniają przebiegające przez miasto Linia Kolejowa nr 131 oraz Linia Kolejowa nr 132. Wymienione tereny, zgodnie z miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego, przeznaczone są pod działalność przemysłowo-usługową, usługowo-produkcyjną, składowo-produkcyjną, usługową, w tym obiekty handlu wielkopowierzchniowego, sportowe, produkcyjne nowoczesnych technologii, obiekty usług kultury, usług publicznych oraz innych usług i na tereny zieleni.

- ul. Elektrownia – ul. Racjonalizatorów, Bytom, powierzchnia całkowita; 23,10 ha/sprzedaż,
- ul. Hutnicza, al. Jana Nowaka-Jeziorańskiego, Bytom, powierzchnia całkowita: 5,72 ha / sprzedaż,

- ul. Hakuby, Bytom, – Katowicka Specjalna Strefa Ekonomiczna, pow. całkowita: 13,13 ha, (z podziałem na 7 działek)/sprzedaż,
- ul. Kilara, Bytom, - Obszar III – Bytomska Strefa Aktywności Gospodarczej, powierzchnia całkowita: 2,33 ha, (z podziałem na 4 działki)/ sprzedaż lub dzierżawa.

8. Rejon Myszkowski. Powiat Myszkowski dysponuje terenami inwestycyjnymi o łącznej powierzchni ok. 25ha. Zgodnie z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, tereny te przeznaczone są pod zabudowę usługową i produkcyjno-usługową. Oferowane przez Powiat Myszkowski tereny są bardzo dobrze przygotowane i uzbrojone. Wszystkie działki zostały poddane gruntownej rewitalizacji. Obszar jest rozległy i zachęcający ze względu na udogodnienia komunikacyjne. Tereny inwestycyjne leżą na obrzeżach Myszkowa, gwarantując komfortową komunikację z pobliską międzynarodową trasą E 75 (DK1) w odległości 14km, a także krajową DK 78-w odległości 16km, łączącą województwo świętokrzyskie z województwem śląskim i dolnośląskim. Przez tereny przebiega nowo powstała obwodnica Miasta Myszkowa (DW 791).

9. Rejon Rudy Śląskiej. Teren w Rudzie Śląskiej (ul. J. Styczyńskiego i Drogowej Trasy Średnicowej) dysponuje powierzchnią 23,4 ha. Nieruchomość położona jest w centralnej części Górnośląskiego Obszaru Przemysłowego, w dzielnicy Rudy Śląskiej – Chebziu. W najbliższym otoczeniu znajduje się węzeł komunikacyjny, skrzyżowanie Drogowej Trasy Średnicowej z drogą wojewódzką nr 925. Teren posiada dogodne połączenie z Drogową Trasą Średnicową w odległości 300 m, trasą N-S w odległości 1 km oraz autostradą A4 w odległości 5 km. Dzięki bliskości tych dróg możliwy jest szybki dojazd we wszystkich kierunkach do innych miast GOP. Teren inwestycyjny usytuowany jest na przecięciu szlaków komunikacyjnych, w odległości 35 km od Międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice w Pyrzowicach, 81 km od krakowskiego Międzynarodowego Portu Lotniczego (Kraków-Balice) oraz w odległości 14 km od skrzyżowania autostrad A4 i A1. Euroterminal Sławków znajduje się w odle-

głości 38 km od nieruchomości, a bocznicą kolejową Ruda Chebzie w odległości 1,1 km. W miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego powyższy teren oznaczony został jako przemysłowo-usługowy. W ramach przeznaczenia podstawowego na nieruchomości mogą zostać posadowione obiekty produkcyjne, bazy, składy, magazyny oraz obiekty usługowe z zakresu usług; handlu, logistyki, rzemiosła, obiekty związane z obsługą pojazdów, obiekty biurowe i administracji. Ponadto istnieje możliwość realizacji urządzeń wytwarzających energię z odnawialnych źródeł wykorzystujących energię promieniowania słonecznego o mocy przekraczającej 100 kW.

Ponadto do innych ważnych terenów inwestycyjnych województwa śląskiego należy zaliczyć: rejon Dąbrowy Górniczej przy ul. Inwestycyjnej (powierzchnia 222ha), rejon Piekar Śląskich (powierzchnia: 50,3883 ha), rejon Boronowa (powierzchnia: 20 ha), rejon Jasienicy, Międzyrzecza Dolnego (powierzchnia: 57,3553 ha), rejon Skrzyszowa (powierzchnia: 31,7 ha), rejon Chorzowa (powierzchnia: 44,6 ha), rejon Kruszyny (powierzchnia: 83,7 ha), rejon Ożarów/Mierzęć (powierzchnia: 14,9975 ha), rejon Łazów (powierzchnia: 19,91 ha), rejon Żor (powierzchnia: 30,40 ha).

• Wielkopolskie

Wielkopolska jest jednym z najlepiej rozwiniętych gospodarczo regionów kraju i charakteryzuje się wysoką koncentracją zaangażowanego kapitału zagranicznego. Sytuacja gospodarcza regionu stanowi konsekwencję równomiernego rozwoju przy znacznym stopniu uprzemysłowienia oraz wysokim poziomie technologicznym. Atrakcyjność inwestycyjną województwa potwierdzają kolejne duże inwestycje lokowane w regionie. Na ten efekt wpływ mają takie czynniki jak wysoki poziom specjalistycznego kształcenia na wielkopolskich uczelniach, a także liczba potencjalnych kooperantów i dostawców. Przedsiębiorcy zainteresowani ulokowaniem swojej działalności w Wielkopolsce mają do dyspozycji blisko 3 tys. ha dobrze przygotowanych terenów inwestycyjnych. Informacje na temat ofert inwestycyjnych znajdują się na stronach www.eboi.umww.pl, www.investinwielkopolska.pl. Województwo Wielkopolskie buduje swój

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

1. Poznań. Miasto jest ważnym ośrodkiem biznesowym na mapie Polski. **W Poznaniu działa ponad 110 tys. podmiotów gospodarczych, a liczba firm z udziałem kapitału zagranicznego jest jedną z największych w Polsce.** Większość kapitału zagranicznego pochodzi z Niemiec, Francji, Japonii, Wielkiej Brytanii i USA. Natomiast, najwięcej kapitału inwestycyjnego zainwestowano w produkcję przemysłową, przede wszystkim motoryzacyjną, spożywczą i farmaceutyczną, handel i rynek nieruchomości (w tym biurowych, handlowych, hotelowych i mieszkaniowych). Stolica Wielkopolski jest jednym z głównych ośrodków lokalizacji inwestycji zagranicznych w kraju. W związku z tym, **priorytetowymi dla Poznania sektorami gospodarki są: produkcja zaawansowana technologicznie, Business Process Outsourcing (BPO), Shared Services Center (SSC), badania i rozwój (R&D), działalność kongresowo-wystawiennicza oraz infrastruktura rekreacyjno-rozrywkowa. miasto Poznań promuje obecnie liczne obszary inwestycyjne - ponad 30 nieruchomości miejskich przeznaczonych pod inwestycje mieszkaniowe, przemysłowe i usługowe oraz 4 projekty nowych dzielnic. Ponadto w ofercie Biura Obsługi Inwestorów Urzędu miasta Poznania znajdują się inne nieruchomości o łącznej powierzchni ok. 77,25 ha.**

2. Gmina Rawicz. Gmina leży w południowo-zachodniej części Wielkopolski i bardzo dobrze wpisuje się w główne arterie komunikacyjne kraju. W gminie Rawicz krzyżują się S5 z DK 36. Patrząc globalnie, teren gminy znajduje się w strefie oddziaływania Środkowo-europejskiego Korytarza Transportowego CETC-ROUTE 65. Od Wrocławia, leżącego przy autostradzie A4,

dzieli nas zaledwie 30 min.; od Poznania natomiast, leżącego przy autostradzie A2 - 1 godz. 30min. Odległość z Rawicza do Berlina to około 4 godz. 30 min. Tereny inwestycyjne obejmują: Strefę Aktywności Gospodarczej Sierakowo – Łaszczyn gmina Rawicz (powierzchnia ok. 230 ha, przeznaczenie: przemysł), Strefę Aktywności Gospodarczej Tysiąclecia Wschód (powierzchnia: 42,2 ha, przeznaczenie: przemysł, usługi), Teren Rawi met Rawicz (powierzchnia: 2,21 ha, przeznaczenie: przemysł, składy, magazyny i usługi).

3. Gmina Brudzew. Tereny inwestycyjne w bliskiej odległości od autostrady A2 Warszawa – Berlin ulokowane są w miejscowościach Bierzmo (z przeznaczeniem pod zabudowę produkcyjną, składy, magazyny oraz usługi), Olimpia I i II (powierzchnia 11,5 i 6,5ha z przeznaczeniem pod zabudowę produkcyjną, budowę składów, magazynów oraz świadczenie usług), Tarnowa I i III (tereny o powierzchni 5 i 13 ha z przeznaczeniem pod budowę obiektów produkcyjnych, składów, magazynów oraz obiektów usługowych), Brudzyń Smolina (teren o powierzchni 38 ha z przeznaczeniem pod budowę obiektów produkcyjnych, składów, magazynów oraz usługowych), Brudzyń I, II i III (tereny o powierzchni 17, 10 i 9 ha z przeznaczeniem pod budowę obiektów produkcyjnych, składów, magazynów oraz obiektów usługowych), marulew I, II, III (tereny o powierzchni 6,8; 9 i 3,7 ha z przeznaczeniem pod budowę obiektów produkcyjnych, składów, magazynów oraz obiektów usługowych), Wincentów I i II (tereny o powierzchni 4,8 i 14ha z przeznaczeniem pod budowę obiektów produkcyjnych, składów, magazynów oraz obiektów usługowych).

4. Miasto Konin. Tereny inwestycyjne Konina liczą ponad 200 hektarów. Są to tereny, które zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, przeznaczone są pod działalność o charakterze usługowym i produkcyjnym, a także pod aktywizację gospodarczą i zabudowę mieszkaniową wielorodzinną i jednorodziną. Konin może pochwalić się ciekawymi ofertami inwestycyjnymi. Wszystkie zlokalizowane są w niewielkiej odległości od centrum miasta i głównych szlaków komunikacyjnych (autostrady, drogi krajowe i wojewódzkie). Do najważniejszych z nich należy zaliczyć: teren inwestycyjny międzylesia (po-

wierzchnia 17 ha z przeznaczeniem pod usługi oraz aktywizację gospodarczą, teren położony jest w bezpośrednim sąsiedztwie z drogą krajową DK 25, droga wojewódzka DW 264 oraz w niewielkiej odległości od autostrady A2 i drogi krajowej DK 92), mięczysławów (tereny przeznaczone pod obiekty produkcyjne, składy i magazyny i usługi o powierzchni 7 ha), wyspę Pocięjewo w centrum Konina (obszar znajduje się pomiędzy przedwojennym Starym Koninem i powstałym w wyniku budowy nowych kopalń, elektrowni i huty aluminium nowym Koninem – sypialnią przemysłowej części miasta). Poza tym w rejonie Konina ulokowane są następujące działki inwestycyjne: 93,2 ha przy ul. Sulańskiej, 17,9 ha przy ul. Zakładowej, 16,7 ha w Koninie Pawłówku. Obszary obejmują: tereny przemysłowe, bazy, składy, hurtownie, magazyny, usługi oraz zabudowę mieszkaniową.

5. Gmina Kostrzyn. Gmina posiada wszystkie niezbędne dla rozwoju biznesu atuty zarówno związane z dobrą lokalizacją i dostępem do najważniejszych węzłów komunikacyjnych, jak i te wynikające ze społecznego i ekonomicznego wzrostu tego obszaru. Głównymi atutami Kostrzyna są atrakcyjna lokalizacja – 25 km do Poznania i 25 km do Wrześni, dostępność komunikacyjna – położenie przy drogach: krajowej nr 92, ekspresowej S-5 oraz w pobliżu autostrady A2, położenie na szlaku kolejowym linii E-20 Berlin – Warszawa, możliwość rozwoju infrastruktury technicznej, dostępność wykwalifikowanych pracowników i przychylność mieszkańców do nowych inwestycji. Gmina Kostrzyn oferuje tereny pod aktywizację gospodarczą o łącznej powierzchni 93 ha położone w bezpośrednim sąsiedztwie drogi krajowej nr 92 oraz drogi szybkiego ruchu S 5 (Wrocław – Poznań (A 2) – Bydgoszcz – Grudziądz – Olsztyn).

6. Gmina Ostrów Wielkopolski. Gmina oferuje tereny inwestycyjne przy ul. Wrocławskiej / Wysokiej (Powierzchnia: 2,005 ha, przeznaczenie: tereny obiektów produkcyjnych, składów i magazynów z dopuszczeniem zabudowy usługowej), Teren inwestycyjny przy ul. Wrocławskiej (powierzchnia: 2,3024 ha, przeznaczenie: produkcja, składy i magazyny z dopuszczeniem zabudowy usługowej), przy ul. Osiedlowej (powierzchnia: 2,4680 ha), przy ul. Kaliskiej (powierzchnia:

1,2935 ha, przeznaczenie: usługi i przemysł). W gminie ulokowany jest także Ostrowski Park Przemysłowy oferujący teren inwestycyjny przy ul. Wrocławskiej (**powierzchnia:** 2 tys. m² i 3300 m², **przeznaczenie:** tereny obiektów produkcyjnych, składów i magazynów z dopuszczeniem zabudowy usługowej).

7. Gmina Piła. Miasto posiada bogatą ofertę nieruchomości przeznaczonych pod inwestycje. Władze powołały Podstrefę Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Ponad 13 ha gruntów czeka na inwestora. Lokując swój kapitał w strefie, inwestorzy mogą liczyć na zwolnienie z podatku dochodowego do 45%. miasto dysponuje również innymi zwolnieniami podatkowymi, takimi jak zwolnienie z podatku od nieruchomości, zwolnienie z podatku od środków transportowych. Inwestor rozpoczynający działalność na terenie Piły ma możliwość skorzystania z szeregu ulg inwestycyjnych. Czynnikiem, który również jest atrakcyjny z punktu widzenia lokalizacji działalności gospodarczej, są stawki podatku od nieruchomości, których wysokość na terenie Gminy Piła została ustalona poniżej maksymalnych stawek krajowych. Invest-Park Sp. z o.o. jest spółką z ograniczoną odpowiedzialnością w której jedynym udziałowcem jest Gmina Piła. Realizacja projektu wpisuje się w strategię Gminy Piły w zakresie tworzenia warunków korzystnych dla podnoszenia atrakcyjności inwestycyjnej i rozwoju przedsiębiorczości w subregionie pilskim. Zakłada się bowiem, że utworzenie w Pile podstrefy na obszarze 21,9 ha otworzy możliwości zaktywizowania i ożywienia gospodarczego miasta i subregionu, zamieszkałego przez ponad 400 tys. osób. Obecnie do dyspozycji potencjalnych inwestorów jest 36,48 ha terenów pod inwestycje.

8. Gmina Tarnowo Podgórne. W skład gminy oferowane są tereny inwestycyjne zlokalizowane wokół następujących miejscowości: Jankowice (teren o powierzchni 91 ha położony po południowej stronie drogi krajowej nr 92, przeznaczenie: działalność usługowa, składowa, wytwórcza - nie zagrażająca środowisku naturalnemu, bezpośrednio sąsiedztwo stanowią tereny aktywizacji gospodarczej firmy: Lidl Polska, Imperial Tabacco, Kraft Foods, Balma, Scania, Brenntag), Tarnowo Podgórne (trzy obszary o powierzchni odpowiednio 35, 24 i 13,7 ha położone po południowej stronie drogi

krajowej nr 92, przeznaczenie: działalność handlowa, usługowa, biurowa, rekreacyjna, składowa, produkcja nie zagrażająca środowisku naturalnemu), Swadzim (teren o powierzchni 55,7 ha w bezpośrednim sąsiedztwie obwodnicy miasta Poznania, przeznaczenie: działalność handlowa, usługowa i rekreacyjna).

9. Gmina Września. W gminie ulokowana jest Wrzesińska Strefa Aktywności Gospodarczej (WSAG). Celem utworzenia WSAG jest aktywizacja regionu w zakresie zrównoważonego rozwoju społeczno - gospodarczego, przyciągnięcie do Strefy nowych inwestorów, podniesienie poziomu inwestycji, zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej tej części gminy, rozwój przedsiębiorczości, a w konsekwencji utworzenie nowych miejsc pracy. **Teren WSAG obejmuje 331 ha** i zgodnie z intencją stron docelowo wyposażony będzie w pełną infrastrukturę drogową oraz kolejową, a także podjęte zostaną inwestycje w zakresie sieci energetycznej, gazowej, oraz telekomunikacyjnej. Niewątpliwą zachętą dla inwestorów, którzy realizować będą na terenie WSAG swoje inwestycje jest fakt, iż obszar jest objęty Wałbrzyską Specjalną Strefą Ekonomiczną, a co za tym idzie inwestorzy korzystać mogą z pomocy publicznej w formie zwolnienia z podatku CIT.

10. Swarzędz - podstrefa Kostrzyńsko – Słubickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Operator logistyczny CLIP Group S.A. posiada 80 ha Specjalnej Strefy Ekonomicznej, która umożliwia firmom inwestującym w niej zwolnienie z podatków do 2026 roku. Przedsiębiorca podejmujący działalność gospodarczą na terenie Specjalnej Strefy Ekonomicznej jest uprawniony do korzystania z pomocy regionalnej w postaci zwolnienia podatkowego w podatku dochodowym z dwóch tytułów: poniesionych nakładów inwestycyjnych lub tworzenia nowych miejsc pracy. Istnieje także możliwość zwolnienia przedsiębiorcy z podatków lokalnych. Warto też zaznaczyć, że jest to jedyna otwarta dla inwestorów Strefa Ekonomiczna w Wielkopolsce. Teren przeznaczony jest pod zabudowę techniczno – produkcyjną z usługami. Charakterystyka terenu: lokalizacja przy autostradzie A2 oraz na szlaku kolejowym E30 Rotterdam – Moskwa, pełne uzbrojenie w media, maksymalna wielkość powierzchni zabudowy 80%, maksymalna wysokość

projektowanych budynków 20 m. Dodatkowo inwestorzy lokujący swoją działalność na terenie Strefy, mają możliwość otrzymania ulg wynikających z faktu objęcia terenów w Swarzędzu Kostrzyńsko – Słubicką Specjalną Strefę Ekonomiczną, co możliwe jest po uzyskaniu pozwolenia na prowadzenie działalności w Strefie.

• Zachodniopomorskie

Pomorze Zachodnie posiada w swojej ofercie około 8 000 ha uzbrojonych terenów przeznaczonych pod inwestycje. W świetle aktualnie obowiązujących przepisów całe Pomorze Zachodnie stanowi obszar specjalnej strefy ekonomicznej. Oznacza to, że zwolnienie z podatku dochodowego są dostępne w całym województwie.

Wysoka atrakcyjność inwestycyjna Pomorza Zachodniego została potwierdzona nie tylko wieloma raportami i ekspertyzami, ale przede wszystkim liczną obecnością krajowych i zagranicznych firm. Na Pomorzu Zachodnim działalność ulokowało ponad 5000 podmiotów z kapitałem zagranicznym. O szczególnym klimacie dla biznesu świadczy chociażby ponadprzeciętna liczba nowozakładanych przedsiębiorstw czy wreszcie znacznie wyższa niż średnia w kraju liczba podmiotów wpisanych do rejestru REGON na 10 tys. mieszkańców oraz druga pozycja w kraju pod względem liczby podmiotów zagranicznych na 10 tys. mieszkańców.

Wśród zachodniopomorskich parków przemysłowych, posiadających szczególne znaczenie dla krajobrazu gospodarczego tej części Europy, istotnie wyróżniają się obszary w Szczecinie, Stargardzie, Goleniowie, Gryfinie oraz Koszalinie. Ponadto nie bez znaczenia pozostają tereny zlokalizowane w środkowo-wschodniej części Regionu - w Szczecinku, Białogardzie czy Wałcu.

Do najważniejszych terenów inwestycyjnych przeznaczonych pod działalność przemysłową i usługową należy zaliczyć:

1. Szczecin

Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne
Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne – teren inwestycyjny przeznaczony na cele magazynowo-

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

Trzebusz i Dunikowo - tereny inwestycyjne położone są obok węzła Szczecin Dąbie (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). 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.

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 obowiązku-

jącego 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.

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.

2. Goleniów

Goleniowski Park Przemysłowy (liczący ok. 400ha) 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 naczept transportowych, laminowanych kadłubów jachtowych, łopat do siłowni wiatrowych, produkcją opakowań teksturowych, materiałów ściernych, drabin, tapet i artykułów higienicznych, a także logistyką i transportem. Wśród inwestorów są firmy z Danii, Belgii, Holandii, Niemiec, Włoch, Tajlandii, Korei, USA i Polski. Przy zaangażowaniu Gminy wybudowano drogę wspomagającą dla S3, która umożliwia transport ładunków wielkogabarytowych z Parku Przemysłowego do S3 i dalej do odbiorców w kraju i za granicą. Goleniowski Park Przemysłowy jest w pełni uzbrojonym technicznie terenem, przeznaczonym pod obiekty produkcyjne i usługi przemysłowe.

3. Gryfino

Gryfino powierzchni ok. 80 ha. W latach 2009-2012, za 30 mln zł wybudowano pełną infrastrukturę na terenie Parku, w tym drogi, ścieżki rowerowe, linie świa-

łowodowe, sieci wodociągowe i kanalizacyjne. Tereny inwestycyjne zlokalizowane są bezpośrednio przy zjeździe z trasy ekspresowej S-3, w odległości 10 km od autostrady A6. 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 znalazło ponad dwa tysiące pracowników. Inwestor podkreślił, że jedną z głównych przyczyn podjęcia decyzji o zlokalizowaniu zakładu w Gryfinie, była bliskość szlaków transportowych, głównie trasy S3.

4. Kołbaskowo

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. W centrum, o powierzchni 160 tys. mkw. powierzchni użytkowej pracuje około dwa i pół tysiąca osób. Bliskość trasy S3 oraz granicy z Niemcami miały decydujący wpływ na decyzję firmy Amazon o zlokalizowaniu centrum logistycznego w Kołbaskowie.

O wysokiej atrakcyjności tej lokalizacji świadczy również fakt że w ciągu 18 miesięcy sprzedano 18 działek inwestycyjnych w Kamieńcu. Zakłady budują tam m.in. DGS Diagnostics, Gusti Leather oraz Selfa Grzejniki oraz firma PMC która już działa w tej lokalizacji ale planuje ekspansję.

5. 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.

6. Koszalin

Koszalin to atrakcyjne miejsce dla inwestycji i prowadzenia biznesu. Miasto oferuje ciekawe tereny inwestycyjne w dogodnej lokalizacji oraz wspiera przedsiębiorców tworzących nowe miejsca pracy. Przedsiębiorcy mogą liczyć na ulgi w podatkach i opłatach lokalnych oraz wsparcie we wszystkich etapach inwestycji. Wszystkie działki zlokalizowane są w bliskiej odległości od centrum miasta i głównych szlaków komunikacyjnych (przy węźle zjazdowym realizowanej drogi ekspresowej S6, drodze krajowej nr 11, drodze międzynarodowej E28). Dostęp do dobrze wykształconej kadry jest atutem, który sprawia że nasze Miasto jest bardzo atrakcyjne pod względem kadrowym. Możliwość utworzenia klas zawodowych w zakresie wykształcenia przyszłych pracowników pod konkretne potrzeby przedsiębiorcy.

7. Myślibórz

Myślibórz jest doskonałym miejscem dla inwestorów. Atutem ziemi myśliborskiej, obok walorów krajozawowych, jest jej położenie w pobliżu polsko-niemieckiego pasa granicznego, bliskość do większych ośrodków miejskich – Szczecina (ok. 75 km), Gorzowa Wlkp. (ok. 35 km) i Berlina (ok. 140 km) oraz dobra dostępność komunikacyjna – tuż przy drodze S3. Teren inwestycyjny w rejonie miejscowości Renice, to obszar o łącznej powierzchni ok. 98 ha, na który został uchwalony miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego. Przeznaczenie terenów to przede wszystkim usługi oraz obiekty produkcyjne, rozumiane jako tereny, na których zlokalizowano obiekty i urządzenia produkcji przemysłowej, usług, transportu i logistyki oraz składów i magazynów, wraz z zielenią i urządzeniami towarzyszącymi.

8. Stargard

Stargard to trzecie największe miasto w Województwie Zachodniopomorskim i jednocześnie siedziba kilku największych firm w regionie. Miasto leży w odległości około 36 km na południowy-wschód od Szczecina, 40 km od zachodniej granicy Polski, około 35 km od międzynarodowego lotniska w Goleniowie, 120 km od terminalu promowego w Świnoujściu i około 180 km od Berlina. Inwestorzy mają do wyboru:

Stargardzki Park Przemysłowy zlokalizowany jest w północno-zachodniej części miasta Stargard. Całkowita powierzchnia to 150 ha. Działa tam ponad 50 firm z różnych branż, które łącznie zatrudniają ponad 2500 osób.

Park Przemysłowy Nowoczesnych Technologii zlokalizowany jest w Stargardzie na terenach byłego lotniska wojsk radzieckich. Całkowita powierzchnia to 850 ha. Dostępne tereny inwestycyjne, o łącznej powierzchni 170 ha, charakteryzują się niewielką różnicą poziomów oraz gruntami o bardzo dużej nośności. Dzięki zrealizowanej przez Główną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad inwestycji, polegającej na wykonaniu południowej obwodnicy Stargardu w ciągu drogi krajowej S10, oraz inwestycji drogowej realizowanej przez Gminę - tereny Parku są bezpośrednio połączone z drogą ekspresową S10 oraz z centrum miasta.

• Dolnośląskie

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

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

dziesięciu inwestorów, zajmujących się między innymi produkcją pasów bezpieczeństwa, części i akcesoriów samochodowych, materaców izolacyjnych, druku wielkoformatowego, zatrudniając około 1620 osób. Do dyspozycji inwestorów pozostają wolne tereny inwestycyjne w granicach miasta Kamienna Góra o łącznej powierzchni około 74 ha, zlokalizowane około 200 m od planowanego zjazdu z S3 (węzeł Kamienna Góra Południe). Bezpośrednio przy węźle Kamienna Góra Północ znajduje się kolejny, 10-hektarowy kompleks inwestycyjny. Przeznaczenie w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego dla wyżej wspomnianych nieruchomości to zabudowania produkcyjne i usługowe, zabudowania techniczno-produkcyjne, obiekty produkcyjne, składy i magazyny. Działki znajdują się w pobliżu lub w bezpośrednim sąsiedztwie sieci elektroenergetycznych, gazowych, wodnych i kanalizacyjnych. Kompleks inwestycyjny w granicach Gminy Kamienna Góra o powierzchni 31,6576 ha oddalony jest o 5km od węzła Kamienna Góra Południe.

3. Tereny Podstrefy Janowice Wielkie. Tereny objęte są obszarem Kamiennogórskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. W podstrefie działa dwóch inwestorów z branży motoryzacyjnej i metalowej. W gminie Janowice Wielkie znajdują się działki inwestycyjne o łącznej powierzchni 17,7 ha. Choć teren ten nie leży bezpośrednio przy trasie S-3, to jego położenie przy drodze krajowej nr 3, która w odległości około 24 km łączyć się będzie z węzłem Bolków na drodze ekspresowej S-3 (w budowie), wpłynie na możliwości dalszego rozwoju inwestorów oraz podstrefy.

4. Tereny położone w okolicy gminy Miłkowie (powiat legnicki). Nieruchomość o powierzchni 16,2700ha objęta jest granicami Legnickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Właścicielem nieruchomości jest gmina Miłkowie. Aktualnie teren użytkowany jest rolniczo. Zgodnie z miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego przedmiotowy teren przeznaczony jest pod zabudowę produkcyjną – 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 północ-

nej teren graniczy z drogami gminnymi o nawierzchni gruntowej.

5. Tereny położone w okolicy gminy Polkowice (powiat polkowicki). Tereny inwestycyjne objęte granicami LSSE to dwa obszary – Nieruchomość o powierzchni 33,4034 ha oraz cztery działki o łącznej powierzchni 32,3418ha. Na terenie podstrefy zainwestowało siedem podmiotów zajmujących się m.in. produkcją silników diesla, foteli samochodowych, obuwia oraz systemami klimatyzacji do aut, zatrudniając łącznie ok. 4,5 tys. osób. Właścicielem nieruchomości jest miasto Polkowice. Aktualnie teren nie jest użytkowany. Zgodnie z miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego przedmiotowy teren przeznaczony jest pod zabudowę przemysłową. Teren przylega do drogi krajowej nr 3 (brak wjazdu) oraz do drogi wojewódzkiej nr 331 (ul. Działkowa). Budowa wjazdu od ulicy Działkowej (działka 33,4034ha) wymaga uzgodnień z KGHM dotyczących kolizji z sieciami kombinatu. Najbliższy węzeł autostrady to A4 (40km).

6. Tereny leżące w okolicach gminy Bolków (obręb Bolków-Miasto oraz Wolbromek). Gmina Bolków posiada w swojej ofercie trzy kompleksy inwestycyjne. Jednym z nich jest kompleks o powierzchni 12,2078 ha (składający się z pojedynczej działki), który położony jest w obrębie Wolbromek w odległości ok. 50-150 m od drogi krajowej nr 5 oraz ok. 2,1 km od drogi krajowej nr 3. Dodatkowo przedmiotowy teren inwestycyjny znajduje się w bliskiej odległości od Drogi Ekspresowej S3 – ok. 1,65 km – co stanowi idealne połączenie komunikacyjne z obszarami znajdującymi się regionie północno-zachodnim oraz południowo-zachodnim Polski. Teren został włączony w granice Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej INVEST-PARK. Dodatkowym atutem jest sieć wodociągowa, o średnicy \varnothing 160, która przebiega w bliskiej odległości od terenu inwestycyjnego. Przedsiębiorca rozpoczynając inwestycję może ubiegać się o wydanie decyzji o wsparciu na okres 15 lat. W miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, teren oznaczony jest jako powierzchnia przeznaczona do działalności gospodarczej i w części (0,94 ha) tereny zieleni urządzonej, na których dopuszcza się - zgodnie z mPZP - budowę obiektów i urządzeń infrastruktury technicznej lub parkingów i dojazdów. Drugi kompleks

inwestycyjny będący również w granicach Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej „INVEST-PARK” posiada 0,9098 ha powierzchni inwestycyjnej. Zlokalizowany jest w obrębie Bolków-Miasto, w bliskiej odległości od centrum miasta (ul. Henryka Sieniewicza). W bliskiej odległości od terenu inwestycyjnego znajdują się wszystkie wymagane sieci infrastruktury technicznej. Tereny znajdują się w sąsiedztwie przedsiębiorstw: CELSTAL Tomasz Podgajny, WFB Baird Poland sp. z o.o. Zgodnie z miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego kompleks inwestycyjny jest przeznaczony pod przemysł oraz usługi. Lokalizacja terenu zapewnia doskonały dojazd zarówno do drogi krajowej nr 5 oraz nr 3 – ok 2,3 km. Teren dodatkowo jest skomunikowany z Drogą Wojewódzką nr 323 – ok. 300 m – oraz z Drogą Ekspresową nr S3 – ok. 3,7 km. Trzeci kompleks objęty jest obszarem Kamiennogórskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Wolny teren inwestycyjny obejmuje 15,2485 ha powierzchni (łącznie cztery działki). Sieć wodociągowa \varnothing 160 przebiega przez teren podstrefy. Nieruchomość jest przeznaczona w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego pod działalność gospodarczą. Zlokalizowana w bliskim sąsiedztwie drogi krajowej nr 5 i około 2 km od węzła Bolków na drodze ekspresowej S-3.

7. Dolnośląska Strefa Aktywności Gospodarczej S3-Jawor. Obszar inwestycyjny znajduje się w granicach Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej „INVEST-PARK”. Dolnośląska Strefa Aktywności Gospodarczej S3-Jawor (DSAG S3-Jawor) to teren o szczególnych atutach dla tworzenia nowych inwestycji. Obszar jest doskonale skomunikowany i przygotowany dla małych, średnich oraz dużych przedsiębiorstw. Utworzenie Dolnośląskiej Strefy Aktywności Gospodarczej S3 Jawor to następstwo projektu gospodarczego „S3-Droga Wielkich możliwości”. Teren przylega do Drogi Krajowej nr 3 oraz nowej Drogi Ekspresowej S3. Obecnie dojazd do terenu zapewnia droga powiatowa (ul. Gottlieba Daimlera – która została w pełni zmodernizowana) oraz droga krajowa 3. Dodatkowo teren został skomunikowany z Drogą Ekspresową S3 poprzez węzeł łączący się z Drogą Krajową nr 3. Grunt został oznaczony jako teren Aktywności Gospodarczej, z przeznaczeniem podstawowym pod zabudowę

produkcyjną i usługową oraz z przeznaczeniem uzupełniającym m.in. pod składy, magazyny, bocznice kolejowe, lądowiska helikopterów, zbiorniki retencyjne, urządzenia i obiekty towarzyszące w tym: drogi wewnętrzne, miejsca parkingowe i garaże, infrastruktura techniczna oraz zieleń urządzone. Na terenie DSAG S3-Jawor powstał zakład przedsiębiorstwa marki „Premium” – Mercedes Benz manufacturing Poland (koncern DAIMLER AG), który będzie zajmował się montażem czterocylindrowych silników do samochodów osobowych (pierwsze procesy produkcyjne rozpoczęły się już 2019 roku). Koncern, w pierwszym etapie inwestycji, zajął ponad 50 ha powierzchni inwestycyjnej, gdzie docelowo ma prowadzić działalność na ponad 100 ha. W ofercie inwestycyjnej Dolnośląskiej Strefy Aktywności Gospodarczej S3-Jawor znajdują się grunty będące własnością Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej „INVEST-PARK” oraz Krajowego Ośrodka Wsparcia Rolnictwa. Dodatkową ofertą inwestycyjną jest również obszar należący do prywatnego właściciela. Tereny inwestycyjne znajdują się zarówno w obrębie Gminy Jawor oraz Gminy Męcinka. W Dolnośląskiej Strefie Aktywności Gospodarczej S3-Jawor w granicach WSSE „INVEST-PARK” znajduje się ponad 272 wolnych terenów inwestycyjnych zlokalizowanych w obrębie Gminy Jawor oraz 35 ha w obrębie Gminy Męcinka. Dodatkowo WSSE „INVEST-PARK” w swojej ofercie inwestycyjnej posiada teren prywatnego właściciela o powierzchni ponad 11 ha. Większość kompleksów inwestycyjnych jest zlokalizowana w bliskiej odległości do niezbędnych sieci infrastruktury technicznej (w trakcie modernizacji ul. Gottlieba Daimlera, niezbędne sieci infrastruktury technicznej zostały umieszczone w przebudowanej drodze dojazdowej). Szacuje się, że inwestycje realizowane na tym terenie pozwolą utworzyć ok. 12,7 tys. nowych miejsc pracy.

Planowane jest również utworzenie parku przemysłowo-technologicznego o powierzchni 410 ha w bezpośrednim sąsiedztwie drogi S3, na terenie Gminy miejskiej Lubin i Gminy Lubin. Lubinski Park Przemysłowo-Technologiczny powstanie przy współpracy KOWR, ARP i KGHM Polska miedź.

11. Podsumowanie raportu

Aktualna sytuacja dotycząca Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk wyznaczona jest przez stan inwestycji liniowych na głównych ciągach transportowych oraz punktowych ulokowanych w portach morskich oraz w głębi kraju. W poniższym podsumowaniu wzięto pod uwagę wszystkie z nich.

W odniesieniu do infrastruktury liniowej – zwraca uwagę zaawansowany stan zainwestowania. Jeżeli chodzi o autostradę A-1 na etapie realizacyjnym znajduje się jedynie liczący ok. 83 km odcinek Tuszyn – Częstochowa (podzielony na 5 odcinków realizacyjnych). Początkowo inwestycja miała być finansowana w formule partnerstwa publiczno-prywatnego. Obecnie zadanie jest finansowane, podobnie jak w przypadku innych zadań realizowanych przez GDDKiA z budżetu państwa. Planowane zakończenie prac i tym samym ukończenie całości autostrady A1 w Polsce przewidywane jest do października 2022 r.

Linia kolejowa E 65 podlega aktualnie modernizacji na odcinku Warszawa – Zawiercie (Centralna Magistrala Kolejowej). Działania mają na celu podniesienie prędkości maksymalnej powyżej 200 km/h do końca 2023 roku. Ponadto dla odcinka Będzin – Katowice – Tychy – Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice planowane jest przeprowadzenie prac przygotowawczych, a później realizacja prac budowlanych dla części projektu obejmującego most Wisła - Czechowice-Dziedzice – Zabrzeg w latach 2021-2027. Realizowane są także prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo. Podpisano również umowę na opracowanie dokumentacji projektowej dla odcinka Zduńska Wola Karsznice – Inowrocław – Tczew. Docelowo, po zakończeniu prac modernizacyjnych, zakładane jest zabudowanie systemu ERTMS/GSM-R, co jest zgodnie z Planem wdrażania Europejskiego Systemu Sterowania Pociągami. Zakończone zostały także prace modernizacyjne na odgałęzieniu przebiegającym wzdłuż linii kolejowej nr. 201, na odcinku Kościerzyna-Gdynia. Do 2023 roku prowadzone będą prace w południowej części linii - na odcinku od Nowej Wsi Wielkiej do Maksymilianowa. Celem prac (wymiana nawierzchni torów, przebudowa sieci trakcyjnej, rewitalizacja obiektów in-

żynieryjnych) będzie przywrócenie prędkości rozkładowej pociągów towarowych do $V = 100$ km/h. Z kolei na odcinku od Maksymilianowa do Gdyni zakłada się m.in. rozbudowę do układu dwutorowego (układ trzytorowy na odcinku Gdańsk Osowa - Gdynia Główna) oraz elektryfikację linii.

W skład zachodniej odnogi korytarza wchodzi droga ekspresowa S 3 oraz linie kolejowe E 59 i C-E 59. Inwestycje w ostatnich latach sprawiły, że droga na odcinku blisko 393 km jest dwujezdniową drogą ekspresową. Do zrealizowania pozostały odcinki: Świnoujście – Troszyn (w realizacji – prace projektowe), Brzozowo – Miękowo (w trakcie realizacji), Polkowice – Lubin (w realizacji), Bolków-Lubawka (w trakcie realizacji), o łącznej długości 78,4 km. Duże znaczenie mają także takie przedsięwzięcia jak: Zachodnie Drogowe Obejście Szczecina oraz tunel pomiędzy wyspą Wolin i Uznam. W roku 2021 rozpoczęto się drążenie tunelu pod Świną w Świnoujściu. Zakończenie realizacji inwestycji przewidziane jest we wrześniu 2022 roku.

Modernizacja magistrali kolejowej E-59 na odcinkach: granica województwa dolnośląskiego – Czempień, Opole Groszowice – Kędzierzyn Koźle oraz Poznań Główny – Szczecin Dąbie realizowana jest w ramach projektów finansowanych z CEF. Zakończenie inwestycji planowane jest na rok 2023.

Dla Korytarza Bałtyk-Adriatyk kluczowe znaczenie ma także droga kolejowa C-E 59, pomimo tego, że należy ona do sieci uzupełniającej TEN-T. W bieżącej perspektywie zaplanowano prace na odcinku z Wrocławia do Głogowa. W najbliższych latach niezbędne będzie także podjęcie wysiłków na rzecz zwiększenia przepustowości Wrocławskiego Węzła Kolejowego. Ponadto, w związku z budową systemu Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej, a także ze względu na konieczność poprawy warunków żeglugi na Odrze Wschodniej (Regalicy) zapadła decyzja o budowie nowego, dwutorowego mostu kolejowego w Szczecinie Podjuchach. Planowane są także inwestycje związane z modernizacją szczecińskiego węzła kolejowego, mające usprawnić wywóz i dowóz ładunków do portów morskich usytuowanych na zachodnim wybrzeżu Polski.

Trwają także intensywne prace przy realizacji połączeń portów morskich z systemem dróg krajowych oraz linii kolejowych, a także mające na celu ułatwienie dostępu do portów morskich od strony morza. Choć porty morskie mają zapewniony względnie dogodny dostęp, wiele inwestycji jest w trakcie realizacji bądź planowanych na najbliższe lata – zwłaszcza w zakresie usprawnienia dostępu kolejowego oraz wprowadzenia systemów zarządzania ruchem kolejowym w portach. Z punktu widzenia portu w Gdyni kluczowe znaczenie będzie miała budowa Drogi Czerwonej w latach 2020-2028 w ramach Programu Wieloletniego Centralnego Portu Komunikacyjnego. Jako wariant alternatywny dostępu do Portu w Gdańsku i Lotniska w Rębiechowie jest rozpatrywana ulica Kartuska wraz Obwodnicą Metropolii Trójmiejskiej będącej częścią składową trasy S-6. Z kolei w zespole portów Szczecin-Świnoujście 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.

W skład Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk wchodzi także drogi wodne śródlądowe rzek Wisły i Odry. Choć z formalnego punktu widzenia nie przynależą one do sieci TEN-T w przyszłości być może staną się jej częścią. Wykorzystanie transportowe tych dróg aktualnie jest niewielkie, choć większe w przypadku Odry niż Wisły. W ostatnim czasie można zaobserwować zwielokrotnienie inicjatyw na rzecz wykorzystania polskich dróg śródlądowych, tak aby zapewniały połączenie akwenów morskich z metropoliami krajowymi oraz Kanałem Odra-Dunaj. Zdecydowanie bardziej zaawansowane są prace inwestycyjne w odniesieniu do Odry. Pierwsza inwestycja na Wiśle tj. budowa stopnia wodnego w Siarzewie może być skończona do 2025 roku. 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 roku 2020 pomimo pandemii COVID-19 znacząco wzrósł popyt na powierzchnię magazynową w Polsce. Wpływ na taką sytuację miał głównie rozwój branży e-commerce i przeniesienie du-

żej części wymiany handlowej do Internetu. Całkowite zasoby magazynowe Polski w roku 2020 to 20,7 mln m² (wzrost o 11% w stosunku do roku 2019). Do największych polskich rynków magazynowych należy zaliczyć: Mazowsze (4,9 mln m²), Górny Śląsk (3,7 mln m²), Łódź (3,2 mln m²), Wrocław (2,3 mln m²), Wielkopolska (2,2 mln m²). Na tym tle mniejszą powierzchnią magazynową dysponują ośrodki nadmorskie korytarza BAC: Pomorze (0,81 mln m²) i Szczecin (0,77 mln m²), co pokazuje, iż w Polsce większą rolę odgrywają ośrodki logistyczne zlokalizowane w głębi kraju. Niemniej ośrodki nadmorskie uznawane są za rynki perspektywiczne i dynamicznie rozwijające się.

W całej Polsce dobrze przedstawia się kwestia małych, prywatnych i branżowych centrów magazynowania. W każdym dużym mieście korytarza znajduje się spora liczba tych centrów, należących do takich operatorów jak: Panattoni, ProLogis, Logisor, Sergio, Diamond, Goodman czy 7R. Najwięcej jest ich w okolicach Warszawy, Łodzi, Śląska, Wrocławia, Poznania czy Pomorza (od 20 do 40 centrów magazynowych). Ponadto zaczynają już funkcjonować duże centra logistyczne ulokowane w Gdańsku i Gdyni. Dotyczy to zwłaszcza Pomorskiego Centrum Inwestycyjnego i Pomorskiego Centrum Logistycznego. Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne dysponuje powierzchnią 20 ha. Korzystne wyniki odnotowuje Śląskie Centrum Logistyki SA ulokowane nad kanałem gliwickim. Duże, publiczne centra logistyczne ulokowane są także w Wielkopolsce.

Aktualnie magazyny budowane są w oparciu o mobilne technologie, które automatyzują gospodarkę magazynową. Istotne są także standardy ekologiczne. Formalnym potwierdzeniem, że obiekt przemysłowy został wykonany z zachowaniem rozwiązań ekologicznych są tzw. zielone certyfikaty. Niezbędny jest także dobry Warehouse Management System czyli system informatyczny wspomagający realizację, kontrolę i sterowanie przepływem towarów przez magazyn oraz dostarczający informacje o tym przepływie i tworzący dokumentację towarzyszącą przepływowi.

W Polsce obserwujemy wzrost znaczenia przewozów dokonywanych w ramach transportu intermodalnego, choć wskaźniki są znacznie niższe niż w państwach Europy

Zachodniej. Na obszarze całego kraju funkcjonują terminale intermodalne takich operatorów jak PKP Cargo, Metrans Polonia Sp. z o.o. (spółka zależna od HHLA), PCC Intermodal, Loconi Intermodal i innych. W najbliższych latach mają też powstać nowe terminale w Zajączkowie Tczewskim, Solcu Kujawskim i Emilianowie. Pomimo pozytywnych tendencji ilość terminali intermodalnych funkcjonujących w Polsce (39) jest znacznie mniejsza niż w niektórych państwach Europy Zachodniej: Niemcy (177), Francja (84). Ponadto dużo z powstających terminali i centrów logistycznych, choć zlokalizowanych jest w strefie rozwojowej korytarza Bałtyk-Adriatyk, powiązanych jest z portami niemieckimi w relacji równoleżnikowej i spełnia funkcje podwykonawcze względem nich.

Ruch lotniczy Cargo nie odgrywa jeszcze większej roli gdyż lotniska regionalne (z wyjątkiem Warszawy) nie osiągnęły odpowiedniej skali obrotów. Po kryzysie gospodarczym zapoczątkowanym w 2008 roku, obserwowane były tendencje wzrostowe, które zostały jednak radykalnie załamane w wyniku pandemii koronawirusa 2020 i 2021 roku. Natomiast tereny przeznaczone na inwestycje poszczególnych województw korytarza ulokowane są głównie wokół Specjalnych Stref Inwestycyjnych. Nie wszystkie województwa posiadają profesjonalnie przygotowane oferty inwestycyjne. Wiele z województw nie ma także dokonanych specyfikacji – jakiej branży inwestycji poszukują. Pomimo tego wyszczególnione tereny inwestycyjne znacznie podnoszą wartość

oferty marketingowej strefy rozwojowej Korytarza Bałtyk-Adriatyk w Polsce.

Warto na koniec zwrócić uwagę, że poszczególne regiony analizowane w niniejszym raporcie odgrywają odmienne role względem Korytarza Bałtyk-Adriatyk oraz względem globalnego rynku towarowego. I tak znaczenie Śląska wynika z bliskości do Czech, Słowacji, Węgier czyli całej Europy Centralnej. To do tych państw dystrybuuje się głównie towary ze Śląska. Łódź posiada zalety lokalizacji w centrum kraju na skrzyżowaniu południkowych i równoleżnikowych korytarzy transportowych. Liczba centrów logistycznych wokół Poznania jest uzasadniona bliskością Europy Zachodniej. Natomiast warszawskie centra związane są głównie z obsługą stolicy. Trójmiasto oraz Pomorze Zachodnie wykorzystują atuty lokalizacji związane z nadmorskim położeniem. Zaletą województwa kujawsko-pomorskiego jest z kolei dostęp do dróg wodnych śródlądowych.

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) w ramach Nowego Jedwabnego Szlaku oraz planowanego wzrostu chłonności rynków Ukrainy, Rosji, Białorusi i państw regionu M. Czarnego (Rumunii, Turcji, Gruzji itp.).

12. Spis tabel i rysunków

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

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

Rysunek 1. Program budowy dróg krajowych 2014-2023

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

Rysunek 3: Inwestycje na S6 i Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej

Rysunek 4. Przebieg sieci TEN-T w Polsce.

Rysunek 5. Przebieg linii objętych umową AGC w Polsce.

Rysunek 6. Przebieg linii objętych umową AGTC w Polsce.

Rysunek 7. Inwestycje kolejowe planowane w ramach perspektywy 2014-2020 (2023)

Rysunek 8. Rozwój śródlądowych dróg wodnych o międzynarodowym znaczeniu w Polsce do 2030 roku

Rysunek 9. Aktywność deweloperska w 2020 r. na rynku magazynowym oraz powierzchnia magazynowa w budowie (XXII 2020 r.).

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

Rysunek 11. Rozmieszczenie infrastruktury liniowej oraz punktowej w województwie kujawsko-pomorskim.

Rysunek 12. Rozmieszczenie infrastruktury liniowej oraz punktowej w województwie warmińsko-mazurskim

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

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

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

Rysunek 16. Parametry terminala intermodalnego CLIP w Wielkopolsce.

Rysunek 17. Rozmieszczenie infrastruktury liniowej oraz punktowej w województwie zachodniopomorskim.

Rysunek 18. Rozmieszczenie terminali intermodalnych w Polsce.

Rysunek 19. Obszar Funkcjonalny Doliny Logistycznej określony w Rozporządzeniu MG MiZŚ z w sprawie granicy portu morskiego w Gdyni

Metoda przygotowania raportu i bibliografia

Raport sporządzili:

Michał Graban – Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego

Sabina Woch – Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego

Marta Ciesielska – Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego

Raport został sporządzony na podstawie:

Ankiety przygotowanych przez przedstawicieli województw zrzeszonych w Stowarzyszeniu Polskich Regionów Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk (Pomorskie, Zachodniopomorskie, Kujawsko-Pomorskie, mazowieckie, Łódzkie, Wielkopolskie, Śląskie) oraz województw kooperujących ze stowarzyszeniem (Warmińsko-Mazurskie, Lubuskie, Dolnośląskie, Opolskie).

Mapki infrastruktury liniowej i punktowej województw – Małopolskie Biuro Planowania Regionalnego

Bibliografia

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 roku dzielące przestrzeń europejską na 9 korytarzy sieci bazowej TEN-T.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej.

Strategie Rozwojowe Województw ulokowanych w strefie rozwojowej Korytarza Bałtyk-Adriatyk w Polsce.

Strategia na rzecz odpowiedzialnego rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.).

Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)  Warszawa 2018.

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku, Warszawa 2019.

Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.), Warszawa 2015.

Krajowy Program Kolejowy, Warszawa 2019.

Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do roku 2040.

Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości, Bruksela 2020.

Zamierzenia inwestycyjne PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku;

Koncepcja przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność - Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej (CPK).

Program Budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030.

Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016–2020 z perspektywą do roku 2030.

Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2021-2030.

Polityka energetyczna Polski do 2040 roku.

Krajowe Ramy Polityki Rozwoju Infrastruktury Paliw Alternatywnych.

Raport CUSHMAN & WAKEFIELD | MARKETBEAT IV kwartał 2019 roku 

Ustawa z dnia 15 grudnia 2016 r. o ratyfikacji Europejskiego porozumienia w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN), sporządzonego w Genewie dnia 19 stycznia 1996 r.

Żegluga śródlądowa- Odra, UN Global Compact, Warszawa 2016.

List intencyjny w sprawie woli współpracy na rzecz aktywizacji gospodarczej wzdłuż polskiego odcinka międzynarodowej Drogi Wodnej E40 na odcinku Gdańsk-Bydgoszcz-Toruń-Warszawa, Elbląg 2013.

Witryny internetowe:

www.mgm.gov.pl
www.portgdansk.pl
www.port.gdynia.pl
www.port.szczecin.pl
<http://www.gddkia.gov.pl/>,
<http://www.plk-sa.pl/>,
<http://www.liniae65.pl/>.
<http://www.industrial.pl/>
<http://www.lhs.com.pl/>
www.cushmanwakefield.pl
<http://www.scl.com.pl/>
www.magazyny.pl
www.damco.pl
www.biznespolska.pl
www.warehouses.pl
www.tcz.pl
<https://m.trojmiasto.pl>
www.gospodarkamorska.pl
www.gdynia.pl
www.alpetrol.pl/alpetrol/informacja.pdf
www.pgt.pl
www.onico-gas.pl
www.bbm.gdynia.pl
www.btz.gdynia.pl
www.hesinternational.eu/pl/terminale
www.gct.pl/
www.bct.gdynia.pl/
<https://otlogistics.pl/>
<https://bbats.pl/transport-morski>
<http://waimeaholding.pl/webpage/projekty-north-west-logistic-park.html>
<http://www.cargosped.pl/index.php/pl/terminale-prze-ladunkowe/126>
www.lotnisko-chopina.pl
www.modlinairport.pl
<http://witeklogistic.pl/>
<http://pl.goodman>
https://www.marr.pl/multimedia/tys.0/8051/Hale_2011.pdf
<http://www.mglogistic24.pl/>
<http://panattoni.pl>
<http://www.7rsolution.pl>
<http://www.gn.com.pl>
www.prologisceesearch.com
www.jartom.com
www.magazyny-news.pl
www.wnp.pl
www.logistyczny.com.pl
www.pccintermodal.pl
www.rbf.net.pl
www.schavemaker.pl
<https://pl.wikipedia.org>
<http://www.onico-gas.pl/>
www.gospodarkamorska.pl
<http://speed.gdynia.pl/>
<https://www.utk.gov.pl>
<https://industrial.pl>
<https://euterminal.pl>