

Spis treści

1. Wstęp	5
2. Stan zaawansowania prac nad budową oraz modernizacją autostrad i dróg krajowych w strefie korytarza Bałtyk-Adriatyk w Polsce	7
3. Stan zaawansowania prac nad modernizacją linii kolejowych E 65 i CE 65 oraz E59 i CE594	12
4. Dostęp do portów morskich	19
5. Stan zaawansowania prac nad modernizacją dróg wodnych Wisły i Odry	26
6. Centra magazynowania i parki logistyczne oraz ich dostępność w poszczególnych województwach	31
• Pomorskie	32
• Kujawsko-Pomorskie	39
• Warmińsko-Mazurskie	41
• Mazowieckie	42
• Łódzkie	48
• Śląskie	59
• Zachodniopomorskie	67
• Lubuskie	73
• Dolnośląskie	76
• Opolskie	??
• Wielkopolskie	82
7. Terminale przeładunkowe oraz ich dostępność w poszczególnych województwach	93
• Pomorskie	93
• Kujawsko-Pomorskie	102
• Warmińsko-Mazurskie	104
• Mazowieckie	106
• Łódzkie	107
• Śląskie	109
• Wielkopolskie	111
• Zachodniopomorskie	113
• Dolnośląskie	116
• Opolskie	??
8. Zastosowanie mobilnych technologii i standardów ekologicznych w logistyce	117
9. Porty lotnicze CARGO w poszczególnych województwach	118
• Pomorskie	118
• Kujawsko-Pomorskie	119
• Warmińsko-Mazurskie	119
• Mazowieckie	120
• Łódzkie	121
• Śląskie	121
• Wielkopolskie	122
• Zachodniopomorskie	122
• Dolnośląskie	123
10. Potencjalne tereny dla inwestycji związanych z Korytarzem Bałtyk-Adriatyk	123
• Pomorskie	123
• Kujawsko-Pomorskie	124
• Warmińsko-Mazurskie	127
• Mazowieckie	128
• Łódzkie	130
• Śląskie	132
• Wielkopolskie	135
• Zachodniopomorskie	139
• Dolnośląskie	142
11. Podsumowanie raportu	144
12. Spis tabel i rysunków	148
13. Metoda przygotowania raportu i bibliografia	148

1. Wstęp

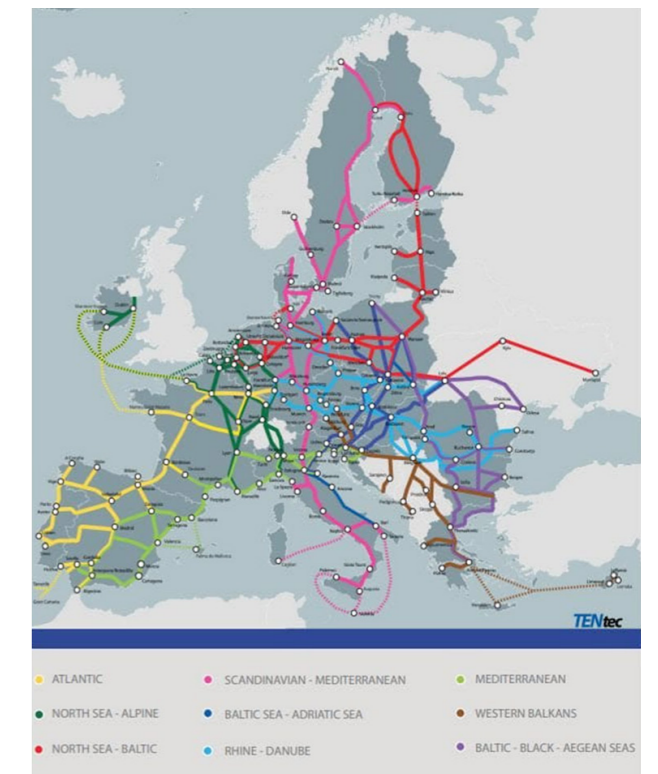
Korytarz Transportowy Bałtyk-Adriatyk jest ważnym przedsięwzięciem o strategicznym znaczeniu nie tylko dla Polski, ale i całej Europy Środkowo-Wschodniej, a ostatnie wydarzenia i trendy dokonujące się w gospodarce międzynarodowej potwierdzają ważność tej arterii komunikacyjnej.

Oddawana do Państwa rąk dziesiąta (czyli jubileuszowa) edycja raportu Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk w Polsce uwzględnia zarówno postępy w zakresie inwestycji transportowych, jak też charakteryzuje kondycję ekonomiczną polskich portów morskich i terminali oraz trendy na rynku magazynowym. Niniejszy raport to opracowanie powstałe na podstawie informacji uzyskanych od przedstawicieli województw zrzeszonych w Stowarzyszeniu Polskich Regionów Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk (SPRKTBA), a także województw kooperujących ze stowarzyszeniem. Są to zatem województwa wchodzące w skład zarówno Pomorskiej, jak i Zachodniopomorskiej odnogi Korytarza. Zastosowane podejście badawcze pozwala w ujęciu całościowym ocenić znaczenie tego korytarza i okalającej go strefy rozwojowej dla polskiej i europejskiej gospodarki. Patrząc z powyższego punktu widzenia dochodzi do istotnych przemian gospodarczych, między innymi na skutek zmian w globalnych łańcuchach dostaw, których logika zdaje się świadczyć na korzyść korytarza Północ-Południe a zwłaszcza ulokowanych tu centrów logistycznych i powierzchni magazynowych. Nie należy też zapominać o nowych ustaleniach Komisji Europejskiej w ramach rewizji sieci TEN-T, w tym powołaniu nowego korytarza Bałtyk-Morze Czarne- Morze Egejskie (por. rysunek 1, zaznaczony na fioletowo) oraz włączenia Węgier do korytarza Bałtyk-Adriatyk.

Istotną rolę w Korytarzu odgrywają oczywiście polskie porty morskie: Gdańska, Gdyni i Szczecina-Świnoujście. Dostępne statystyki potwierdzają tendencje wzrostowe oraz trendy zmian w asortymencie przeładowywanych towarów, będące konsekwencją wojny rosyjsko-ukraińskiej. Polskie porty przeładowały w 2023 r. rekordową ilość 145,7 mln to ładunków co stanowi wzrost o niemal 10% w porównaniu z rokiem 2022. Wzrost przeładunków został odnotowany w Porcie Gdańsk (+18,67%) oraz Porcie Gdynia (+5,25%), głównie dzięki

paliwom płynnym i przeładunkom zboża w konsekwencji kryzysu ukraińskiego. Miało to bezpośredni związek z blokadą portów ukraińskich nad Morzem Czarnym i wywozem części ukraińskiego zboża przez polskie porty. Port Gdańsk awansował z 18 na 9 miejsce w Europie. Zespół portowy Szczecin-Świnoujście uplasował się na szóstym miejscu na Bałtyku. Co ciekawe, jako jedyny z opisywanych polskich portów morskich zmniejszył swoje wolumeny o 4%.

Rysunek 1. Propozycja zaktualizowanych korytarzy TEN-T



Źródło: Komisja Europejska

Potwierdza się także zapoczątkowany rosyjską agresją na Ukrainę trend przyhamowania wzrostów w zakresie przeładunku kontenerów, choć oczywiście Baltic Hub pozostaje największym terminalem kontenerowym na Bałtyku obsługującym liczne połączenia z Azją i innymi kontynentami. Niepokojącym sygnałem może być w tym kontekście decyzja Maerska i Hapag Loyd, by w ramach nowego aliansu Gemini Cooperation od 2025 roku Gdańsk przestał pełnić rolę portu oceanicznego, stając się portem dowozowym, choć obsługiwanym wciąż przez wielkie jednostki oceaniczne w ramach „sheadule serwis”. Z drugiej zaś strony nowe inwestycje na rzecz obsługi przeładunku kontenerów, by wymienić

plany budowy portów zewnętrznych w Świnoujściu i Gdyni wkraczają w decydującą fazę, choć przeciwko tej pierwszej inwestycji protestują porty niemieckie i region Meklemburgia - Pomorze Przednie, a druga napotyka na ciągłe przeszkody natury formalnej. W ramach gdańskiego Baltic Hubu zaawansowany stan przybiera inwestycja przystosowania kolejnego terminala T3 do obsługi kontenerów wraz z budową placów składowych i innymi przedsięwzięciami towarzyszącymi.

Najważniejsze zmiany dokonują się jednak na zapleczu portów morskich czyli w ramach odnóg korytarza i jego punktów węzłowych. Poszczególne inwestycje drogowe i kolejowe realizowane są z coraz większym natężeniem. Po oddaniu do użytku autostrady A-1 w kwietniu zeszłego roku, trwają prace w ciągach autostradowych i kolejowych wzdłuż CE-65 (przedłużająca się modernizacja linii 201, o ważnym znaczeniu dla portu gdyńskiego) oraz E-59 i CE-59. Zespół portowy Szczecin-Świnoujście posiada już ułatwiony dostęp dzięki zakończonej inwestycji tunelu pod Świną. Największym wyzwaniem pozostaje w tym kontekście przyspieszenie prac nad Droga Czerwoną o kluczowym znaczeniu dla portu w Gdyni. Inwestycja mogłaby się rozpocząć w 2029 roku, a zakończyć w 2032. Inwestycjami komplementarnymi są: Via Maris jako część składowa Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej oraz Dolina Logistyczna, w ramach której powstaną liczne place składowe i parkingi strategiczne na styku Gdyni, Kosakowa oraz Rumii, Redy i Wejherowa.

Zdecydowanie największe znaczenie należy jednak przypisać licznym inwestycjom w centra logistyczne i parki magazynowe polskich regionów korytarza Bałtyk-Adriatyk, dzięki którym udaje się pozyskać wielu inwestorów do Polski by wymienić amerykańskiego potentata technologicznego Intel, który planuje zainwestowanie blisko 20 mld zł w Zakład Integracji i Testowania Półprzewodników, który powstanie pod Wrocławiem (przypomnijmy, że jedna fabryka Intela już funkcjonuje pod Gdańskiem). W ostatnich latach Polska staje się jednym z wiodących graczy rynku magazynowego w Europie, zajmując trzecie miejsce w zakresie dostępnych powierzchni po Niemczech i Francji. Na koniec pierwszego kwartału 2024 r. całkowite zasoby powierzchni magazynowej w Polsce wyniosły 32,7 mln mkw. i wzrosły o 9,5% rok do roku. Największe ukończone obiekty to Panattoni Park Poznań A2 (140 tys.

m²), druga faza Panattoni Park Wrocław A2 (140 tys. m²) i Panattoni Park Wrocław Logistics South Hub (90 tys. m²) oraz kolejna faza GLP Wrocław V Logistics Centre (86 tys. m²). Główne centra logistyczne ulokowane są w polskich regionach Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk i odpowiadających mu sześciu głównych rynkach magazynowych: Warszawie i okolicach, Górnym Śląsku, Polsce Centralnej, Dolnym Śląsku, Wielkopolsce i Trójmieście. Na te sześć regionów przypada łącznie 80% (ponad 25 mln mkw.) nowoczesnych zasobów powierzchni magazynowych i przemysłowych w Polsce¹.

O atrakcyjności polskiego sektora logistyczno-magazynowego zwłaszcza regionów korytarza Bałtyk-Adriatyk świadczą aktualne przemiany gospodarcze dokonujące się na świecie. Chodzi mianowicie o dokonujący się proces skracania łańcuchów dostaw czyli tzw. reshoringu (przenoszenia produkcji z Azji powrotem do kraju macierzystego) na skutek globalnych konfliktów i wojen handlowych. Cushman & Wakefield szacuje, że koszty wynajmu powierzchni magazynowej i prowadzenia działalności na polskim rynku mogą być nawet o ponad 50% niższe w porównaniu do wybranych krajów Europy Zachodniej, a to z kolei jest wynikiem różnicy między produktywnością a kosztami pracy we wszystkich krajach regionu. Dla europejskich producentów działalność operacyjna oznacza tu krótszy czas dostaw, niższe koszty transportu i szybszy czas realizacji zamówień. Stąd też poziom inwestycji w Polsce i tym samym akumulacji kapitału będzie większy niż w Europie Zachodniej, zarówno jeżeli chodzi o inwestycje krajowe, jak i zagraniczne (np. sektorów motoryzacyjnego, przemysłowego w tym stocznioowego i elektronicznego). Inwestorami, którzy rozważają tę część Europy, są także firmy związane z rynkiem dóbr konsumpcyjnych i tzw. „fast fashion”. Informacje te są sygnałem pozytywnych trendów dla polskiej logistyki i szans, które rysują się dla regionów korytarza Bałtyk-Adriatyk². Jako potwierdzenie pozytywnych trendów można przytoczyć wyniki niedawnego raportu Confidence Index 2024, które potwierdzają generalny

1) R. Przybylski, Rynek magazynowy rośnie w tym roku, Rzeczpospolita z 25.03.2024 <https://logistyka.rp.pl/rynek/art40056191-rynek-magazynowy-rosnie-w-tym-roku>

R. Przybylski, Nearshoring łąduje w Polsce, Rzeczpospolita z 22.02.2024 <https://logistyka.rp.pl/rynek/art39880861-nearshoring-laduje-w-polsce>

2) R. Przybylski, Nearshoring łąduje w Polsce...

optymizm w polskiej branży logistycznej, a respondenci zwrócili uwagę m.in. na umiejętności pracowników na tle UE (62% wskazań), wzrost przepustowości transportu (39 % wskazań) oraz wielkość powierzchni magazynowej (33 % wskazań). Nie bez znaczenia jest ogólne poprawienie koniunktury gospodarczej (spadek inflacji, wzrost PKB) po czasach kryzysu.

W niniejszym raporcie przedstawiono szczegółowe informacje o przebiegu poszczególnych inwestycji i oddawanych do użytku obiektach: terminalach, centrach logistycznych czy lotniskach. Skala i tempo inwestycji nie we wszystkich przypadkach były oczywiście zadowalające. Do zjawisk negatywnych należy zaliczyć brak ważniejszych przedsięwzięć na rzecz rewitalizacji dróg wodnych śródlądowych czy też dalece niewystarczającą rolę transportu intermodalnego w przewozach towarów w Polsce, co jest konsekwencją braku odpowiednich regulacji prawnych, analogicznych choćby do tych które są stosowane w innych państwach europejskich, a zwłaszcza w Niemczech (np. powiększenie ulgi intermodalnej). Niepokoją w tym kontekście sygnalizowane przez prasę problemy najważniejszego polskiego przewoźnika PKP Cargo. Niebawem mają być oddane do użytku nowe terminale intermodalne korzystające z dostępu do dróg wodnych śródlądowych - w Zajączkowie Tczewskim (inwestor - PCC Intermodal), a także w Emilianowie i Solcu Kujawskim. Terminale te, których promocją zajmuje się nasze stowarzyszenie, będą stanowiły zaplecze dla portów morskich.

Należy zwrócić uwagę na wpływ przemian technologicznych na branżę logistyczną polskich regionów jako odpowiedzi na wyzwania Zielonego Ładu oraz narastające zagrożenia dla globalnej logistyki związane z nowymi ogniskami zapalnymi czy cyberprzestępczością. Oczywiście wzrost zastosowania technologii telekomunikacyjnych w zarządzaniu łańcuchami logistycznymi jest trendem pozytywnym, a paradoksalnie na jego rozwój wpłynęła pandemia korona wirusa. W efekcie duża część wymiany handlowej została przeniesiona 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.

Wiele wskazuje też na to, że po latach fluktuacji branża polska logistyczno-transportowa powoli się stabilizuje wiodąc do większej przewidywalności i punktualności w realizacji zamówień klientów. Spodziewamy się także stopniowej stabilizacji poziomu pustostanów, przy zapewnieniu ich rezerw na bezpiecznym poziomie z uwagi na możliwość zaistnienia zjawisk nieprzewidywanych, zaburzających łańcuchy dostaw. Wskaźniki makroekonomiczne, zwłaszcza te związane z rynkiem konsumenckim, wykazują pozytywny trend, co może dodatnio przełożyć się na popyt na powierzchnie magazynowe ze strony tej grupy najemców.

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

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

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

Pierwszy odcinek autostrady A1 oddano do ruchu w 1989 r., a 30 lat później ruszyła jego przebudowa. Chodzi o trasę z Tuszyna pod Łodzią do Piotrkowa Trybunalskiego. Północna część A1, ponad 150 km od Rusocina pod Gdańskiem do Torunia, została wybudowana przez koncesjonariusza w latach 2005 – 2011. Pięć lat później autostradą można było dojechać ponad 180 km dalej, do Tuszyna.

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. Cała inwestycja budowy autostrady zakończyła się 20 kwietnia 2023. Ostatnim odcinkiem podlegającym realizacji był liczący ok. 83 km odcinek Tuszyn – Częstochowa (podzielony na 5 odcinków realizacyjnych). Początkowo inwestycja miała być finansowana w formule partnerstwa publiczno-prywatnego, ostatecznie została pokryta z budżetu państwa. Przedsięwzięcie zrealizowane zostało w istniejącym śladzie trasy wybudowanej jeszcze

w czasach PRL - autostrady A1 (Tuszyn – Piotrków Tryb.) i drogi krajowej nr 1. Od 30 grudnia 2021, na całej długości budowanych i przebudowywanych odcinków dostępne są co najmniej po 2 pasy ruchu w każdą stronę, bez skrzyżowań w jednym poziomie. 24 listopada 2022 oddano do użytku kierowcom dwie jezdnie autostrady na całości odcinka. W kwietniu 2023 roku w sposób uroczysty został oddany do użytku ostatni odcinek autostrady Tuszyn –Częstochowa.

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 - 2023	zakończony w kwietniu 2023
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 2. Autostrada A-1



Źródło: GDDKiA

Na wspomnianym odcinku autostrada będzie miała po 3 pasy w każdym kierunku, tak by obsłużyć wysokie natężenie ruchu prognozowane na najbliższe lata. Całkowita wartość inwestycji od Tuszyna do Piotrkowa Trybunalskiego wyniosła blisko 3,5 mld zł. Budowę brakujących odcinków autostrady A1 finansowo wsparła Unia Europejska. Dofinansowanie wyniosło około 1,7 mld zł. Teraz kierowcy mają do dyspozycji całą autostradę A1, ponad 560 km od Rusocina do Gorzyczek. Trasę z centrum Gdańska do granicy z Czechami można przejechać pojazdem osobowym, nie przekraczając dopuszczalnej prędkości, w czasie ok. 5 godzin z przerwą na odpoczynek.

Droga ekspresowa S3 Świnoujście Szczecin – Legnica Lubawka jest ważnym elementem międzynarodowego szlaku E 65 z Malmö w Szwecji do miejscowości Chania na Krecie oraz zachodniego odgańlenia Korytarza Bałtyk-Adriatyk. Droga prowadzi południkowo od zespołu portów

S3 łączy 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

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
Obwodnica Wolina	2,56 km	2002-2003	zakończony - jednojezdniowa droga w parametrach drogi ekspresowej
Dargobądz - Troszyn	34,5 km	2020-2024	zakończony
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 – Rzęśnia	13,3 km	2017-2021	zakończony
Kijewo - Rzęśnia	3,5 km	2017-2022	zakończony
Klucz - Kijewo	7,7 km	2005-2007	zakończony
Klucz - Pyrzyce	28,2 km	2008-2010	zakończony
Pyrzyce - Myślibórz	26,7 km	2007-2010	zakończony
Myślibórz - Gorzów Wielkopolski	26,7 km	2008-2010	zakończony
Obwodnica Gorzowa Wlkp.	11,6 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	zakończony
Legnica – Jawor	19,73 km	2014-2018	zakończony
Jawor – Bolków	16,11 km	2014-2018	zakończony
Bolków – Kamienna Góra	16,1 km	2018-2024	w trakcie realizacji Planowane zakończenie inwestycji lipiec 2024 r.
Kamienna Góra – Lubawka	15,3 km	2018-2023	zakończony

Źródło: Opracowanie własne na podst. danych GDDKiA

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 Králové i Pardubic). Na swoim przebiegu krzyżuje się z autostradami: A6, A2 oraz A4. Jest elementem bazowej sieci TEN-T (Transeuropejskiej Sieci Transportowej) oraz stanowi drogowy komponent Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego.

trasie S3 wynosi 184 km). Północna część S3 włączona jest w Szczecinie w sieć autostrad europejskich za pośrednictwem autostrady A6 w węzłach Kijewo i Klucz, zaś pomiędzy tym pierwszym a węzłem Rzęśnia przebieg drogi pokrywa się z przebiegiem autostrady A6. Droga stanowi fragment szlaku łączącego aglomerację szczecińską z Trójmiastem (wraz z projektowaną drogą ekspresową S6) oraz Berlinem (poprzez autostradę A-11), za pośrednictwem autostrady A2 łączy ją również z aglomeracją poznańską, łódzką i warszawską, a przez autostradę A4 z aglomeracją wrocławską, Górnośląskim

Określenie Przemysłowym oraz aglomeracją krakowską.

Droga ekspresowa S3 ma ok. 470,6 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 pozostała Trasa Świnoujście–Troszyn. Będzie ona mieć łącznie 33 km długości, a budowa jest podzielona na dwa pododcinki. Pierwszy z nich to Świnoujście–Dargobądz (17 km), który zacznie się rondem na wylocie z budowanego już w ramach innego zadania tunelu w Świnoujściu, a skończy przed węzłem Dargobądz. Powstaną węzeł łączący S3 z gazoportem, a także węzeł Łunowo w rejonie połączenie DK3 i DK93 oraz estakada na obwodnicy Międzyzdrojów, pododcinek Dargobądz–Troszyn będzie mieć 16 km, zostanie poprowadzony przez część obwodnicy Dargobądz w ciągu drogi krajowej nr 3. Zbliży się do obecnej DK3 przed Wolinem i wejdzie w jej ślad, a sama obwodnica Wolina stanie się dwujezdniowa. Powstaną trzy węzły: Dargobądz, Wolin Zachód, Wolin Wschód, a także siedem wiaduktów, dwa mosty, estakada.

Duże znaczenie dla Województwa Zachodniopomorskiego posiada ponadto tzw. **Zachodnie drogowe obejście Szczecina** w ciągu drogi S6. Droga o długości ok. 50 km 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. W lutym 2022 nastąpiło otwarcie ofert na wykonanie dokumentacji projektowej dla zadania. Projekt będzie składał się z dwóch części. Pierwsza obejmuje dwa odcinki Kołbaskowo - Dołuje oraz Dołuje - Police, wraz z węzłem Będargowo, a drugą część odcinek Police–Goleniów. Budowa ZDOS została ujęta w Rządowym Programie Budowy Dróg Krajowych do 2030 roku (z perspektywą do 2033 r.) 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, którego realizacja zakończyła się w roku 2023. Projekt finansowany był ze środków UE i z wkładu własnego Miasta Świnoujście. Stała przeprawa w Świnoujściu łączy wyspy Uznam i Wolin, które rozdziela rzeka Świna stanowiąca część toru wodnego do portu w Szczecinie. Dotychczas komunikację zapewniały jedynie przeprawy promowe, które nie miały odpowiedniej przepustowości (co powodowało długi czas oczekiwania na prom) i były wrażliwe na zmienne warunki atmosferyczne. Całkowita długość inwestycji wynosi około 3,4 kilometra, w tym 1,44 kilometra jednorurowego tunelu z jezdnią po jednym pasie ruchu w każdym kierunku oraz dodatkowymi pasami awaryjnymi po obu stronach.

Z chwilą oddania do ruchu stał się najdłuższym podwodnym tunelem drogowym w Polsce, który zostanie wykonany w technologii tarczy drążonej. W roku 2021 rozpoczęto się drążenie tunelu pod Świną w Świnoujściu. Zakończenie realizacji inwestycji przesunięte zostało z września 2022 roku na lato 2023 roku z powodu pandemii, która przyczyniła się do opóźnienia w produkcji specjalnej maszyny drążącej. Prace na placu budowy zostały wstrzymane aż na 95 dni tylko z powodu problemów z produkcją i transportem niezbędnego sprzętu z Chin. Kolejne 25 dni opóźnienia spowodowane było niesprzyjającymi warunkami pogodowymi, przez którą wstrzymano montaż maszyny w komorze.

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

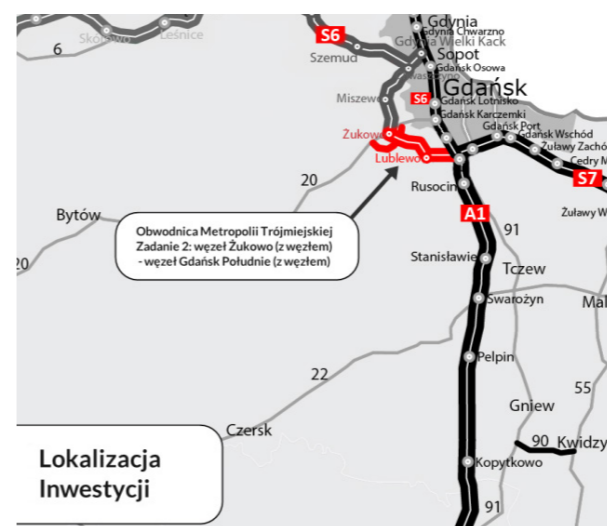
Pod koniec grudnia 2020 roku GDDKiA ogłosiła przetargi na opracowanie dokumentacji dla budowy wyżej wskazanego odcinka. Autostrada A4 w województwie dolnośląskim to najstarszy odcinek autostradowy w Polsce. Według GDDKiA obecnie autostrada A4 na odcinku od Wrocławia do Krzyżowej nie spełnia w pełnym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

Drogi ekspresowe S6 i S7 stanowią ważne odgałęzienia dla dystrybucji ruchu tranzytowego pochodzącego z pomorskich portów w kierunku zachodnim oraz

wschodnim. 21 grudnia 2022 roku (z półrocznym opóźnieniem) otwarto **Trasę Kaszubską** wraz z węzłem Gdynia Wielki Kack, co znacząco usprawniło ruch w całej aglomeracji trójmiejskiej, wyjazd w kierunku Słupska i Szczecina, wyprowadzając ruch bezpośrednio z Obwodnicy Trójmiasta na zachód omijając przejazd przez zachodnie dzielnice Gdyni oraz przez Rumie, Redę i Wejherowo. Trasa Kaszubska poprawiła także dostęp drogowy do portów Trójmiasta, szczególnie do Gdyni.

Ponadto w ciągu S6 realizowane są też prace nad **Obwodnicą Metropolii Trójmiejskiej (OMT)**. Pod koniec 2022 roku ruszyła budowa tej trasy. 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 omiędzienia całego Trójmiasta. Budowa została podzielona na dwa etapy. Pierwszy, który rozpoczął się 25 listopada 2022 roku obejmuje trasę od węzła Chwaszczyno do węzła Żukowo.

Rysunek 3. Inwestycja Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej



Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

Drugi odcinek obejmuje 16 km, od węzła Żukowo do węzła Gdańsk Południe. Aktualnie trwa oczekiwanie na wydanie zezwoleń na realizację. W ramach inwestycji wykonana zostanie obwodnica Żukowa o długości ok. 7

km oraz węzły Żukowo i Lublewo. Rozbudowany zostanie także węzeł Gdańsk Południe na styku istniejących S6 Obwodnicy Trójmiasta oraz S7 Południowej Obwodnicy Gdańska. Przewidziano również budowę Miejsca Obsługi Podróżnych Widlino. Obwodnica Żukowa połączy się z drogą krajową nr 7 w miejscowości Przyjaźń i poprzez węzeł Żukowo zostanie doprowadzona do drogi krajowej nr 20 w miejscowości Gliniec. Inwestycja ma się zakończyć we wrześniu 2025 roku.

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 autostradowych i drogowych będzie osiągnięcie spójności gospodarczo-społecznej poprzez rozwój i modernizację infrastruktury sprzyjającej likwidacji różnic na poziomie rozwoju poszczególnych gmin i powiatów. Efekt ten zostanie osiągnięty poprzez: odciążenie miejscowości z ruchu tranzytowego, poprawę standardów komunikacyjnych poszczególnych regionów, a co za tym idzie średnich prędkości oraz poprawę płynności i bezpieczeństwa ruchu drogowego, zmniejszenie emisji szkodliwych substancji przez pojazdy samochodowe wskutek polepszenia warunków ruchu, udroźnienie 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.

Z uwagi na wysoką efektywność energetyczną transportu kolejowego, niski koszt przewozu jednej tony ładunku, znacznie niższe niż w przypadku transportu drogowego, koszty zewnętrzne oraz aspekty ekologiczne, takie jak niska emisja zanieczyszczeń, kolejowy komponent Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk odgrywa zasadniczą rolę. Stąd w ramach instrumentu finansowego „Łącząc Europę” realizowanych jest szereg projektów inwestycyjnych dotyczących infrastruktury kolejowej w tym korytarzu lub infrastruktury linii z nim powiązanych. 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 Szczecina 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 – bocznice;
- 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.

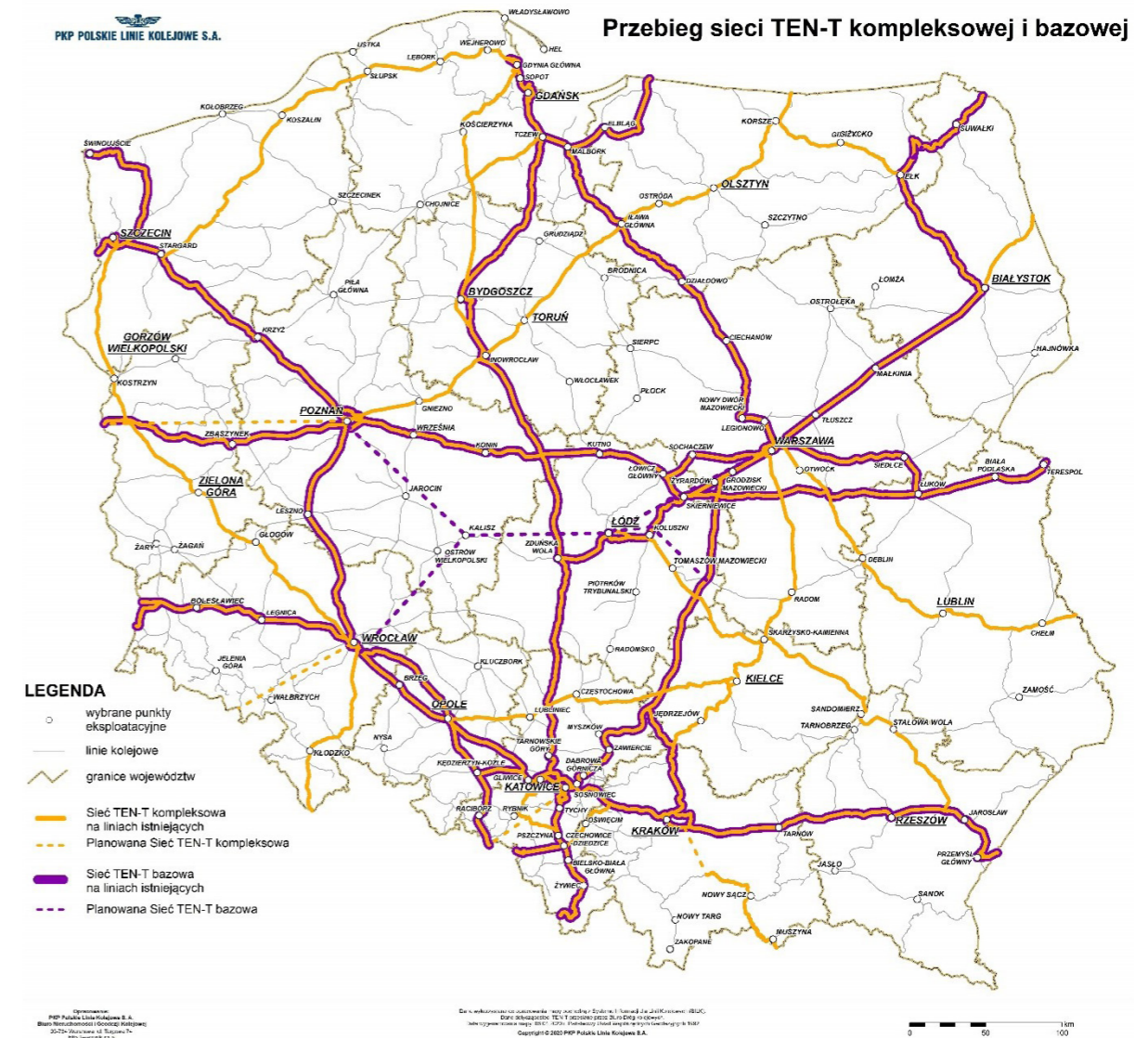
Ciąg E 65 zgodnie z umową AGC na terenie Polski przebiega przez miasta Gdynia – Warszawa – Zawiercie – Katowice – Zebrzydowice. Połączenie przeznaczone jest dla ruchu pasażerskiego i towarowego. Na odcinku Gdynia – Warszawa główne inwestycje zostały już przeprowadzone. W efekcie linia przygotowana jest 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).

W zakresie odcinka Warszawa – Zawiercie (Centralna Magistrala Kolejowa) 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. Finansowanie tych przedsięwzięć pochodzi z budżetu państwa.

Dodatkowo w ramach zaktualizowanego Krajowego Programu Kolejowego, ze środków Krajowego Programu Odbudowy przewiduje się realizację inwestycji „Dostosowanie CMK do prędkości 250 km/h”.

Ponadto dla odcinka Będzin – Katowice – Tychy – Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice planowane jest

Rysunek 4. Przebieg sieci TEN-T w Polsce.



Źródło: PKP PLK S.A.

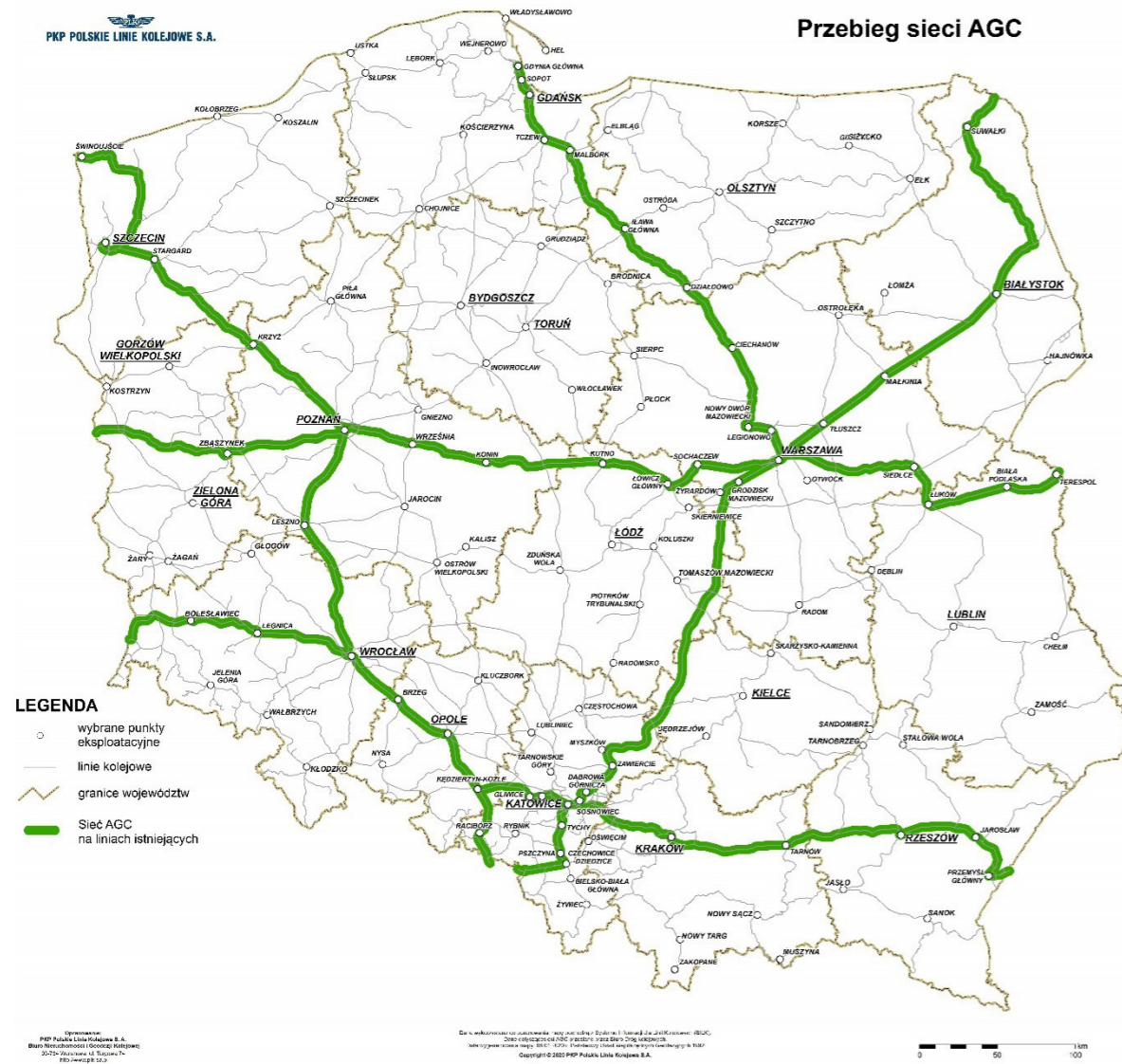
przeprowadzenie prac przygotowawczych (w drugim naborze CEF), a później realizacja prac budowlanych w trzecim naborze CEF dla części projektu obejmującego most Wisła - Czechowice-Dziedzice – Zabrzeg. Realizacja robót inwestycyjnych dla prowadzonych prac przygotowawczych planowana jest w ramach instrumentu CEF 2 perspektywy 2021-2027.

13 października 2023 r. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podpisały umowę na przebudowę magistrali kolejowej E65 na odcinku Tychy – Goczałkowice. Zadanie o wartości ponad 960 mln zł zostanie zrealizowane przez firmę Budimex SA. Modernizacja realizowana jest w ramach projektu „Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, etap I: linia E 65 na odcinku

Tychy – Most Wisła”. Projekt jest współfinansowany przez Unię Europejską z instrumentu „Łącząc Europę”. Zakres planowanej inwestycji obejmuje realizację robót budowlanych (perony, wymiana sieci trakcyjnej dla pociągów pasażerskich i towarowych, przejazdy kolejowe) oraz wykonanie projektu wykonawczego i realizację zabudowy urządzeń sterowania ruchem kolejowym, urządzeń kolejowych sieci telekomunikacyjnych wraz ze świadczeniem usług pogwarancyjnych dla tych urządzeń. Zakończenie wszystkich prac planowane jest do końca 2027 r.

Zmodernizowana została również linia kolejowa nr 226 wchodząca w skład ciągu E 65, przeznaczona dla ruchu towarowego. Linia biegnie z Pruszcza Gdańskiego

Rysunek 5 Przebieg linii objętych umową AGC w Polsce.



Źródło: PKP PLK S.A.

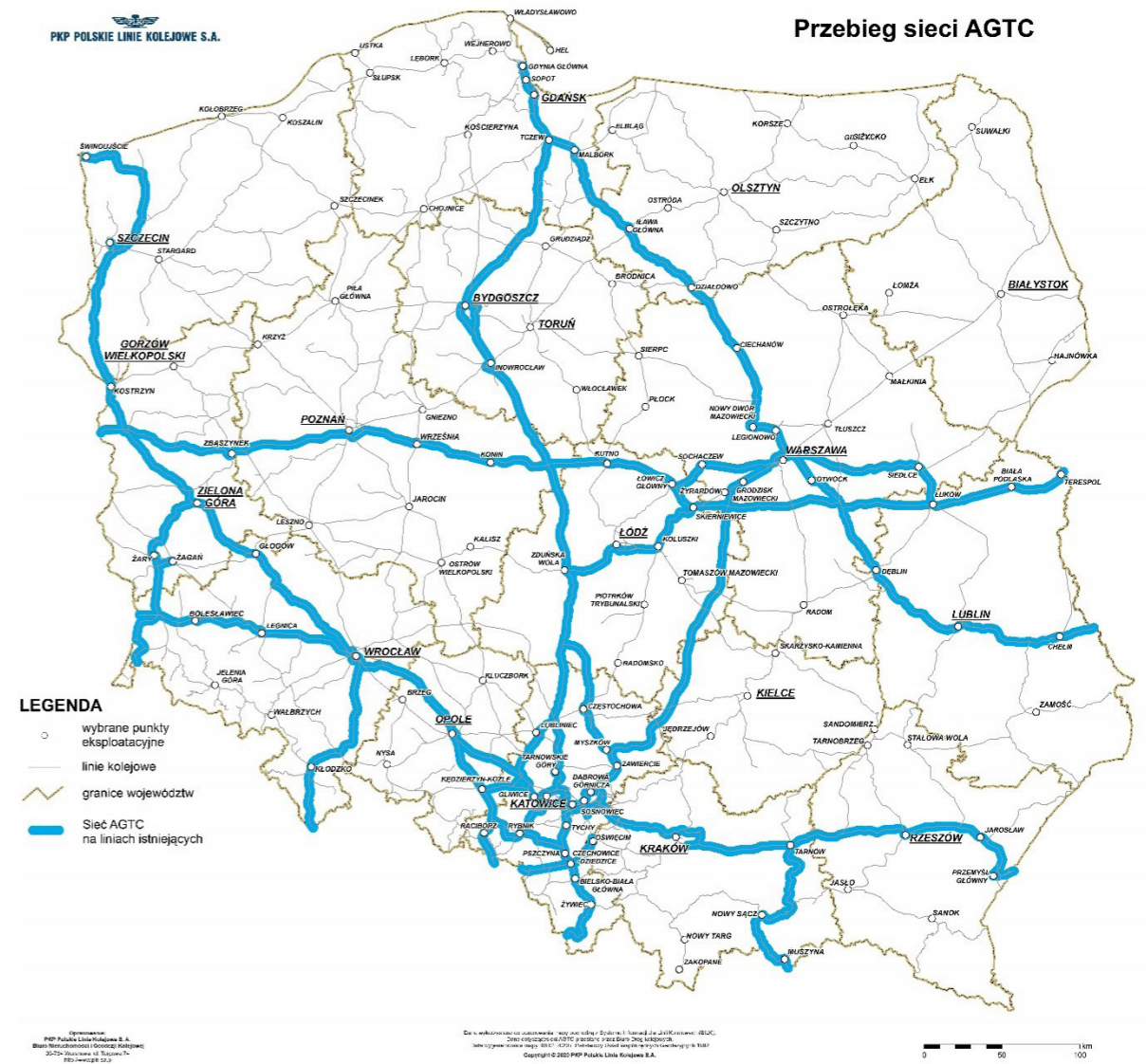
do Portu Północnego w Gdańsku. Gotowy jest już dwutorowy most nad Martwą Wisłą będący częścią składową linii. Bardzo ważną częścią trasy jest system nowych wiaduktów kolejowych w Gdańsku: nad ulicami Sienną, Wosia Budzysza i Lenartowicza.

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 Górny 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

Rysunek 6 Przebieg linii objętych umową AGTC w Polsce.



Źródło: PKP PLK S.A.

odcinkami do 200 km/h (odcinek Inowrocław – Tczew), zaś dla pociągów towarowych 120 km/h.

Obecnie prace prowadzone są na odcinku Chorzów Batory – Zduńska Wola Karsznice, natomiast dla odcinka Zduńska Wola Karsznice – Tczew przygotowana jest dokumentacja projektowa. 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.

Odgałęzieniem od linii kolejowej C-E 65, wchodzącym

w skład dawnej magistrali węglowej, jest **linia kolejowa nr 201** łącząca Nową Wieś Wielką z Portem w Gdyni przez Bydgoszcz Leśną, Wierzchucin, Lipowę Tucholską, Kościerzynę i Somonino. 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.

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 trzypasadowy na odcinku Gdańsk Osowa - Gdynia Główna) oraz elektryfikację linii. Prędkość pociągów pasażerskich osiągnie 160 km/h, a towarowych 120 km/h. Zakres inwestycji to m.in. 220 km linii kolejowych zmodernizowanych, 170 km nowego toru, 205 km linii zelektryfikowanych, przebudowanych 19 stacji i 29 przystanków. Przebudowane zostaną 282 obiekty inżynierskie. 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. Realizacja projektu zakłada podział linii nr 201 na odcinku Maksymilianowo - Gdynia, o długości 170 km, na siedem kontraktów realizacyjnych. Prace na kontraktach będą rozpoczynały się sukcesywnie. W trakcie 2018 roku trwały rozmowy samorządów położonych wokół linii w celu przywrócenia ruchu pasażerskiego w relacji Kościerzyna – Wierzchucin, z inicjatywą wójta gminy wiejskiej Kościerzyna Grzegorza Piechowskiego. Rozważano wspólne finansowanie przewozów przez województwo i gminy. 4 kwietnia 2019 podpisano umowę na modernizację odcinka Nowa

Wieś Wielka – Maksymilianowo. Z kolei 13 lipca 2022 ogłoszono przetarg na modernizację i elektryfikację linii kolejowej nr 201 na odcinku Kościerzyna – Somonino i linii nr 214 w formie zaprojektuj i zbuduj. Aktualnie w finalizacji jest pozyskiwanie decyzji administracyjnych dla linii nr 201 i równoległe prowadzone są prace budowlane na liniach stycznych, łączących się z linią kolejową nr 201, czyli na tzw. bajpasie kartuskim (linie nr 234 i 229 Kokoszki – Stara Piła – Gliniec) oraz na linii kolejowej nr 229 Gliniec – Kartuzy wraz z budową nowej łącznicy w obrębie stacji Kartuzy. Prace mają zakończyć się jeszcze w roku 2023 i są niezbędne dla umożliwienia realizacji robót na linii nr 201 i zapewnienia podróży z Kartuz i okolic dojazdu koleją do stolicy regionu.

Wieloletnie opóźnienia w elektryfikacji linii wzbudziły niezadowolenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego, który w piśmie skarżył się PKP PLK, iż nie może w pełni wykorzystać zalet zelektryfikowanej już linii PKM. W odpowiedzi PKP PLK stwierdza, iż zmiana terminu zakończenia inwestycji była spowodowana koniecznością przygotowania nowego zakresu projektu uwzględniającego m. in. dodatkowe działania na rzecz bezpieczeństwa poprzez budowę bezkolizyjnych skrzyżowań z torami.

By przynajmniej częściowo ratować sytuację 12 czerwca 2023 roku kursowanie po zelektryfikowanej linii PKM (nr 248) rozpoczęły cztery zmodernizowane składy elektryczne EN57. Samorząd województwa zdecydował się kupić cztery pociągi hybrydowe, które będą w stanie poruszać się po zelektryfikowanej linii PKM, a następnie pojadą dalej po niezelektryfikowanej linii 201. Pociągi te pojawią się na Pomorzu w 2024 roku. Zakończenie modernizacji linii 201 planowane jest na 2028 rok.

Istotną częścią korytarza Bałtyk – Adriatyk jest określony w umowie AGC, międzynarodowy ciąg E 59 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 Chałupki 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 korytarz 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 2021 roku zakończono modernizację linii nr 271 z Wrocławia do Poznania na całej jej długości. Zakończono procedurę certyfikacji ostatnio zmodernizowanych odcinków linii. Pozwoliło to na podniesienie prędkości maksymalnej do 160 km/h dla pociągów pasażerskich oraz 120 km/h dla pociągów towarowych przy dopuszczalnym nacisku osi do 22,5 ton. Efektem inwestycji jest znacznie krótszy czas podróży oraz czas przewozu ładunków na odcinku Wrocław – Poznań, przy istotnie zwiększonym poziomie ochrony środowiska wzdłuż linii kolejowej m.in. dzięki budowie ekoduktów dla dużych i małych zwierząt oraz ekranów akustycznych.

W ramach Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku i środków perspektywy finansowej UE 2014-2020 w 2023 roku kontynuowane były prace związane z modernizacją linii kolejowej nr 351 na odcinku Poznań Główny – Szczecin Dąbie. Efekty prac widać już na odcinku Poznań – Wronki oraz Stargard – Szczecin Dąbie (stacja przewidziana do modernizacji w ramach innego projektu), których modernizacja zakończyła się. Kontynuowane były prace na odcinku Krzyż – Szczecin Dąbie oraz na dużej stacji węzłowej Stargard, w obrębie której linia nr 351 łączy się z linią nr 202 z Gdańska. Przewiduje się, że powyższe prace zrealizowane zostaną do końca 2024 roku. Projekt ten finansowany jest

ze środków Unii Europejskiej w ramach instrumentu „Łącząc Europę” (CEF). W 2021 roku rozpoczęto prace projektowe dla modernizacji węzła kolejowego w Krzyżu, który według planów, zmodernizowany ma zostać jeszcze w perspektywie finansowej 2021-2027. Efektem modernizacji linii nr 351 będzie podniesienie prędkości maksymalnej pociągów pasażerskich do 160 km/h, co pozwoli na skrócenie czasu podróży w relacji Poznań – Szczecin dla pociągów pasażerskich do około 100 minut. 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, a maksymalna dopuszczalna długość pociągów towarowych wzrośnie do 750 metrów, co poprawi efektywność i konkurencyjność transportu kolejowego względem innych gałęzi transportu w korytarzu Bałtyk - Adriatyk. Stacja Szczecin Dąbie oraz dalszy odcinek korytarza Bałtyk - Adriatyk przebiegający do Świnoujścia linia nr 401 przewidziane są do modernizacji w ramach Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku (KPK 2030), jednak ujęto je na liście rezerwowej tego programu. Dotychczas udało się wykonać i zakończyć dokumentację przedprojektową dla tego zadania, określającą optymalny zakres inwestycji.

W ramach Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku i środków perspektywy finansowej UE 2014-2020 zakończono również modernizację linii kolejowej nr 136 Opole Groszowice – Kędzierzyn Koźle dzięki czemu standard tej linii obecnie nie odbiega od standardu wcześniej zmodernizowanych linii nr 271, 351 i 132, co zapewnia jednakowe warunki dla kursowania pociągów pasażerskich i towarowych na całym zmodernizowanym odcinku korytarza E-59 przez Polskę.

Ponadto rozpoczęto prace przygotowawcze dla modernizacji linii nr 151 Kędzierzyn Koźle – Chałupki – granica RP. W ramach zakończonej perspektywy finansowej opracowano studium wykonalności, natomiast dalsze działania zakładane są do wykonania w latach 2021-2027. 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 oraz towarowego transportu

kolejowego, zapewniając przy tym niedyskryminowany dostęp dla wszystkich przewoźników kolejowych posiadających stosowne licencje upoważniające do prowadzenia przewozów kolejowych.

Ciąg C-E 59 stanowi przeznaczony dla ruchu towarowego fragment korytarza transportowego biegnącego z Malmö do Ostrawy i dalej do Rijeki, zdefiniowanego w umowie AGTC Na odcinku Wrocław – Szczecin jest on odgałęzieniem od ciągu E 59, zapewniając alternatywne połączenie dla ruchu towarowego, omijające najbardziej obciążone przewozami pasażerskimi linie nr 351 i 271. 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 przygotowywane 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 Wrocław Grabiszyn – Rzepin oraz Rzepin – Szczecin Podjuchy.

W związku z budową Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej, szeregiem inwestycji zwiększających możliwości przeładunkowe zespołu portów Szczecin – Świnoujście, rozbudową Zakładów Chemicznych w Policach, a także ze względu na konieczność poprawy warunków żeglugi i lodołamania na Odrze Wschodniej (Regalicy), pod koniec 2021 roku rozpoczęto, a w grudniu 2023 roku zakończono prace związane z budową nowego,

dwutorowego mostu kolejowego w ciągu linii nr 273 na szlaku Szczecin Podjuchy – Szczecin Port Centralny. Zakres prac przewidywał ponadto rozbudowę ww. jednotorowego szlaku o drugi tor oraz przebudowę stacji Szczecin Podjuchy z dostosowaniem jej układu torowego do przyjmowania pociągów o długości do 750 metrów - zgodnie z wymogami dla linii sieci TEN-T. W wyniku wykonanych prac powstał nowy dwutorowy most kolejowy nad Regalicą, poprawie uległa geometria układów torowych stacji Szczecin Podjuchy oraz przyległego szlaku prowadzącego na nowy most, dzięki czemu obecnie pociągi pasażerskie i towarowe pokonują ten odcinek z prędkością do 90 km/h, wobec 40 km/h przed przebudową. Przeprowadzona inwestycja zwiększyła przepustowość tego fragmentu północnego odcinka linii nr 273 z około 50 do ponad 120 par pociągów na dobę, skróciła czas przewozu ładunków oraz poprawiła warunki dla żeglugi śródlądowej na Regalicy dzięki likwidacji wysłużonego, niskiego, awaryjnego mostu zwodzonego i zastąpieniu go nową, dwutorową przeprawą o świetle pionowym przekraczającym 6,5 m. Nadal aktualny pozostaje postulat dotyczący modernizacji pozostałej części linii nr 273, która mimo zapewnień, poza pracami typowo rewitalizacyjnymi podtrzymującymi dotychczasowe parametry eksploatacyjne, od wielu lat czeka na poważną modernizację dostosowującą jej parametry do norm przyjętych dla sieci TEN-T.

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 technicznych 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 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-Pomorskie, Wielkopolskie i Łódzkie. W kilku miejscach korytarz towarowy nr 5 krzyżuje się z przebiegającym równoleżnikowo korytarzem towarowym nr 8 Morze Północne – Morze Bałtyckie.

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

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

4. Dostęp do portów morskich

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

Port Gdańsk należy do najlepiej komunikowanych portów w Polsce, zarówno od strony wody jak i lądu. Umożliwia to m.in. Trasa Sucharskiego (droga krajowa 89) łącząca 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 umożliwia bezpośrednie połączenie portu morskiego z portem lotniczym.

Ponadto, w III kwartale 2023 roku wyłoniono wykonawcę przedsięwzięcia dot. zwiększenia dostępności terenów inwestycyjnych będących zapleczem logistycznym Portu Północnego poprzez budowę układu drogowego w obszarze Portu Północnego w Gdańsku (połączenie ostatniej mili). Inwestycja obejmuje: przedłużenie ulicy Profesora W. Andruszkiewicza, budowę ronda u zbiegu ul. Andruszkiewicza i planowanej w przyszłości rozbudowy ul. Antoniego Grabarczyka (Nowej Portowej), budowę nowego wiaduktu na włączeniu ulicy Andruszkiewicza z Trasą Sucharskiego, który pozwoli na bezkolizyjne włączenie się do ruchu w kierunku Warszawy i Łodzi, budowę łącznika Trasy Sucharskiego z istniejącą ulicą Sucharskiego w ramach projektu tzw. „węzła dzielnicowego”, budowę zabezpieczeń ropociągów przesyłowych, budowę infrastruktury towarzyszącej (w tym odwodnienie). Inwestycja zostanie sfinansowana z V edycji Rządowego Funduszu Polski Ład: Programu Inwestycji Strategicznych (dofinansowanie 98%). Inwestorem jest Gmina Gdańsk.

Dwutorowy most kolejowy nad Martwą Wisłą jest 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 inżynierskiego w postaci mostu o długości 122m umożliwi jazdę pociągów towarowym z prędkością 100 km na godz. Znacznie się też zwiększyła przepustowość - poprzednio mostem mogło przejechać 30 par pociągów na dobę, po modernizacji przepustowość 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 Sienna, Wosia Budzysza i Lenartowicza.

W 2021 roku zakończona została strategiczna inwestycja ZMPG S.A. pn. „Rozbudowa i modernizacja sieci drogowej i kolejowej w Porcie Zewnętrznym w Gdańsku”, dofinansowana z Instrumentu „Łącząc Europę”, w ramach której oprócz szerokiego zakresu drogowego przebudowie i budowie objęto ok. 10 km torów z rozjazdami. Nowoczesna nawierzchnia kolejowa przystosowana została do przenoszenia maksymalnych obciążeń rzędu do 22,5 tony na oś, stosowanych obecnie na modernizowanej sieci PKP PLK.

W 2022 zakończona została realizacja projektu „Poprawa dostępu kolejowego do Portu Gdańsk”, współfinansowanego z Programu POIiŚ. Zakres objął przebudowę układów torowych wszystkich obsługujących Port Gdańsk stacji (m.in. w celu dostosowania ich do obsługi pociągów o długości 750 m), elektryfikację wybranych torów stacyjnych oraz rozbudowę Lokalnego Centrum Sterowania Gdańsk Port Północny. Podniesiona zostanie prędkość na torach głównych zasadniczych do co najmniej 60 km/h, a na pozostałych torach do co najmniej 40 km/h, a dopuszczalne naciski do 221 kN/oś.

Ponadto Port Gdańsk w grudniu 2023 roku zrealizował projekt współfinansowany z Instrumentu CEF pn.: „Rozbudowa i modernizacja węzłów sieci bazowej w Porcie morskim w zakresie dostępowej infrastruktury drogowo-kolejowej”, obejmujący swoim zakresem modernizację i rozbudowę infrastruktury drogowo-kolejowej w rejonie Nabrzeża Przemysłowego. Inwestycja obejmowała budowę i przebudowę infrastruktury drogowej o łącznej długości około 1,6 km oraz budowę i przebudowę infrastruktury kolejowej o łącznej długości około 6 km.

Należy też wspomnieć o aktualnie realizowanej inwestycji

Obwodnicy 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 w grudniu 2020 roku zakończył projekt pn. „Modernizacja toru wodnego do Portu Północnego w Gdańsku”. Tor podejściowy do Portu Północnego na całej swojej długości ponad 6400 m jest szerszy o 250 m (szerokość toru w dnie została zwiększona do 600 m), a głębokość techniczna wynosi 18 m. Urząd Morski w Gdyni od 2022 roku realizuje także projekt pn. „Budowa falochronu osłonowego w Porcie Gdańsk”. W jego ramach na wodach Zatoki Gdańskiej powstanie falochron, podejściowy tor wodny, obrotnica oraz oznakowanie nawigacyjne, zapewniające funkcjonowanie jednostki regazyfikacyjnej skroplonego gazu ziemnego (FSRU), realizowanej przez spółkę Gaz-System. Oprócz budowy jednostki FSRU (ang. Floating Storage Regasification Unit), zdolnej do wyładunku LNG, procesowego składowania i regazyfikacji LNG, spółka Gaz-System planuje także rozbudowę krajowego systemu przesyłowego dla gazu ziemnego, która umożliwi efektywne jego rozprowadzenie z rejonu Gdańska do klientów w Polsce i w regionie.

W 2023 roku rozpoczął się także projekt pn. „Poprawa infrastruktury Portu Gdańsk wraz z analizą wdrożenia systemu niskoemisyjnego OPS dla zrównoważonego rozwoju sieci TEN-T” współfinansowany z Instrumentu CEF2. W ramach inwestycji przewiduje się rozbudowę 4 nabrzeży w Porcie Wewnętrznym (N. Rudowe, N. Węglowe, N. Wiślane N. Bytomskie) wraz z infrastrukturą kolejową. Zakończenie realizacji planowane jest na rok 2027.

Dostęp do portu w Gdyni nie jest w pełni zadowalający na skutek opóźnień w realizacji Drogi Czerwonej oraz modernizacji linii kolejowej 201. W latach 2008 – 2011 zrealizowano 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 przeładunków 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. 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. Ważnym działaniem zrealizowanym 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.

Tabela 3. Zakładany harmonogram realizacji Drogi Czerwonej

Odcinek	Termin
Odcinek 1	
Odbiór Koncepcji Programowej dla odcinka 1	II kwartał 2025 r.
Złożenie wniosku o wydanie Decyzji o Środowiskowych uwarunkowaniach	III kwartał 2025 r.
Uzyskanie Decyzji o Środowiskowych uwarunkowaniach	III kwartał 2026 r.
Ogłoszenie przetargu na realizację robót w formule Projektuj i Buduj	I kwartał 2027 r.
Podpisanie umowy na roboty budowlane w formule P&B	III kwartał 2027 r.
Opracowanie Projektu Budowlanego	II kwartał 2028 r.
Planowany termin złożenie wniosku o Zgodę na Realizację Przedsięwzięcia (ZRID)	II kwartał 2028 r.
Uzyskanie ZRID	I kwartał 2029 r.
Rozpoczęcie robót budowlanych	I kwartał 2029 r.
Oddanie drogi do użytkowania	I kwartał 2032 r.
Klucz - Pyrzyce	Odcinek 2 i 3
Pyrzyce - Myślibórz	26,7 km
Myślibórz - Gorzów Wielkopolski	26,7 km
Obwodnica Gorzowa Wlkp.	11,6 km
Gorzów Wlkp.- Międzyrzecz	37 km
Obwodnica Międzyrzecza	6,4 km
Międzyrzecz - Sulechów	43 km
Sulechów-Nowa Sól	44 km
Nowa Sól - Legnica	81,2 km
Legnica – Jawor	19,73 km
Jawor – Bolków	16,11 km
Bolków – Kamienna Góra	16,1 km
Kamienna Góra – Lubawka	15,3 km

W 2022 roku podpisano w Gdyni umowę pomiędzy Centralnym Portem Komunikacyjnym oraz GDDKiA w sprawie finansowania prac przygotowawczych do budowy Drogi Czerwonej jako odcinka ostatniej mili do Portu Gdynia i Granicy Państwa. Spółka Centralny Port Komunikacyjny przekazała na ten cel 20 mln zł. Pod koniec października 2022 GDDKiA podpisało umowę dotyczącą wyznaczenia optymalnego przebiegu trasy, co jest zadaniem dość skomplikowanym z uwagi na poziom zurbanizowania obszaru. Projekt budowy realizowany jest przez Mosty Katowice Sp. z o.o. na zlecenie GDDKiA oddział w Gdańsku. W listopadzie 2023 r. odbyły się spotkania informacyjne dla mieszkańców. Podnoszono m.in. ryzyka hałasu, drgań i zanieczyszczeń, a także zagadnienia wykupu nieruchomości. Potencjalnym źródłem finansowania Drogi Czerwonej jest Instrument „Łącząc Europę” (CEF). Inwestycja mogłaby się rozpocząć w 2029 roku, a zakończyć w 2032.

Inwestycją komplementarną, której realizacja jest uzależniona od budowy Drogi Czerwonej jest nowe połączenie drogowe Via Maris. Inwestycja ta ma kluczowe znaczenie dla uruchomienia terenów inwestycyjnych w zachodniej części Portu Gdynia tzw. Doliny Logistycznej. Samorząd Województwa Pomorskiego w latach 2022-2023 przygotował Studium Sieciowe i Studium Korytarzowe dla Via Maris, a także podejmował próbę uzyskania finansowania z CEF na dokumentację.

Rysunek 7. Mapa Drogi Czerwonej



Źródło: Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.

Elementem usprawnienia dostępu drogowego do portu w Gdyni jest także realizowana aktualnie modernizacja Obwodnicy Trójmiejskiej (S6). Aktualnie realizowany jest drugi odcinek Trasy od węzła Żukowo do węzła Gdańsk Południe, którego modernizacja ma się ukończyć do września 2025 roku. Port Gdyni postuluje dobudowanie 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.

Odnośnie do dostępu kolejowego do portu, kluczową inwestycją jest modernizacja linii kolejowej nr 201 łącząca Gdynię z Kościerzyną oraz Bydgoszczą wzdłuż dawnej „magistrali węglowej”. Trasa ta pozwoli na 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. Istnieją jednak dość duże opóźnienia w realizacji tej Trasy, której modernizacją zainteresowane są także władze regionalne, gdyż jest ona także elementem transportu pasażerskiego w ramach Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. Aktualnie trwają prace przetargowe, a inwestycja nie zostanie wykończona wcześniej niż do 2028.

Zoddanego do użytku w marcu 2022 r. Lokalnego Centrum Sterowania Gdynia Port prowadzony jest ruch pociągów do nabrzeży. Prace dyżurnych ruchu wspierają nowoczesne urządzenia i systemy komputerowe. Podniesiona została 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. Przebudowana zostanie także nawierzchnia kolejowo-drogowa w ciągu ul. Chrzanowskiego w torach prowadzących na nabrzeże Holenderskie, Szwedzkie i Śląskie.

Jeżeli chodzi o dostęp do portu od strony przedpola (od strony morza), w 2011 roku zakończono inwestycję pogłębienia kanału portowego do 13,5 m, dofinansowaną ze środków unijnych. W obecnej perspektywie unijnej, realizowana przez ZMPG S.A. jest inwestycja pogłębienia kanału portowego do - 16 m, akwenów wewnętrznych oraz przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia, a przez

Urząd Morski w Gdyni - toru podejściowego do – 17,0 m. Umożliwi to obsługę statków o dużym zanurzeniu (do 15,0 m). Inwestycje obejmują umocnienie dna oraz zabezpieczenie rurociągów podwodnych dla potrzeb przebudowy akwenów wewnętrznych. 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. Rozpoczęto także prace czerpalne na całej długości Kanału Portowego w celu pogłębienia Basenu III, IV i V. 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.

Dostęp do zespołu portowego Szczecin-Świnoujście w zakresie infrastruktury drogowej i kolejowej znajduje się aktualnie na zadawalającym poziomie. Niemniej realizowanych jest szereg inwestycji infrastrukturalnych na rzecz polepszenia dostępu do portów od strony lądu i morza. W układzie krajowym trwa budowa i modernizacja drogi S3 na odcinku obwodnica Miękowo – Terminal Promowy w Świnoujściu. Dwujezdniowa droga S3 kończy się na węźle Parłówko, 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 Świnoujściu, 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. Planowany termin zakończenia prac to rok 2024. 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

zrealizował w 2021 r. 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 usprawniła 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 zbudowane zostało skrzyżowanie ul. Floriana Krygiera z ul. Granitową z odcinkiem drogi w kierunku autostrady A6. Budowa wielkiego skrzyżowania ma rozwiązać problemy z korkami w Podjuchach. Zakres inwestycji obejmuje m.in. budowę nowego mostu na Regalicy. Od 2019 roku równolegle realizowane były inwestycje mające na celu poprawę kolejowego dostępu do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu. Efektem inwestycji przeprowadzonych w Szczecinie jest usprawnienie połączenia stacji Szczecin Port Centralny i jej rejonów przeładunkowych z magistralami międzynarodowymi E-59 i C-E-59. Kompleksowo przebudowany i zmodernizowany został układ torowy stacji z uwzględnieniem podtorza, systemów odwodnienia, zasilania, oświetlenia, łączności i sterowania ruchem kolejowym. Kompleksowo

przebudowano wszystkie głowice rozjazdowe wraz z podtorzem. Ponadto zelektryfikowano tor łączący rejon SPB z rejonem SPB31, czyli tzw. dworcem wrocławskim i Ostrowem Grabowskim (przeładunki drobnicowe) oraz tory prowadzące z rejonu SPA do Basenu Górniczego (rejon przeładunków masowych). Na stacji Szczecin Port Centralny zbudowano nową centralną nastawnię „SPC” wyposażoną w nowoczesne komputerowe urządzenia sterowania ruchem kolejowym obejmujące swym zasięgiem obszar całej stacji. Stała się ona lokalnym centrum sterowania integrującym sterowanie rozjazdami i semaforami położonymi na wszystkich grupach torów, które dotychczas realizowano przy wykorzystaniu wielu lokalnych nastawni, położonych w poszczególnych rejonach stacji. Układ torowy stacji został zmodernizowany z uwzględnieniem potrzeby spełniania warunków ustalonych dla sieci TEN-T, tj. do nacisku 221 kN/oś oraz zapewniając obsługę pociągów o długości do 750 metrów. Nowoczesne urządzenia SRK oraz rozjazdy o mniejszych skosach i łagodniejszych promieniach łuku kierunku zwrotnego zapewniają większą prędkość przejazdu pociągów oraz przepustowość poszczególnych głowic rozjazdowych i tym samym całej stacji Szczecin Port Centralny.

Efektem inwestycji przeprowadzonej i zakończonej w 2023 roku w Świnoujściu jest zmodernizowana i rozbudowana infrastruktura dojazdowa do portu w ciągu linii kolejowej nr 401 Szczecin Dąbie – Świnoujście Port na odcinku Lubiewo – Świnoujście Port, linia nr 996 Lubiewo – Świnoujście SiA, a także linia nr 997 Świnoujście SiB – Świnoujście Baza Promowa. Zakończono przebudowę i rozbudowę układu torowego stacji towarowej Świnoujście SiA wraz z przyległymi do niej torami prowadzącymi do rejonów przeładunkowych w porcie. Dobudowany został drugi tor linii nr 401 na odcinku Świnoujście Przytór - Świnoujście SiB. W ramach projektu, podobnie jak miało to miejsce w Szczecinie, kompleksowo przebudowano głowice rozjazdowe, tory główne i dodatkowe wraz z podtorzem, systemem odwodnienia i zasilania, oświetleniem oraz łącznością. Zmodernizowano urządzenia sterowania ruchem kolejowym (SRK) integrując je w jednej nastawni centralnej, a stację pasażerską Świnoujście wyposażono w nowe podwyższone perony, które podróżnym zapewniają wygodny dostęp do pociągów.

Przeprowadzone inwestycje zapewniają możliwość obsługi przez stację Świnoujście SiA oraz podstawianie na nabrzeża portowe najdłuższych i najcięższych pociągów towarowych, dopuszczonych do kursowania po sieci PKP PLK.

Nadal warunków stawianych korytarzom sieci TEN-T nie spełnia linia kolejowa nr 401 na odcinku Szczecin Dąbie – Lubiewo. Prędkość maksymalna pociągów towarowych na tym odcinku ograniczona jest do 70-80 km/h, co powoduje, że składy towarowe doganiane są przez pociągi pasażerskie kursujące z prędkością 120-140 km/h. Brak samoczynnej blokady liniowej ani systemu ETCS ogranicza liczbę możliwych do wyprawienia pociągów do około 4-5 par na godzinę. Ponadto część posterunków ruchu nie posiada torów dodatkowych, a stacje pośrednie które je posiadają, wyposażone są w tory dodatkowe o długości około 600–700 metrów, co uniemożliwia uruchamianie pociągów o długości powyżej 700 m. Wobec systematycznego wzrostu liczby uruchamianych pociągów pasażerskich, okresowo (szczególnie w sezonie letnim) pojawiają się problemy z przepustowością linii – szczególnie na odcinku Goleniów – Szczecin Dąbie. Wąskim gardłem jest także sama stacja Szczecin Dąbie, na której w sposób kolizyjny łączą się cztery linie kolejowe nr 351, 401, 417 i 428, w związku z czym, wymaga ona pilnej przebudowy, która zapewni możliwość bezkolizyjnego przejazdu z linii nr 401 na linię nr 428 w kierunku Szczecina Podjuch i dalej na południe kraju oraz odpowiednio w przeciwnym kierunku. Dla wyeliminowania wymienionych utrudnień PKP PLK S.A. opracowały studium wykonalności modernizacji linii nr 401 i nr 428 na odcinku Szczecin Podjuchy – Szczecin Dąbie – Goleniów – Świnoujście, a zadanie modernizacji ww. odcinka zostało ujęte w Krajowym Programie Kolejowym do 2030 roku. Istotnym mankamentem korytarza transportowego Bałtyk-Adriatyk, który ogranicza potencjał polskich portów morskich, jest brak w jego obecnym przebiegu infrastruktury transportu wodnego śródlądowego, Dotyczy to zarówno największych polskich śródlądowych dróg wodnych, które w swoich ujściowych odcinkach przechodzą przez polskie porty morskie, jak i portów śródlądowych. Tymczasem najważniejsze europejskie korytarze transportowe biegnące do i z europejskich portów morskich obejmują elementy infrastruktury zarówno infrastruktury transportu drogowego i kolejowego, jak

również wodnego śródlądowego. Z czego ta ostatnia odpowiada za znaczący przepływ ładunków w relacji z portami.

Są to m.in. korytarze transportowe łączące porty morskie Morza Północnego i Bałtyku z głębią kontynentu w ramach korytarzy: Morze Północne - Ren - Morze Śródziemne (obejmujące porty Antwerpia, Rotterdam, Amsterdam) oraz Ren – Dunaj (obejmujące porty Hamburg, Bremen - Bremerhafen, Lubeka, Rostok).

Dostrzegając powyższy mankament, interesariusze korytarza postulują i zabiegają, zarówno na arenie krajowej i międzynarodowej (m.in. we współpracy z Europejską Federacją Portów Śródlądowych), o włączenie Odrzańskiej Drogi Wodnej (wg AGN europejskiej drogi wodnej E30) do Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T.

Rozwój ekonomiczny każdego portu morskiego zależy od jakości dostępu od strony morza i lądu. Odra jest dużą rzeką przepływającą przez trzy kraje należące do Unii Europejskiej. Porty morskie w Szczecinie i Świnoujściu znajdują się w obszarze ujścia Odry, są zatem w sposób naturalny predysponowane do wykorzystania żeglugi śródlądowej w obsłudze swojego zaplecza ładunkowego. ZMPSiS S.A. dostrzega znaczącą rolę żeglugi śródlądowej w polityce transportowej Unii Europejskiej, która wspiera rozwój żeglugi śródlądowej, jako alternatywnej gałęzi transportu do transportu samochodowego. Jest ona uznawana w tej polityce za kluczowe narzędzie do osiągnięcia redukcji emisji w transporcie oraz zmniejszenia kongestii w transporcie lądowym m.in. poprzez rozwój transportu kombinowanego.

Powyższe jednoznacznie wskazuje, że Odra powinna być w daleko większym stopniu niż obecnie wykorzystywana jako alternatywne drogi transportowe i przyjazna środowisku droga dostępowa do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu. Wymaga to jednak działań dostosowawczych zarówno w zakresie formalno-prawnym, jak i inwestycyjnym. Działania te są wzajemnie sprzężone i mogą być realizowane etapowo.

W grudniu 2023 r. zakończono prace związane z przebudową mostu kolejowego w Podjuchach – jednego z wąskich gardel limitujących przepustowość transportu kolejowego i żeglugi. Budowa nowego mostu kolejowego

w km 733,7 rzeki Regalicy oraz w km 349,2 linii kolejowej nr 273 wraz z infrastrukturą towarzyszącą, realizowana była w ramach Projektu Ochrony Przeciwpowodziowej w Dorzeczu Odry i Wisły (POPDOWN), finansowanego ze środków Banku Światowego, Banku Rozwoju Rady Europy oraz ze środków Funduszu Unijnego (umowa o dotacje w ramach instrumentu „Łącząc Europę (CEF)”). Zadanie polegało na budowie mostu pod nowym układem kolejowym (odsuniętym w planie od istniejącego o kilkadziesiąt metrów w dół rzeki Regalicy) oraz częściową rozbiórkę obiektu istniejącego – 3 przęsła z zachowaniem wpisanego do rejestru zabytków przęsła zwodzonego. Przebudowa mostu skutkowałą koniecznością dostosowania, infrastruktury kolejowej i istniejącego uzbrojenia terenu w obrębie dojazdów do obiektu, w tym przebudowę układu torowego i wybranych elementów stacji kolejowej Szczecin Podjuchy. Budowa nowego mostu zapewniła właściwy prześwit (6,20 m) dla prowadzenia skutecznej akcji lodotłamania w okresie zimowym, jednocześnie prześwit ten odpowiada obecnemu prześwitowi części zwodzonej istniejącego obiektu. Przeznaczenie nowego obiektu nie zmieniło się – most stanowi przeprawę linii kolejowej przez rzekę Regalicę. Podnoszone przęsło mostu kolejowego na rzece Regalicy, stanowiące ruchomy element mostu, jest objęte ochroną konserwatorską.

W celu poprawy dostępu od strony morza do zespołu portowego Szczecin-Świnoujście zrealizowano istotną inwestycję jaką jest modernizacja toru wodnego Świnoujście - Szczecin do głębokości 12,5m oraz w planach pogłębienie do 17 m toru podejściowego do Świnoujścia.. 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 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 zapewniły 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 AGN jest jednym z elementów realizacji postanowień Białej Księgi Transportu i ma duże znaczenie dla Polski z uwagi na ukształtowaną tu sieć rzeczna. Przez Polskę przechodzą trzy spośród europejskich szlaków wodnych. To drogi wodne E-30 (dla Odry), E-40 (od Morza Bałtyckiego-Gdańska do Morza Czarnego – Odessy) oraz E-70 (połączenie wschód-zachód: od Rotterdamu do Kłajpedy, łączące Odrę z Zalewem Wiślanym).

3 października 2023 r. Rada Ministrów przyjęła uchwałę w sprawie ustanowienia programu rozwoju pod nazwą Krajowy Program Żeglugowy do roku 2030. Jest pierwszym w Polsce dokumentem planistycznym dla sektora żeglugi śródlądowej. Celem programu jest przywrócenie niezawodnego i efektywnego transportu wodnego śródlądowego poprzez inwestycje na Odrzańskiej Drodze Wodnej i na Drodze Wodnej Rzeki Wisły oraz wsparcie dla rozwoju rynku żeglugowego. Efektem realizacji programu będzie m.in. wzrost wykorzystania dróg wodnych przez biznes i żeglugę turystyczną, obniżenie emisyjności statków żeglugi śródlądowej i cyfryzacja tego sektora, a także rozwój kapitału ludzkiego m.in. poprzez wzrost zainteresowania

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



Źródło: materiały prasowe MGMIŻŚ

edukacją i karierą w branży transportu wodnego. W ramach Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030 rozwijany będzie także rynek sektora śródlądowego transportu wodnego oraz partnerstwo na rzecz zrównoważonego rozwoju dróg wodnych. Krajowy Program Żeglugowy do roku 2030 obejmie następujące odcinki śródlądowych dróg wodnych: E30 – Odrzańska Droga Wodna, odcinek od Gliwic do zespołu portów w Szczecinie i Świnoujściu; E40 – Wisła na odcinku od Torunia do Gdańska.

W horyzoncie długookresowym trwają prace nad programami rozwoju dróg wodnych z perspektywą wykraczającą poza rok 2030. Celem jest zaprojektowanie długoterminowej strategii inwestycyjnej na najważniejszych drogach wodnych, tj. Odrzańskiej Drodze Wodnej i Drodze Wodnej Rzeki Wisły oraz na

polskim odcinku MDW E70.

Realizacja ww. programów pozwoli na wypełnienie przez Rzeczpospolitą Polską wszystkich kryteriów dla dróg wodnych określonych w Porozumieniu AGN przy jednoczesnej realizacji celów Strategii na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.).

3 października 2023 r. Rada Ministrów przyjęła uchwałę w sprawie ustanowienia programu rozwoju pod nazwą Krajowy Program Żeglugowy do roku 2030. Jest pierwszym w Polsce dokumentem planistycznym dla sektora żeglugi śródlądowej. Celem programu jest przywrócenie niezawodnego i efektywnego transportu wodnego śródlądowego poprzez inwestycje na Odrzańskiej Drodze Wodnej i na Drodze Wodnej Rzeki Wisły oraz wsparcie dla rozwoju rynku żeglugowego.

Efektom realizacji programu będzie m.in. wzrost wykorzystania dróg wodnych przez biznes i żeglugę turystyczną, obniżenie emisyjności statków żeglugi śródlądowej i cyfryzacja tego sektora, a także rozwój kapitału ludzkiego m.in. poprzez wzrost zainteresowania edukacją i karierą w branży transportu wodnego. W ramach Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030 rozwijany będzie także rynek sektora śródlądowego transportu wodnego oraz partnerstwo na rzecz zrównoważonego rozwoju dróg wodnych. Krajowy Program Żeglugowy do roku 2030 obejmie następujące odcinki śródlądowych dróg wodnych: E30 – Odrzańska Droga Wodna, odcinek od Gliwic do zespołu portów w Szczecinie i Świnoujściu; E40 – Wisła na odcinku od Torunia do Gdańska.

W horyzoncie długookresowym trwają prace nad programami rozwoju dróg wodnych z perspektywą wykraczającą poza rok 2030. Celem jest zaprojektowanie długoterminowej strategii inwestycyjnej na najważniejszych drogach wodnych, tj. Odrzańskiej Drodze Wodnej i Drodze Wodnej Rzeki Wisły oraz na polskim odcinku MDW E70.

Realizacja ww. programów pozwoli na wypełnienie przez Rzeczpospolitą Polską wszystkich kryteriów dla dróg wodnych określonych w Porozumieniu AGN przy jednoczesnej realizacji celów Strategii na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.).

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. Barię 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 Baltic Hubu 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, z Europą Zachodnią bądź Ukrainą (MDW E40). Jako dogodne miejsce dla rzecznej węzła intermodalnego spełniającego rolę usługową względem pomorskich portów wskazuje się **Zajączkowo Tczewskie**. Ważnym węzłem aglomeracji bydgosko-toruńskiej może być także Węzeł logistyczny Bydgoszcz, na który składają się: Platforma multimodalna **Bydgoszcz-Solec Kujawski** oraz Terminal intermodalny **Emilianowo**. Rejon Bydgoszczy jest najważniejszym węzłem dolnego biegu Wisły, łączą się tu dwie międzynarodowe drogi wodne śródlądowe, spinając dorzecza Europy Zachodniej i Wschodniej. W ramach indykatywnej listy projektów Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030 ujęto zadania pn. Dokumentacja projektowa dla inwestycji pn. Budowa nabrzeża przeładunkowego na Wiśle w Solcu Kujawskim.

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 - 2023 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 E70. Ponadto przeprowadzono badania nawigacyjno – żeglugowe na polskim odcinku MDW E70, opracowano listę tzw. „wąskich gardeł” - miejsc najbardziej ograniczających żeglugę turystyczną i towarową czy wykonano analizę uwarunkowań funkcjonowania drogi wodnej na odcinku Odra-Wisła i dostosowania jej do wymogów Konwencji AGN oraz Analizę uwarunkowań przestrzennych, środowiskowych i fizjograficznych dla połączenia drogi wodnej Odra – Wisła. 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.

11 czerwca 2024 r. Ministerstwo Infrastruktury razem z PGW Wody Polskie oraz samorzady pięciu województw podpisali list intencyjny na rzecz rozwoju turystyki wodnej i transportu na polskim odcinku MDW E70. Jednym z istotnych w tym zakresie działań jest rozpoczęcie prac nad opracowaniem programu rządowego określającego działania modernizacyjno – utrzymaniowe w przebiegu polskiego odcinka Międzynarodowej Drogi Wodnej E70 pod kątem wykorzystania jego potencjału turystycznego, unikalnych walorów kulturowych, przyrodniczych i krajobrazowych dla potrzeb aktywizacji żeglugi pasażerskiej i szeroko rozumianej turystyki wodnej.

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 (część z nich została już odbudowa), modernizacja śluz żeglugowych na drodze wodnej Nogatu, Szkarpa i Martwej Wisły, czy budowa stopnia wodnego Siarzewo.

Samorząd Województwa Pomorskiego koordynował także ponadregionalny projekt pn. „Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej”. W latach 2010 – 2023 w ramach I i II etapu Pętli Żuławskiej zrealizowano zadania dot. budowy i rozbudowy sieci portów i przystani żeglarskich oraz infrastruktury poprawiającej dostęp do akwenów w delcie Wisły, tj. w Elblągu, Tolkmicku, Nowej Paście, Krynicy Morskiej, Kątach Rybackich, Ostonce,

Rybinie, Drewnicy, Gdańskiej Głowie, Nowym Dworze Gd., Przegalinie, Błotniku, Wiślince, Tczewie, Gdańsku Sobieszowie, Białej Górze i Malborku.

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

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 Cieclocinka). Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie przygotowuje postępowanie na budowę stopnia w formule „zaprojektuj i buduj”. Pierwszym etapem będzie opracowanie Programu Funkcjonalno – Użytkowego. Ponadto 10 października 2023 r. Rada Ministrów podjęła uchwałę nr 185/2023 w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Zagospodarowanie Dolnej Wisły”, który stanowi podstawą do finansowania inwestycji SW Siarzewo do roku 2032.

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. W latach 2017-2021 w Zarządzie Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. wykonana została dokumentacja koncepcyjno-techniczna Odrzańskiej Drogi Wodnej w zakresie przystosowania jej do międzynarodowej klasy żeglowności Va oraz dokumenty koncepcyjne przebiegu polskiego odcinka połączenia wodnego Dunaj – Odra – Łaba i Kanału Śląskiego. Dokumentacje te znajdują się obecnie w posiadaniu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie. W tym czasie prowadzone były także analizy kosztów i korzyści modernizacji tej drogi wodnej. Wyniki prac stanowiąc będą podstawą dla sformułowania projektu Programu Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej, który wraz prognozą oddziaływania na środowisko poddanie zostanie konsultacjom społecznym. 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.

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 zapewnienia 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 sprawnego migracji ryb i niespiętrzania wód powodziowych.

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. Trwają prace związane z przebudową mostu kolejowego w Podjuchach. Wartość kontraktu to 282 mln zł. Inwestycja finansowana jest ze środków Banku Światowego, Unii Europejskiej i budżetu państwa. Nowa przeprawa będzie składać się dwóch stalowych, trójprzęsłowych konstrukcji kratownicowych,

dla każdego z torów z osobną, posadowionych na wspólnych przyczółkach i filarach. Konstrukcja będzie wyniesiona 6,2 m powyżej poziomu wysokiej wody. Stary most zostanie rozebrany. Przeprawa będzie gotowa w grudniu 2023 roku.

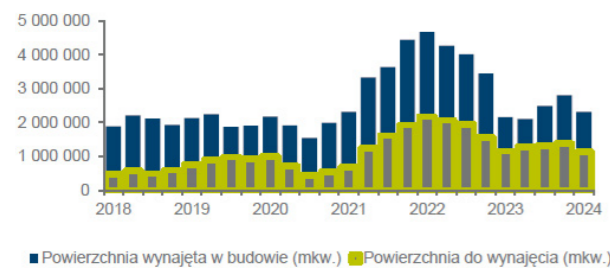
6. Centra magazynowania i parki logistyczne oraz ich dostępność w poszczególnych województwach

Polska pozostaje jednym z najatrakcyjniejszych rynków magazynowych i logistycznych dla inwestycji. Łączne koszty najmu magazynu, zużycia energii i zatrudnienia należą do najniższych w Europie – są aż o 34% niższe niż w Czechach i o 62% niższe niż w Niemczech. Ponadto koszty pracy wykwalifikowanych pracowników są już w Polsce niższe niż w Chinach, co sprzyja procesowi reshoringu

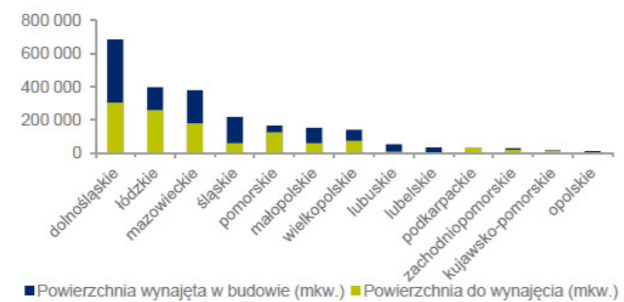
Rysunek 9. Statystyki regionalne. Aktywność deweloperska na rynku magazynowym oraz powierzchnia magazynowa w budowie (marzec 2024 r.).

RYNEK	ZASOBY (mkw.)	PUSTOSTANY (mkw.)	WSKAŹNIK PUSTOSTANÓW	POPYT BRUTO I KW. (mkw.)	POPYT NETTO I KW. (mkw.)	PODAŻ I KW. (mkw.)	W BUDOWIE (mkw.)	W BUDOWIE, NIETYTUJĄCE (mkw.)	CZYN SZ PRIME* (EUR/mkw./miesiąc)
Mazowieckie	6 669 240	600 496	9,0%	207 293	125 816	124 719	379 370	179 141	5,25
Śląskie	5 510 825	350 918	6,4%	135 161	73 481	58 407	219 693	63 103	5,20
Łódzkie	4 540 149	462 416	10,2%	178 007	119 493	26 638	396 675	255 985	4,50
Dolnośląskie	4 457 310	511 177	11,5%	71 193	39 318	272 047	686 204	304 003	4,50
Wielkopolskie	3 547 962	218 611	6,2%	165 858	135 603	159 914	142 797	71 350	4,50
Lubuskie	1 648 040	229 165	13,9%	0	0	21 530	53 955	8 000	4,30
Pomorskie	1 608 944	56 316	3,5%	21 416	11 638	167 237	166 066	123 899	5,50
Zachodniopomorskie	1 234 380	85 907	7,0%	17 201	5 761	0	29 094	20 650	4,40
Małopolskie	1 033 049	39 832	3,9%	26 037	12 017	21 618	151 606	58 898	6,50
Kujawsko-Pomorskie	883 563	52 343	5,9%	28 467	12 928	0	18 280	11 780	4,20
Podkarpackie	515 677	9 456	1,8%	0	0	0	33 400	33 400	4,90
Lubelskie	419 506	32 902	7,8%	0	0	0	34 047	4 371	4,40
Opolskie	271 363	7 000	2,6%	16 382	16 382	0	12 582	0	4,30
Pozostałe rynki	405 871	28 863	7,1%	4 849	3 240	0	0	0	3,90-4,30
POLSKA – OGÓLEM	32 745 879	2 685 401	8,2%	871 864	555 677	852 110	2 323 769	1 134 580	6,50 (*BIG-BOX)

AKTYWNOŚĆ DEWELOPERSKA



POWIERZCHNIA MAGAZYNOWA W BUDOWIE STAN NA MARZEC 2024 R.



Źródło: Raport Marketbeat Polska rynek magazynowy I kwartał 2024 r. Cushman and Wakefield

3) MarketBeat Poland Cushman & Wakefield

Centre (86 tys. m²).³

Przewiduje się, że aktywność deweloperów i najemców nadal będzie się skupiać na sześciu głównych rynkach magazynowych w Polsce: Warszawie i okolicach, Górnym Śląsku, Polsce Centralnej, Dolnym Śląsku, Wielkopolsce i Trójmieście. Na te sześć regionów przypada łącznie 80% (ponad 25 mln mkw.) nowoczesnych zasobów powierzchni magazynowych i przemysłowych w Polsce.⁴

Pomorskie

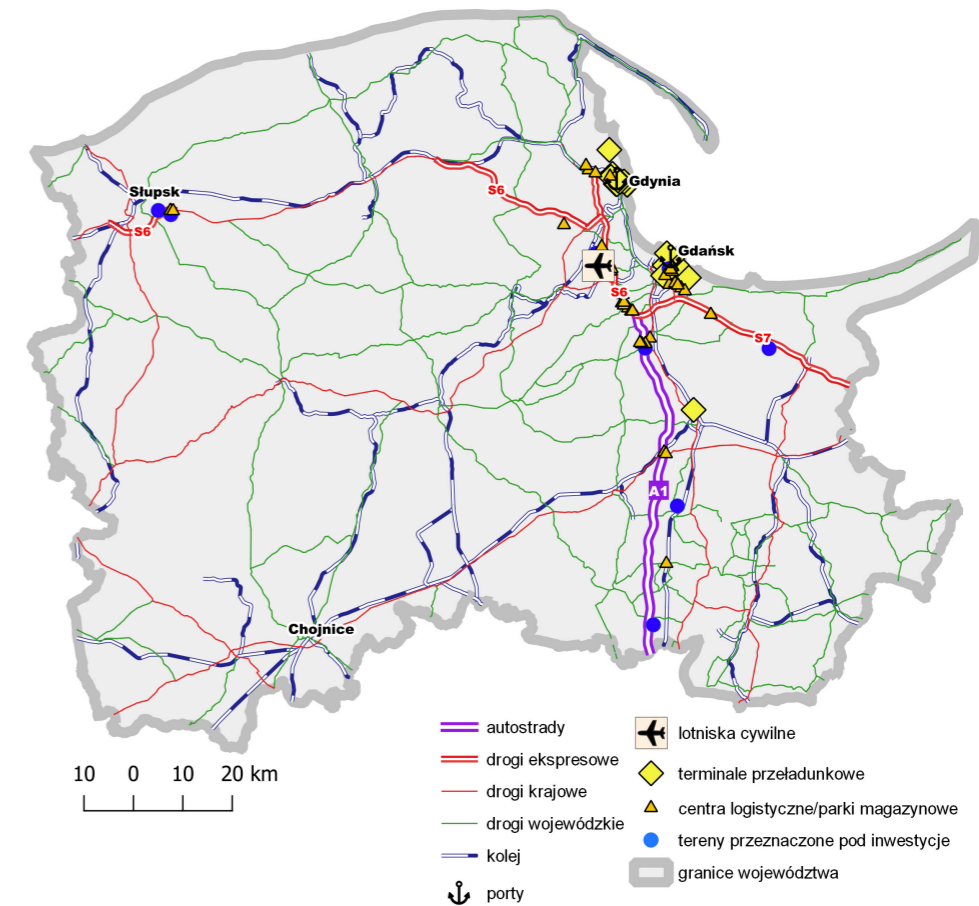
Sytuacja trójmiejskiego rynku magazynowego jest silnie związana z działalnością portów w Gdańsku i Gdyni. Atutem regionu jest jakość połączenia drogowego z resztą kraju. Większość powierzchni magazynowych regionu leży w okolicach lotniska, rafinerii i portów. Zlokalizowane jest tam około 75 proc. istniejącej powierzchni magazynowej. Rynek trójmiejski cały czas się rozwija. Pod koniec 2023 r.

w budowie było ponad 310 tys. m² nowej infrastruktury. Większość tej powierzchni zasili najbardziej znaczące podstrefy. W pierwszym kwartale 2024 roku Trójmiasto odnotowało kolejny spadek poziomu pustostanów. Odnosi się to zarówno do powierzchni istniejących, jak i nowych inwestycji. Planowana rozbudowa drogi ekspresowej S7 na pewno przyczyni się do powstania nowych inwestycji w jej sąsiedztwie i pozytywnie wpłynie na rozwój rynku magazynowego w Trójmieście.⁵

Pomorskie Centrum Logistyczne (Port Północny)

Pomorskie Centrum Logistyczne to nowoczesny kompleks położony na 110 ha działce, w bezpośrednim sąsiedztwie głębokowodnego terminala kontenerowego DCT Gdańsk. Teren inwestycyjny usytuowany jest również w bezpośrednim sąsiedztwie Trasy Sucharskiego, dzięki czemu jest dobrze skomunikowany z terenami

Rysunek 10. Rozmieszczenie magazynów w województwie pomorskim



Źródło: Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie

4) <https://logistyka.rp.pl/rynek/art40056191-rynek-magazynowy-rosnie-w-tym-roku>

5) <https://investmap.pl/rosnie-rynek-powierzchni-magazynowych-w-trojmiescie-a308078>

Portowymi a także z Centrum Gdańska. Przy granicy tej lokalizacji znajduje się Centrum Administracyjno-Usługowe KOGA z nowoczesnymi powierzchniami biurowymi. Istnieje również możliwość objęcia części terenu statusem specjalnej Strefy Ekonomicznej oraz wolnego obszaru celnego.

Od marca 2020 roku właścicielem PCL jest Global Logistics Properties – dalekowschodni operator globalny w dziedzinie logistyki, deweloperki i energetyki, który przejął udziały od poprzedniego właściciela Goodman Group, a wartość podpisanej umowy wyniosła 1 mld EURO.

PCL to nowoczesne magazyny o docelowej pow. ponad 506 tys. mkw. Dzięki rozwiniętej infrastrukturze miejsce to dobrze nadaje się pod dystrybucję. Obiekt dostosowany jest nie tylko pod magazynowanie, ale również produkcję. Park oferuje wielofunkcyjne hale magazynowo-produkcyjno-biurowe, a także możliwość budowy magazynów w systemie build-to-suit (BTS), czyli dostosowanych do indywidualnych wymagań klientów. Na terenie PCL oferowana jest także opcjonalna możliwość wprowadzenia Wolnego Obszaru Celnego.⁶

Pomorskie Centrum Inwestycyjne (PCI).

PCI to park przemysłowy o łącznej powierzchni 67 ha zlokalizowany w sąsiedztwie Portu Gdańsk oraz Terminala Głębokowodnego DCT. Park powstał z myślą o inwestorach związanych z gospodarką morską, branżą offshore oraz TSL. Na ponad 20 ha terenu Pomorskiego Centrum Inwestycyjnego już wkrótce powstaną nowoczesne obiekty magazynowe z zapleczem socjalno-biurowym.

Z jednej strony gdański port, z drugiej zaś bezpośredni dostęp do dróg krajowych i międzynarodowych oraz połączeń kolejowych i lotniczych – to niewątpliwe atuty PCI. Na terenie parku wybudowano wewnętrzny układ drogowy umożliwiający transport ładunków wielkogabarytowych oraz ciężkich m.in do portu oraz terminala kontenerowego. W ramach PCI funkcjonuje również Centrum Biurowe KOGA – budynek o pow. 8.120 m² zaprojektowany i zaaranżowany w klasie A – stanowiący zaplecze administracyjne parku.⁷

6) <https://www.portgdansk.pl/biznes/informacje-ogolne/zaplecze-logistyczne/>
7) <https://investgda.pl/projekty-inwestycyjne/pomorskie-centrum-inwestycyjne-pci/>

Magazyn wysokiego składowania w Intermodalnym Centrum Logistycznym w Porcie Zachodnim (Port Gdynia)

Magazyn 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. Na terenie o powierzchni 30 tys. mkw. 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. W kwietniu 2020 roku rozpoczęto prace nad sporządzeniem dokumentacji projektowej magazynu wysokiego składowania przy ul. Logistycznej i uzyskaniem decyzji o pozwoleniu na budowę. Inwestycja realizowana będzie w ramach planowanej budowy drugiego (z czterech) magazynu wysokiego składowania – przewidywana powierzchnia użytkowa ok. 10.000 mkw. Termin realizacji robót: 2024–2025.⁸

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. mkw. wliczając w to pomieszczenia biurowe i socjalne. Obiekt znajduje się w sąsiedztwie Portu Gdynia i terminali kontenerowych.⁹

Gdańsk-Kowale Distribution Centre

Jest to park magazynowo biurowy w Gdańsku, składający się z 6 budynków, którego infrastruktura przeznaczona jest również do lekkiej produkcji. Lokalizacja zapewnia dogodne 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 to około 126 tys. mkw. W dyspozycji jest także 10 tys. mkw. powierzchni biurowych.¹⁰

8) <https://port.gdynia.pl>
9) <http://cmh.pl/>
10) <https://magazyny.pl/>

Logistic Center Pruszcz Gdański ul. Zastawna

Jest to centrum logistyczne w Pruszczu Gdańskim o powierzchni ponad 11 tys. mkw. Budynek został zaprojektowany w taki sposób, by rozstaw słupów na hali wynosił 22 m x 12 m. Wysokość magazynu netto to 10 m, zaś głębokość – 66 m. Posadzka jest w stanie wytrzymywać obciążenia sięgające do 5 t/mkw. Centrum zostało zaprojektowane dla małych i średnich najemców. Poza tradycyjnym wysokim składowaniem możliwe jest również przechowywanie towarów, dla których wymagana jest temperatura kontrolowana. Niewątpliwym atutem magazynu jest bliskość dużych węzłów komunikacyjnych, przede wszystkim obwodnica Trójmiasta, a także autostrada A1.

Tristar Gdańsk

Centrum logistyczne, przy ulicy Tczewskiej 22 w Pruszczu Gdańskim, tworzą dwie nieruchomości magazynowe, których łączna powierzchnia wynosi 28 910 mkw. Obiekty są w pełni wynajęte przez firmy, które wykorzystują je do dystrybucji produktów na rynek trójmiejski. Kompleks jest bardzo dobrze skomunikowany z Obwodnicą Trójmiasta i autostradą A1, która jest oddalona około 1 kilometr od magazynów. Nieruchomość z możliwością dostosowania przestrzeni do indywidualnych potrzeb klienta. Przestrzeń biurowa i socjalna może zostać wykonana na zamówienie najemcy.¹¹

DP Gdańsk

SEGRO Logistics Park Gdańsk, o powierzchni 32 tys. mkw., to nowoczesne magazyny zlokalizowane w Pruszczu Gdańskim, z dogodnym dostępem do obwodnicy Trójmiasta. Takie umiejscowienie magazynu pozwala na szybkie połączenie z lotniskiem imienia Lecha Wałęsy. Bezpośrednie sąsiedztwo odcinka autostrady A1 oraz bliskość ważnych szlaków komunikacyjnych (m.in. trasy S6, S7) to jedne z największych atutów SEGRO Logistics Park Gdańsk.

SSKW Gdańsk ul. Miałki Szlak

SSKW Gdańsk to kompleks sześciu hal produkcyjnych i magazynowych do wynajęcia o łącznej powierzchni 21 tys. mkw. Park magazynowy zlokalizowany jest przy Trasie Sucharskiego i zaledwie kilometr od starówki Gdańska.¹²

11) <https://warehousemarket.pl/>
12) <https://www.skkw.eu/pl/strona-glowna/>

Mapletree Park Gdańsk ul. Bysewska wcześniej Prologis Park Gdańsk

Mapletree Park Gdańsk przy ulicy Bysewskiej w Gdańsku, w sąsiedztwie drogi krajowej nr 7. 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. mkw. minimalny moduł magazynowy to 2.7 tys. mkw. Magazyn do wynajęcia w Gdańsku został wybudowany w konwencji „crossdock” co oznacza, że doki przeładunkowe są umieszczone równolegle do siebie, po obu stronach hali. Taki układ pozwala na sprawne przeladowywanie towarów bez potrzeby ich pośredniego składowania w magazynie.¹³

MDS2 Park Gdańsk East¹⁴

MDS2 Park Gdańsk East to nowoczesny, A klasowy park magazynowo – produkcyjny do wynajęcia, który jest położony w Koszwałach koło Gdańska w bezpośrednim sąsiedztwie węzła Żuławy Zachód na drodze ekspresowej S7. Do centrum Gdańska jest około 16 kilometrów a do portu Gdańsk jest około 18 kilometrów. Do Portu Lotniczego w Gdańsku jest około 32 kilometrów. Całkowita powierzchnia obiektu to 155 tys. mkw.

CTPark Gdańsk Port¹⁵

CTPark Gdańsk Port to nowoczesny, A klasowy, park magazynowo – produkcyjny do wynajęcia, który jest położony w Gdańsku (Stogi) w pobliżu portu, około 1,5 kilometra od drogi 89 oraz około 8 kilometrów od drogi ekspresowej S7. CTPark Gdańsk Port jest zlokalizowany około 8 kilometrów od centrum Gdańska a do Portu Lotniczego w Gdańsku jest około 30 kilometrów. Całkowita powierzchnia obiektu to 60 tys. mkw.

HiPark Gdańsk Kowale¹⁶

Nowoczesna nieruchomość o przeznaczeniu typu: magazynowanie, SBU, BTS, Last Mile i lekka produkcja. Ogromnymi atutami tego projektu są rozwinięta infrastruktura drogowa oraz doskonała lokalizacja

13) <https://industrial.pl/magazyny-do-wynajecia/trójmiasto/198-mapletree-park-gdansk>
14) <https://renthis.pl/>
15) <https://renthis.pl/>
16) <https://industrial.pl/magazyny-do-wynajecia/trójmiasto/764-hipark-gdansk-kowale>

(także dla pracowników) oraz rozwiązana z obszaru zrównoważonego rozwoju. Całkowita powierzchnia magazynów to 98 tys. mkw.

Centra logistyczne firmy 7R¹⁷:

7R City Flex Gdańsk Airport I

7R City Flex Gdańsk-Airport to obiekt magazynowy, zlokalizowany przy ulicy Sądzińskiej, w bezpośrednim sąsiedztwie drogi S6 oraz obwodnicy Trójmiasta. 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 ponad 10 tys. mkw. - minimalny moduł 1,7 tys. mkw.

7R City Flex Gdańsk Airport II

7R City Flex Gdańsk Airport II to inwestycja trzech hal magazynowych o powierzchni ponad 42,2 tys. mkw. Park położony jest obok drogi ekspresowej S6. W pobliżu znajduje się także obwodnica Gdańska oraz autostrada A1. Pomorska Kolej Metropolitarna zapewnia doskonałą komunikację z centrum miasta.

7R City Flex Gdańsk II

7R City Flex Gdańsk II to obiekt o powierzchni 11 391 mkw, 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. Dostępną w obiektach przestrzeń można zaaranżować i dopasować nie tylko pod typową powierzchnię magazynową, ale także lekką produkcję oraz usługi. 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. mkw. gdzie minimalny moduł wynosi tu 1.6 tys. mkw.

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

objektu jest jego lokalizacja. Ulica Hutnicza przy której znajduje się magazyn zapewnia doskonałe połączenie z Portem Gdynia oraz sprawny wyjazd na obwodnicę Trójmiasta. Usytuowanie w granicach aglomeracji gwarantuje dostęp do odpowiedniej infrastruktury oraz komunikacji miejskiej, co sprawia, że jest to również atrakcyjna lokalizacja dla pracowników. Obiekt objęty jest certyfikacją BREEAM. Całkowita powierzchnia najmu to 15,6 tys. mkw. gdzie minimalny moduł wynosi 1 tys. mkw.

7R City Park Gdańsk Airport I

Nowoczesny park magazynowy składający się z trzech obiektów o łącznej powierzchni ok. 41 tys. mkw. Wysokość składowania 10/12 metrów.

7R City Park Gdańsk South II

Nowoczesny park magazynowy składający się z dwóch obiektów o łącznej powierzchni ok. 27 tys. mkw. Wysokość składowania 10 metrów.

7R Park Gdańsk I

7R Park Gdańsk I to zespół sześciu nowoczesnych obiektów logistycznych o łącznej powierzchni 130 000 mkw. (I -14 tys. mkw., II -26 tys. mkw., III-20 tys. mkw., IV-17,5 tys. mkw., V-33 tys. mkw., VI-18 tys. mkw.) – minimalny moduł to 2 tys. mkw. magazyny zlokalizowane są w bezpośrednim sąsiedztwie drogi S6 oraz obwodnicy Trójmiasta. 7R Park Gdańsk to obiekty wysokiej jakości, zapewniające rozwiązania energooszczędne takie jak oświetlenia LED oraz wysoki standard ochrony przeciwpożarowej.

7R Park Gdańsk II

7R Park Gdańsk II to kompleks trzech nowoczesnych obiektów, znajdujących się w Gdańsku Kowalach przy ul. Magnackiej tuż przy węźle Szadółki, zaledwie kilka kilometrów od Autostrady A1 oraz południowej obwodnicy S7. Dostępną 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 ok 51,8 tys. mkw.

7R Park Gdańsk III

7R Park Gdańsk III to nowoczesny park o powierzchni najmu ponad 111 tys. mkw. składający się z trzech obiektów magazynowych (2 x 42,5 i 26 tys. mkw.), położony w sąsiedztwie węzła Gdańsk-Owczarnia. Atrakcyjna lokalizacja i bliskość do stacji Pomorskiej Kolei metropolitalnej gwarantują dostęp do odpowiedniej infrastruktury i zapewniają dogodne połączenie z Trójmiastem. Dodatkowym atutem jest usytuowanie parku w pobliżu drogi ekspresowej S6 Dobry dojazd do autostrady A1 zapewni szybką komunikację z Polską centralną. 7R Park Gdańsk III objęty jest certyfikacją BREEAM.

7R Park Gdańsk IV

To nowoczesny park o powierzchni 4,8 tys. mkw., położony przy S6 w sąsiedztwie węzła Gdańsk-Owczarnia

7R Park Słupsk

7R Park Słupsk to pierwszy nowoczesny obiekt klasy A na mapie Słupska. Magazyn zlokalizowany jest w bezpośrednim sąsiedztwie drogi S6, co zapewnia doskonałe połączenie z Gdańskiem oraz Szczecinem. Lokalizacja inwestycji pozwala również na łatwy dostęp do bardzo dobrze wykwalfikowanej siły roboczej ze Słupska oraz okolic. Całkowita powierzchnia najmu to 18.3 tys. mkw. gdzie minimalny moduł to 1.5 tys. mkw.

7R Park Tczew

7R Park Tczew to zespół pięciu nowoczesnych obiektów magazynowych klasy A zlokalizowany przy skrzyżowaniu dróg krajowych nr 91 oraz nr 244, w pobliżu autostrady A1 - bezpośrednio przy węźle Swarozyn z ekspozycją na autostradę A1. Jeden z budynków realizowany będzie w formule BTS. 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 247 tys. mkw. Magazyn posiada certyfikat BREEM

7R Park Tczew III

Nowoczesny park magazynowy składający się z dziesięciu

obiektów o łącznej powierzchni ok. 150 193 mkw. Magazyny będą posiadały wiele rozwiązań ekologicznych, jak na przykład nasadzenia, domki dla owadów czy stacje ładowania samochodów elektrycznych. Magazyn posiada certyfikat BREEAM.

Centra logistyczne firmy Panattoni¹⁸:

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 (Baltic Hub). 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. Magazyny w Gdańsku wchodzące w skład Panattoni Park Gdańsk są pierwszymi obiektami firmy Panattoni Europe wybudowanymi przez niego na Pomorzu.

W grupie centrów logistycznych Panattoni ulokowanych przy ulicy Elbląskiej 110 B/ Hala 5 dzierżawi magazyn o powierzchni 13 000 mkw. polski oddział włoskiego giganta - operatora logistycznego **Savino del Bene** obsługującego połączenia na całym świecie. W przypadku Savino del Bene Poland są to głównie z serwisy drobnicowe z Dalekim Wschodem i dystrybuujące towary z Polski do państw ulokowanych za naszą południową granicą. Oprócz spedycji morskiej, lotniczej, drogowej i kolejowej, firma świadczy usługi magazynowania, logistyki kontraktowej oraz szeroko pojętego VAS-u. Posiada własną agencję celną, magazyn czasowego składowania oraz pozwolenie na składowanie produktów z certyfikatem Eco.

East I ul. Elbląska 110

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

East II (Refineria II)

Panattoni Park Gdańsk East II składa się będzie z dwóch hal magazynowych klasy A o łącznej powierzchni niemal

¹⁸) <http://www.panattonieurope.com/pl/kraj/polska/>, <https://warehousemarket.pl/> i www.magazyny.pl

¹⁷) www.7rsa.com

41 500 mkw. Minimalny moduł to 3 tys. mkw.

East III ul. Elbląska

Jest to jedna hala magazynowa klasy A o łącznej powierzchni 44,3 tys. mkw., w której istnieje możliwość wynajęcia powierzchni magazynowo–produkcyjnej. Wysokość hali to 10 m a minimalny moduł magazynowy to 1200 mkw.

East IV ul. Elbląska 130

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

East V Przejazdowo - planowany

Panattoni Park Gdańsk West – ul. Jabłoniowa

Panattoni Park Gdańsk West oferuje powierzchnię magazynową oraz biurową, jak również najnowocześniejsze 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. mkw. 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 City Airport – w budowie

Panattoni Park Airport będzie położony 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 dwóch budynków o łącznej powierzchni ponad 18 tys. mkw., oferować będzie najnowocześniejsze rozwiązania składowania towarów. Park wyposażony będzie w wygodne place manewrowe, bramy „0” oraz umożliwi elastyczne kształtowanie modułów. Park certyfikowany jest w systemie BREEAM na poziomie „Good”.

Panattoni Park Gdańsk Airport V

Park ten to to dwie hale magazynowe (19 tys. mkw.) zlokalizowane bezpośrednio przy Porcie Lotniczym im. Lecha Wałęsy w Gdańsku.

Panattoni Park Tricity South II – Będzieszyn koło Pruszcza Gdańskiego

Panattoni Park Tricity South II. zlokalizowany niedaleko Pruszcza Gdańskiego - w Będzieszynie kompleks w sąsiedztwie autostrady A1 (węzeł Rusocin). Obiekt składa się z dwóch budynków. Panattoni Park Tricity South II, będzie certyfikowany metodą BREEAM New Construction International na poziomie GOOD.

Panattoni Park Tricity North –Rumia

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 prawie 45 tys. mkw. Park oferuje możliwość wynajęcia powierzchni magazynowo – produkcyjnych oraz biurowej dostosowanej do indywidualnych potrzeb najemcy. Obiekt wyposażony jest w doki i bramy z poziomu „0”, obszerne place manewrowe, minimalna powierzchnia najmu to 2 tys. mkw. 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 mkw.

BTS Nestle

BTS dedykowany firmie CPP to przykład obiektu wysokiego składowania, dostosowanego do potrzeb branży spożywczej. BTS został podzielony na dwie zasadnicze części. Magazyn zajmuje 29 tys. mkw. Część magazynowa wyposażono w zautomatyzowane systemy dystrybucji, ułatwiające proces składowania produktów.

Panattoni Park Gdańsk West II

To park dystrybucyjny składający się z trzech nowoczesnych hal magazynowych o łącznej powierzchni ok. 112 tys. mkw. (74 tys. już skończone) Inwestycja zlokalizowana jest w dzielnicy Jankowo Górne w bezpośrednim sąsiedztwie Rafinerii Gdańskiej. Cały park przejdzie certyfikację środowiskową metodą BREEAM na poziomie Excellent. Inwestycja zostanie wyposażona w liczne rozwiązania z zakresu oszczędności energii i wody. Panattoni postawi również na rozwiązania z zakresu wellbeing użytkowników – m.in. zapewniając zwiększony dostęp światła, czy dostarczając pomieszczenia biurowe zbadane pod kątem akustyki, komfortu termicznego i jakości powietrza.

Panattoni Park Gdańsk East VI

Park ten składa się z jednej hali magazynowych o łącznej powierzchni około 20 tys. mkw. Inwestycja zlokalizowana jest w dzielnicy Rudniki w bezpośrednim sąsiedztwie Obwodnicy Trójmiejskiej – węzeł Gdańsk Południe.

Panattoni Park Tricity East VII Rzęsna – planowany

Nowoczesny park to inwestycja zlokalizowana w pobliżu węzła Gdańsk Wschód. Nieruchomość o planowanej powierzchni 30 tys. mkw. Dwa budynki 23 i 7 tys. mkw.

Panattoni Park Kielno – planowany

Największym atutem Panattoni Park Kielno będzie lokalizacja obok nowobudowanej drogi S6 - Nowa Trasa Kaszubska. Nieruchomość o planowanej powierzchni ponad 45 tys. mkw. Dwa budynki 36,5 i 8,5 tys. mkw.

Panattoni Park Słupsk – planowany

Planowany magazyn w Słupsku zlokalizowany będzie bezpośrednio przy drodze ekspresowej S6. Powierzchnia 18,6 tys. mkw.

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. mkw. z bramami magazynowymi na poziomie „0”.¹⁹

Flex 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. mkw. 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. BCL 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.²⁰

Centrum logistyczne Royal Business Park ul. Kartuska

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 tys. mkw. 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 mkw., 1147 mkw., 2255 mkw.) Segmenty można łączyć w większe powierzchnie. Ochrona instalacją tryskaczową, gęstość obciążenia ogniowego powyżej 4 tys. MJ/mkw. Posadzka bezpyłowa o nośności 5T/mkw. Cały obiekt oświetlony lampami LED nowej generacji.

19) <https://magazyny.online/>

20) <http://www.gasten.pl/>

Dostępne bramy z poziomu „0” i doki rozładunkowe. W obecnej chwili cały budynek wynajęty jest przez firmę BioFeed, producenta pasz.

Magazyn ATC Cargo

Jest to magazyn o 12 248 mkw. powierzchni, w tym ponad 16 tys. miejsc paletowych w systemie regałowym oraz blokowym. Oferowana maksymalna wysokość netto to 10 m.²¹

Kujawsko-Pomorskie

Województwo Kujawsko-Pomorskie otwiera się na rozwój funkcji logistycznej w regionie. Obecnych jest tu kilku operatorów oferujących powierzchnię magazynową, którzy sukcesywnie rozszerzają swoją ofertę o nowe lokalizacje i centra magazynowania.

Dużą szansą dla regionu jest potencjalna realizacja inwestycji w ramach Węzła logistycznego Bydgoszcz integrującego transport wodny, drogowy i kolejowy wraz z centrum logistyczno-magazynowym. Według planów ma on powstać w oparciu o kolejowo-drogowy terminal intermodalny Bydgoszcz Emilianowo oraz kolejowo-drogowo-wodną platformę multimodalną Bydgoszcz-Solec Kujawski. Projektem uzupełniającym ww. inwestycje, przyczyniającym się do rozwoju śródlądowego transportu wodnego na Wiśle, będzie budowa nabrzeża przeładunkowego w Solcu Kujawskim.

Obecnie zauważa się wyraźny trend do rozwoju funkcji logistycznej w sąsiedztwie głównych tras tranzytowych, szczególnie na obszarach aglomeracji dużych ośrodków miejskich. Dowodem tego są liczne

inwestycje deweloperskie w zakresie nowych obiektów magazynowych. Według raportu ekspertów AXI IMMO w samym 2023 r. w województwie kujawsko-pomorskim oddano do użytkowania ok. 150 000 m² nowej powierzchni magazynowej, podczas gdy planowane lub w budowie jest kolejne 135 000 m². Największe inwestycje prowadzą firmy o ugruntowanej pozycji na rynku deweloperskim obiektów przemysłowych i magazynowych, tj. Panattoni, Hillwood, Goodman, czy też 7R. Realizacja inwestycji odbywa się w ich przypadku zarówno w modelu BTS (build-to-suit), jak też budowie pod standardowy najem/sprzedaż powierzchni. Działalność deweloperów jest szczególnie widoczna na obszarach przeznaczonych pod strefy inwestycyjne lub w bezpośrednim sąsiedztwie terenów rozwojowych, czego przykładami są m.in. realizacje Panattoni i 7R w Bydgoskim Parku Przemysłowo-Technologicznym, czy też Goodman Toruń Logistics Centre na terenie Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej w Ostaszewie koło Torunia.

Warto zauważyć, iż mimo braku dedykowanych, ogólnodostępnych obiektów przeładunkowych, na obszarze województwa kujawsko-pomorskiego ulokowano szereg centrów logistycznych stanowiących funkcjonalne zaplecze dużych firm o zasięgu krajowym i międzynarodowym. Można wyróżnić następujące grupy ich działalności:

Branża produktów szybkozbywalnych (FMCG)

Obiekty kluczowe z punktu widzenia obsługi logistycznej punktów handlowych oferujących najczęściej nabywane przez konsumentów produkty. Jak wynika z badań na obszarze województwa kujawsko-pomorskiego znajduje się obecnie 9 tego typu obiektów będących zapleczem dla największych sieci handlowych działających w Polsce. Na szczególną uwagę zasługują: Rossmann Grudziądz (35 460 m²), Centrum dystrybucyjne regionu Jeronimo Martins w Grudziądzu (1 z 16 tego typu w Polsce), Centrum logistyczne Lidl Polska w Bydgoszczy (45 164 m² powierzchni użytkowej), Centrum Logistyczne PoloMarket w Giebni pod Inowrocławiem, a także Centrum Dystrybucyjne Kaufland w Bydgoszczy (największy tego typu obiekt w województwie charakteryzujący się powierzchnią aż 50 000 m²).

Transport, spedycja, logistyka (TSL)

Grupa firm zajmujących się szeroko pojętymi usługami logistycznymi, na które składa się transport ładunku, jego przyjęcie i wydanie do doręczenia (handling) oraz magazynowanie. Na potrzeby niniejszego raportu do przedsiębiorstw o takim profilu nie zaliczono firm o charakterze kurierskim/ekspresowym/paczkowym, które skupiają się na przesyłkach niewielkich (najczęściej do 30 kg). W ramach grupy należy wyróżnić m.in. obiekty należące do dużych operatorów logistycznych (DB Schenker w Toruniu i Bydgoszczy oraz Raben w Lisim Ogonie i Pikutkowie), firmy zajmujące się spedycją i magazynowaniem towarów wymagających specyficznych warunków (np. w warunkach chłodniczych – Frigo Logistics w Żninie), czy też centra magazynowe zarządzane przez globalne marki oferujące usługi z zakresu handlingu (Yusen Logistics w Toruniu, Nissin Logistics w Bydgoszczy, Rohling Suus Logistics w Bydgoszczy).

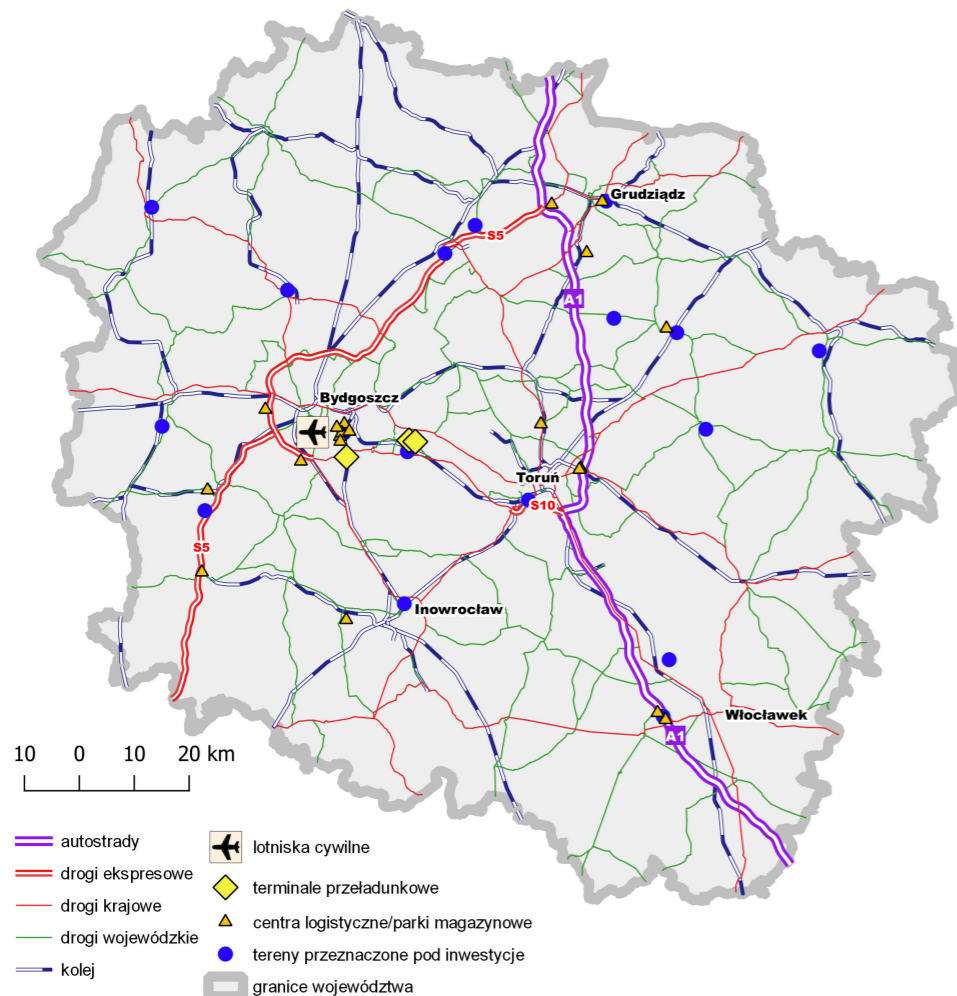
Usługi kurierskie, ekspresowe, paczkowe (KEP)

Zasadniczo w tej grupie znajdują się obiekty zaliczające się do kategorii TSL, natomiast w ujęciu bardziej precyzyjnym należy tutaj mówić o nieco innym profilu działalności. Specyfika sektora KEP sprawia, iż transport i obsługa towarów odbywa się w oparciu o niewielkie ładunki, na stałych trasach oraz wiąże się z wysoką częstotliwością przewozów. Stąd też firmy w tej grupie skupiają się na rozwijaniu swojej działalności w oparciu o sieć centrów logistycznych cechujących się wysokim poziomem automatyzacji pracy, a co za tym idzie wysokim tempem przeładunku i odesłania towarów do klienta końcowego. W województwie kujawsko-pomorskim znajduje się obecnie 6 tego typu obiektów – dwa w Bydgoszczy (DPD i InPost), dwa w Grudziądzu (DHL i InPost) oraz po jednym w Solcu Kujawskim (DHL) i Toruniu (InPost).

Pozostałe

Poza wyżej wskazanymi obiektami na terenie województwa kujawsko-pomorskiego znajdują się również takie, które są wykorzystywane jako centra logistyczne dla prowadzenia działalności w danym sektorze gospodarki (innym aniżeli FMCG). Pierwszym z nich jest branża tekstylna, w której wyróżnić należy obiekty należące do grupy Zalando (Przyłęki koło

Rysunek 11. Rozmieszczenie magazynów w województwie kujawsko -pomorskim



Źródło: Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie

21) <https://www.atc-cargo.pl/uslugi.html>

Bydgoszczy, powierzchnia – 112 000 m² oraz w samej Bydgoszczy, powierzchnia – 146 000 m²), a także Centrum Dystrybucyjne LPP Logistics (Brześć Kujawski, 75 000 m², planowana rozbudowa o jeszcze większą halę o powierzchni 85 000 m²). Dodatkowo wymienić należy centra logistyczne firm z branży automotive (Moto Budrex w Szubinie), dystrybucji elementów stalowych (ThyssenKrupp w Nowych Marzach) i materiałów budowlanych (Centrum Logistyczne PSB w Wąbrzeźnie). Na szczególną uwagę zasługuje również Centrum Logistyczne TZMO SA, czyli globalnego potentata na rynku materiałów opatrunkowych z siedzibą w Toruniu. Obiekt o powierzchni użytkowej 34 000 m² stanowi główne centrum magazynowe oraz pierwsze ogniwo w łańcuchu dostaw gotowych towarów oraz wykorzystywanych w procesie produkcyjnym półproduktów.

Warmińsko-Mazurskie

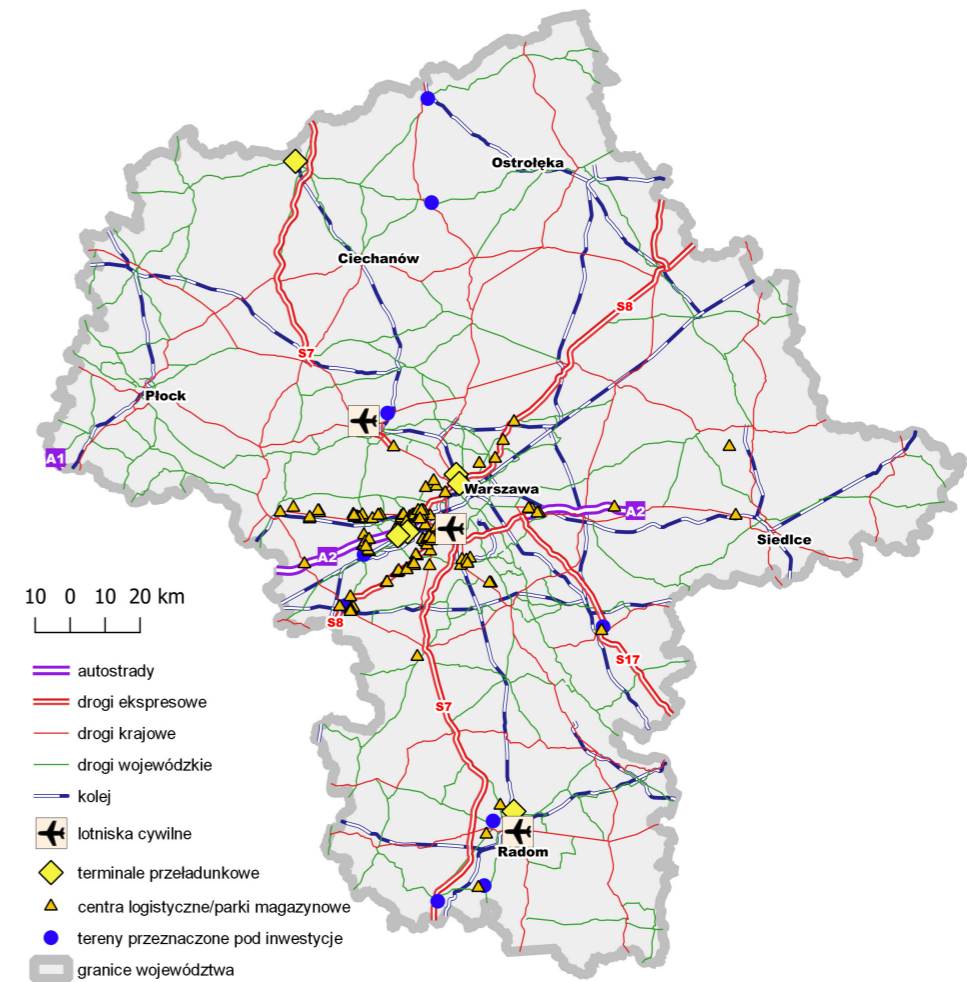
W województwie warmińsko-mazurskim w obszarze ciężenia korytarza Bałtyk-Adriatyk ulokowanych jest kilku mniejszych operatorów oferujących powierzchnie magazynowe. Są one zlokalizowane głównie na obrzeżach dużych aglomeracji miejskich takich jak Olsztyn czy Elbląg. Pomimo umiarkowanej ilości i wielkości dostępnych magazynów i placówek logistycznych to właśnie dzięki rosnącej roli korytarza BAC oraz obecności rozwijającego się portu morskiego w Elblągu mają one największe szanse i potencjał na znaczący rozwój w perspektywie kilku najbliższych lat. Ponadto w miejscu krzyżowania się nowo wybudowanej obwodnicy Olsztyna z drogą S 51 (węzeł Olsztyn Południe) ulokowany został park logistyczny Panattoni Park Olsztyn o wielkości 66 300 m², z czego 35 370 m² przeznaczone jest na wynajem. Dodatkowo w Elblągu przy trasie S7 operuje Panattoni Park Elbląg o łącznej powierzchni 19 000 m² oraz Centrum logistyczne Elbląg Grunwaldzka o powierzchni 7 596 m². Nieruchomość wyróżnia bardzo korzystna lokalizacja oraz komunikacja, ponieważ zlokalizowana jest przy głównej arterii komunikacyjnej miasta łączącej centrum miasta z drogami S7, E77, i 22. Natomiast w Ostródzie przy węźle łączącym S7 z S5 i DK16 dostępny jest Centrum logistyczne Park Ostróda. Ostróda Park to jeden z najnowocześniejszych obiektów targowo-konferencyjnych możliwy do adaptacji na potrzeby magazynowo-produkcyjne o łącznej powierzchni 20 634 m². W okolicach Olsztynka usytuowane jest

Centrum logistyczne Distribution Park Olsztynek. Posiada bezpośredni dostęp do dróg ekspresowych S51 i S7, co zapewnia widoczność obiektu oraz szybki dostęp do trasy wyjazdowej pod Olsztyńkiem. Inwestycja oferuje 120 533,00 m² powierzchni magazynowej o standardzie A-klasowym. Ponadto w Olsztynie funkcjonuje centrum magazynowo-biurove Rohlig Suus Logistics. Obiekt obsługuje transport drogowy drobnicowy oraz całopojazdowy nie tylko klientów z 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. Oczekuje się, że wobec wybudowanej obwodnicy Olsztyna, ukończonej trasy S7 Olsztynek – Trójmiasto oraz kończącej się budowy S7 do Płońska (kierunek Warszawa) dostępność powierzchni magazynowych w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym (MOF) Olsztyna będzie sukcesywnie wzrastać. Dobrym tego przykładem jest nowopowstały Park Przemysłowy OLIN zajmujący powierzchnię 9 ha. Park oferuje elastyczne rozwiązania, począwszy od lokali magazynowych o powierzchni już od 300 m², aż po obszerne działki inwestycyjne o powierzchni 25 000 m². Park ten został zaprojektowany z myślą o firmach z sektora handlu, usług i logistyki, ale oferuje również rozwiązania dla różnych branż. Dostępne są lokale magazynowo-logistyczno-usługowe, hale magazynowe oraz obszerne działki inwestycyjne. Podobna sytuacja wkrótce powinna mieć miejsce wokół MOF Elbląga po uruchomieniu drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską (po pogłębieniu ostatniego odcinka toru wodnego), uwalniającej potencjał przewozowy elbląskiego portu.

Mazowieckie

Województwo mazowieckie z aglomeracją warszawską jest głównym węzłem transportu ładunków drobnicowych, skierowanych zarówno do najważniejszych krajowych jak i zagranicznych nadawców oraz odbiorców. To region z największą aktywnością najemców oraz największy rynek magazynowy w Polsce. Wybierają go firmy logistyczne, dystrybucyjne, dostawcy, branża e-commerce oraz firmy usługowe. Dominującymi lokalizacjami magazynów pozostają Pruszków, Ożarów Mazowiecki, Janki, Nadarzyn, Piaseczno, Marki, Radzymin, Modlin

Rysunek 12. Rozmieszczenie infrastruktury liniowej oraz punktowej w województwie mazowieckim



Źródło: Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie

i Czosnów. Klienci doceniają doskonałą lokalizację w otoczeniu gęstej sieci dróg i autostrad umożliwiającą komfortowy transport w każdym kierunku w Polsce. Najemcy chętnie korzystają z kluczowych tras w regionie jak autostrada A2, drogi ekspresowe S2, S7 i S8 oraz drogi krajowe 50 i 92. Bardzo dużo najemców wybiera województwo mazowieckie ze względu na zróżnicowaną i dużą ofertę powierzchni magazynowej spełniającej wymagania różnych sektorów. Z racji największego rynku konsumenckiego oraz wysokiej płynności finansowej region jest wybierany przez głównych graczy rynkowych. Aktywni pozostają Panattoni, 7R, GLP, WhiteStar, Logisor, Hillwood, CTP, MLP, Segro, Hines, Prologis, P3 oraz wiele indywidualnych podmiotów.²²

22) www.axiimmo.com/magazyny/region-warszawa/mapletree-park-kalwaria-ii-nowoczesny-park-magazynowy-mp10938/

W 2023 roku funkcjonowało 164 centr magazynowych oferujących ponad 7 mln mkw. powierzchni do wynajęcia. Powstało 10 nowych parków logistycznych o łącznej powierzchni magazynowej wynoszącej ponad 360 tys. mkw. Poniżej zestawienie centrów magazynowych oraz parków logistycznych o powierzchni równej i powyżej 50 tys. mkw.

P3 Błonie

Kompleks logistyczny w okolicy Warszawy, to jeden z największych kompleksów magazynowych w centralnej Polsce położony przy ul. Passowskiej 19 w Błoniu, oferujący 315 tys. mkw. powierzchni magazynowej oraz biurowej na 80 hektarowej działce. W skład parku wchodzi 15 budynków, docelowo ma on składać się z 17 hal magazynowych. Istnieje możliwość przystosowania powierzchni na potrzeby prowadzenia lekkiej produkcji.

P3 Błonie zlokalizowany jest 27 km na zachód 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. Dobre połączenia z pobliskimi obwodnicami pozwala na komunikację do tras na północ – w kierunku Gdańska, jak i na południe – w kierunku Katowic.

MLP Pruszków II

Centrum logistyczne położone w okolicach Warszawy, w gminie Brwinów, w odległości 5 km od Pruszkowa. Składa się z hal magazynowych i produkcyjnych o łącznej powierzchni wynoszącej ponad 301 tys. mkw., którego docelowa powierzchnia najmu będzie wynosiła 420 tys. mkw. Park magazynowy położony jest w miejscowości Moszna-Parcele przy autostradzie A2, w odległości 5 km od węzła Pruszków, co umożliwia dogodny dostęp do Południowej Obwodnicy Warszawy (S2) oraz drogi S8. Kompleks znajduje się w odległości 24 km od Lotniska im. F. Chopina w Warszawie.

CTPark Warsaw West (w budowie)

W okolicach miasta Wiskitki powstaje Park Wiskitki, to 5 hal magazynowych o łącznej powierzchni powyżej 233 tys. mkw. Park znajduje się 400 m od drogi krajowej nr 50 i 600 m do autostrady A2. Dzieli go 50 km od centrum Warszawy i 55 km od Lotniska Chopina w Warszawie. Zgodnie z projektem dachy budynków są przystosowane do zabudowy instalacjami fotowoltaicznymi, które zaopatrzą cały kompleks w zieloną energię. Budynki zostaną wyposażone w systemy monitorowania oraz zarządzania zużyciem mediów i energii. W kompleksie przewidziane jest zainstalowanie ładowarek dla samochodów elektrycznych. W ramach realizacji tego projektu, planowany jest format Clubhouse – wielofunkcyjna przestrzeń dostępna dla społeczności parku, ale także okolicznych mieszkańców. CTPark Warsaw West ma być obiektem typu cross dock, to metoda dystrybucji towarów pomijający etap związany z magazynowaniem. W efekcie ma to przyspieszyć pracę oraz zoptymalizować poszczególne czynności logistyczne. Obiekty zostaną oddane do użytkowania w IV kwartale 2024 roku. Podpisana przez grupę Raben umowa na wynajem nowej przestrzeni logistycznej w CTPark Warsaw West w podwarszawskich Wiskitkach

to największa transakcja na rynku magazynowo-logistycznym w 2023 roku w Polsce.²³

Prologis Park Janki

Kompleks dystrybucyjny składający się z czterech hal magazynowych o łącznej powierzchni wynoszącej 223 tys. mkw. w którym obiekty posiadają biura dopasowane indywidualnie do potrzeb najemcy. Park zlokalizowany jest 15 km na południowy-zachód od centrum Warszawy, 14 km od międzynarodowego lotniska im. F. Chopina w Warszawie. Położony niedaleko węzła Wypędy łączącego drogę ekspresową S8 oraz drogę krajową nr 7. Do parku możliwy jest dojazd komunikacją miejską. Lokalizacja przy granicy miasta sprzyja efektywnej obsłudze branży handlu elektronicznego e-commerce, jak również dystrybucji na rynek lokalny, krajowy i międzynarodowy.

Park Sochaczew

Centrum logistyczne o powierzchni wynoszącej 191 tys. mkw., składające się z 2 hal magazynowych klasy A. Usytuowane jest 53 km na zachód od centrum Warszawy, we wschodniej części Sochaczewa. Magazyny położone są przy drodze krajowej nr 92, w odległości 17 km od autostrady A2. Dodatkowo nieruchomość posiada dostęp do własnej bocznicę kolejowej. Na terenie możliwy jest cross-docking, co oznacza, że dostarczany towar może być natychmiast przeładowywany i wysyłany do kolejnego odbiorcy z pominięciem procesu składowania towaru w magazynie.

MLP Pruszków I

W parku logistycznym położonym na działce o powierzchni 43 ha, powstało łącznie 170 tys. mkw. powierzchni magazynowo-produkcyjnej. Kompleks posiada własną bocznicę kolejową. MLP Pruszków I jest zlokalizowany 1 km od al. Jerozolimskich oraz 10 km od al. Krakowskiej, stanowiących główne arterie Warszawy. Kompleks znajduje się 2,5 km od autostrady A2, 15 km od Lotniska im. F. Chopina w Warszawie i 19 km od centrum Warszawy.

Prologis Park Teresin

To kompleks magazynowy mieszczący się na terenie gminy Teresin w jego skład wchodzi 6 budynków

²³) <https://eurobuildcee.com/news/56477-rekord-w-ctpark-warsaw-west>

magazynowych o łącznej powierzchni wynoszącej 159 tys. mkw., przy czym minimalny moduł najmu wynosi 2400 mkw. Park posiada własną bocznicę kolejową połączoną z międzynarodową linią biegnącą ze wschodu na zachód Europy. Prologis Park Teresin położony jest około 40 km na zachód od centrum Warszawy, posiada dobry dostęp do drogi krajowej nr 92 (oddalonej o 500 m od parku) i autostrady A2.

SEGRO Logistics Park Warsaw, Nadarzyn

Kompleks logistyczny powstał na działce o powierzchni 37 ha. łączna powierzchnia magazynowo-produkcyjna wynosi ponad 156 tys. mkw. (obecnie 125 tys. mkw.). Park położony jest w Nadarzynie, 5 km od granicy administracyjnej Warszawy i 18 km od międzynarodowego lotniska im. F. Chopina w Warszawie. Park położony jest bezpośrednio przy drodze ekspresowej S8 oraz 4 km od drogi krajowej nr 7 trasy europejskiej E77 (Gdańsk – Warszawa - Kraków).

Prologis Park Błonie

Centrum dystrybucyjne o łącznej powierzchni 152 tys. mkw. powierzchni magazynowej i biurowej, składające się z siedmiu budynków. Usytuowane jest w Kopytowie, 3 km od centrum Błonia, 25 km na zachód od centrum Warszawy, przy drodze krajowej nr 92. Odległość do autostrady A2 (Warszawa – Łódź - Poznań) wynosi 8 km, co umożliwia dogodny dostęp do Południowej Obwodnicy Warszawy (S2) oraz S8 (Wrocław - Białystok). Międzynarodowe lotnisko im. F. Chopina w Warszawie zlokalizowane jest 40 km od Parku, natomiast lotnisko Warszawa-Modlin oddalone jest o 38 km.

Mapletree Park Błonie II

Centrum dystrybucyjne oferujące trzy hale magazynowe o łącznej powierzchni magazynowej wynoszącej 132 tys. mkw., które docelowo będzie składać się z dziewięciu budynków (docelowa powierzchnia 234 tys. mkw.). Mapletree Park Błonie II położony jest 39 km od centrum Warszawy oraz 41 km od Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie, w obrębie Strefy Przemysłowej Błonie-Pass, 10 km od węzła Grodzisk Mazowiecki na autostradzie A2. Obiekty magazynowe zlokalizowane są w sąsiedztwie drogi krajowej numer 92, łączącej się z drogą ekspresową S8. Kompleks ma dostęp do komunikacji miejskiej.

P3 Mszczonów

Składa się obecnie z sześciu obiektów o łącznej powierzchni wynoszącej 125 tys. mkw., planowana jest budowa czterech kolejnych obiektów, a docelowa powierzchnia kompleksu wynosić będzie 317 tys. mkw. 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 3600 mkw. Park posiada własną bocznicę kolejową. P3 Mszczonów leży 45 km na południowy-zachód od Warszawy, przy trasie E77. 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. Magazyny w Mszczonowie oddalone są o 40 km międzynarodowego Portu Lotniczego im. F. Chopina.

Panattoni A2 Warsaw Park

Park magazynowy o powierzchni wynoszącej 103 tys. mkw. zlokalizowany jest w miejscowości Adamów, w bezpośrednim sąsiedztwie węzła komunikacyjnego Grodzisk Mazowiecki i przy wjeździe na autostradę A2. Lokalizacja 8 km od centrum Grodziska Mazowieckiego oraz niespełna 40 km od Warszawy gwarantuje sprawne połączenie z Portem Lotniczym im. F. Chopina.

City Point

Park logistyczny o powierzchni wynoszącej 100 tys. mkw., usytuowany jest przy ulicy Matuszewskiej w Warszawie, na terenie dzielnicy Targówek, w odległości 8 km od centrum. Łatwy dostęp do kompleksu dają 2 niezależne wjazdy od ulic Zabranieckiej oraz ul. Utraty. 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. Park położony jest 8 km od Trasy Toruńskiej (drogi ekspresowej S8) oraz 18 km od międzynarodowego lotniska im. F. Chopina w Warszawie. City Point Targówek jest funkcjonującym parkiem logistycznym, którego bieżąca działalność będzie kontynuowana, dzięki objęciu najemców planem relokacji, w zależności od zajmowanej przez nich powierzchni.

Hillwood Marki

Oferuje cztery budynki magazynowe o łącznej powierzchni 96 tys. mkw. Park posiada powierzchnię dostosowaną zarówno na potrzeby logistyki, jak i produkcji. Hillwood Marki zlokalizowany jest około 19 km na północny wschód od centrum Warszawy. Park posiada dostęp do pobliskiej drogi ekspresowej S8, a za jej pośrednictwem do autostrady A2. Taka lokalizacja pozwala na szybkie połączenie z Lotniskiem Chopina, a także sprawny transport towarów w kierunku Białegostoku oraz zachodnich regionów Polski.

Panattoni Park Grodzisk I, II

Park logistyczny obejmuje 3 budynki o łącznej powierzchni 85 tys. mkw. Panattoni Park Grodzisk I oraz II położone są miejscowości Radonice, w pobliżu Grodziska Mazowieckiego, około 33 km od centrum Warszawy. Inwestycja znajduje się w sąsiedztwie węzła Grodzisk Mazowiecki na autostradzie A2. Centrum magazynowe usytuowane jest w odległości 30 km od Lotniska im. F. Chopina.

FM Logistic Błonie

Platforma logistyczna w Błoniu liczy 85 tys. mkw. zlokalizowana jest na północny zachód od centrum Błonia przy drodze krajowej nr 92. Główni najemcy to sektor farmaceutyczno-kosmetyczny. Platforma w Błoniu to największe centrum magazynowania i dystrybucji produktów farmaceutycznych w Centralnej Europie. FM Logistic prowadzi obsługę logistyczną dla kanału e-commerce, hurtowni farmaceutycznych, magazynów wytwórcy i importera swoich klientów.

SEGRO Business Park Warsaw, Ożarów

Kompleks dystrybucyjny składający się z siedmiu budynków o łącznej powierzchni wynoszącej ponad 84 tys. mkw. oferujący powierzchnie magazynowo-produkcyjne i biurowe. SEGRO Business Park Warsaw położony jest w Ożarowie Mazowieckim, 16 km od centrum Warszawy oraz 21 km od Portu Lotniczego im. F. Chopina i 1,5 km od drogi krajowej nr 92, w pobliżu węzła Konotopa, który zapewnia dojazd do autostrady A2 oraz obwodnic Warszawy S2 i S7/S8 W odległości 200 metrów od kompleksu znajduje się stacja kolei podmiejskiej.

Panattoni Park Pruszków

Panattoni Park Pruszków to kompleks magazynowy trzech oddzielnych segmentów magazynowych o powierzchni 79 tys. mkw. Położony jest na zachód od centrum Warszawy, przy węźle Pruszków na autostradzie A2. Przez gminę Pruszków przebiega linia kolejowa nr 447.

White Star Logistics Nowy Konik (w budowie)

To nowe centrum logistyczne pod Warszawą w miejscowości Nowy Konik. Inwestycja docelowo będzie obejmowała 4 hale magazynowe do wynajęcia o łącznej powierzchni 76 tys. mkw. Lokalizacja przy drodze krajowej 92 w odległości 3 km od autostrady A2 i drogi ekspresowej S17, to propozycja dla firm poszukujących powierzchni w okolicach Radzymina, Wyszkowa, Siedlec czy Mińska Mazowieckiego. Przy inwestycji znajduje się przystanek autobusowy Nowy Konik Terespolska, natomiast stacja kolejowa Sulejówek Miłosna oddalona jest o 4 km.

Hillwood Kalwaria

Hillwood Kalwaria to centrum logistyczne składające się z trzech budynków o powierzchni ponad 72 tys. mkw. położone w miejscowości Łubna (powiat Piaseczno), około 25 km na południe od Warszawy, w bezpośrednim sąsiedztwie drogi krajowej nr 79, która zapewnia bezpośrednie połączenie z centrum Warszawy, a także dogodny dostęp do Południowej Obwodnicy Warszawy (S2) oraz S7 (w kierunku Krakowa) i S8 (w kierunku Katowic).

Panattoni Park Janki III Południe

Panattoni Park Warszawa Janki III składa się z hali magazynowej o powierzchni 70 tys. mkw. Park zlokalizowany jest w odległości 16 km od centrum Warszawy oraz 13 km od lotniska im. F. Chopina, w pobliżu skrzyżowania S8 z drogą krajową nr 7. Ponadto, w odległości 2 km od kompleksu zlokalizowany jest węzeł Wypędy na trasie ekspresowej S8.

Panattoni Park Pruszków II

Kompleks logistyczny w skład, którego wchodzi trzy hale magazynowo-biurowe o łącznej powierzchni 69 tys. mkw. Zlokalizowany jest przy węźle Pruszków na autostradzie A2, 4 km od drogi krajowej nr 92. Port lotniczy im. F.

Chopina oddalony jest o 25 km, a centrum Warszawy o 22 km.

SEGRO Logistics Park Warsaw Pruszków

Centrum dystrybucyjne w skład, którego wchodzi dwie hale magazynowe o łącznej powierzchni wynoszącej 69 tys. mkw. 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 oraz w odległości 800 m od drogi krajowej nr 92 oraz 2 km od węzła Pruszków na autostradzie A2.

Panattoni Park Grodzisk III - P3 Grodzisk

Centrum logistyczne składa się z 4 budynków o łącznej powierzchni około 69 tys. mkw. Zlokalizowane jest w miejscowości Natolin około 33 kilometry na zachód od Warszawy oraz 4 km od Grodziska Mazowieckiego. Magazyny położone są w pobliżu autostrady A2, co zapewnia sprawne połączenie zarówno ze stolicą, jak i innymi regionami kraju. Dodatkowo niedaleko inwestycji przebiega obwodnica Grodziska Mazowieckiego w ciągu drogi wojewódzkiej DW 579.

West Park Ożarów

Centrum logistyczne składa się z trzech hal magazynowych o łącznej powierzchni wynoszącej ponad 67 tys. mkw. West Park Ożarów położony jest w Ożarowie Mazowieckim około 15 km od Warszawy i 12 km od Lotniska im. F. Chopina. Zlokalizowany jest przy drogi krajowej nr 92 w bliskim sąsiedztwie stacji kolejowej oraz w odległości 2 km od autostrady A2. Niedaleko kompleksu przebiega także linia komunikacji miejskiej.

Pruszkowskie Centrum Dystrybucyjne

Pruszkowskie Centrum Dystrybucyjne to park oferujący powierzchnie magazynowe, produkcyjne i biurowe. Składa się on z sześciu budynków o łącznej powierzchni 65 tys. mkw. Centrum logistyczne posiada lokalizację w południowo-zachodniej granicy Warszawy, przy węźle Pruszków na autostradzie A2 z dobrym dostępem do drogi krajowej nr 92. Park jest również skomunikowany za pomocą środków transportu publicznego. W odległości ok. 1 km znajduje się dworzec i terminal kontenerowy PKP Pruszków.

CTPark Warsaw North

CTPark Warsaw North to centrum logistyczne położone tuż przy drodze ekspresowej S7. Inwestycja oferuje ponad 64 tys. mkw. powierzchni magazynowej do wynajęcia w ramach jednego budynku. Wydzielone moduły magazynowe do wynajęcia dostosowane są do potrzeb logistyki, dystrybucji oraz lekkiej produkcji.

Mapletree Park Nadarzyn

Centrum dystrybucyjne o powierzchni wynoszącej ponad 63 tys. mkw. składające się z jednej hali klasy A. Znajduje się 26 km na południowy zachód od Warszawy, na terenie gminy Nadarzyn. Obiekt usytuowany jest niedaleko drogi ekspresowej S8. Pozwala ona na szybką komunikację z centrum stolicy oraz oddalonym o 25 km im. F. Chopina, a także drogą ekspresową S2 (Południową Obwodnicą Warszawy) i autostradą A2.

Panattoni Park Warszawa Konotopa II

Park o łącznej powierzchni 63 tys. mkw. składa się z 2 hal magazynowych i zlokalizowany jest w gminie Ożarów Mazowiecki, na zachód od centrum Warszawy w bezpośrednim sąsiedztwie węzła Konotopa gdzie łączą się autostrada A2 (Berlin-Poznań-Warszawa) oraz droga ekspresowa S8.

Logicor Piaseczno

Park biznesowo-technologiczno-logistyczny o łącznej powierzchni 61 tys. mkw. Położony jest 15 km na południe od centrum Warszawy i 7 km od lotniska im. F. Chopina. Taka lokalizacja zapewnia sprawny dojazd do tras szybkiego ruchu, w tym autostrady A2, Południowej Obwodnicy Warszawy (S2) i dróg ekspresowych S7 oraz S8.

Altmaster Pęcice

Centrum dystrybucyjne oferuje ponad 58 tys. mkw. powierzchni magazynowej, zlokalizowane jest w miejscowości Pęcice k. Janek, w odległości 16 km od centrum Warszawy. Nieruchomość położona jest w odległości 2 km od drogi ekspresowej S8, która zapewnia sprawne połączenie z Południową Obwodnicą Warszawy (S2) oraz autostradą A2 oraz 10 km od Lotniska im. F. Chopina. Dodatkowo do dyspozycji najemców dostępny jest parking dla samochodów ciężarowych.

Panattoni Park Warszawa Konotopa III

Park o łącznej powierzchni 58 tys. mkw. zlokalizowany 15 km na zachód od centrum Warszawy i 20 km od Lotniska im. F. Chopina oraz w sąsiedztwie węzła Konotopa. Posiada bardzo dobrą dostępność komunikacyjną, wynikającą z położenia tuż przy zbiegu dwóch dróg ekspresowych S2 i S8 oraz autostrady A2. W skład centrum dystrybucyjnego wchodzi dwa budynki klasy A. To kompleks magazynowy dostosowany do wymagań magazynowych klientów z różnych branż, specyfikacja obiektów pozwala na różnorodne zastosowanie - od przechowywania towarów, przez produkcję, aż po dystrybucję.

Mapletree Park Metropol Błonie

Centrum logistyczne o łącznej powierzchni ponad 55 tys. mkw. 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 km od węzła Grodzisk Mazowiecki na autostradzie A2, która zapewnia sprawną komunikację zarówno z Warszawą, jak i innymi regionami kraju.

Metropol Park Jagiellońska

Park magazynowo-biurowy o całkowitej powierzchni 55 tys. mkw., zlokalizowany w Warszawie przy ul. Jagiellońskiej 82, obejmuje kilka budynków magazynowo-biurowych. Znajduje się w bliskim sąsiedztwie stacji kolejowej Warszawa Praga oraz drogi ekspresowej S8. Teren przeznaczony pod powierzchnie magazynowe, lekką produkcję i powierzchnie komercyjne. Najemcy mają do dyspozycji miejsca parkingowe i place manewrowe.

White Star Logistics Raszyn (w budowie)

Park o przeznaczeniu magazynowym z modułami biurowymi, którego docelowa powierzchnia użytkowa docelowo będzie wynosiła ponad 54 tys. mkw., zlokalizowany jest w gminie Raszyn, pomiędzy Aleją Krakowską a drogą ekspresową S8, która bezpośrednio łączy się z autostradą A2. Obiekt oddalony będzie 9 km od Lotniska Chopina w Warszawie, 10 km od autostrady A2 oraz 15 km od centrum Warszawy.

Panattoni Park Urzut

Centrum logistyczne posiadające około 54 tys. mkw.

powierzchni magazynowej dostępnej w ramach jednego budynku. Magazyn klasy A zapewnia składowanie towarów jak również umożliwia lekką produkcję. Panattoni Park Urzut zlokalizowany jest około 28 km na południowy zachód od centrum Warszawy. Nieruchomość położona jest przy drodze ekspresowej S8, dzięki czemu jest dobrze skomunikowana z centrum stolicy oraz oddalonym o około 20 km Lotniskiem im. F. Chopina. W pobliżu kompleksu zlokalizowane są przystanki warszawskiej komunikacji miejskiej.

Panattoni Park Warsaw-North

Centrum logistyczne to jedna hala magazynowa klasy A o powierzchni około 54 tys. mkw. powierzchni, oferuje zarówno przestrzeń do składowania lub lekkiej produkcji, jak i pomieszczenia biurowe oraz socjalne. Park magazynowy zlokalizowany jest przy węźle Radzymin Północny leżącym przy drodze ekspresowej S8 oraz zaledwie 4 km od stacji kolejowej Emilianów. Obiekt oddalony jest 37 km od centrum Warszawy oraz 43 km od Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie.

Panattoni Park Warsaw-North II

Park magazynowy oferujący ok. 54 tys. mkw. powierzchni, składający się z dwóch budynków magazynowych Panattoni Park Warsaw North II, położony jest w sąsiedztwie drogi ekspresowej S8 przy węźle Radzymin Południe, w odległości 26 km na północny-wschód od centrum Warszawy. Lokalizacja zapewnia dogodne połączenie z Białymstokiem i Wrocławiem.

Hillwood Warszawa II Targówek

Park magazynowy, obejmujący dwa budynki wysokiej jakości o łącznej powierzchni 54 tys. mkw. usytuowany jest w dzielnicy Targówek, 8 km od centrum Warszawy, w sąsiedztwie drogi ekspresowej S8 zapewniającej dojazd do autostrady A2. Lotnisko im. F. Chopina w Warszawie oddalone jest o ok. 15 km. Do parku można dotrzeć środkami transportu publicznego Kolei Mazowieckich.

Centrum Logistyczne Netto Polska

Centrum dystrybucyjne w Teresinie ma 52 tys. mkw. powierzchni magazynowej, położone jest około 40 km na zachód od centrum Warszawy, z dostępem do drogi krajowej nr 92 (oddalonej o 500 m od parku)

i autostrady A2. Nowe centrum dystrybucyjne posiada w sumie 225 ramp rozładunkowych i załadunkowych oraz cztery strefy temperaturowe, które umożliwiają składowanie towarów w odpowiednich warunkach.

Goodman Warsaw Logistics Centre

Centrum dystrybucyjne znajduje się w miejscowości Natolin koło Grodziska Mazowieckiego. To magazyn klasy A o powierzchni 52 tys. mkw. Najemca ma do dyspozycji zarówno część magazynową, jak i biurowo-socjalną. Zlokalizowane jest w odległości 34 km od centrum Warszawy, w pobliżu autostrady A2 przy węźle Grodzisk Mazowiecki.

Hillwood Pruszków Parzniew

Hillwood Pruszków Parzniew to centrum magazynowe obejmujące 4 budynki o łącznej powierzchni biurowo-magazynowej ponad 50 tys. mkw., zlokalizowane w Parzniewie oraz w sąsiedztwie autostrady A2, około 24 km od centrum Warszawy. Lotnisko im. F. Chopina w Warszawie znajduje się w odległości 19 km od parku. W sąsiedztwie znajduje się przystanek kolejowy PKP linii Warszawa – Grodzisk. Kompleks posiada możliwość rozbudowy do 85 tys. mkw. powierzchni magazynowo-biurowej.

Diamond Business Park Ursus

Park biurowo-magazynowy z wydzielonymi powierzchniami biurowymi klasy A o łącznej powierzchni 50 tys. mkw. Zlokalizowany jest w dzielnicy Ursus, 8 km od centrum Warszawy, pomiędzy Al. Jerozolimskimi i ul. Połczyńską. Położony jest w pobliżu głównych arterii miasta i węzłów autostrady A2 oraz drogi Salomea-Wolica łączącej drogę krajową nr 7 i drogę ekspresową S8 z Al. Jerozolimskimi. Inwestycja jest położona 8 km od centrum Warszawy oraz 8 km od międzynarodowego lotniska Chopina. W bezpośrednim sąsiedztwie znajdują się przystanki autobusowe i przystanek Kolei Mazowieckich.

Łódzkie

Położenie województwa łódzkiego na przecięciu dwóch korytarzy bazowej Transeuropejskiej Sieci Transportowej, Bałtyk – Adriatyk oraz Morze Północne – Bałtyk, generuje znaczne impulsy rozwojowe. Strategiczny układ drogowy województwa, na który składają się: autostrady A1 i A2

oraz drogi ekspresowe S8 i S14, zwiększył dostępność do nowych terenów inwestycyjnych i pozwolił w pełni wyprowadzić ruch tranzytowy poza Łódź. Realizowane obecnie inwestycje kolejowe (m.in. linie kolejowe nr: 4, 131) usprawnią po ich zakończeniu kolejowe połączenia towarowe, w tym intermodalne. Dzięki dynamicznemu rozwojowi nowoczesnych powierzchni magazynowych w regionie, Łódzkie stanowi trzeci rynek magazynowy w Polsce. W 2023 r.²⁴ łączna powierzchnia magazynowa obejmująca obiekty multi-tenant i BTS w regionie wyniosła około 4,3 mln m², w tym powierzchnia ogólnodostępnych parków magazynowych (multi-tenant) w województwie łódzkim wyniosła ponad 3,8 mln m², a kolejne 2,5 mln m² deweloperzy zaplanowali do realizacji.

W strategicznych dokumentach Województwa łódzkiego („Plan zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego oraz plan zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego Łodzi”, „Strategia rozwoju województwa łódzkiego 2030”, „Regionalny Plan Transportowy Województwa łódzkiego dla realizacji warunku podstawowego celu polityki 3 (w zakresie transportu) w perspektywie finansowej 2021-2027”) 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.

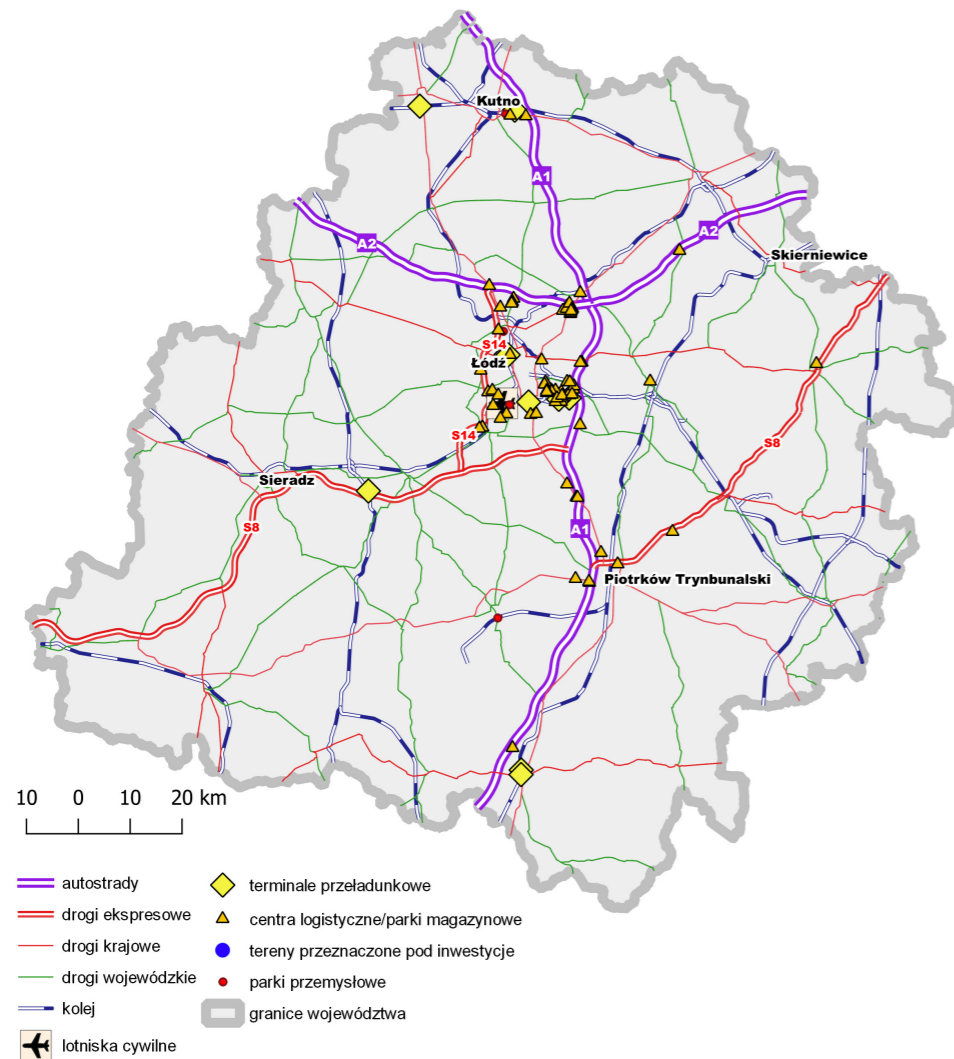
OBIEKTY ISTNIEJĄCE

Logicor Łódź I

Park zlokalizowany przy ul. Manewrowej (dzielnica Widzew Przemysłowy), 6 km na południowy - wschód od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 1,5 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 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

24) Źródło: Cushman & Wakefield.

Rysunek 13. Rozmieszczenie magazynów w województwie łódzkim



Źródło: Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie

procedury operacji logistycznych. Na powierzchnię magazynową składają się z trzy budynki o łącznej powierzchni 60 347 m². Aktualnie powierzchnia do wynajęcia wynosi 4 365 m².

Logicor Łódź II

Park położony jest przy ul. Zakładowej (dzielnica Olechów/Widzew), 10 km na południowy - wschód od centrum Łodzi, w bezpośrednim sąsiedztwie fabryki Dell. Orientacyjne odległości: 2 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 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 53 400 m². Obecnie brak jest powierzchni do wynajęcia.

Logicor Łódź III

Park zlokalizowany jest przy ul. 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. W. Reymonta (cargo); 8 km od terminal kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 11 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 przeladunkowego, sortowni, chłodni, składu

celnego czy też siedziby firmy. Na park logistyczny składa jeden obiekt o powierzchni magazynowej 29 400 m². Obecnie brak jest powierzchni do wynajęcia.

Panattoni Central European Logistics Hub (CELH)

Park zlokalizowany jest w przy ul. Jędrzejowskiej (dzielnica Górna, osiedle Wiskitno), około 8 km na południowy - wschód od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 2 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 5 km od węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1; 8 km od węzła Łódź Górna” na autostradzie A1; 15 km od Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta (cargo); 25 kilometrów od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2). Jest to bardzo duża inwestycja, obejmująca 9 budynków o łącznej powierzchni magazynowej około 372 600 m² z przeznaczeniem zarówno na składowanie, jak i lekką produkcję. Aktualnie obiekt zajęty jest w całości, a do klientów, którzy zdecydowali się już zostać najemcami CELH należą m.in.: BSH, Media Expert, Smyk, Whirlpool czy Compin. Dodatkowo, dwa budynki posiadają zielony certyfikat BREEAM. Aktualnie powierzchnia do wynajęcia wynosi 72 079 m².

Panattoni Business Center Łódź I

Park zlokalizowany jest przy ul. Dostawczej (dzielnica Widzew Przemysłowy), 5 km na południowy - wschód od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 5 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 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 magazynowo - biurowy oferujący powierzchnię typu „small business units” przeznaczony dla firm poszukujących niedużych magazynów do wynajęcia wraz z biurami. Na powierzchnię magazynową składają się dwa budynki o łącznej powierzchni 18 700 m². Aktualnie powierzchnia do wynajęcia wynosi 11 555 m².

Panattoni Business Center Łódź II

Park położony we wschodniej części Łodzi przy ul. Dostawczej (dzielnica Widzew Przemysłowy), 4 km od centrum miasta. Orientacyjne odległości: 5 km od węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1; 5 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans). Jest to obiekt o przeznaczeniu magazynowo - produkcyjno -

biurowym. Na park składają się dwa nowoczesne budynki o łącznej powierzchni magazynowej 33 000 m². Obecnie brak jest wolnych powierzchni do wynajęcia.

Panattoni Business Center Łódź III

Park zlokalizowany jest we wschodniej części Łodzi, przy ul. Niciarnianej (dzielnica Widzew Przemysłowy), około 5 km na południowy - wschód od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 6 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 8 km od węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1; 12 km od Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta (cargo); 25 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2). Park tworzy jeden budynek o powierzchni 30 128 m². Obecnie brak jest wolnych powierzchni do wynajęcia.

Panattoni Park Business Center Łódź IV

Park położony we wschodniej części Łodzi przy ul. Dostawczej (dzielnica Widzew Przemysłowy), 5 km na południowy - wschód od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 2 km od drogi krajowej nr 14; 3,5 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 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 łącznej powierzchni 19 480 m². Obecnie brak jest wolnych powierzchni do wynajęcia.

Panattoni Park Łódź West

Park zlokalizowany przy ul. Niesięcin w Konstancynie Łódzkiej, w pobliżu węzła „Konstancynów Łódzki” na drodze ekspresowej S14, około 12 km na zachód 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; 30 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2). Obiekt składa się z jednego budynku magazynowego o łącznej powierzchni 61 000 m², objętego zielonym certyfikatem BREEAM. Aktualnie wolna powierzchnia magazynowa do wynajęcia wynosi 8 000 m².

Panattoni Park Łódź East

Park zlokalizowany jest przy ul. Zakładowej (dzielnica Olechów/Widzew), 10 km na południowy - wschód od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 2 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 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 84 700 m² w dwóch budynkach. Obiekt posiada zielony certyfikat BREEAM. Obecnie brak jest wolnych powierzchni do wynajęcia.

Panattoni City Logistics Łódź I

Park zlokalizowany jest we wschodniej części Łodzi, przy ul. Dostawczej (dzielnica Widzew Przemysłowy), około 6 km na południowy - wschód od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 4 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 7,5 km od węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1; 12 km od Portu Lotniczego Łódź im. W. 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 30 120 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: 1,5 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 5 km od węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1; 14 km od Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta (cargo); 20 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2). Park tworzy jeden budynek o powierzchni 38 000 m². Aktualnie brak jest wolnej powierzchni do wynajęcia.

Panattoni City Logistics Łódź III

Park zlokalizowany w Łodzi, przy ul. Dostawczej, ok. 10 km na zachód od centrum Łodzi, bezpośrednio przy węźle „Łódź Wschód” na autostradzie A1. Orientacyjne odległości: 19 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); 4 km od terminali kontenerowych

Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 19 km od Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta (cargo). Park tworzy nowoczesny budynek o łącznej powierzchni 13 138 m², posiadający zielony certyfikat BREEAM. Aktualnie brak jest wolnej powierzchni do wynajęcia.

Panattoni City Logistics Łódź VI

Park zlokalizowany w Łodzi, przy ul. Dostawczej, ok. 8 km na południowy - wschód od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 8,5 km od węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1, 26 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); 4,5 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 12 km od Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta (cargo). Na park składa się nowoczesny budynek o łącznej powierzchni 26 000 m², posiadający zielony certyfikat BREEAM. Obiekt aktualnie jest w całości do wynajęcia.

Panattoni Park Łódź South II

Park zlokalizowany w Kruszowie, ok. 24 km na południe od centrum Łodzi, bezpośrednio przy drodze krajowej nr 12 / 91. Orientacyjne odległości: 4 km węzła „Tuszyn” na autostradzie A1; 8 km od węzła „Rzgów” na drodze ekspresowej S8; 24 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans). Na park składa się nowoczesny budynek o łącznej powierzchni 57 300 m², posiadający zielony certyfikat BREEAM. Obiekt aktualnie jest w całości do wynajęcia.

Panattoni A1 Łódź Park

Park zlokalizowany w Woli Rakowej, bezpośrednio przy węźle „Łódź Górna” na autostradzie A1, ok. 22 km na południowy - wschód od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 19 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); 12 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 22 km od Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta (cargo). Na park składają się 2 nowoczesne budynki o łącznej powierzchni 54 575 m², posiadające zielony certyfikat BREEAM. Aktualnie brak jest wolnej powierzchni do wynajęcia.

Panattoni Park Kuluszki

Park zlokalizowany jest w północnej części Kuluszek, przy ul. Nasiennej, w bezpośrednim sąsiedztwie drogi wojewódzkiej nr 715, 6 km od drogi krajowej nr 72. Orientacyjne odległości: 22 km od terminali

kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 15 km od węzła „Brzeziny” na autostradzie A1; 22 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2). Park tworzy jeden budynek o powierzchni 39 800 m². Obiekt posiada zielony certyfikat BREEAM.

Panattoni Park Pabianice

Park zlokalizowany jest w północno - zachodniej części Pabianic, przy ul. Lutomierskiej, około 3 km od centrum Pabianic 16 km od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 22 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 1,5 km od węzła „Pabianice Północ” na drodze ekspresowej S14; 12 km od Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta (cargo); 9 km od węzła „Pabianice Południe” na drodze ekspresowej S8. Park tworzą obecnie dwa budynki o powierzchni 89 000 m², a docelowo funkcjonować będą trzy budynki o powierzchni 133 000 m². Obiekt posiada zielony certyfikat BREEAM. Aktualnie brak jest wolnej powierzchni do wynajęcia.

Panattoni Park Zgierz

Park zlokalizowany jest w Dąbrówce Wielkiej przy ul. Spółdzielczej, około 5 km na północ od centrum Zgierza i 19 km od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 12 km od terminala kontenerowego Łódź Brukowa (iHub/Centrostal); 2 km od węzła „Zgierz Północ” na autostradzie A2; 16 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); 22 km od Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta (cargo). Park tworzy obecnie jeden budynek o powierzchni 121 778 m², a docelowo funkcjonować będą dwa budynki o powierzchni 160 000 m². Obiekt posiada zielony certyfikat BREEAM. Aktualnie wolna powierzchnia magazynowa do wynajęcia wynosi 44 000 m².

Segro Business Park Łódź

Park zlokalizowany przy ul. 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 terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 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 magazynową składają się dwa budynki o łącznej powierzchni 53 900 m². Obecnie brak jest wolnych powierzchni do wynajęcia.

Segro Logistics Park Łódź Ksawerów

Park zlokalizowany w Ksawerowie, przy ul. Giełdowej, ok. 13 km na południowy - zachód od centrum Łodzi, bezpośrednio przy drodze krajowej nr 14. Orientacyjne odległości: 3 km od węzła „Łódź Lublinek” na drodze ekspresowej S14; 17 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 11 km od Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta (cargo). Na park składa się nowoczesny budynek o łącznej powierzchni 35 000 m². Obecnie brak jest wolnych powierzchni do wynajęcia.

GLP Logistics Centre (Pabianice)

Park zlokalizowany jest przy ul. 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 Północ” na drodze ekspresowej S14; 1 km od drogi krajowej nr 14; 8 km od węzła „Pabianice Południe” na drodze ekspresowej S8, 19 km od węzła „Łódź Górna” na autostradzie A1; 19 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); Na powierzchnię magazynową składają się dwa budynki o łącznej powierzchni 25 600 m². Obecnie brak jest wolnych powierzchni do wynajęcia.

Prologis Park Łódź

Park zlokalizowany jest przy al. Ofiar Terroryzmu 11 Września w Łodzi (dzielnica Olechów) około 12 km na od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 1 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 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 trzech budynków, których łączną powierzchnię zaprojektowano na 89 882 m². Aktualnie zrealizowano jeden budynek o powierzchni magazynowej 32 741 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 ul. 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 terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 18 km od Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta (cargo); 20 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2). Park tworzy jeden budynek o powierzchni 8 505 m². Aktualnie brak jest wolnej powierzchni do wynajęcia.

7R City Flex Łódź II

Park zlokalizowany jest we wschodniej części Łodzi, przy ul. Kątnej (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: 4 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 15 km od Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta (cargo); 17 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2). Park tworzą dwa budynki o powierzchni 13 700 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 Eest I

Park zlokalizowany 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 terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 16 km od Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta (cargo). Na park składają się trzy budynki o łącznej powierzchni 100 000 m², posiadające zielony certyfikat BREEAM. Aktualnie brak jest wolnej powierzchni do wynajęcia.

7R Park Łódź West I

Park zlokalizowany jest przy ul. Księdza Janika w Łodzi, przy granicy z Konstancynem Łódzkim w odległości 9 km od centrum Łodzi, w bezpośrednim sąsiedztwie drogi ekspresowej S14. Orientacyjne odległości: 6 km od Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta (cargo); 11 km od terminalu kontenerowego Łódź Brukowa (Hub/Centrostal); 18 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 20 km od węzła „Łódź

Wschód” na autostradzie A1. Na park składają się dwa nowoczesne budynki o łącznej powierzchni 33 200 m², posiadające zielony certyfikat BREEAM.

7R Park Łódź West II

Park zlokalizowany w Łodzi przy ul. Maratońskiej, ok. 7 km od centrum miasta i 1,5 km od węzła „Łódź Retkinia” na drodze ekspresowej S14. Orientacyjne odległości: 4 km od Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta (cargo); 10 km od terminalu kontenerowego Łódź Brukowa (Hub/Centrostal); 15 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 15 km od węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1; 25 km od węzła „Emilia” na autostradzie A2. Na park składają się dwa nowoczesne budynki o łącznej powierzchni 53 000 m², posiadające zielony certyfikat BREEAM.

Reino IO Łódź

Park zlokalizowany jest przy al. Ofiar Terroryzmu 11 Września 19 w Łodzi (dzielnica Olechów) około 12 km na od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 1 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 3 km od węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1; 20 kilometrów od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2). Obiekt składa się z nowoczesnego budynku o powierzchni 24 000 m² i posiada zielony certyfikat BREEAM. Aktualnie brak jest wolnej powierzchni do wynajęcia.

Hillwood Łódź Górna

Park zlokalizowany jest przy ul. Józefów (dzielnica Górna), około 10 km na południe od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 7 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 9 km od węzła „Łódź Górna” na autostradzie A1, 8 km od węzła „Rzgów” na drodze ekspresowej S8, 11 km od Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta (cargo); Obiekt składa się z dwóch budynków magazynowo -produkcyjnych o łącznej powierzchni 115 200 m². Aktualnie wolna powierzchnia magazynowa do wynajęcia wynosi 41 878 m².

Hillwood Chocianowice

Park zlokalizowany jest w Łodzi, przy ul. Chocianowickiej, ok. 8 km na południowy zachód od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 5 km od węzła „Łódź Retkinia” na drodze ekspresowej S14; 13 km od terminali

kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 7,5 km od Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta (cargo). Na park składa się nowoczesny budynek o łącznej powierzchni 97 142 m², posiadający zielony certyfikat BREEAM. Aktualnie wolna powierzchnia magazynowa do wynajęcia wynosi 10 156 m².

Hillwood Zgierz I

Park zlokalizowany jest w miejscowości Dąbrówka Wielka, około 4 km od centrum Zgierza i 15 km od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 2 km od węzła „Zgierz Północ” na autostradzie A2, 12 km od terminalu kontenerowego Łódź Brukowa (Hub/Centrostal); 16 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); 20 km od Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta (cargo). Obiekt składa się z jednego budynku o łącznej powierzchni około 70 000 m². Aktualnie wolna powierzchnia magazynowa do wynajęcia wynosi 15 847 m².

MDC2 Park Łódź South

Park zlokalizowany w Głuchowie, ok. 26 km na południe od centrum Łodzi, bezpośrednio przy węźle „Tuszyn” na autostradzie A1. Orientacyjne odległości: 10 km od węzła „Rzgów” na drodze ekspresowej S8; 32 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 27 km od Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta (cargo). Na park składają się dwa nowoczesne budynki o łącznej powierzchni 81 038 m², posiadające zielony certyfikat BREEAM. Aktualnie wolna powierzchnia magazynowa do wynajęcia wynosi 54 700 m².

MLP Łódź

Park zlokalizowany jest w Łodzi przy ul. Olechowskiej (dzielnica Olechów), około 5 km na południowy - wschód od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 1,5 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 4 km od węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1; 15 km od Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta (cargo); 22 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2). Na park składa się obecnie jeden budynek o powierzchni 43 096 m², będący w całości do wynajęcia. Inwestycja docelowo składać się będzie z dwóch budynków przystosowanych do magazynowania i lekkiej produkcji o łącznej powierzchni 86 800 m², posiadających certyfikat BREEAM. Aktualnie wolna powierzchnia magazynowa do wynajęcia wynosi 31 670 m².

CLM Park Lućmierz

Park zlokalizowany w Lućmierzu Lesie, przy ul. Sadowej, około 4 km od centrum Zgierza i 15 km od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 4 km od węzła „Emilia” na autostradzie A2, 11 km od terminalu kontenerowego Łódź Brukowa (Hub/Centrostal); 19 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); 21 km od Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta (cargo). Obiekt składa się z jednego budynku o łącznej powierzchni około 22 600 m². Aktualnie brak jest wolnej powierzchni do wynajęcia.

Hillwood Kutno

Obiekt zlokalizowany w Kaszewach Kościelnych, 9 km na wschód od centrum Kutna, 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 dwóch budynków o powierzchni 72 000 m². Aktualnie powierzchnia do wynajęcia wynosi 27 100 m².

Diamond Business Park Stryków

Park zlokalizowany w Dobrej, 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); 18 km od terminalu kontenerowego Łódź Brukowa (Hub/Centrostal) oraz 26 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, 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, a powierzchnia docelowa wyniesie 171 600 m². Aktualnie brak jest wolnej powierzchni do wynajęcia.

Logicor Stryków

Park zlokalizowany w Sosnowcu, 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); 19 km od terminalu kontenerowego Łódź Brukowa (Hub/Centrostal) oraz 25 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, 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 102 618 m². Aktualnie powierzchnia do wynajęcia wynosi 6 603 m².

Segro Logistics Park Stryków

Park zlokalizowany w Smolicach 1,5 km na 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); 23 km od terminalu kontenerowego Łódź Brukowa (Hub/Centrostal) oraz 29 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans). Jest to obiekt oferujący nowoczesne powierzchnie magazynowe i produkcyjne. Powierzchnia magazynowa łącznie w dziewięciu budynkach wynosi 301 400 m², a docelowo 395 000 m². Obiekt posiada zielony certyfikat BREEAM. Aktualnie powierzchnia do wynajęcia wynosi 89 300 m².

Hillwood Stryków

Park położony w Sosnowcu, 4 km na południowy – zachód od centrum Strykowa, w bezpośrednim sąsiedztwie dróg krajowych nr 14 i nr 71 oraz węzła „Stryków” na autostradzie A2. Orientacyjne odległości: 5 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); 20 km od terminalu kontenerowego Łódź Brukowa (Hub/Centrostal) oraz 28 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans). Na powierzchnię magazynową składają się dwa budynki o łącznej powierzchni 88 500 m². Aktualnie powierzchnia do wynajęcia wynosi 7 237 m².

Panattoni Park Stryków II

Park zlokalizowany w Sosnowcu około 3 km na południe od centrum Strykowa, bezpośrednio przy drogach krajowej nr 14 i nr 71. Orientacyjne odległości: 1,5 km od węzła „Stryków” na autostradzie A2; 4 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); 20 km od terminalu kontenerowego Łódź Brukowa (Hub/Centrostal) oraz 28 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, 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 128 700 m². Aktualnie brak jest wolnej powierzchni do wynajęcia.

Panattoni Park Stryków III

Park zlokalizowany w Sosnowcu około 3 km na południe od centrum Strykowa, bezpośrednio przy drodze krajowej nr 14, przy węźle „Stryków” na autostradzie A2. Orientacyjne odległości: 4,5 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); 20 km od terminalu kontenerowego Łódź Brukowa (Hub/Centrostal) oraz 28 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans). Na powierzchnię magazynową składają się dwa budynki o łącznej powierzchni 94 500 m². Obiekt posiada zielony certyfikat BREEAM. Aktualnie brak jest wolnej powierzchni do wynajęcia.

Panattoni Park Stryków IV

Park zlokalizowany w Sosnowcu około 3 km na południe od centrum Strykowa, bezpośrednio przy drodze krajowej nr 14, przy węźle „Stryków” na autostradzie A2. Orientacyjne odległości: 4,5 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); 20 km od terminalu kontenerowego Łódź Brukowa (Hub/Centrostal) oraz 28 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans). Na powierzchnię magazynową składają się dwa budynki o łącznej powierzchni 65 000 m². Obiekt posiada zielony certyfikat BREEAM. Aktualnie powierzchnia do wynajęcia wynosi 12 536 m².

Prologis Park Stryków

Park zlokalizowany w Sosnowcu, 2,5 km na południe od centrum Strykowa, w sąsiedztwie węzła „Stryków” na autostradzie A2. Orientacyjne odległości: 5 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); 20 km od terminalu kontenerowego Łódź Brukowa (Hub/Centrostal) oraz 28 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans). Na park składają się trzy budynki o łącznej powierzchni magazynowej 80 200 m². Obiekt posiada zielony certyfikat BREEAM. Aktualnie powierzchnia do wynajęcia wynosi 39 744 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; 40 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans) i 53 km od terminala Zduńska Wola Karsznice (PKP Cargo). Jest to obiekt magazynowo-dystrybucyjny zapewniający elastyczność w zakresie możliwej funkcji. Obiekt składa się z sześciu budynków o powierzchni 268 676 m². Docelowo park ma się składać z 14 budynków o łącznej powierzchni 469 343 m². Aktualnie powierzchnia do wynajęcia wynosi 189 842 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); 45 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans) i 55 km od terminala kolejowego Zduńska Wola Karsznice (PKP Cargo). 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 79 900 m². Aktualnie powierzchnia do wynajęcia wynosi 22 676 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; 48 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans) i 59 km od terminala kolejowego Zduńska Wola Karsznice (PKP Cargo). Jest to duży kompleks logistyczny dysponujący powierzchnią magazynową wysokiego składowania. Park magazynowy składa się z czterech budynków o łącznej powierzchni magazynowej 135 000 m², a docelowo 412 000 m². Obecnie brak wolnych powierzchni do wynajęcia.

Mapletree Park Piotrków I

Park zlokalizowany w Rokszycach, 5 km na zachód od centrum Piotrkowa Trybunalskiego, bezpośrednio przy węźle „Piotrków Trybunalski Wschód” na drodze ekspresowej S8. Orientacyjne odległości: 7 km od węzła „Piotrków Trybunalski Południe” na autostradzie A1; 45 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans) i 54 km od terminala kontenerowego Zduńska Wola Karsznice (PKP Cargo). Na powierzchnię magazynową składa się jeden budynek o powierzchni 21 200 m². Aktualnie powierzchnia do wynajęcia wynosi 17 249 m².

Loogic Park Radomsko

Park zlokalizowany jest w Malutkich, ok. 8 km na północ od centrum Radomska. Orientacyjne odległości: 2 km od węzła „Radomsko” na autostradzie A1; 5 km od terminala kontenerowego Radomsko (Loconi). Park składa się z jednego budynku o powierzchni 60 980 m², a docelowo 383 204 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; 45 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans). Park składa się z jednego budynku magazynowo-biurowego o powierzchni 26 500 m². Obecnie brak wolnych powierzchni do wynajęcia.

Hillwood Rawa Mazowiecka

Park zlokalizowany jest w północno - wschodniej części Rawy Mazowieckiej, 3 km od centrum miasta, w sąsiedztwie węzła „Rawa Mazowiecka Północ” na drodze ekspresowej S8, 58 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans). Park oferuje elastyczne powierzchnie z przeznaczeniem na biura, magazyny oraz lekką produkcję. Obiekt składa się z dwóch budynków o łącznej powierzchni 130 310 m². Aktualnie powierzchnia do wynajęcia wynosi 85 255 m².

Hillwood Łowicz Południe

Park zlokalizowany 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); 41 km od terminalu intermodalnego w Kutnie (PCC Intermodal). Obiekt składa się z dwóch budynków o łącznej powierzchni 108 000 m². Aktualnie powierzchnia do wynajęcia wynosi 61 917 m².

OBIEKTY PLANOWANE

Panattoni Park Łódź City Gate (planowany)

Park zlokalizowany będzie w Łodzi, przy ul. Józefiaka, ok. 10 km na wschód od centrum Łodzi, bezpośrednio przy węźle „Łódź Wschód” na autostradzie A1. Orientacyjne odległości: 19 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); 4 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 19 km od Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta (cargo). Na park składać się będzie nowoczesny budynek o łącznej powierzchni 31 632 m², posiadający zielony certyfikat BREEAM.

Panattoni City Logistics Łódź V (planowany)

Park zlokalizowany będzie w Łodzi, przy ul. Jędrzejowskiej, ok. 10 km na południowy - wschód od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 7 km od węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1, 8 km od węzła „Łódź Górna” na autostradzie A1, 25 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); 3 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 16 km od Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta (cargo). Na park składać się będzie nowoczesny budynek o łącznej powierzchni 21 262 m², posiadający zielony certyfikat BREEAM.

Panattoni City Logistics Łódź VII (planowany)

Park zlokalizowany będzie w Łodzi, przy ul. Dostawczej, ok. 8 km na południowy wschód od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 8,5 km od węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1, 26 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); 4,5 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 12 km od Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta (cargo). Na park składać się będzie nowoczesny budynek o łącznej powierzchni 42 719 m², posiadający zielony certyfikat BREEAM.

Panattoni Park Łódź West II (planowany)

Park zlokalizowany będzie w Konstancynie Łódzkiej, przy ul. Langiewicza, ok. 9 km na zachód od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 3 km od węzła „Łódź Retkinia” na drodze ekspresowej S14, 46 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); 18 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 41 km od terminala kontenerowego Zduńska Wola Karsznice (PKP Cargo); 6 km od Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta (cargo). Na park składać się będą dwa nowoczesne budynki o łącznej powierzchni 84 509 m², posiadające zielony certyfikat BREEAM.

GLP Łódź II Logistics Centre (planowany)

Park zlokalizowany będzie w Głuchowie, ok. 26 km na południe od centrum Łodzi, bezpośrednio przy węźle „Tuszyn” na autostradzie A1. Orientacyjne odległości: 10 km od węzła „Rzgów” na drodze ekspresowej S8; 32 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 27 km od Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta (cargo). Na park składać się będzie nowoczesny budynek o łącznej powierzchni 17 791 m².

GLP Łódź IV Logistics Centre (planowany)

Park zlokalizowany będzie w Emilii, ok. 20 km na północ od centrum Łodzi, bezpośrednio przy węźle „Emilia” na skrzyżowaniu autostrady A2 i drogi ekspresowej S14. Orientacyjne odległości: 23 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie A1 i A2); 16 km od terminalu kontenerowego Łódź Brukowa (Hub/Centrostal); 45 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 26 km od Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta (cargo). Na park składać się będzie nowoczesny budynek o łącznej powierzchni 71 600 m².

MLP Business Park Łódź (planowany)

Park zlokalizowany będzie w Łodzi, przy ul. Olechowskiej, ok. 8 km na południowy - wschód od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 22 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie A1 i A2); 4,5 km od węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1; 1,5 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 15 km od Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta (cargo). Na park składać się będzie nowoczesny budynek o łącznej powierzchni 30 400 m².

Hillwood Zgierz II (planowany)

Park zlokalizowany będzie w Dąbrowce Wielkiej koło Zgierza, ok. 16 km na północ od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 2 km od węzła „Zgierz Północ” na autostradzie A2; 16 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie A1 i A2); 11 km od terminalu kontenerowego Łódź Brukowa (Hub/Centrostal) oraz 38 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 26 km od Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta (cargo). Na park składać się będą dwa nowoczesne budynki o łącznej powierzchni 76 939 m².

7R Park Łódź North I (planowany)

Park zlokalizowany będzie w Zgierzu, przy ul. Łukasińskiego, ok. 11 km na północ od centrum Łodzi, bezpośrednio przy węźle „Zgierz Zachód” na drodze ekspresowej S14. Orientacyjne odległości: 9 km od węzła „Emilia” na autostradzie A2; 19 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie A1 i A2); 7 km od terminalu kontenerowego Łódź Brukowa (Hub/Centrostal) oraz 25 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 20 km od Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta (cargo). Na park składać się będą dwa nowoczesne budynki o łącznej powierzchni 38 333 m².

P3 Łódź City (planowany)

Park zlokalizowany będzie w Łodzi, przy ul. Śnieżnej, ok. 6 km na północny - wschód od centrum Łodzi, bezpośrednio przy drodze krajowej nr 72. Orientacyjne odległości: 8 km od węzła „Brzeziny” na autostradzie A1; 20 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); 13 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 13 km od Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta (cargo). Na park składać się będzie nowoczesny budynek o łącznej powierzchni 43 793 m², posiadający zielony certyfikat BREEAM.

White Star Logistics Łódź (planowany)

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 terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 16 km od Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta (cargo). Na park składać się będą dwa budynki

o łącznej powierzchni 30 000 m², posiadające zielony certyfikat BREEAM.

Brukowa Business Park (planowany)

Park zlokalizowany będzie w Łodzi, przy ul. Brukowej, ok. 8 km na północny - zachód od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 16 km od węzła „Emilia” na autostradzie A2; 19 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie A1 i A2); 2,5 km od terminalu kontenerowego Łódź Brukowa (Hub/Centrostal) oraz 18 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 11 km od Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta (cargo). Na park składać się będą dwa nowoczesne budynki o łącznej powierzchni 12 000 m².

CTPark Łódź Airport (planowany)

Park zlokalizowany będzie w Łodzi, przy ul. Sanitariuszek, ok. 10 km na południowy - zachód od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 2 km od węzła „Łódź Retkinia” na drodze ekspresowej S14; 25 km od węzła „Emilia” na autostradzie A2; 16 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 4,5 km od Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta (cargo). Na park składać się będą trzy nowoczesne budynki o łącznej powierzchni 101 781 m².

Citylink Łódź Olechów (planowany)

Park zlokalizowany będzie w Łodzi, przy ul. Józefiaka, ok. 10 km na południowy - wschód od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 2 km od węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1, 20 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); 3 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 19 km od Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta (cargo). Na park składać się będzie nowoczesny budynek o łącznej powierzchni 23 000 m².

Mapletree Piotrków II (planowany)

Park zlokalizowany będzie w Majkowie Dużym, 8 km na zachód od centrum Piotrkowa Trybunalskiego, bezpośrednio przy drodze krajowej nr 74. Orientacyjne odległości: 4 km od węzła „Piotrków Trybunalski Południe” na autostradzie A2; 45 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 50 km od terminala kontenerowego Radomsko (Loconi); 50 km od terminala kontenerowego Zduńska Wola

Karsznice (PKP Cargo). Na park składać się będą trzy nowoczesne budynki o łącznej powierzchni 691 052 m².

Park Logistyczny Kutno (planowany)

Park zlokalizowany będzie w Kutnie, przy ul. Skłęczkowskiej, ok. 6 km na zachód od centrum Kutna, bezpośrednio przy drodze krajowej nr 92. Orientacyjne odległości: 3,5 km od węzła „Kutno Wschód” na autostradzie A1; 2 km od terminala kontenerowego Kutno (PCC Intermodal). Na park składać się będą trzy nowoczesne budynki o łącznej powierzchni 51 012 m².

MountPark Stryków (planowany)

Park zlokalizowany będzie około 2 km na północ od centrum Strykowa, bezpośrednio przy drodze wojewódzkiej nr 708. Orientacyjne odległości: 4,5 km od węzła „Stryków” na autostradzie A2; 8 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); 27 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans). Plany inwestycyjne obejmują budowę siedmiu budynków o łącznej powierzchni 245 000 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; 5 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); 27 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans). Plany inwestycyjne obejmują budowę czterech budynków o łącznej powierzchni 153 100 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. 20 proc. powierzchni magazynowej w Polsce zlokalizowanych jest na terenie województwa śląskiego, co stanowi ponad 5 milionów mkw., a ogromny popyt na tego rodzaju powierzchnie sprawia, że w budowie jest już kolejne ponad 350 tys. mkw. Najchętniej powierzchnie magazynowe na Górnym Śląsku wynajmują firmy z sektora e-commerce oraz duże dyskonty.

Podstawowe wskaźniki dotyczące rynku magazynowego w województwie śląskim:

5,3 mln mkw. zasobów powierzchni magazynowych, w tym budowie około 325 tys. mkw. Wskaźnik pustostanów wynosi 7,1 %. Czynsze bazowe oscylują w okolicach 3,70 – 5,50 EUR/mkw.

7R Park Bytom North I

To projekt parku logistycznego składającego się z jednego budynku. Całkowita powierzchnia inwestycji wyniesie około 60 000 mkw.

7R Beskid Park I i II

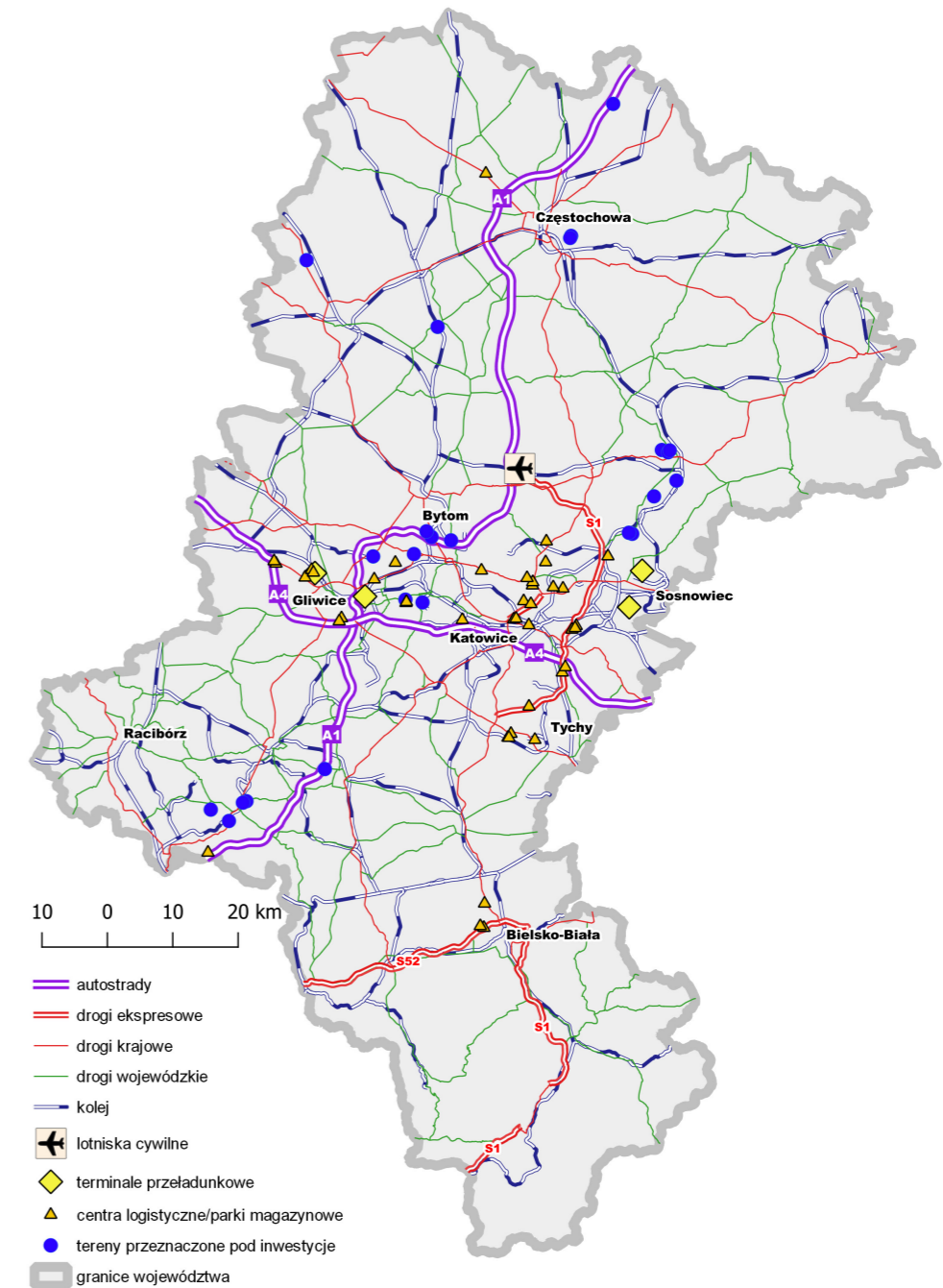
Centrum 7R Beskid Park w Czechowicach – Dziećwicach jest zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie DK 1/E75, z możliwością zjazdu do drogi krajowej. Położenie nieruchomości ułatwia szybki dojazd do najważniejszych miast aglomeracji śląskiej, a także przejść granicznych w Cieszynie i Korbielowie. Łączna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

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 Słowacji. Składać się będzie z 5 hal magazynowych o docelowej powierzchni ponad 121 812 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 ponad 60 000 mkw.

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



Źródło: Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie

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 mkw.

7R Logistic Sosnowiec

7R Logistic Sosnowiec zlokalizowany jest w Sosnowcu, 8 km od centrum Katowic. Centrum logistyczne położone jest pół kilometra od wjazdu na drogę ekspresową S1, która 6,5 km dalej łączy się z autostradą A4. Park położony jest 20 km od centrum Katowice i 33 km od Międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice w Pyrzowicach. Łącznie oferuje 22 000 mkw.

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

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 mkw.

CTPark Gorzyce

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. Składa się z dwóch budynków najwyższej klasy. Moduły parku mogą być przystosowane nie tylko pod magazynowanie, ale również do lekkiej produkcji. Łączna powierzchnia 42 080 mkw. – dostępna 17 000 mkw.

CTPark Katowice

7R Park Katowice I 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.

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 mkw.

DL Invest Park Psary/Czeladź

DL Invest Park Psary/Czeladź będzie jednym z największych parków logistycznych w regionie, położony na terenie obejmującym 900 000 mkw. Park oferuje możliwość rozbudowy centrum o obiekty magazynowe i produkcyjne o łącznej powierzchni do 320 000 mkw. Minimalna powierzchnia działki wynosi 10 000 mkw., 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

EXETERParkCzeladźzlokalizowanejestwCzeladzipołożonej 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-Lódź-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 mkw.

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 mkw. 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 mkw. Powierzchnie mogą zostać specjalnie dopasowane indywidualnych wymagań klienta, min. do potrzeb produkcji lekkiej.

GLP Łęczyny Logistics Centre

GLP Łęczyny 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 mkw.

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 mkw.

Hillwood Sosnowiec Zagłębie

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

Hillwood Częstochowa Zachód

Hillwood Częstochowa to nowoczesny park magazynowy na wynajem zlokalizowany 13 km od Częstochowy w Gruszewinie, bezpośrednio przy drodze nr 43. Park oddalony jest ok. 70 km od Portu Lotniczego Katowice. Całkowita planowana powierzchnia magazynowa 57 200 mkw.

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 mkw. Składać się będzie z dwóch najwyższej klasy budynków magazynowych.

Hillwood Piekary Śląskie

Hillwood Piekary Śląskie to 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 mkw.

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 mkw., docelowo 21 888 mkw.

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 mkw.

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 mkw.

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: 97 000 mkw.

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.

MDC² Park Gliwice

MDC²Park Gliwice położony jest niecały kilometr od węzła autostrad A1 i A4. Park leży 5 km od centrum Gliwic, co zapewnia łatwy dostęp do pracowników. Park Gliwice to inwestycja składająca się z dwóch nowoczesnych budynków magazynowych o łącznej powierzchni ok. 52 000 mkw.

MLP Czeladź

MLP Czeladź to nowoczesny park dystrybucyjny który oferuje 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 mkw.

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 mkw. (8 000 w budowie).

P3 Debieńsko

Inwestycja zlokalizowana jest na Górnym Śląsku na południe od konurbacji katowickiej przy zjeździe z autostrady A1. Na 22,4 ha powstaną dwie nowoczesne hale wraz z komponentem biurowym o łącznej powierzchni ok. 164 000 m²

Panattoni City Logistics Katowice

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

Panattoni Park Bielsko-Biała II, III i IV

Powierzchnie Panattoni Park Bielsko-Biała posiadają dobry dostęp do pobliskiej drogi ekspresowej S1 / trasy europejskiej E75 (Gdańsk-Katowice-Tychy). Lokalizacja obiektów, 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 parków wynosi:

- Panattoni Park Bielsko-Biała II 24 000 mkw.
- Panattoni Park Bielsko-Biała III 90 200mkw.
- Panattoni Park Bielsko-Biała IV 100 000 mkw.

Panattoni Park Czeladź IV

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

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 mkw.

Panattoni Park Gliwice III i IV

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 Gliwice VII to planowana inwestycja o łącznej wielkości powierzchni magazynowej przekraczającej 130 000 mkw.

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 Drogowa 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 wykwalifikowanej 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 Bręczkowice 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. 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 Park Katowice Airport

Park położony jest w odległości 3 km od Międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice w Pyrzowicach. To planowana inwestycja o łącznej wielkości powierzchni magazynowej przekraczającej 200 000 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 mkw.

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 mkw., docelowo 18.000 mkw.

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 mkw. Park powstał na terenach przemysłowych, których infrastrukturę zrewitalizowano na potrzeby powierzchni magazynowych i produkcyjnych.

Jeden z atutów centrum stanowi własna bocznicą łącząca kompleks z rozległą siecią kolejową zapewniającą połączenie Warszawa-Katowice oraz połączenie z pobliskim terminalem Linii Hutniczej Szerokotorowej w

Sławkowie. Obecna wielkość parku wynosi: 144 000 mkw.

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 mkw.

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 mkw. 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 mkw.

Segro Business Park Gliwice

SEGRO Business Park Gliwice oferuje dwie hale magazynowe o łącznej powierzchni 24 800 mkw., 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 mkw.

i 41 900 mkw.

SEGRO Logistics Park Gliwice

SEGRO Logistics Park Gliwice to nowoczesny park logistyczny położony na 48 ha działce, który docelowo oferować będzie 200.000 mkw. powierzchni magazynowo-produkcyjnej. Minimalne moduły najmu zaczynają się już od 2.200 mkw. i mogą zostać zaprojektowane oraz wykonane zgodnie ze specyficznymi wymaganiami klienta. 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: 199 800 mkw.

SBU Zabrze

SBU Zabrze zlokalizowany jest przy trasie DK 88, a 0,5 km od parku znajduje się przystanek komunikacji miejskiej. Park położony jest w pobliżu centrum miasta. Do Portu Lotniczego w Katowicach jest 35 km. SBU Zabrze to park magazynowy składający się z czterech budynków. Jego powierzchnia wynosi 12 600 mkw. Magazyny dzielą się na moduły o wielkości 360 mkw.

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 bocznicza kolejowa (ok. 11 km torów kolejowych), pomieszczenia biurowe o pow. 3 000 mkw. oraz terminalem kontenerowym i parkingiem dla TIRów.

Mieszczący się w ŚCL terminal kontenerowy o powierzchni 50 000 mkw., 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 mkw. 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 mkw. 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 mkw. do 4300mkw. oraz powierzchni biurowych od 12 mkw. do 500 mkw. łączna powierzchnia biur i magazynów to ponad 20 000 mkw.

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

Zachodniopomorskie

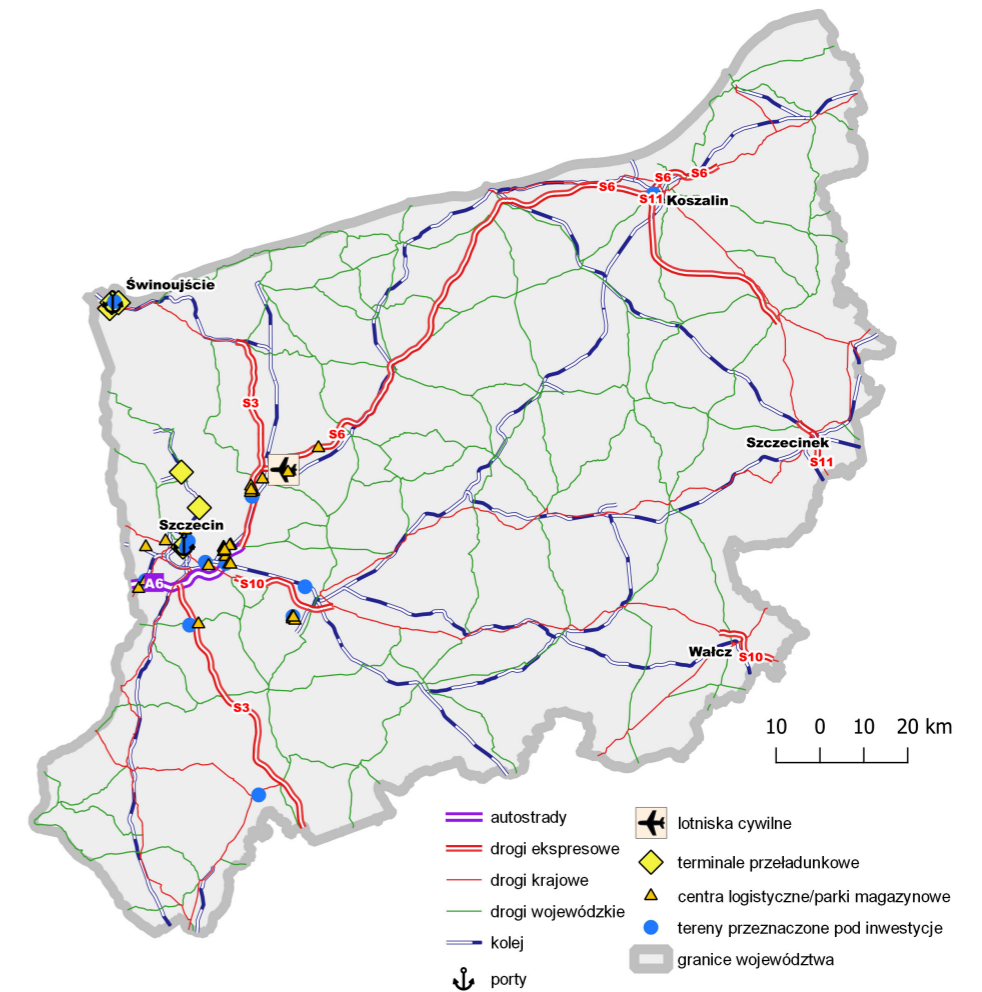
Województwo zachodniopomorskie odgrywa bardzo ważną rolę w Korytarzu Transportowym Bałtyk-Adriatyk z uwagi na jego nadmorskie położenie oraz zachodnią odnogę korytarza, która w tym województwie posiada swój początek. To tu zlokalizowane są także dwa duże porty morskie (Szczecin i Świnoujście) oraz kończy 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 magazynowo - produkcyjnej. Wskaźnik pustostanów w Regionie wzrósł i wynosi 7,66%. Czynsz bazowy 3,9 EUR/mkw. - 4,9 EUR/mkw. (średnio 4,0 EUR/mkw.), a wartość czynszu efektywnego oscyluje między 3,3 a 3,9 euro za miesiąc. W IV kwartale 2023 roku województwo zachodniopomorskie dysponowało powierzchnią magazynową powyżej miliona 145 tys. mkw. W planach i budowie jest kolejne prawie 700 tys. mkw.

Hale BTS:

BTS KION

Panattoni Europe wybudowało w Kołbaskowie pod Szczecinem fabrykę wózków widłowych dla firmy Linde,

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



Źródło: Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie

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, wygradzenie 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 mkw. 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 800mkw. dróg, w tym rondo typu biszkoptowego. 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 mkw. powierzchni i zaliczane jest do największych obiektów logistycznych w Polsce. Wyposażone jest w najnowocześniejsze rozwiązania technologiczne, w tym dwie pięciopiętrowe wieże wysokiego składowania, które mogą pomieścić do kilkunastu milionów sztuk towaru.

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 mkw. 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.

BTS Hillwood DPD

DPD - francuska firma logistyczna o globalnym zasięgu; oferuje indywidualne rozwiązania umożliwiające szybkie dostarczenie przesyłek na całym świecie wybrała Szczecin jako lokalizację dla swojego kolejnego centrum przeładunku. Nowo powstała hala wielkości 5 000mkw. jest wykorzystywana jako cross-dock do przeładunku towarów oraz wysyłania ich do ostatecznych odbiorców.

Hala jest wyposażona w automatyczne sortery. Jest to trzecia realizacja firmy Hillwood dla DPD w Polsce.

BTO TEDI

Tedi – niemiecki lider dyskontów przemysłowych wybrał Stargard na swoje centrum dystrybucji w Polsce.

W Parku Przemysłowym Nowoczesnych Technologii powstał duży obiekt o powierzchni 87 300 mkw. Przy hali jest też część biurowa, licząca 4000 mkw. z wieloma rozwiązaniami proekologicznymi i energooszczędnymi. Uroczyste otwarcie centrum logistycznego TEDI miało miejsce 27 kwietnia 2023. Lokalizacja w Stargardzie pomoże w intensywniejszej ekspansji firmy w zachodniej części Polski, a w nowym magazynie składowany jest pełen zakres produktów sprzedawanych w sklepach TEDI: produkty codziennego użytku, artykuły kosmetyczne, drogerijne i gospodarstwa domowego, karma dla zwierząt oraz akcesoria dekoracyjne, prezentowe i biurowe.

BTS InPost

InPost - największy polski prywatny operator pocztowy, swoje kolejne centrum logistyczne uruchomił w Goleniowskim Parku Przemysłowym w hali wielkości 8000m. Inpost jest liderem w oferowaniu nowoczesnych usług logistycznych i pierwszą firmą w Polsce, która stworzyła sieć Paczkomatów - samoobsługowych punktów nadania i odbioru paczek, czynnych 24/. Paczkomaty zwiększyły wydajność usług logistycznych, a o ich sukcesie zadecydowała też szybkość dostaw - aż 98% przesyłek dostarczanych jest już następnego dnia po nadaniu!

Parki logistyczno-produkcyjne:

EQT 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 62 593 mkw. przeznaczone pod logistykę, magazynowanie i produkcję, wszystkie wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne zapewniające możliwość

wysokiego składowania i wygodnego prowadzenia wszelkich operacji logistycznych oraz produkcyjnych.

Park jest atrakcyjnym miejscem do lokowania i rozwoju firm szczególnie z branży produkcyjnej z kapitałem skandynawskim. W Exeter Park Szczecin 1 działalność prowadzą firmy specjalizujące 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.

EQT Exeter Park Szczecin 2

Exeter Park Szczecin 2 jest ulokowany w dzielnicy Dąbie w prawobrzeżnej części Szczecina, tuż przy autostradzie A6 – węzeł Szczecin Dąbie. Posiada dogodny połączenie z lotniskiem (30 km), portem morskim, centrum Szczecina (15 km), Berlinem oraz z drogami ekspresowymi S3 (port morski – południe Polski), S10 (Stargard Szczeciński - kierunek Toruń). Jest to nowoczesna inwestycja, która docelowo w ramach dwóch budynków magazynowych oferuje 80 000 mkw. powierzchni magazynowej wysokiego składowania. Pierwszy budynek został oddany do użytkowania w pierwszej połowie 2020 – najemcą jest firma Ammeraal Beltech Modular Poland oraz Incom Polska. Powierzchnie w drugim budynku zostały w części wynajęte przez firmę KK Wind Solutions.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 4608mkw. oferuje najemcom możliwość wysokiego składowania, prowadzenia działalności logistycznej jak i produkcyjnej.

Mapletree Park Szczecin (poprzednio Prologis)

Mapletree Park Szczecin to nowoczesne centrum logistyczne o całkowitej powierzchni wynoszącej 101 960 mkw. 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.

Hala Magazynowa Stobno

Hala Magazynowa Stobno - to nowoczesny obiekt magazynowy o powierzchni 13 000mkw. 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 220 780 mkw. i odpowiada na potrzeby klientów z różnych branż. Swoje miejsce znaleźli tam inwestorzy z branży logistycznej np. Rohlig Suus Logistics, DHL Supply Chain, PDC Logistics- jak i produkcyjnej np. Cotes Polska.

Szczecin Park Trzebusz (wcześniej Panattoni Park Szczecin II) 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 Szczecinie składa się z dwóch budynków magazynowych klasy A o łącznej powierzchni prawie 69 000 mkw. 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 doływ wykwalifikowanych pracowników,

a także dogodny dostęp do infrastruktury transportu miejskiego. Najemcy to m.in. Autodoc Logistics, Hegen Polska czy Carlsberg.

Panattoni Park Szczecin III (Kniewska)

Panattoni Park Szczecin III charakteryzuje się doskonałym położeniem w dzielnicy Dąbie, w pobliżu wjazdu na drogę S3/A6 – zapewnia najemcom szybki dojazd do granicy niemieckiej lub promu do Skandynawii. Kompleks składa się z dwóch budynków o łącznej powierzchni 30 026mkw. Hale są wyposażone w doki rozładunkowe, bramy wjazdowe z poziomu „0” oraz place manewrowe. Najemcy prowadzą działalność od maja 2022 i są to Procent Poland, Svendsen Sport i DsProdukten.

Panattoni Park Szczecin IV

Panattoni Park Szczecin IV to nowoczesne centrum logistyczne przeznaczone pod dystrybucję ale również i lekką produkcję. Posiada dobry dostęp do drogi ekspresowej S3. Lokalizacja w odległości ok. 12km od centrum Szczecina umożliwia pracownikom szybki dojazd z centrum Szczecina. Powierzchnia całkowita kompleksu to 39 660 mkw. Dostępność od czerwca 2023. Najemcami są: Jas Group, Rohlig Suus, Home Delivery, AS Max Group, Comad.

Panattoni Park Szczecin V

Panattoni Park Szczecin V to budowany obiekt logistyczny zlokalizowany na działce przy ulicy Lubczyńskiej w Szczecin Dąbiu. Wielkość powierzchni to około 29 000mkw. – najemcą będzie firma Farutex. Odległość od drogi S3 to tylko 6 km. Doskonałe połączenie drogowe dla klientów obsługujących rynek polski i niemiecki.

Panattoni Park Trzebusz II i III to dwa planowane parki logistyczne w okolicy węzła Dąbie. Pierwszy planowany jest na 61 737 mkw. a drugi na 38 663 mkw. powierzchni. Planowana data realizacji to 12 miesięcy od podpisania umowy z najemcą.

Panattoni Park Szczecin Dunikowo

W trzecim kwartale 2024 r. Panattoni BTS rozpocznie realizację projektu centrum dystrybucji dla niemieckiej sieci Action. Deweloper dostarczy sztyt na miarę obiekt, który obejmie 51 500 mkw. powierzchni przemysłowej oraz 2 870 mkw. powierzchni biurowej. Lokalizacja pozwoli na obsługę północno-zachodniej Polski, a także

regionu Berlina. Centrum dystrybucyjne ukończone będzie w połowie 2025. Zatrudnienie znajdzie ok. 500 osób.

Panattoni Park Goleniów I, II, III i IV

Firma Panattoni realizuje obecnie kilka projektów w Goleniowie na terenie Goleniowskiego Parku Przemysłowego – pierwszego parku przemysłowego w Regionie w którym działa obecnie ok. 50 firm. GPP jest usytuowany 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.

- Panattoni Park Goleniów I – składa się z dwóch budynków klasy A o łącznej powierzchni 63 946mkw. Hale są wyposażone w doki rozładunkowe, bramy wjazdowe z poziomu „0” oraz place manewrowe. Najemcy to m.in. SIA Abrasives oraz DSV.
- Panattoni Park Goleniów II – planowane są 2 hale o łącznej powierzchni 104 414mkw. (magazyn A – 59 497mkw., magazyn B – 44 917mkw.)
- Panattoni Park Goleniów III – planowane są 2 hale o łącznej powierzchni 49 000mkw. (magazyn A – 15 734, magazyn B – 33 286mkw.)
- Panattoni Park Goleniów IV – planowane są również dwie hale o łącznej powierzchni 114 417mkw. (magazyn A – 55 702mkw., magazyn B – 58715mkw.)

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 dwóch hal o łącznej powierzchni 65 449 mkw. rozpocznie się po podpisaniu umowy przez potencjalnego najemcę.

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 trzy nowoczesne budynki magazynowe klasy A o łącznej powierzchni 57 597 mkw. 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 została 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 użytkownika wynajętej przestrzeni. Wielkość inwestycji to 13 742mkw. Najemcy to m.in. chińska firma produkcyjna Copper Joint.

7R Park Szczecin

7R Park Szczecin to centrum logistyczne, które powstaje w północnej części Szczecina na działce o powierzchni 20 hektarów. Łączna powierzchnia hal wynosi ok. 61 000 mkw. 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 oraz Poczta Polska (sortownia paczek).

Park 7R City Flex Szczecin

7R City Flex Szczecin to park logistyczny oferujący około 11 000 mkw. 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 30 195mkw.) 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. Pierwszym najemcą jest firma Hultafors Group.

7R Park Szczecin Goleniów II

7R Park Szczecin Goleniów II to nowoczesny kompleks magazynowo-przemysłowy o powierzchni ok. 62 442mkw. 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 pojawiło się szereg rozwiązań eko – m.in. panele fotowoltaiczne oraz stacje do ładowania samochodów elektrycznych. 7R Park Szczecin Goleniów II objęty jest certyfikacją BREEAM. Najemcą jest Fiege wykonujące tu operacje dla Zalando.

Fortress Logistic Park Stargard

Fortress Logistic Park Stargard (poprzednio 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 pierwszych skończonych już hal (o łącznej powierzchni 26 600 mkw.) są m.in. Ceva Logistics.

Panattoni Park Kołbaskowo

Panattoni Park Kołbaskowo to projekt dewelopera na terenie w gminie Kołbaskowo, zaledwie 3km od granicy z Niemcami. 16km od centrum Szczecina. Planowane są dwa bardzo nowoczesne budynki (27 270mkw. oraz 15 120mkw.) o łącznej powierzchni 42 390mkw.

Hillwood Nowogard

Hillwood Nowogard to planowane centrum magazynowe klasy A oferujące do 61 000 mkw. nowoczesnej powierzchni magazynowej. Park zostanie wybudowany tuż przy drodze ekspresowej S6 łączącej Szczecin i Trójmiasto. Bliskość granicy Polsko-Niemieckiej (przejście graniczne Lubieszyn-Linken – 78 km, Kołbaskowo – 63 km) pozwala na sprawną obsługę rynków zagranicznych. Lokalizacja parku zapewnia doskonały dostęp do wykwalifikowanej kadry.

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 625mkw. 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.

Lubuskie

7R Park Sulechów

7r Park Sulechów to inwestycja położona w pobliżu drogi ekspresowej S3 i stacji kolejowej w Sulechowie. Obiekt w ramach dwóch hal wysokiego składowania, oferuje powierzchnię około 79 230 mkw. Obiekt będzie objęty certyfikatem BREEM, dzięki zastosowaniu najnowszych rozwiązań technologicznych i ekologicznych wpływających m.in. na wzrost efektywności energetycznej takie jak

oświetlenie LED, destryfikatory, panele fotowoltaiczne, czy stacje do ładowania samochodów. Minimalny moduł do wynajęcia wynosi 4 800 mkw.

CTP Park Sulechów

CTP Park Sulechów to planowana inwestycja mająca składać się z dwóch hal magazynowych o łącznej powierzchni ponad 90 000 mkw. Park znajduje się w niedalekiej odległości od drogi ekspresowej S3.

CTPark Iłowa

CTPark Iłowa znajduje się na skrzyżowaniu autostrady A18 (Berlin-Wrocław), zaledwie 20 km od granicy polsko-niemieckiej. Otaczająca Specjalna Strefa Ekonomiczna Iłowej - część większej Legnickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej - zapewnia inwestorom najwyższy w kraju poziom zachęt podatkowych. Duża populacja osób w wieku produkcyjnym w pobliżu i doskonała infrastruktura transportowa sprawiają, że park jest strategicznym wyborem dla logistyki transgranicznej oraz dla producentów, którzy chcą rozszerzyć lub przenieść się w Europie Środkowo-Wschodniej.

Exeter Słubice

Exeter Słubice to magazyn o powierzchni 15 000 mkw., zlokalizowany w Słubicach, zaledwie 3,5 km od granicy polsko - niemieckiej.

Exeter Sulechów

Exeter Sulechów to nowoczesny obiekt o wielkości ok. 3 000 mkw., wybudowany w 2008 roku i wykończony w standardzie klasy B. Jego powierzchnia przystosowana jest do działalności magazynowo - produkcyjnej. Obiekt posiada również biura o wielkości 900 mkw.

Exeter Park Świebodzin

Exeter Park Świebodzin oferuje strategiczną lokalizację w Zachodniej Polsce, zaledwie 80 km od granicy polsko-niemieckiej. Znakomita infrastruktura i miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego umożliwia lekką produkcję, transport o dużym natężeniu oraz obsługę logistyczną rynku e-commerce. Park oferuje swoim klientom 24-godzinną ochronę, możliwość ekspansji, przestronne place manewrowe, liczne miejsca parkingowe dla samochodów osobowych i ciężarowych oraz wiele innych udogodnień ułatwiających magazynowanie i dystrybucję towarów.

Hillwood Gubin

Hillwood Gubin, to centrum logistyczne, położone niedaleko przejścia granicznego Polska - Niemcy. Centrum to, ma do zaoferowania nowoczesny budynek magazynowy klasy A o powierzchni około 120 000 mkw. Projekt zlokalizowany jest w niedalekiej odległości od drogi wojewódzkiej nr 285, prowadzącej do krajowej drogi nr 32.

Hillwood Słubice Logistic Center

Park Hillwood Słubice zlokalizowany jest w Słubicach, tuż przy granicy niemieckiej, ok. 1,5 km od autostrady A2 oraz przy drodze krajowej nr 29 łączącej Słubice z Zieloną Górą. Berlin oddalony jest o 70 km. Centrum logistyczne położone jest na terenie Specjalnej Strefy Ekonomicznej.

Mapletree Krosno Odrzańskie

Mapletree Krosno Odrzańskie to nowoczesny park magazynowy, oferujący 41 500 mkw. w jednej hali. Położony jest w Krośnie Odrzańskim w Strefie Przemysłowej, w niedalekiej odległości od centrum miasta. Warto zwrócić uwagę na strategiczną lokalizację, gdyż obiekt położony jest transgranicznie przy granicy z Niemcami oraz ma korzystny dostęp do przebiegu tras komunikacyjnych. Z racji lokalizacji terenu w obszarze Kostrzyńsko-Słubickiej Strefy Ekonomicznej, przedsiębiorcom oferuje się maksymalną dopuszczalną w Unii Europejskiej pomoc publiczną (refundacja do 55% nakładów inwestycyjnych).

NextStep Gubin

Teren inwestycyjny w Gubinie to specjalnie przygotowana strefa przemysłowa o powierzchni 8 hektarów przez władze miasta w porozumieniu z Kostrzyńsko Słubicko Specjalną Strefą Ekonomiczną. Teren zlokalizowany jest na obrzeżach miasta blisko przejścia granicznego Gubinek. Spółka nabyła teren na początku 2018 roku i przez cały rok prowadziła prace planistyczne oraz przygotowawcze. Teren został kompletnie uzbrojony a następnie wybudowana została droga dojazdowa do wspomnianej działki. Posiadamy projekt na wybudowanie magazynu klasy A o powierzchni 20 000 mkw. Z uwagi na to, iż lokalizacja została kompleksowo przygotowana do inwestycji budynek dedykowany zostanie dostarczony w okresie sześciu miesięcy od podpisania umowy najmu. Projekt przewiduje działalność logistyczną (10 m

wysokości) oraz produkcyjną. Lokalizacja spełnia wymogi najemców, którzy prowadzą dystrybucję swoich wyrobów na terenie Polski, Czech oraz Niemiec. Działka przynależy do Specjalnej Strefy Ekonomicznej co stwarza możliwości na korzystanie przez najemcę z ulg podatkowych zgodnie z ustawą o specjalnych strefach ekonomicznych w Polsce. Budynek będzie zlokalizowany w odległości 180 km od centrum Berlina.

NextStep Skwierzyna

Park Skwierzyna to lokalizacja z dużym potencjałem ludzkim zlokalizowana zlokalizowana 1,5 km od węzła S3 – Skwierzyna. Zrealizowane zostały dwa budynki o łącznej powierzchni 12 000 mkw. Głównym atutem tej lokalizacji to dostępność wysoko wykwalifikowanej kadry pracowniczej oraz bezpośrednie połączenie drogą ekspresową z Gorzowem Wlkp. oraz Międzyrzeczem. Obecnie w budowie jest budynek C o łącznej powierzchni 10 000 mkw.

Panattoni Park Gorzów I

Panattoni Park Gorzów Wielkopolski oferuje nowoczesną powierzchnię produkcyjno-magazynową klasy A, składa się z 2 budynków o łącznej powierzchni ponad 69.000mkw. Wyposażony jest standardowo w doki rozładunkowe oraz bramy wjazdowe z poziomu „0”. Oferuje możliwość wynajęcia powierzchni przemysłowej zarówno średnim jak i większym firmom.

Panattoni Park Gorzów II

Panattoni Park Gorzów II to inwestycja Panattoni o całkowitej powierzchni 67 846 m kw, zlokalizowana w Gorzowie Wielkopolskim, tuż przy węźle Gorzów Wielkopolski Północ, kilka kilometrów od wjazdu na drogę ekspresową S8. Obiekt o wysokości w świetle 12 m i siatce słupów 12 m x 22.5 m będzie wyposażony w nowoczesne rozwiązania technologiczne, parkingi, place manewrowe i monitoring 24/7.

Panattoni Park Iłowa

Panattoni Park Iłowa to kolejny projekt deweloperski w okolicach Zielonej Góry w zachodniej Polsce. Inwestycja znajduje się na trasie komunikacyjnej zapewniającej wygodny dostęp do granicy z Niemcami. Strategiczna lokalizacja zapewnia doskonałą komunikację z głównymi miastami Niemiec i Polski. Park oferuje powierzchnię

magazynową z możliwością modernizacji do wymagań zakładów produkcyjnych różnych branż.

Panattoni Park Łowa II

Panattoni Park Łowa II to projekt deweloperski znajdujący się na trasie komunikacyjnej zapewniając doskonałą komunikację z A2. Park oferuje powierzchnię magazynową około 103 000 mkw. z możliwością modernizacji do wymagań zakładów produkcyjnych różnych branż.

Panattoni Park Łowa III Panattoni Park Łowa III to projekt deweloperski znajdujący się na trasie komunikacyjnej zapewniając doskonałą komunikację z A2. Park oferuje powierzchnię magazynową około 38 000 mkw. z możliwością modernizacji do wymagań zakładów produkcyjnych różnych branż.

Panattoni Park Nowa Sól

Panattoni Park Nowa Sól to kolejny planowany park w województwie lubuskim, który oferować będzie dwie hale magazynowe o łącznej powierzchni ponad 100 000 mkw. Inwestycja położona będzie w niedalekiej odległości od drogi ekspresowej S3.

Panattoni Park Sulechów

Nowa lokalizacja w Sulechowie charakteryzuje się znakomitą dostępnością komunikacyjną. Panattoni Park Sulechów jest położony na przedmieściach Sulechowa, bezpośrednio przy węźle z drogą ekspresową S3. Panattoni Park Sulechów to projekt 3 hal magazynowych klasy A liczących łącznie ok. 103550 mkw. powierzchni. Park oferuje najwyższą jakość i dostosowany jest do potrzeb klientów z różnych branż.

Panattoni Park Sulechów II

Panattoni Park Sulechów II to inwestycja zlokalizowana w Sulechowie, w niedalekiej odległości od drogi ekspresowej S3. Park składać się będzie z trzech hal magazynowych o łącznej powierzchni ponad 70 000 mkw.

Panattoni Park Świebodzin I

Lokalizacja w Świebodzinie jest naturalnym dodatkiem do portfolio Panattoni w zachodniej Polsce. Inwestycja zlokalizowana jest na trasie komunikacyjnej zapewniającej dogodny dojazd do centralnej Polski i granicy z Niemcami,

w pobliżu węzła Świebodzin Południe.

Panattoni Park Świebodzin II

Lokalizacja w Świebodzinie jest naturalnym dodatkiem do portfolio Panattoni w zachodniej Polsce. Inwestycja zlokalizowana jest na trasie komunikacyjnej zapewniającej dogodny dojazd do centralnej Polski i granicy z Niemcami, w pobliżu węzła Świebodzin Południe.

Panattoni Park Szprotawa

Panattoni Park Szprotawa to projekt deweloperski znajdujący się na trasie komunikacyjnej zapewniając doskonałą komunikację z A2. Park oferuje powierzchnię magazynową około 235 000 mkw. z możliwością modernizacji do wymagań zakładów produkcyjnych różnych branż.

Panattoni Park Żary

Panattoni Park Żary to nowoczesna inwestycja produkcyjno-magazynowa, która swoją powierzchnią obejmować będzie ponad 14 000 mkw. Park znajdować się będzie w bardzo dobrze skomunikowanej części miejscowości Żary, zaledwie 10 km od autostrady A18.

Panattoni Park Zielona Góra I

Panattoni Park Zielona Góra składa się z siedmiu budynków o łącznej powierzchni ponad 125 000 mkw. Dzięki możliwości elastycznego kształtowania modułów park jest w stanie sprostać wymaganiom klientów z różnych branż. Park położony jest w bezpośrednim sąsiedztwie Lubuskiego Parku Przemysłowo-Technologicznego. Lokalizacja w pobliżu linii kolejowej, niedaleko węzła z drogą S3 gwarantuje świetne połączenie lądowe z najważniejszymi rynkami zbytu w kraju oraz za granicą. Położenie w obrębie miasta oraz bliskość kampusów uczelni wyższych, zapewniają dopływ wykwalifikowanych pracowników oraz doskonałą komunikację z centrum miasta.

Panattoni Park Zielona Góra II

Panattoni Park Zielona Góra składa się z siedmiu budynków o łącznej powierzchni ponad 125 000 mkw. Dzięki możliwości elastycznego kształtowania modułów park jest w stanie sprostać wymaganiom klientów z różnych branż. Park położony jest w bezpośrednim sąsiedztwie Lubuskiego Parku Przemysłowo-Technologicznego. Lokalizacja w pobliżu linii kolejowej, niedaleko węzła

z drogą S3 gwarantuje świetne połączenie lądowe z najważniejszymi rynkami zbytu w kraju oraz za granicą. Położenie w obrębie miasta oraz bliskość kampusów uczelni wyższych, zapewniają dopływ wykwalifikowanych pracowników oraz doskonałą komunikację z centrum miasta.

Panattoni Park Zielona Góra III

Panattoni Park Zielona Góra III o łącznej powierzchni ponad 30 000 mkw. dzięki możliwości elastycznego kształtowania modułów jest w stanie sprostać wymaganiom klientów z różnych branż. Park położony jest w bezpośrednim sąsiedztwie Lubuskiego Parku Przemysłowo-Technologicznego. Lokalizacja w pobliżu linii kolejowej, niedaleko węzła z drogą S3 gwarantuje świetne połączenie lądowe z najważniejszymi rynkami zbytu w kraju oraz za granicą. Położenie w obrębie miasta oraz bliskość kampusów uczelni wyższych, zapewniają dopływ wykwalifikowanych pracowników oraz doskonałą komunikację z centrum miasta.

Panattoni Park Zielona Góra IV

Panattoni Park Zielona Góra IV to planowana inwestycja, mająca składać się z trzech hal magazynowych o łącznej powierzchni około 107 000 mkw. Park zlokalizowany jest w przemysłowej strefie miasta Zielona Góra, w niedalekiej odległości od drogi ekspresowej S3.

Waimea Logistic Park Rzepin

Waimea Logistic Park Rzepin to planowana inwestycja oferująca około 51 000 mkw. powierzchni magazynowo-produkcyjnej i biurowo-socjalnej. Park będzie składał się z jednej hali. Zlokalizowany będzie ok. 35 km od granicy polsko-niemieckiej. Park położony w bliskiej odległości od autostrady A2 - 3,5 km

White Star Logistics Myszęcín

White Star Logistics Myszęcín to park magazynowy klasy A, zlokalizowany w bliskiej odległości od węzłów komunikacyjnych. Inwestycja położona jest w bezpośrednim sąsiedztwie autostrady A2, węzła A2/S3 oraz drogi krajowej 92, ułatwiając dzięki temu efektywną dystrybucję zarówno na terenie Polski Zachodniej jak i z łatwym dostępem do wschodniej części Niemiec. Park oferuje ponad 135 000 mkw. powierzchni magazynowej.

Dolnośląskie

Województwo dolnośląskie jest potężnym rynkiem magazynowym na tle kraju, którego zasoby to ponad 3 mln mkw. istniejącej powierzchni magazynowej. Większość z istniejących i planowanych inwestycji zlokalizowanych jest na południowy - zachód od miasta ze względu na skrzyżowanie autostrady A4 i drogi ekspresowej S8.

7R City Flex Wrocław Airport

Kolejny obiekt dewelopera 7R w regionie wrocławskim. Budynek położony we Wrocławiu, tuż przy autostradzie A8 oraz węźle „Wrocław Lotnisko”. 7R City Flex Wrocław II cechuje bliskość do lotniska (ok. 2 km) oraz do centrum miasta (ok. 10 km).

7R City Flex Wrocław

Nowoczesna powierzchnia magazynowo - logistyczna w doskonałej lokalizacji oraz w pobliżu autostrady A8. 7R City Flex Wrocław to nowoczesny obiekt magazynowy, którego lokalizacja zapewnia doskonałe warunki dojazdu dla pracowników - tuż przy parku znajduje się przystanek autobusowy, a w odległości ok. 400 m stacja kolejowa. Całkowita powierzchnia obiektu to prawie 24 000 mkw. Obiekt spełnia wszystkie wymagania pod względem operacji logistycznych. Odległość do centrum Wrocławia wynosi 8.4 km.

7R City Flex Wrocław II

7R City Flex Wrocław II to inwestycja przy ulicy Granicznej we Wrocławiu, położona w bezpośrednim sąsiedztwie autostrady A8 i obok przystanku komunikacji miejskiej. Port Lotniczy we Wrocławiu znajduje się 2 km od parku. Obiekt o powierzchni prawie 12 000 m kw. został wyposażony w świetliki, klapy dymowe i tryskacze ESFR.

7R Kąty Wrocławskie

7R Kąty Wrocławskie to inwestycja położona w województwie dolnośląskim w odległości 20 min od Wrocławia przy autostradzie A4 w miejscowości Kąty Wrocławskie. Nowoczesna powierzchnia o wielkości prawie 50 000 m kw wyposażona została w najnowocześniejsze rozwiązania technologiczne i ekologiczne. W pobliżu parku znajduje się przystanek komunikacji miejskiej i stacja kolejowa.

BIK Park Wrocław

Centrum Logistyczne Wrocław o powierzchni ok. 47 000 mkw. znajduje się w Nowej Wsi Wrocławskiej, gmina Katy Wrocławskie, w sąsiedztwie zjazdu z autostrady A4 Pietrzykowice. Nieruchomość zlokalizowana jest na gruncie o powierzchni 11,7 ha, o przeznaczeniu w Miejscowym Planie Zagospodarowania Przestrzennego pod produkcję, magazynowanie i usługi.

CityLink Wrocław

Pierwszy etap inwestycji Citylink Lotnicza, to nowoczesny budynek z wielofunkcyjnymi powierzchniami dla biznesu ok. 5,550 mkw. Teren City Link Lotnicza jest otwarty i skomunikowany z otoczeniem, zapewniając dogodny dostęp najemcom, ich kontrahentom i klientom, także dzięki możliwości parkowania na ponad 100 miejscach parkingowych.

Eurologis

Eurologis Centrum Logistyczne jest doskonale położonym, nowoczesnym parkiem dystrybucyjnym zlokalizowanym w odległości 16 kilometrów na północny wschód od centrum Wrocławia, przy drodze E-67 (Wrocław - Warszawa) oraz w niedalekiej odległości od autostradowej obwodnicy Wrocławia A8. Północna część działki graniczy bezpośrednio z pełni funkcjonalną boczną koleją, wykorzystanie której może rodzić alternatywę dla transportu drogowego. Usytuowanie Centrum Logistycznego stanowi doskonałą lokalizację w ujęciu lokalnym jak i regionalnym, projektowane obwodnice dodatkowo ułatwią komunikację z drogą nr 5 Poznań - Wrocław - Praga, oraz z południową częścią Wrocławia i autostradą A4 łączącą Europę Wschodnią i Zachodnią. Obiekt usytuowany jest na działce o powierzchni 43 000 mkw. oraz zaprojektowany jest zgodnie z nowoczesnymi standardami dla powierzchni magazynowych i biur oraz wyposażony w niezbędną infrastrukturę przewidzianą dla tego rodzaju parków magazynowych.

GLP Wrocław IV Logistics Centre

Goodman Wrocław IV Logistics Centre jest idealnie zlokalizowane w granicach miasta Wrocław, aby zapewnić najlepszy dostęp do wykwalifikowanej kadry pracowniczej w obrębie tej 1,2 milionowej aglomeracji. Działka znajduje się w obrębie komunikacji publicznej

(4 linie autobusowe) oraz w pobliżu węzłów autostrad A4 (Wrocław-Bielany) oraz A8 (Wrocław-Zachód). Obiekt jest włączony do Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej.

GLP Wrocław V Logistics Centre

GLP Wrocław V Logistics Centre to projekt parku magazynowego, który osiągnie powierzchnię ok. 180,000 mkw. Zlokalizowany jest tuż przy węźle S8, bezpośrednie sąsiedztwo autostrad A4, A8, drogi S5 oraz doskonały dojazd do S3 sprawiają, że to idealne miejsce do dystrybucji, magazynowania oraz produkcji. Przy samej działce znajdują się przystanki autobusowe, co jeszcze bardziej ułatwi dostęp licznej, wykwalifikowanej kadrze pracowniczej.

Hillwood Syców

Hillwood Syców to nowoczesny park logistyczny zlokalizowany na granicy województwa wielkopolskiego oraz dolnośląskiego. Park położony bezpośrednio przy drodze ekspresowej S8, oferuje prawie 90 000 mkw. nowoczesnej powierzchni. Lokalizacja zapewnia doskonały dojazd do Wrocławia oraz Łodzi. Park będzie się składał z dwóch hal: jedna o powierzchni ponad 70,000 mkw. oraz druga, mniejsza, 17,329 mkw.

Hillwood Środa Śląska

Hillwood Środa Śląska to nowoczesna inwestycja w regionie Dolnego Śląska położona przy ulicy Oławskiej. Park jest oddalony od autostrady A4 o 18 km, a od lotniska we Wrocławiu o 25 km. Centrum Wrocławia znajduje się 32 km od parku. Atutem lokalizacji jest bliskość przystanku komunikacji miejskiej, który znajduje się w odległości 900m. Powierzchnia magazynowa została wyposażona w najnowocześniejsze rozwiązania techniczne takie jak: posadzka bezpyłowa, Instalacja tryskaczowa ESFR K360, oświetlenie LED, a nośność posadzki wynosi aż 8T/mkw.

Ideal Idea City Park Wrocław

Nowoczesny obiekt magazynowy złożony z małych modułów, położony we Wrocławiu, tuż przy porcie lotniczym Wrocław - Strachowice. Obiekt będzie gotowy na przyjęcie pierwszych najemców w czerwcu 2021 r. Odległość do centrum Wrocławia wynosi 12 km.

Lcube Logistic Park Strzelce Opolskie

Lcube Logistic Park Strzelce Opolskie położony jest w miejscowości Sieroniowice przy ulicy Ujazdowskiej, tuż obok węzła komunikacyjnego łączącego autostradę A4 z drogą ekspresową S8. Gwarantuje to wygodny dojazd do projektu dla jego przyszłych pracowników. Najwyższy standard techniczny oferowanej powierzchni magazynowej i nowoczesne rozwiązania technologiczne oraz ekologiczne będą dodatkowym atutem wynajętej powierzchni. Park logistyczny składa się z trzech hal o łącznej powierzchni ponad 27 000 m kw. i oferuje również elastyczne moduły biurowe i socjalne.

Magazyn Wrocław ul. Żmigrodzka

Nowoczesna powierzchnia magazynowa w bardzo atrakcyjnej lokalizacji w północnej części miasta przy ulicy Żmigrodzkiej. Bardzo dużym atutem jest dobry dostęp do Autostradowej Obwodnicy Wrocławia A8 oraz drogi ekspresowej S5. Magazyn oddalony jest 7.5km od centrum Wrocławia oraz 19km od lotniska. Powierzchnia przygotowana do operacji magazynowo logistycznych oraz lekkiej produkcji. Dostępne są także rampy rozładunkowe.

MLP Wrocław

MLP Wrocław położony jest w miejscowości Mirków i składa się z trzech budynków magazynowych. Łączna powierzchnia parku wynosi 63,500 mkw. Inwestycja znajduje się tuż przy drodze krajowej nr 98. Odległość od centrum Wrocławia wynosi około 14 km, natomiast do najbliższej stacji kolejowej - 3.4 km.

MLP Wrocław West

MLP Wrocław West to park logistyczny zlokalizowany w zachodniej części Wrocławia, w odległości ok. 9 km od centrum miasta. Dużym ułatwieniem jest znajdująca się w pobliżu droga europejska E40 oraz autostrada A8 będąca obwodnicą Wrocławia. Park jest nowym kompleksem, który powstaje na działce o powierzchni 23 hektarów i dostarczy 31 tys. mkw. nowoczesnej powierzchni magazynowej. Dodatkowym udogodnieniem są pobliskie przystanki komunikacji miejskiej oraz kolejowej.

Mountpark Wrocław

Mountpark Wrocław to planowany park logistyczny, który oferować będzie łącznie 133 600 mkw. powierzchni

magazynowej. Faza pierwsza obejmować będzie hale o łącznej wielkości 32 450 mkw. Deweloper oferuje także możliwość budowy obiektów „szytych na miarę” (build-to-suit) oraz moduły magazynowe już od 3 000 mkw.

Mapletree Wrocław II

Mapletree Park Wrocław II położony jest w sąsiedztwie zjazdu Wrocław Wschód przy autostradzie A4 w miejscowości Wojkowice, w gminie Żórawina. Inwestycja obejmuje 3 budynki o łącznej powierzchni 108 800 mkw. i zlokalizowana jest na 25 hektarowym terenie. W pobliżu znajduje się przystanek komunikacji publicznej (0,5 km) oraz stacja kolejowa (2.9 km).

Mapletree Wrocław III

Mapletree Wrocław III to połączenie dedykowanego magazynu z nowoczesną powierzchnią magazynową położone w Siechnicach na terenie Parku Przemysłowego, w sąsiedztwie DKnr 94 oraz wschodniej obwodnicy Wrocławia, 15 km od centrum Wrocławia. Międzynarodowy Port Lotniczy Wrocław-Strachowice oddalony jest o 25 km. Inwestycja o łącznej powierzchni ok. 77 000 mkw.

NextStep Koźuchów

Teren inwestycyjny w Koźuchowie to powierzchnia 8 hektarów położonych przy ulicy Inwestycyjnej. Powierzchnia magazynowo - przemysłowa wynosi 30 000 m kw. klasy A. Teren leży na obrzeżach miasta, 8 km od węzła S3 Nowa Sól. Pierwsza faza inwestycji przewiduje dostarczenie budynku produkcyjno-magazynowego o powierzchni 12 000 mkw. Atutem lokalizacji jest przynależność terenu do Specjalnej Strefy Ekonomicznej, co daje możliwość skorzystania z ulg przez przyszłych najemców. Tereny zostały przygotowane przez Urząd Miasta Koźuchów jako specjalna alternatywa do prężnie rozwijającej się Nowej Soli. Koźuchów zlokalizowany jest 25 km od Zielonej Góry, 240 km od Berlina oraz 150 km od Wrocławia. Odległość do Portu lotniczego Poznań-Ławica wynosi 176 km, a do Portu lotniczego Berlin-Schönefeld - 228 km. Stacja kolejowa w Nowej Soli jest oddalona od magazynu o 8 km, a przystanek autobusowy w Koźuchowie znajduje się 2 km od obiektu.

P3 Wrocław II

Inwestycja P3 Wrocław II składa się z czterech obiektów przystosowanych zarówno na potrzeby magazynowania,

jak i lekkiej produkcji, posiadających certyfikację w systemie BREEAM na poziomie Excellent o łącznej wielkości ponad 180 000 mkw. Obiekt wyposażony został w tryskacze, czujniki dymu i całodobową ochronę. Wokół obiektu znajdują się place manewrowe i parkingi dla samochodów osobowych i ciężarowych. Inwestycja P3 Wrocław II jest zlokalizowany we Wrocławiu i znakomicie skomunikowany z pozostałymi częściami Polski, a także z wieloma krajami Europy. Gwarancją szybkiego transportu jest autostrada A4 łącząca Berlin, Wrocław i Górny Śląsk, z Krakowem i Ukrainą (węzeł autostrady w zasięgu 5 minut od parku). Dodatkowo trasa ekspresowa S8 łączy się także z autostradami A1 i A2, co znacząco poprawia komunikację ze stolicą Dolnego Śląska. Odległość do centrum Wrocławia wynosi 20 km, a do lotniska 18 km.

Panattoni City Logistics North

Panattoni City Logistic North to nowoczesna powierzchnia magazynowa we wschodniej części Wrocławia. Park jest zlokalizowany przy wyjeździe z miasta, nieopodal węzła łączącego Wschodnią Obwodnicę Wrocławia z Autostradą Obwodnicą Wrocławia. Obiekt jest przystosowany do operacji magazynowych i lekkiej produkcji. Odległość do centrum Wrocławia wynosi 11.5km. 900m od obiektu znajduje się Stacja kolejowa. Na wyposażeniu budynku znajdują się nowoczesne rozwiązania jak podłoga bezpyłowa, oświetlenie LED, tryskacze przeciwpożarowe. Obiekt spełnia kryteria jakości potwierdzone certyfikatem BREEAM.

Panattoni Park Bolesławiec

Park Bolesławiec to inwestycja o planowanej powierzchni prawie 54,000 mkw. Park położony jest w odległości 4.6 km od autostrady A4 oraz 1.2 km od Drogi Krajowej nr 94. Obiekt jest bardzo dobrze skomunikowany z centrum miasta, a także Wrocławiem i granicą z Niemcami. Do dyspozycji najemców liczne doki rozładunkowe, miejsca parkingowe oraz place manewrowe.

Panattoni Park Wrocław II

Panattoni Park Wrocław II - jest nowoczesnym parkiem dystrybucyjnym, oferującym 600 mkw. powierzchni magazynowo - biurowej. Wrocław to jeden z najprężniej rozwijających się rynków magazynowych w Polsce z podażą powyżej 500 tysięcy mkw. 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 mkw. oraz 20 000 mkw. powierzchni magazynowej. Panattoni Park Wrocław II zapewnia sprawną logistykę podmiotów tam funkcjonujących, ich dostawców oraz firm, które chcą utworzyć swoje zaplecze logistyczne. Dobrze rozwinięta infrastruktura drogowa tego regionu jest powiązana z obecnością innych obiektów magazynowych w okolicy, jak na przykład sąsiedniego parku technologicznego LG. Panattoni Park Wrocław II składa się z dwóch budynków - 41 200 mkw. oraz 20 tys. mkw. powierzchni magazynowej. Park położony jest w Nowej Wsi Wrocławskiej, w sąsiedztwie autostrady A4 oraz w odległości ok. 3.5 km do drogi ekspresowej S8.

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 V

Panattoni Park Wrocław V to inwestycja, która zakłada około 50,000 mkw. nowoczesnej powierzchni magazynowej. 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.

Panattoni Park Wrocław VII

Panattoni Park Wrocław VII to kolejna inwestycja na Bielanych Wrocławskich w okolicy Autostradowej Obwodnicy Wrocławia. Park zakłada realizację 8 hal magazynowych o łącznej powierzchni niespełna 150 000 mkw. Projekt architektoniczny parku może

zostać elastycznie dostosowany do potrzeb najemcy zarówno pod kątem specyfikacji technicznej jak również powierzchni poszczególnych pomieszczeń produkcyjnych, magazynowych i socjalno- biurowych. Panattoni Park Wrocław VII jest zlokalizowany bezpośrednio przy drodze krajowej nr 35, w niedalekiej odległości od autostrady A4, biegnącej w kierunku Katowic i będącej jednocześnie łącznikiem Wrocławia z zachodnim sąsiadem. Panattoni Park Wrocław VII znajduje się na wschód od węzła „Wrocław Południe”, krzyżującego Autostradą Obwodnicę Wrocławia z autostradą A4.

Panattoni Park Wrocław IX

Panattoni Park Wrocław IX to inwestycja składająca się z jednego budynku o łącznej powierzchni prawie 50,000 mkw. Hala magazynowa zlokalizowana jest bezpośrednio przy drodze krajowej nr 35, w niedalekiej odległości od autostrady A4. Odległość do centrum Wrocławia wynosi 12 km, a do najbliższej stacji kolejowej - 4,8 km.

Panattoni Park Wrocław X

Panattoni Park Wrocław X zlokalizowany jest w miejscowości Psary, 11 km od centrum Wrocławia. Inwestycja o łącznej powierzchni prawie 60,000 mkw. składać się będzie z dwóch budynków magazynowych. W pobliżu parku przebiega droga ekspresowa nr 5, natomiast w odległości ok. 5.6 km znajduje się autostrada A4.

Panattoni Park Wrocław XI

Panattoni Park Wrocław XI jest inwestycją zlokalizowaną w Pietrzykowicach, 14.5 km od centrum Wrocławia. Park magazynowy składa się z dwóch budynków o łącznej powierzchni prawie 100,000 mkw. Nieopodal inwestycji znajduje się autostrada A4 oraz węzeł „Wrocław Południe”.

Panattoni Park Wrocław XIII

Nowoczesna hala magazynowa o łącznej powierzchni 80,227 mkw. Kolejne centrum logistyczne położone blisko węzła Pietrzykowice i autostrady A4. Obiekt zostanie optymalnie dopasowany do wymogów magazynowych klientów z różnych branż. Panattoni Park Wrocław XIII oferuje możliwość wynajęcia również powierzchni przemysłowej zarówno średnim, jak i większym firmom.

Powierzchnia całkowita magazynu oraz parku wyniesie ok. 80,000 mkw.

Panattoni Park Legnica

Inwestycja w Legnicy w okolicy dawnego lotniska. Park zakłada realizację 3 hal magazynowych o łącznej powierzchni prawie 90 000 mkw. Projekt architektoniczny parku może zostać elastycznie dostosowany do potrzeb najemcy zarówno pod kątem specyfikacji technicznej, jak również powierzchni poszczególnych pomieszczeń produkcyjnych, magazynowych i socjalno-biurowych. Park jest zlokalizowany bezpośrednio przy drodze krajowej nr 3, w niedalekiej odległości od autostrady A4.

Panattoni Park Wrocław Airport

Centrum logistyczne zlokalizowane we Wrocławiu w niedalekiej odległości od autostrady A8 oraz portu lotniczego. Perfekcyjna lokalizacja Panattoni Park Airport Wrocław umożliwi Najemcy dobrą ekspozycję oraz szybki wyjazd w kierunku Poznania oraz granicy polsko-niemieckiej. Obiekt usytuowany jest w odległości 4.5 kilometra od wrocławskiego lotniska. Usytuowanie magazynów jest idealnym miejscem dla firm związanych z magazynowaniem, logistyką i przemysłem.

Panattoni Park Wrocław West Gate

Nowoczesny park magazynowo - logistyczny położony blisko zachodniej części Wrocławia, nieopodal autostrady A8. 100 metrów od parku znajduje się droga krajowa 94, dzięki której bezpośrednio można dostać się do Wrocławia, Lubina oraz Środy Śląskiej. Całkowita powierzchnia obiektu to ponad 275 915 mkw. Inwestycja przewiduje 5 budynków magazynowych, dostosowanych do potrzeb klientów. Obiekt spełnia wszystkie wymagania pod względem operacji logistycznych. Odległość do centrum Wrocławia wynosi 21 km. Dostępność: 6 - 7 miesięcy od podpisania umowy.

Prologis Park Wrocław I

Prologis Park Wrocław to nowoczesny park logistyczny zlokalizowany w niedalekiej odległości od centrum Wrocławia w gminie Kobierzyce w województwie dolnośląskim. Obiekt magazynowy Prologis Park Wrocław to park, w którym zastosowano nowatorskie rozwiązania techniczne, mające na celu wygodę

użytkowania, oszczędność energii i ochronę środowiska. Budynki spełniają oczekiwania nawet najbardziej wymagających klientów, odpowiadają między innymi potrzebom składowania towarów w chłodniach w ramach logistyki żywności. W sąsiedztwie znajduje się Centrum Handlowe Bielany Wrocławskie zapewniające bazę handlowo-cateringową dla pracowników firm wynajmujących powierzchnie magazynowe. Hale magazynowe zlokalizowane są w niedalekiej odległości od autostrady A4 (Berlin - Wrocław - Kraków - Ukraina) przy Węźle Bielańskim, drodze krajowej E261 (Poznań - Wrocław - Praga) oraz drodze E67 (Warszawa - Wrocław - Wiedeń). Park magazynowy znajduje się w odległości 10 km od lotniska we Wrocławiu, obsługującego bezpośrednie loty do Warszawy, Frankfurtu, Wiednia, Kopenhagi i Monachium. Obiekt zlokalizowany jest na dużej działce inwestycyjnej, a sumaryczna powierzchnia obiektów magazynowych wynosi 160.000 mkw. Duża ilość powierzchni magazynowej umożliwia szybką ekspansję. Magazyn do wynajęcia we Wrocławiu oferuje zarówno mniejsze powierzchnie magazynowe, jak również powierzchnie przeznaczone na duże centra logistyczne dla większych firm.

Prologis Park Wrocław III

Prologis Park Wrocław III to park logistyczny położony w granicach Wrocławia, około 10 km na zachód od centrum miasta. Magazyny usytuowane są przy ulicy Granicznej, bezpośrednio przy obwodnicy autostradowej Wrocławia A8, w sąsiedztwie węzła Wrocław Lotnisko. Powierzchnia magazynowa do wynajęcia znajduje się w czterech budynkach. Na terenie parku logistycznego możliwe jest prowadzenie lekkiej produkcji. Deweloper w ramach działalności parku oferować będzie zarówno duże powierzchnie magazynowe, jak również magazyny typu „small business units”. Docelowa powierzchnia parku to około 145 000 mkw. Powierzchnia biurowa dostępna na antresoli może być dostosowana według wytycznych i potrzeb najemcy. Magazyny są wybudowane w konwencji „crossdocking”, w której istnieje możliwość przeładowywania do dalszego frachtu. Magazyn posiada również nowoczesny system przeciwpożarowy ESFR oraz klapy dymowe, pełną infrastrukturę grzewczą, oraz telekomunikacyjną niezbędną do prowadzenie różnorodnej działalności.

Prologis Park Wrocław IV

Prologis Park Wrocław IV to park logistyczny położony około 25 km na południowy-zachód od centrum Wrocławia. Park usytuowany jest w sąsiedztwie autostrady A4, w okolicy węzła Kąty Wrocławskie. Pełni rolę centrum dystrybucji dla średnich i dużych firm i w jego skład wchodzi 5 budynków o łącznej powierzchni ponad 80 000 mkw. Duża powierzchnia działki gwarantuje odpowiednią ilość miejsc parkingowych oraz placów manewrowych. Każdy z magazynów przystosowany jest do prowadzenia w nim lekkiej produkcji.

Prologis Park Wrocław V

Prologis Park Wrocław V to park logistyczny zlokalizowany w Nowej Wsi Wrocławskiej, położony około 13 km na południowy zachód od centrum Wrocławia. Grunt inwestycyjny usytuowany jest bezpośrednio przy autostradzie A4 w najbliższej odległości do węzła „Wrocław Pietrzykowice” oraz 3 km od węzła „Wrocław Południe” stanowiącego skrzyżowanie autostrad A4 oraz A8. Węzeł autostrady A8 - Wrocław Kobierzyce znajdujący się w odległości 1,5 kilometra od parku magazynowego zapewnia dobrą dostępność drogową w regionie. Magazyny zlokalizowane są w pobliżu dróg krajowych numer 8 i 35. W ramach parku zaplanowanych zostało 12 budynków o łącznej powierzchni około 160,000 mkw. Maksymalnie możliwe jest wybudowanie do 230 000 mkw. powierzchni magazynowej, zlokalizowanej na działce inwestycyjnej o powierzchni 40 ha.

S5 North Gate Wrocław

Panattoni Park Wrocław X zlokalizowany jest w miejscowości Psary, 11 km od centrum Wrocławia. Inwestycja o łącznej powierzchni prawie 60,000 mkw. składać się będzie z dwóch budynków magazynowych. W pobliżu parku przebiega droga ekspresowa nr 5, natomiast w odległości ok. 5.6 km znajduje się autostrada A4

Segro Industrial Park Wrocław

Segro Industrial Park Wrocław zlokalizowany jest w północno-wschodniej części Wrocławia. Nowoczesny park zawiera 4 budynki magazynowe klasy A. łączna powierzchnia całej inwestycji wynosi 34,700 mkw. W pobliżu parku znajduje się przystanek transportu publicznego, natomiast w odległości 2.7 km - stacja kolejowa. Odległość od centrum miasta wynosi ok. 11 km.

Segro Centre Wrocław

Park położony jest w miejscowości Małuszów, przy drodze krajowej nr 35. Park zlokalizowany jest w niedużej odległości od węzła „Wrocław Południe” łączącego autostradę A4 i autostradę A8. łączna powierzchnia parku wynosi 23,000 mkw. Zdecydowaną zaletą 7R Park Wrocław jest jego lokalizacja, która zapewnia doskonałą komunikację z miastem oraz regionem Dolnego i Górnego Śląska. W obiekcie zastosowano najnowsze rozwiązania technologiczne.

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 36 tys. mkw. nowoczesnej powierzchni magazynowej i produkcyjnej.

Segro Logistics Park Wrocław

Park w Nowej Wsi Wrocławskiej to druga inwestycja Segro we Wrocławiu o planowanej powierzchni 75,000 mkw. Park położony jest w odległości 300 metrów od autostrady A4, w pobliżu zjazdu „Pietrzykowice” oraz ok. 4 km od drogi ekspresowej S8. Obiekt jest bardzo dobrze skomunikowany z centrum Wrocławia, do którego odległość wynosi 15 km. W obiekcie zastosowano najnowocześniejsze rozwiązania ekologiczne - ekologiczna certyfikacja BREEAM dla każdego z budynków parku Segro.

Tristar Wrocław

Tristar Wrocław to projekt trzech budynków magazynowych zlokalizowanych w Tyńcu Małym, ok. 13 km od centrum Wrocławia. Inwestycja znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie autostrady A4. łączna powierzchnia parku wynosi 66,947 mkw.

Wrocław-Bielany Logistics Centre

Wrocław - Bielany Logistics Centre to nowoczesny park logistyczny, zlokalizowany w niedalekiej odległości

od centrum Wrocławia w Bielanych Wrocławskich w województwie dolnośląskim. Magazyny znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie drogi krajowej numer 35, w pobliżu węzła „Bielany Wrocławskie” autostrady A4 oraz A8. Część parku magazynowego wchodzi w skład Specjalnej Strefy Ekonomicznej, zapewniając najemcom preferencyjne warunki funkcjonowania biznes

Wielkopolskie

Województwo Wielkopolskie wraz 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.

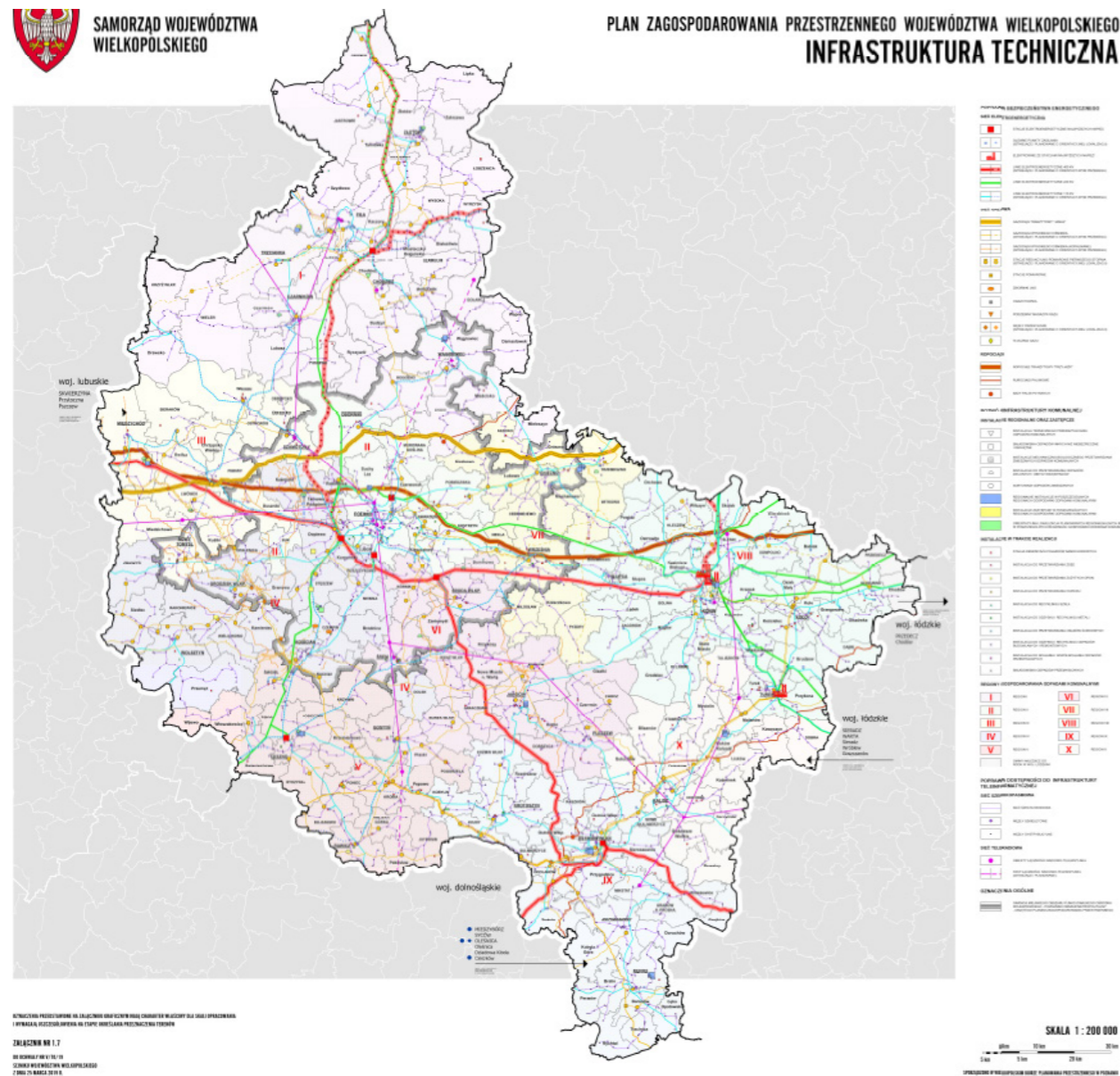
CLIP Group S.A.

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 tyleż samo od autostrady A2 i drogi krajowej nr 5 ale bezpośrednio przylega do drogi krajowej nr 92 zapasowej w stosunku do autostrady A2 na kierunkach do Warszawy i Berlina. Znajduje się na skrzyżowaniu dwóch korytarzy TEN-T, a mianowicie North Sea – Baltic i Baltic – Adriatic.

CLIP Group S.A. został uznany najlepszym centrum logistycznym w Polsce poprzez zajęcie 6 miejsca w prestiżowym rankingu „TOP 20” European Freight Villages organizowanym przez Deutsche GVZ. W 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

Rysunek 16. Plan zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego.



Źródło: Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego

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. mkw. Spółka zajmuje się logistyką kontraktową i wynajmem powierzchni magazynowych, również na zasadach (BTS). Firma zapewnia również usługi celne dla firm.

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

Spółka posiada terminal kontenerowy o możliwości składowania 4500 TEU. Firma realizuje usługi bocznicowej, przeładunek kontenerów oraz naczepek 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

Multimodalne centrum logistyczne CLIP to nowoczesny kompleks magazynów najwyższej klasy A o łącznej powierzchni około 420.tys. mkw. 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 mkw. powierzchni magazynowej, mogącą jednocześnie obsłużyć dwa tory kolejowe pod zadaszeniem. magazyn wyposażony w suwnicę zapewnia możliwość przeładunku towarów przewożonych w wagonach konwencjonalnych.

W procesie przyjmowania i wydawania towarów wykorzystywany jest system informatyczny Qguar oraz skanery kodów kreskowych i technologii RF (Radio

Frequency). Wszystkie obiekty są całodobowo chronione i monitorowane systemem telewizji przemysłowej CCTV.

Oferta obejmuje :

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

Terminal Intermodalny CLIP

Terminal zlokalizowany jest na skrzyżowaniu 2 korytarzy TENT, przy głównej europejskiej linii kolejowej E20 – Paryż – Pekin. 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.

Oferowane są profesjonalne usługi w zakresie kompleksowej obsługi składów kolejowych, również składów intermodalnych. Istotnym elementem infrastruktury jest własna bocznicowa kolejowa odgałęzająca się bezpośrednio rozjazdem od toru stacji PKP PLK S.A. w Swarzędzu. Bocznicowa 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 bocznic,
- 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 przystandardowych jak i uproszczonych odprawach celnych. Oferta obejmuje:

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

Wielkopolskie Centrum Logistyczne S.A.

Wielkopolskie Centrum Logistyczne to specjalna strefa inwestycyjna z przystosowaną infrastrukturą na potrzeby firm o profilu logistycznym, importerów realizujących dystrybucję na terenie całego kraju oraz baza zaopatrzenia sieci handlowych. Umożliwia to 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. Centrum wyposażone jest w 100 ha wydzielonych, uzbrojonych terenów dla działalności gospodarczej, rozbudowany system dróg wewnętrznych, energia elektryczną 4 mW, gaz 4 atm. Ø150, światłowodowe media telekomunikacyjne, wodę i odprowadzenie ścieków.

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

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

Panattoni Park Poznań

Park leży w miejscowości Gądkki - niecałe 15 km od Poznania. Składa się z 6 hal magazynowych o powierzchni 171,6 tys. mkw. 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 mkw., które wraz z innymi obiektami firmy w tym regionie - Panattoni Park Poznań II i Panattoni Park Robakowo, oferują łącznie 249,200 mkw. 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. mkw. z wiodącym producentem odzieżowym Hennes & Mauritz. W związku ze swoją ekspansją H&M postanowił wybudować kolejny magazyn w Gądkkach, o powierzchni 30 tys. mkw. 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 mkw., które wraz z innymi inwestycjami firmy w tym regionie - Panattoni Park Poznań I i Panattoni Park Robakowo, tworzy ogromne zaplecze magazynowe, ponad 243,tys. mkw. 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 rozwinięte rozwiązania techniczne, zapewniające funkcjonalność oraz elastyczność w kształtowaniu modułów. Panattoni Park Poznań II składa się z trzech budynków magazynowych. Firma zapewnia całłościową 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 mkw.,

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 III (planowane)

Około 12 kilometrów od Poznania, na terenie gminy Kórnik zlokalizowany zostanie Panattoni Park Poznań III. Bliskość jednego z najbardziej rozwiniętych miast w Polsce oraz doskonała infrastruktura drogowa powodują, że ta hala magazynowa będzie idealnym miejscem do składowania towarów. Właśnie w tej okolicy przebiega autostrada A2 oraz trasy dróg krajowych numer E30 oraz S11. Natomiast sama gmina jest połączona z centrum miasta Poznań komunikacją miejską, a to może być atutem przy poszukiwaniu wykwalifikowanych pracowników. Obiekt będzie posiadał prawie 16 tysięcy metrów kwadratowych powierzchni i zostanie przystosowany do najwyższych standardów i wymagań firm produkcyjnych. Jego wszechstronne zastosowanie oraz duża ilość doków i miejsca parkingowych sprawia, że może być to idealna lokalizacja dla magazynowania lub lekkiej produkcji Państwa towarów. Istnieje możliwość tutaj wydzielenia przestrzeni biurowej od powierzchni magazynowej, co jest dodatkowym argumentem do wynajmu magazynu właśnie w tym centrum logistycznym.

Panattoni Park Poznań IV

Panattoni Park Poznań IV o docelowej powierzchni prawie 100,000 m² to jeden z pięciu nowoczesnych centrów dystrybucyjnych developera w Wielkopolsce. Park leży w gminie Komorniki pod Poznaniem między ważnymi węzłami komunikacyjnym autostrady A2/S11 łączącej Berlin z Warszawą- Węzłem „Poznań Zachód” i Węzłem „Komorniki”). Natomiast pobliska planowana droga S5 będzie łączyć Grudziądz i autostradę A1 oraz aglomerację: bydgosko-toruńską, poznańską i wrocławską, natomiast lokalnie stanowić będzie wschodnią obwodnicę Poznania, która stanie się dopełnieniem wyprowadzenia tranzytu

samochodów ciężarowych poza miasto i umożliwi szybkie dostarczenie produktów do hubów przeładunkowych na terenie Polski i Niemiec. Po zakończeniu realizacji Panattoni Europe będzie dysponowało w tym regionie ogromnym zapleczem magazynowym o łącznej powierzchni ponad 320 000 m². Powierzchnie magazynowe oferowane przez dewelopera w rejonie Poznania 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. Kompleks stwarza doskonałą okazję zarówno do działalności krajowej jak i międzynarodowej.

Panattoni Park Poznań A2

Panattoni Park Poznań A2 to centrum logistyczne klasy A w skład którego wchodzi dwa budynki magazynowe o łącznej powierzchni około 124 000 mkw. z możliwością elastycznego kształtowania modułów oraz opcją dostosowania powierzchni do potrzeb lekkiej produkcji. Zlokalizowany jest w Robakowie w bezpośrednim sąsiedztwie autostrady A2. Oddalony o 6 km od skrzyżowania w Krzesinach połączonego z drogą ekspresową S11 i autostradą A2.

Panattoni Park Poznań IX

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

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

Panattoni Park Poznań Airport

Panattoni Park Poznań Lotnisko to kolejna inwestycja na terenie Wielkopolski. Nowoczesne centrum

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

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 mkw. 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. mkw. 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 West II jest atrakcyjna dla różnych aktywności biznesowych. MLP Poznań West objmie ok. 86 tys. mkw. 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. mkw.

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

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

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

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 A2 z bezpośrednim dojazdem do Berlina. Park o powierzchni całkowitej 121 tys. mkw. 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. mkw. 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 umożliwi 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. mkw. na terenie nowo powstającego Prologis Park Poznań III. Obecnie poznańskie portfolio Prologis obejmuje dwa parki logistyczne o łącznej powierzchni ponad 163,8 tys. mkw. 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. mkw. W przyszłości możliwa będzie również rozbudowa parku o dodatkowe 90 tys. mkw.

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

Tulipan Park Poznań (I-III)

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

Centrum Logistyczne VW Group Polska

W 2015 roku oddano do użytku nowe Centrum Logistyczne VW Group Polska o powierzchni 30 tys. mkw. wybudowane w ramach SEGRO Logistics Park Poznań na terenie gminy Komorniki. Kompleks zlokalizowany jest w bezpośrednim sąsiedztwie autostrady A2 łączącej Poznań ze Świeciem, co pozwoli również w znaczący sposób obniżyć natężenie ruchu ciężarówek w centrum Poznania. W przyszłości VW Group Polska planuje rozbudowę nowego centrum logistycznego. Pod względem powierzchni jest to druga inwestycja magazynowa w Wielkopolsce i siódma

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

Poznań Airport Logistics Centre

Goodman Poznań Airport Logistics Centre położony jest 12 km od centrum Poznania w miejscowości Wysogotowo w gminie Tarnowo Podgórne co zapewnia dobry dostęp do wykwalifikowanej kadry pracowniczej. Atutem lokalizacji jest także położenie 4 km od Portu Lotniczego Poznań-Ławica i 2 km od obwodnicy Poznania - drogi ekspresowej S11, która zapewnia szybki dostęp do oddalonej o 12 km autostrady A2 / drogi europejskiej E30 (Poznań-Łódź-Warszawa). W odległości ok. 12 km znajduje się dworzec Poznań Główny. Goodman Poznań Airport Logistics Centre jest parkiem magazynowy klasy A oferujący na 10,3 ha działce możliwość budowy 49 tys. mkw. nowoczesnej powierzchni magazynowo - produkcyjnej. Grunt pod inwestycję przygotowany jest na rozpoczęcie natychmiastowej budowy dostosowanych do wymagań klienta modułów magazynowych wraz z powierzchnią biurowo-socjalną już od 3.500 mkw. Powierzchnia parku magazynowego 32.634 mkw., powierzchnia dostępna - 16 734 mkw.

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. mkw. Goodman Poznań III Logistics Centre znajduje się w działającej już strefie przemysłowej, blisko obwodnicy i autostrady A2. Gwarantuje to szybką, bezpośrednią

komunikację z centrum miasta oraz łatwy dostęp do wykwalifikowanej kadry pracowniczej.

Goodman Poznań Logistics Center III

Goodman Poznań III Logistics Centre oferuje 38 tys. mkw. w tym 2 500 mkw. mroźni, 2 tys. mkw. wiaty oraz 2 tys. mkw. 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. mkw. możliwość budowy dwóch nowych hal magazynowych o łącznej powierzchni do 74 tys. mkw. 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. mkw. powierzchni magazynowo - produkcyjnych.

Specyfikacja techniczna infrastruktury magazynowej: budynki klasy A, siatka słupów: 12m x 22,5m, nośność posadzki - 6T/ mkw., 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 mkw. 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/ mkw., 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 Dąbrowskiej. 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. mkw. najnowocześniejszej powierzchni magazynowo - produkcyjnej.

Prologis Park Poznań III

Prologis Park Poznań III to 312 tys. mkw. o dogodnej lokalizacji i dobrze rozwiniętej infrastrukturze. W ramach nieruchomości istnieje możliwość dostarczenia magazynów, hal produkcyjnych i biur o łącznej powierzchni 134 570 mkw. Znajduje się w Junikowie - dzielnicy na zachodzie Poznania - oddalonej o 300 m na północ od autostrady A i 6 km od centrum miasta. Nowo wybudowane linie komunikacji publicznej zapewniają łatwy dostęp do wykwalifikowanej kadry pracowniczej. Są to obiekty magazynowe plasujące się w klasie A. Spełniają niezbędne wymagania bezpieczeństwa zgodne z wytycznymi dotyczącymi zabezpieczenia centrów logistycznych, w tym m.in.: wysokości składowania 10 m, nośności posadzki 5 t/mkw., 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 mkw. 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 mkw. i drugim -11 868 mkw.

Park magazynowy LOGIT

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

obejmuje ponad 13 600 mkw. Rozstaw słupów na hali wynosi 24 m x 12 m. magazyn charakteryzuje się wysokością netto wynoszącą 10 m, przy czym jego głębokość to 84 m. Posadzka zaprojektowana została tak, aby mogła wytrzymać obciążenia na poziomie 5 t/mkw. magazyn Logit zapewnia możliwość dostosowania powierzchni do potrzeb prowadzenia lekkiej produkcji. Hala magazynowa została wyposażona w niezbędne systemy przeciwpożarowe w postaci tryskaczy oraz klap dymowych.

Centrum Logistyczne Amazon

W październiku 2014r. w Sadach (gmina Tarnowo Podgórne) k. Poznania otwarte zostało centrum logistyczne amerykańskiej firmy wysyłkowej Amazon o powierzchni 95 tys. mkw., 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. mkw., z czego ponad 91 tys. przypada na część magazynową, a prawie 9 tys. mkw. 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. mkw., z czego ponad 75 tys. mkw., to powierzchnie magazynowe, odpowiadające 66 tys. miejsc paletowych.

Docelowo nowa siedziba Grupy muszkietierów w Polsce zapewni 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. mkw., a powierzchnia samego magazynu to ponad 5 tys. mkw. 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 Europe

W okolicy Poznania buduje 90 tys. mkw. 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. mkw. 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 mkw. 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 mkw. powierzchni magazynowej w dwóch budynkach. Dostępne są moduły już od 2625 mkw. Ostatnio ogólna powierzchnia powiększona została o 19 tys. mkw. 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 mkw. 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, destryfikator powietrza oraz wysoki standard ochrony przeciwpożarowej.

Park mLP Poznań West

Docelowa powierzchnia nowego centrum logistycznego ma wynosić 83 tys. mkw. – 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 mkw. 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. mkw. powierzchni produkcyjnej. Inwestycja zlokalizowana jest na terenie Centrum magazynowo - Logistycznego Raben Logistics Polska, znajdującego się przy ulicy Zbożowej w Robakowie, w bezpośrednim sąsiedztwie drogi S11 i 5km od węzła Krzesiny, łączącego drogę S11 z autostradą A2. magazyn logistyczny wysokiego składu pomieści 41 tys. palet i podzielony został na pięć stref, w tym specjalistyczne, które m.in. umożliwiają składowanie aerozoli, czy utleniaczy. Każda ze stref oddzielona jest ścianami wydzielenia pożarowego REI 240 z bramami pożarowymi o odporności ogniowej EI 120. Instalacje tryskaczowe, podsufitowe i wewnętrzregalowe zostały wykonane zgodnie ze standardem FM Global. Aby

minimalizować zagrożenie dla środowiska, posadzka w nowych obiektach jest odporna na działanie parafiny, alkoholu, rozpuszczalników, aerozoli i smarów, zgodnie z niemiecką regulacją WGK-2. W celu uzupełnienia wachlarza towarów, które mogą być składowane w tym magazynie, w ramach inwestycji jedną z komór w istniejących obiektach dostosowano do składowania szerokiego przekroju towarów sklasyfikowanych wg normy NFPA jako ciecze palne klas IA, IB, IC. Taki asortyment wymaga odpowiedniego zabezpieczenia p.poż., dlatego w jednej z hal zamontowany został system pianowy – high expansion foam. System ten jest wykonany zgodnie ze standardami FM GLOBAL. Obiekt dedykowany jest także do produkcji co-packingowej. W tym celu przygotowana została specjalistyczna powierzchnia, uzbrojona w automatyczne rozwiązania wspierające procesy kompletacji oraz pakowania, jak np. linia do produkcji standów, zgrzewarki automatyczne, urządzenia etykietujące, paletyzatory, czy specjalne roboty pakujące.

Dachser Poznań

Firma dysponuje obecnie terminalem przeładunkowym o powierzchni 5,6 tys. mkw. Łącznie z usługami logistyki kontraktowej obiekt zajmuje teraz ponad 10 tys. mkw. 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. mkw. z 7 tys. miejsc paletowych, gdzie operator magazynuje towary na zlecenie klientów.

7. Terminale przeładunkowe oraz ich dostępność w poszczególnych województwach.

Na terenie Polski w 2022 r. zlokalizowanych było 35 aktywnych terminali, z tego:

- 4 obsługiwały przesyłki morze-kolej, morze-droga (terminale morskie),
- 31 obsługiwało przesyłki kolej-droga (terminale lądowe).

łącznie roczna zdolność przeładunkowa terminali

transportu intermodalnego wyniosła 8,7 mln TEU, w tym w terminalach morskich – 4,9 mln TEU, a w terminalach lądowych – 3,8 mln TEU. W 2022 r. w terminalach intermodalnych przeładowano łącznie 84,2 mln ton ładunków skonteneryzowanych, tj. o 2,7% więcej niż przed rokiem. W ogólnej liczbie przeładowanych kontenerów w terminalach morskich i lądowych przeważały kontenery 40' (65,3%). Udział kontenerów 20' wyniósł 25,4%, kontenerów 45' i więcej – 5,8%, a 30' – 3,5%. Drogą morską do/z terminali przetransportowano 29,7 mln ton (co stanowiło 35,2% ogółu ładunków przeładowanych w terminalach morskich i lądowych), transportem samochodowym – 25,9 mln ton (30,8%), a transportem kolejowym – 28,6 mln ton (34,0%).

Rysunek 17. Rozmieszczenie terminali intermodalnych w Polsce.



Źródło: <https://dane.utk.gov.pl/>

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.

Terminale w porcie Gdynia:

Baltic Container Terminal Gdynia²⁵

Bałtycki Terminal Kontenerowy (BCT) w Porcie w Gdyni jest wiodącym terminalem kontenerowym. Roczne możliwości przeładunkowe terminalu wynoszą aktualnie milion TEU.

Terminal usytuowany jest przy Nabrzeżu Helkim w zachodniej części gdyńskiego portu, która posiada bezpośrednie połączenie z Estakadą Kwiatkowskiego, a co za tym idzie obwodnicą trójmiejską i autostradą A1. Do najważniejszych elementów warunkujących tak wysoką pozycję terminalu na rynku należą posiadana infrastruktura oraz wykorzystywany sprzęt przeładunkowy. Terminal posiada nabrzeże przeładunkowe o długości 800 m, głębokości 12,7 m (konstrukcyjna 13,2 m), z pięcioma stanowiskami do obsługi statków kontenerowych w systemie lo-lo (lift on-lift off), w tym jednym umożliwiającym obsługę w systemie ro-ro (roll on-roll off), 1 rampa uchylna sterowana hydraulicznie do obsługi statków z wykładanymi pomostami rufowymi ro-ro. Ponadto na terenie BCT znajduje się terminal kolejowy z trzema torami o długości 687 m, przystosowany do jednorazowej obsługi 2 pełnych składów intermodalnych wagonów z kontenerami, bocznicą kolejową z torami zdawczo-odbiorczymi (6 torów każdy o długości po 1 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. mkw. (jednorazowa pojemność składowa 15.tys. ton drobnicy) z układem torowym o pojemności 30 wagonów, magazynem o powierzchni 1.058 mkw. (pojemność składowa wynosi 4.800 ton), zawierającym 2 komory uniwersalne o powierzchni 529 mkw. każda, składem celnym drobnicy o powierzchni 529 mkw., 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.

W 2022 r. BCT podpisało kolejną umowę dzierżawy z Zarządem Morskiego Portu Gdynia, na kolejne trzydzieści lat. Co za tym idzie terminal ruszył długofalowym programem inwestycyjnym. Zakupiono nowe sprzęty przeładunkowe w planach jest również zakup 6 zestawów ciągników oraz suwnica placowa RTG. W sierpniu 2023 roku terminal powiększył siatkę połączeń o relację z Bliskim Wschodem. Armator MSC (serwis SWAN) przywrócił do oryginalnej rotacji Qingdao - Ningbo - Yantian - Tanjung Pelepas - Antwerpia - Gdynia - Gdańsk - Kłajpeda - King Abdullah Port - Singapur - Qingdao, dołączone zostały również porty w Bremerhaven i Busan umożliwiając bezpośrednie połączenie Gdyni z Koreą Południową.²⁶

Gdynia Container Terminal - Hutchison Ports Gdynia (GCT)

W tej chwili GCT w większości obsługuje połączenia feederowe, które łączą Polskę z portami bazowymi zachodniej Europy. Swoje połączenia feederowe z Rotterdamem, Hamburgiem, Antwerpią i Bilbao uruchomili tacy armatorzy jak: Unifeeder, Hapag-Lloyd, Containerships oraz X-press Feeders. Gdynia Container Terminal ma dogodne połączenie z krajową siecią drogową 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. Obecnie terminal oferuje połączenia kolejowe m.in. do: Gądek, Strykowa, Radomska, Kostrzyzna, Terespoła Pomorskiego, Kutna czy Swarzędza i Brzeska. Połączenia oferowane są przez: PKP Cargo, PCC Intermodal, DB Cargo oraz Frightliner PL

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 naczep terminalowych. Terminal nieprzerwanie podejmuje działania mające na celu wypełnienie celów środowiskowych Grupy i ograniczenie emisji CO2. W styczniu 2023 r. ogłoszony został przetarg na modernizację 7 suwnic placowych i zastąpienie napędu spalinowego napędem elektrycznym. Pozwoli to na zmniejszenie zużycia oleju napędowego o około 45%, a w konsekwencji ograniczenie emisji CO2 generowanej w trakcie operacji przeładunkowych.²⁷

OT Port Gdynia świadczy usługi przeładunkowo-składowe. Terminal jest doskonale skomunikowany z krajowym 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 5 mln ton. Terminal obsługuje regularne zawinięcia do Gdyni armatorów Finnlines (Finlandia), Transfennica (Finlandia), Euroafrica (Europa Zachodnia, Afryka Zachodnia), jak również serwisy czarterowe na morzu Bałtyckim i serwisy czarterowe do Ameryki Centralnej,

Północnej i Południowej.

OT Port Gdynia posiada wieloletnie doświadczenie w obsłudze:

- ładunków drobnicowych w systemie ro-ro, sto-ro i lo-lo, tj. papier, celuloza, stal, big-bagi, wyroby drewnopochodne, sztuki ciężkie, ładunki ponadgabarytowe, elementy dostaw inwestycyjnych, naczepy, samochody, inne pojazdy i maszyny;
- ładunków masowych, zarówno ładunków agro tj. zboża, śruty, pasze, biomasa oraz innych masowych tj. koks czy kruszywa,
- kontenerów w systemie ro-ro i lo-lo, w tym tank-kontenerów i kontenerów chłodzonych,

Terminal wykonuje również usługi formowania i rozformowania kontenerów, formowania i rozformowania palet, mocowania ładunku, sortowania, segregacji i inne.²⁸

HES Gdynia Bulk Terminal

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 luzem, 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

25) <http://www.bct.gdynia.pl/>

26) www.bct.gdynia.pl

27) <https://www.gct.pl/>

28) <https://otlogistics.pl/>

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 chwytaaki, 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.²⁹

Mondry Terminal Zbożowy

Spółka powstała w Gdańsku, 21 kwietnia 2022 – ze 100% polskim kapitałem. Działalność Grupy obejmuje handel zbożem, nasionami oleistymi i śrutą, tłoczenie rzepaku, produkcję rolno-chemiczną, usługi przechowywania zboża oraz dystrybucję nawozów i węgla. Główne obszary działania naszej grupy to Polska, Węgry, Ukraina i Rumunia. W dniu 06.06.2022, Spółka Mondry zawarła umowę z Zarządem Portu Gdynia na dzierżawę ok. 3 ha terenów portowych zajmowanych przez dawny terminal zbożowy BTZ. Terminal ulokowany jest na 2 nabrzeżach – Indyjskim (287m długości, 10,8 m zanurzenia) oraz Norweskim (264m długości, 12,5 m zanurzenia). Pierwsze z tych nabrzeży jest w trakcie przebudowy, a po jego zakończeniu będzie to nabrzeże o parametrach gwarantujących obsługę największych jednostek masowych wpływających na Bałtyk, do 15,5 metrów zanurzenia. Terminal po przebudowie i inwestycji ma stać się nowoczesnym hubem zbożowym o zasięgu ogólnosiwiatowym.³⁰

Bałtycka Baza Masowa

Bałtycka Baza masowa, składająca się z dwóch terminalów przeładunkowo-składowych, świadczy szeroki wachlarz usług przeładunkowo-składowych takich jak:

- obsługa eksportu i importu masowych ładunków sypkich luzem
- składowanie masowych ładunków sypkich, w tym

prorowadzenie 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 rejonie Basenu III, przy Nabrzeżu Szwedzkim oraz Nabrzeżu Inż. Wendy.³¹

Koole Tankstorage Gdynia Sp. z o.o.

Terminal jest własnością holenderskiej firmy Koole Terminals, przeznaczony jest do przeładunku i składowania ładunków płynnych – przede wszystkim melasy cukrowej oraz ładunków o najwyższych wymogach jakościowych, w tym szczególnie produktów spożywczych. Terminal posiada możliwość jednoczesnej obsługi dwóch statków o ładowności rzędu 5 000 DWT. Potencjał składowy terminalu obejmuje 10 zbiorników (w zakresie 1 200 m³ – 5 500 m³), o łącznej pojemności 31 tys. m³.³²

Aalborg Portland Polska Sp. z o.o. to terminal oferujący obsługę cementu w imporcie.³³

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.³⁴

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 mkw. a powierzchnia składowania wynosi 25 tys. mkw.

Terminal promowy

Nowobudowany terminal promowy powstał

³¹) <http://www.bbm.gdynia.pl/>

³²) <https://www.port.gdynia.pl/>

³³) <https://www.port.gdynia.pl/>

³⁴) <http://www.alpetrol.pl/alpetrol/informacja.pdf>

w centralnym punkcie Portu Wschodniego, przy Nabrzeżach Polskim i Fińskim. Terminal został otwarty w 2022 roku. Terminal pozwala na obsługę znacznie większych jednostek oraz poprawę warunków realizowania przewozów promowych i ro-ro. Spełnia również najwyższe standardy bezpieczeństwa w Basenie Morza Bałtyckiego. Umieszczenie terminalu umożliwia 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 zapewniona jest od strony południowej, za pomocą zjazdów z ul. Polskiej. Terminal połączony jest z międzynarodowym układem komunikacyjnym poprzez ulice: Polską, Janka Wiśniewskiego oraz Trasę Kwiatkowskiego, Obwodnicę Trójmiasta i Autostradę A1.

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

Przed budynkiem znajdują się 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.

Terminal obsługuje 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. Choć aktualnie aktywnie rozwija się współpraca gdyńskiego portu z armatorem Stena Line, w przyszłości możliwe jest podpisanie umów z innymi armatorami i uruchamianie innych połączeń. Umożliwia to formuła terminala publicznego.³⁵

Terminale przeładunkowe w Porcie Gdańsk:³⁶

Terminal Kontenerowy Baltic Hub (wcześniej DCT Deepwater Container Terminal)

Głębokowodny terminal kontenerowy Baltic Hub (DCT Gdańsk) rozpoczął działalność operacyjną w 2007 r.

³⁵) Informacje z portalu internetowego miasta Gdynia www.gdynia.pl

³⁶) <https://www.portgdansk.pl/port/terminale-i-nabrzeza/>

W pierwszych latach eksploatacji terminal specjalizował się w obsłudze statków feederowych. Począwszy od 2010 r. do Gdańska co tydzień zawiązywały jednostki kontenerowe o pojemności 8 tys. TEU z Dalekiego Wschodu. Możliwość bezpośredniego połączenia z Azją przyczyniła się do rozwoju DCT, który stał się bałtyckim hubem oraz jednym z najszybciej rozwijających się terminali na świecie.

Terminal Baltic Hub (DCT), jako jedyny na Bałtyku jest w stanie obsłużyć kontenerowce, które na swoim pokładzie mogą zmieścić ponad 24 tys. 20-stopowych kontenerów (24 tys. TEU). Jednym z nich jest MSC Gülsün, mający blisko 400 m długości. Gdy w 2016 roku wybudowano drugie głębokowodne nabrzeże kontenerowe, Baltic Hub (DCT) podwoił swoje zdolności do 2,9 mln TEU rocznie i stał się największym, pod względem przeładunków, terminalem kontenerowym na Bałtyku. Powierzchnia operacyjna terminalu to 88 ha. W 2023 r. terminal przeładował 2,05 mln TEU.

Rozpoczęcie budowy nowego terminala T3 miało miejsce w październiku 2022, a jego uruchomienie przewidziane jest na drugą połowę 2024 roku.

Terminal Przeładunku Gazu Płynnego LPG

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

Baza Paliw Płynnych

Baza przeładunku paliw płynnych dysponuje pięcioma stanowiskami przeładunkowymi do obsługi ropy i produktów ropopochodnych. Technologia przeładunku

odbywa się w systemie zamkniętym, bezpiecznym dla środowiska naturalnego. Stanowiska znajdują się w zamkniętych basenach przeładunkowych wyposażonych w zapory 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.³⁷

Terminal ładunków masowych suchych

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

1. Terminal eksportowy zlokalizowany przy pirsie Węglowym to całkowicie zmechanizowany terminal, który pozwala na przeładunek węgla w eksporcie w relacji bezpośredniej z wagonów na statek lub w relacji pośredniej z wykorzystaniem placów składowych. Jest on w stanie przyjąć statki do 280 m o maksymalnym zanurzeniu do 15m. Pojemność placów składowych to 600 tys. ton. Terminal wyposażony jest w rozbudowaną bocznice kolejową z dwoma wywrotnicami wagonów, rozmrażalnią wagonów, system taśmociągów oraz automatyczną próbobiernię. Jest on w stanie obsłużyć 1600 ton ładunku na godzinę.
2. Terminal importowy zlokalizowany przy pirsie Rudowym został zaprojektowany w taki sposób, aby zapewnić wysoką wydajność przeładunkową dla ładunków suchych masowych, głównie węgla i rudy żelaza, przy jednoczesnym zastosowaniu najlepszych dostępnych technologii z zakresu ochrony środowiska. Jest on w stanie przyjąć statki typu Capesize o maksymalnym zanurzeniu do 15m. Pojemność placów składowych to 1,5 mln. ton na powierzchni 250 tys. mkw. Jest on w stanie obsłużyć 2000 ton ładunku

na godzinę w załadunku i 1600 ton w rozładunku.

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 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. mkw. a powierzchnia składowania wynosi 58 tys. mkw.

Terminal Promowy Westerplatte

Pasażersko-towarowy terminal promowy zlokalizowany jest na Nabrzeżu Obróńców 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. 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. Planowaną inwestycją która będzie skutkowała jeszcze lepszym skomunikowaniem terminalu z rozbudowywaną i modernizowaną siecią transportową jest budowa nowego, dwutorowego mostu kolejowego nad Martwą Wisłą.

Planowane „suche porty” i platformy intermodalne

Suchy port (ICY) – Zajązkowo Tczewskie PCC Intermodal S.A.³⁸

Intermodal Container Yard (ICY) w Zajązkowie

Tczewskim jest koncepcją budowy centralnego zaplecza przeładunkowo-dystrybucyjnego, mającego na celu usprawnienie obsługi ładunków skonteneryzowanych w Polskich Portach Gdańska i Gdyni. Inwestycja pozwoli optymalizować łańcuchy dostaw zarówno od strony lądu w kierunku morza (i odwrotnie), jak i w relacjach międzynarodowych, z zachodu na wschód i z północy na południe. Zadaniem projektu jest m.in. uwolnienie obwodnicy Trójmiasta od ruchu samochodów ciężarowych i przeniesienie transportu ładunków, podróżujących przez Pomorze, z drogi na kolej. Idea ma pozwolić efektywnie rosnąć polskim portom w ruchach burtowych, dając ujście ładunkom od strony lądu, zapewniając drożność komunikacyjną północnej części korytarza Bałtyk-Adriatyk.

Suchy port dzięki tylko i wyłącznie umożliwieniu lepszej organizacji ruchu, daje potencjał wzrostu obecnym w porcie inwestycjom. Jest silną podwaliną pod zrównoważony rozwój transportu przez Polskę.

Działaniami komplementarnymi do budowy ICY może być dodatkowo:

1. Zelektryfikowanie linii kolejowej nr 201 na odcinku Maksymilianowo–Wierzchucin– Kościerzyna–Gdynia (planowane do realizacji).
2. Dobudowanie drugiego toru na linii kolejowej nr 201 na odcinku Gdynia–Kościerzyna.
3. Odbudowa, przebudowa i elektryfikacja jednotorowej linii kolejowej nr 229 na odcinku Gliniec–Pruszcz Gdański, tak by umożliwić bezkolizyjne (bez konieczności zmiany czoła pociągów i z mijankami dla pociągów o długości 750 m) prowadzenie pociągów towarowych z prędkością maksymalną 60–80 km/h w relacjach Zajązkowo Tczewskie–Gdynia, z pominięciem Gdańska i Sopotu

Jednak nawet bez kosztownych inwestycji w infrastrukturę liniową, posadowienie zaplecza portowego przy głównym węźle kolejowym w Zajązkowie Tczewskim, daje możliwości poprawy wykorzystania obecnych zasobów operatorów kolejowych, lepszą użycie pociągów i rozszerzenie oferty dostaw intermodalnych w korytarzu Bałtyk-Adriatyk o nowe europejskie destynacje, na zasadach codziennych połączeń kolejowych,

Rysunek 18. Most kolejowy w pobliżu planowanego suchego portu (ICY) – Zajązkowo Tczewskie



Źródło: PCC Intermodal

37) www.portgdansk.pl

38) PCC Intermodal

konkurencyjnych względem długodystansowej drogi.

Hub wraz z jego nieodłącznym elementem operacyjnym - regularnym shuttle train - łączącym kilka razy dziennie wszystkie terminale morskie z zapleczem, poprawi dostępność komunikacyjną terminali morskich w porcie Gdańsk i Gdynia, w ruchu kolejowym, co umożliwi im sprawną realizację ruchów w relacji burta/yard, a tym samym bezpośrednio przełoży się na konkurencyjność oferty transportowej, kolejną, przez Polskie porty, na linii Bałtyk-Adriatyk.

Podstawowe parametry operacyjne planowanej inwestycji:

- teren inwestycyjny o powierzchni całkowitej ponad 60 ha
- powierzchnia składowa terminala: ponad 20.000 TEU
- 10 torów o długości użytkowej 750 m
- terminal chemiczny, depot, warsztaty do napraw i renowacji kontenerów
- przyłącza prądu dla kontenerów chłodniczych oraz izoterm
- usługi agencyjne, celne, fito-sanitarne, spedycyjne
- infrastruktura socjalno-gastronomiczna

„Dolina Logistyczna”

Projekt „Doliny Logistycznej na obszarze Gminy Kosakowo” 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 Funkcyjnym 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 Via Maris posiadać będzie bezpośrednie połączenie

z Obwodnicą Trójmiasta, a następnie z Autostradą A1.

Dolina Logistyczna na obszarze Gminy Kosakowo ma być nie tylko zapleczem operacyjnym i manipulacyjnym terminali w Gdyni: lecz opierać się także na zróżnicowanej działalności gospodarczej w ramach platformy multimodalnej. 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 oraz włączeniu tych terenów w granice portu. Spójne zagospodarowanie obszaru będzie osiągnięte dzięki zintegrowanej polityce przestrzennej, gospodarczej i transportowej wszystkich interesariuszy.

Prace nad opracowaniem zagospodarowania przestrzennego Doliny Logistycznej w Gminie Kosakowo pokryły się w czasie wraz z podpisaniem w roku 2022 umowy pomiędzy Centralnym Portem Komunikacyjnym oraz GDDKiA w sprawie sfinansowania prac przygotowawczych do budowy Drogi Czerwonej. W drodze procedury przetargowej, wiosną 2022 r. wyłoniono Wykonawcę opracowania Doliny Logistycznej, z którym ZMPG S.A. podpisał umowę. Aktualnie sporządzana jest trzecia część zadania, tj. „Wstępne studium wykonalności” dla planowanej inwestycji.

W ramach planowanych zamierzeń inwestycyjnych na terenie Doliny Logistycznej przewidywana jest, między innymi, realizacja szeregu inwestycji, spełniających wymogi sieci bazowej TEN-T, w zakresie m.in.:

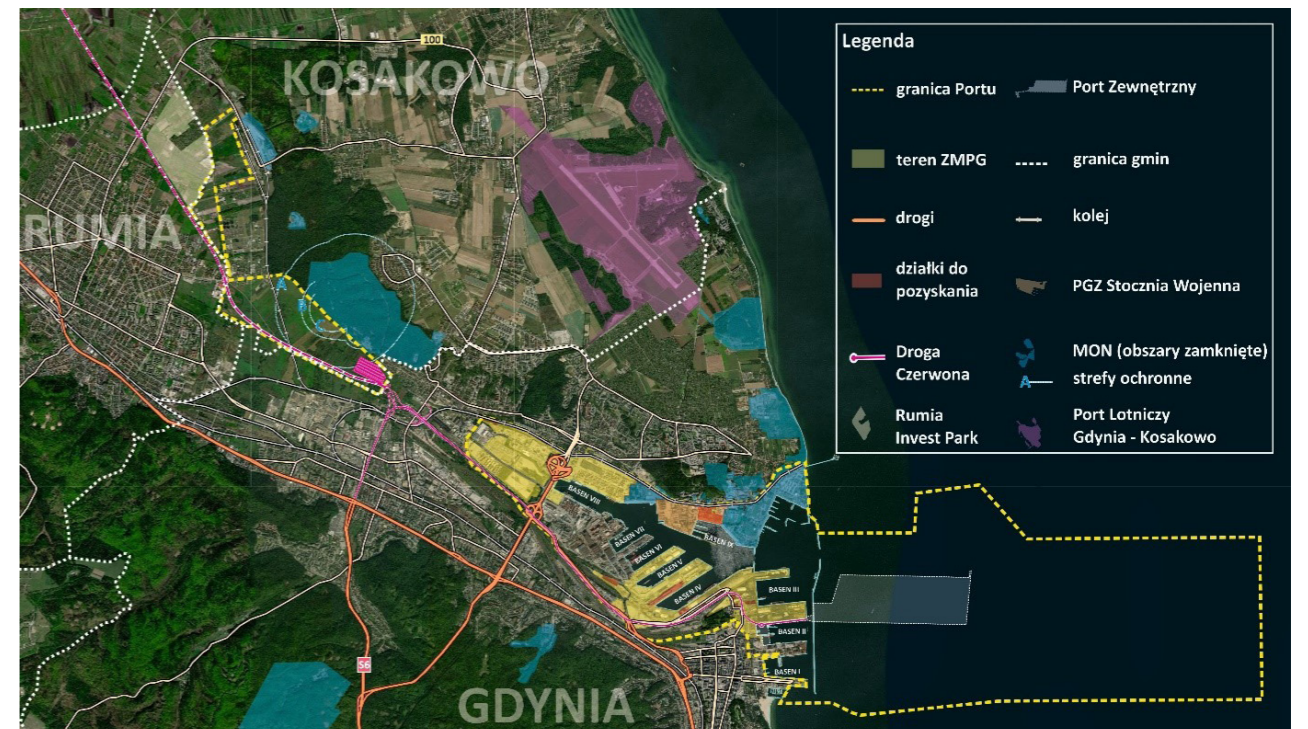
1. **Budowy centrum usług logistycznych**, w tym: inwestycji magazynowych, składów otwartych i przemysłowych, biur - uzupełnionych przez obszary spełniające funkcje usługowe;
2. **Budowy publicznego terminalu intermodalnego** jako elementu sieci platform multimodalnych. Terminal zapewni sprawny przeładunek 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. **Budowa 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 usługowo-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 i innych dopełniających funkcji.

Rysunek 19. Dolina Logistyczna



Źródło: Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.

Dla pełnej realizacji projektu niezbędna jest realizacja przedsięwzięć infrastrukturalnych zakładająca wykorzystanie środków europejskich i spełnienie wymogów sieci bazowej TEN-T, w tym budowy północno-zachodniego dostępu „ostatniej mili” do Portu Gdynia – Drogi Czerwonej.

Kujawsko-Pomorskie

Współczesne trendy w zakresie wzrostu znaczenia przewozów intermodalnych oraz konieczność ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne wymaga od podmiotów działających na rynku

przewozów towarowych daleko idących zmian w zakresie sposobów prowadzenia działalności. Jednym z obszarów, gdzie obserwuje się dynamiczny rozwój jest dostępność terminali przeładunkowych integrujących różne środki transportu. Budowa tego typu obiektu stanowi istotny impuls rozwojowy dla lokalnej i regionalnej gospodarki. Niestety w województwie kujawsko-pomorskim wciąż nie rozwinęła się nowoczesna platforma przeładunkowa, aczkolwiek rozwija się spółka, która została powołana w celu jej realizacji (Terminal Intermodalny Bydgoszcz Emilianowo sp. z o.o.), a więc perspektywy rozwoju są obecnie znacznie korzystniejsze, niż jeszcze przed kilkoma laty.

Według założeń polityki rozwoju Samorządu Województwa na terenie województwa kujawsko-pomorskiego rozważa się lokalizację dwóch terminali przeładunkowych tworzących wspólnie Węzeł Logistyczny Bydgoszcz. Pierwszym elementem ww. węzła będzie Terminal Intermodalny Bydgoszcz Emilianowo położony w ciągu linii kolejowej nr 201 (Nowa Wieś Wielka – Gdynia Port) w bezpośrednim sąsiedztwie stacji kolejowej o tej samej nazwie. Drugim elementem będzie natomiast Platforma multimodalna Bydgoszcz – Solec Kujawski położona przy granicy gminy Solec Kujawski oraz miasta Bydgoszcz na lewym brzegu Wisły. Zgodnie z założeniami omawiane inwestycje stworzą dogodne warunki dla rozwoju funkcji logistycznej w województwie oraz pozwolą na lepsze wykorzystanie potencjału przebiegającego przez region Korytarza Bałtyk-Adriatyk.

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 rzeczny zlokalizowanym na wskazanym obszarze lewego brzegu Wisły (km 766-771), z uwzględnieniem obszaru Miasta Bydgoszczy i Gminy Solec Kujawski.

Platforma multimodalna będzie pełniła 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 oraz planowana S10 (poszczególne odcinki trasy na różnych etapach realizacji). Jednocześnie bliskość dużych ośrodków miejskich zapewnia odpowiednie zaplecze kadrowe.

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

Zadanie to wpisuje się w politykę Rządu w zakresie aktywizacji gospodarczej rzek. Potwierdzeniem tego faktu jest przyjęcie do realizacji przez Radę Ministrów dwóch dokumentów strategicznych, tj.: „Krajowego Planu Żeglugowego do roku 2030” (uchwała z dnia 3 października 2023 r.) oraz programu wieloletniego „Zagospodarowanie Dolnej Wisły” (uchwała z dnia 10 października 2023r.)

Terminal intermodalny Bydgoszcz Emilianowo (inwestycja planowana)

Inwestycję tę prowadzi powołana w 2020 r. spółka z o.o. Terminal Intermodalny Bydgoszcz Emilianowo. Projekt polega na budowie terminala drogowo-kolejowego w oparciu o rozbudowę stacji Bydgoszcz Emilianowo oraz rezerwę terenową będącą w zarządzie PKP S.A. oraz Lasów Państwowych. Inwestycja jest elementem tzw. Węzła Logistycznego Bydgoszcz, który według Koncepcji rozwoju funkcjonalno-przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego w obowiązującej Strategii rozwoju województwa określany jako jeden z kluczowych elementów budujących potencjał ponadregionalny i przewagi konkurencyjne województwa. Na lokalizację terminala wybrano dogodne miejsce na styku LK201 (linia kolejowa użytkowana jedynie do przewozów towarowych) oraz obecnej DK10 i realizowanego węzła drogi ekspresowej S10 w bezpośrednim zapleczu Bydgoskiego Parku Przemysłowo-Technologicznego, co jednocześnie oznacza dobre skomunikowanie terminala z najważniejszymi ośrodkami gospodarczymi regionu. Planowany terminal zlokalizowany na południe od Bydgoszczy będzie oddalony o ok. 200 km od portów Gdańska oraz Gdyni i przyczyni się w znacznym stopniu

do zwiększenia oraz szybkości przeładunku towarów dostarczanych do Polski drogą morską. Projekt jest przewidziany do realizacji w etapach. Po okresie inicjalnym do roku 2030 planuje się osiągnięcie przepustowości do 73 tys. UTI rocznie i możliwościach obsługi 2-3 pociągów dziennie (etap II), a docelowo według obecnie przyjętych założeń 164 tys. UTI rocznie i możliwość obsługi 4-5 pociągów dziennie (etap III). Według obecnie przyjętych założeń, inwestycja ma obejmować place manewrowo-składowe o pow. ok. 36 tys. m², realizację bocznic, zabudowę jednego z torów umożliwiającą obsługę dwóch torów bocznicowych, przebudowę drogi dojazdowej z przyszłego węzła drogi ekspresowej, realizację niezbędnej infrastruktury oraz zakup dedykowanych urządzeń i pojazdów dźwigowych (dwie suwnice RMG). Podkreślić jednak należy, że szczegółowe uwarunkowania realizacji terminala pozwalają na znaczne zwiększenie powyższych parametrów, ponad obecnie określone wartości. Pozwala to na dużą elastyczność i możliwość dostosowania rzeczywistej skali rozwoju do zmieniających się uwarunkowań. Określonych powyżej wartości nie należy więc traktować jako maksymalnych możliwych, a jako funkcjonujące w bieżących koncepcjach rozwojowych. Samorząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego aktywnie zabezpiecza interesy przyszłego terminala intermodalnego Bydgoszcz Emilianowo poprzez bieżące uwzględnienie go w pracach planistycznym prowadzonych w regionie, np. w Audycie Krajobrazowym Województwa Kujawsko-Pomorskiego (przyjętym uchwałą Sejmiku Województwa w dniu 25 września 2023 r.) lub też w przygotowywanym Planie zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego.

Nabrzeże przeładunkowe w Solcu Kujawskim (inwestycja planowana)

Dotychczasowe działania związane z modernizacją drogi wodnej rzeki Wisły oraz zaplanowane inwestycje wskazują, że zostanie ona kompleksowo zrewitalizowana dopiero po 2050 r., co wymusza poszukiwanie nowych – dopasowanych do obecnych warunków nawigacyjnych – rozwiązań mających na celu uruchomienie transportu wodnego. Odpowiedzią na aktualne uwarunkowania jest koncepcja budowy nabrzeża wiślanego w Solcu Kujawskim, które byłoby pierwszym etapem w rozwoju śródlądowego transportu wodnego na Wiśle.

Przedsięwzięcie dotyczy inwestycji zlokalizowanej na km 760 rzeki Wisły, na terenie Gminy Solec Kujawski w województwie kujawsko-pomorskim, w bezpośrednim sąsiedztwie drogi wojewódzkiej nr DW 394, z dogodnym połączeniem do projektowanej drogi S10, o powierzchni 22,4 ha. Składać się będzie z umocnionego nabrzeża przeładunkowego o długości 150-200 m wraz z placem postojowym, manewrowym i magazynowym oraz urządzeniami do rozładunku i załadunku różnych grup towarowych (w tym m.in. ładunków masowych, kontenerów, ładunków wielkogabarytowych). Aktywne działania podmiotów zainteresowanych realizacją tej inwestycji doprowadziły do podpisania dwóch listów intencyjnych (13 października 2023 r.). Sygnatariuszami pierwszego z nich był Urząd Gminy Solec Kujawski oraz Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie. Podstawą założeń listu jest wymiana wiedzy, informacji, opinii, doświadczeń i dobrych praktyk w celu opracowania koncepcji zagospodarowania nabrzeża przeładunkowego wraz z określeniem jego funkcji oraz rodzaju zaplecza technicznego niezbędnego do obsługi. Ważnym punktem dokumentu jest deklaracja stron co do chęci działania na rzecz poprawy warunków żeglugowych na odcinku Dolnej Wisły. Sygnatariuszami drugiego listu intencyjnego był Urząd Gminy Solec Kujawski oraz Baltic Hub Container Terminal. List zobowiązuje strony do współpracy na rzecz opracowania koncepcji budowy nabrzeża oraz wspierania rozwoju transportu wodnego z zastosowaniem technologii wodorowej dla jednostek pływających o neutralnym oddziaływaniu na środowisko.

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 30 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) z uwagi na niewystarczające obecnie wolumeny przewozów i przeładunków³⁹ jego potencjał i znaczenie jest duże dla regionu, a wiele wskazuje na to, że

³⁹⁾ Wg kryteriów Komisji Europejskiej minimum wynosi ok. 3,3 mln ton przeładunków.

w najbliższych latach będzie rosnać, co jest związane przede wszystkim z zakończoną budową kanału żeglownego przez Mierzę Wiślaną. Pełną przepustowość port uzyska po pogłębieniu ostatniego odcinka toru wodnego. Inwestycja ta pozwala na otwarcie elbląskiego portu na Morze Bałtyckie i jest szczególnie ważna w obecnej sytuacji geopolitycznej i zamrożeniu wszelkich kontaktów z Federacją Rosyjską, co w ostatnim roku szczególnie skutkowało drastycznym spadkiem przeładunków. Położony nad rzeką Elbląg, w odległości 6 km od jej ujścia do Zalewu Wiślanego, który łączy się z Zatoką Gdańską drogą śródlądową rzeką Szarpawą oraz przez Cieśninę Piławską posiada połączenia kolejowe 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 - baren: długość 85,0 m, szerokość 15,0 m, zanurzenie 2,30 m (docelowo 4,5 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 40,0x107,0m, 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.

Dalszy rozwój portu związany jest z kanałem przez Mierzę Wiślaną. Obecnie możliwe jest przepłynięcie z Zalewu Wiślanego na Bałtyk poprzez Cieśninę Piławską, a także przez rzekę Szarpawę. Ponieważ status umowy polsko rosyjskiej z 2009 o swobodnej żegludze jest niepewny z uwagi na zamrożone stosunki Federacją Rosyjską, budowa kanału żeglugowego przez Mierzę Wiślaną była jedyną szansą na zwiększenie potencjału Elbląga, jako ośrodka logistycznego i turystycznego. Miasto uzyskało bezpośrednie połączenie z Morzem Bałtyckim, co przyczyni się znacząco do rozwoju ruchu pasażerskiego i cargo na Zalewie Wiślanym, a przede wszystkim zwiększy 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 (Terminal CHEMIKALS)

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 z tendencją wzrostową.⁴⁰ 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

40) Dalszy rozwój przewozów stoi pod znakiem zapytania po wybuchu wojny w Ukrainie w lutym 2022 r.

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 kolejowym przejściu granicznym (na granicy UE i Rosji/Obwód Królewiecki) w Gronowie oraz korzystnie położony wobec polskich portów morskich przez skomunikowanie z drogami krajowymi S22 oraz S7. Placówka głównie specjalizuje się w usługach: Spedycja, przeładunki, magazynowanie, sprzedaż węgla, workowanie nawozów oraz sortowanie węgla. Aktualna maksymalna roczna możliwość przeładunkowa wynosi 40 000 TEU. 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 sortowania 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. Niedawno ukończono modernizację stanowisk na torze o prześwicie 1435 mm, na każdym stanowisku zamontowano wagi kolejowe, co pozwoliło znacznie zwiększyć wydajność terminalu.

Logistic Terminal Skandawa (Terminal CHEMIKALS)

Terminal w Skandawie jest jedynym punktem przeładunkowym na przejściu granicznym Skandawa/Żeleznodorożnyj. 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, świadczy kompleksową obsługę intermodalnych jednostek ładunkowych. Układ torowy terminalu posiada połączenie ze stacją rozrządową Warszawa Praga, która położona jest przy linii kolejowej nr 9 (E65 i E20). Odległość od węzła Łabiszyńska na drodze ekspresowej S8 wynosi 2 km. Powierzchnia całkowita terminala to 2,6 ha, z czego maksymalna powierzchnia składowa to 1500 TEU, roczne maksymalne możliwości przeładunkowe wynoszą 77 tys. TEU. Terminal dysponuje jednym torem do załadunku i wyładunku o długości 630 m. Łączna długość torów kolei normalnotorowej wynosi 3680 m. W terminalu obsługiwane są jednostki intermodalne takie jak nadwozia wymienne, naczepy siodłowe i kontenery. Jednostka wyposażona jest w 4

dźwigi samojezdne. Teren terminala jest całodobowo chroniony, oświetlony i monitorowany przez systemem telewizji przemysłowej.

Loconi Intermodal Terminal Kontenerowy Warszawa

Terminal położony jest w Warszawie w dzielnicy Praga-Północ. Układ torowy terminala posiada połączenie ze stacją rozrządową Warszawa Praga, która położona jest przy linii kolejowej nr 9 (E65 i E20). Odległość od węzła Modlińska na drodze ekspresowej S8 wynosi 3 km. Całkowita powierzchnia terminala to 8 ha, powierzchnia składowa pozwala na przechowywanie 4300 TEU, a roczne maksymalne możliwości przeładunkowe wynoszą 140 tys. TEU. Terminal dysponuje torami kolejowymi do załadunku i wyładunku o długości 560 metrów. Łączna długość torów kolei normalnotorowej wynosi 1435 m. Terminal wyposażony jest w pojazdy podnośnikowo-przeładunkowe o udźwigu do 42 i 45 ton. Placówka obsługuje nadwozia wymienne, naczepy siodłowe i kontenery. Dodatkowo wykonywane usługi to trucking, remonty kontenerów, mycie, czyszczenie, plombowanie kontenerów, zakładanie i usuwanie znaków, nalepek, ważenie kontenerów, obsługa pociągów, przeładunki kontenerów i składowanie jednostek intermodalnych oraz wykonywanie odpraw celnych. Terminal obsługuje 8-10 połączeń kolejowych tygodniowo z Gdańskiem i Gdynią - są to stałe połączenia realizowane przez Terminal.

Terminal Kontenerowy Metrans Terminal Kontenerowy Pruszków

Terminal położony jest w Pruszkowie, około 25 km od Warszawy. Układ torowy terminala posiada połączenie ze stacją Pruszków, która położona jest przy linii kolejowej nr 1 (E65). Odległość terminala od węzła Pruszków na autostradzie A2 wynosi 3,5 km. Powierzchnia terminala wynosi 4,46 ha, w tym powierzchnia składowa 1500 TEU, a maksymalna roczna możliwość przeładunkowa wynosi 96 tys. TEU. W terminalu znajdują się dwa tory do załadunku i wyładunku o długości 300 m i 100 m oraz dwa 2 tory dojazdowe o długości 250 m. 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 i naczepy

siodłowe. Terminal świadczy ponadto szeroki zakres usług dodatkowych, wśród którym obok odprawy celnej, elektronicznego systemu zgłoszeń, składowania (kontenerów pełnych, kontenerów pustych i towarów niebezpiecznych) jest możliwość transportów towarów niebezpiecznych, czyszczenie kontenerów, naprawy awaryjne kontenerów, przyłącza dla kontenerów chłodniczych i towarów wymagających kontrolowanej temperatury oraz monitoringu, nadzorowanie przewozów kontenerów z ładunkiem wysokowartościowym, plombowanie kontenerów oraz usługi na żądanie: przeładunek kontenerów ciężkich, mycie kontenerów, certyfikaty czystości (np. dla artykułów spożywczych), surveys i przewozy kontenerów z ładunkiem wysokowartościowym. Realizowane jest stałe połączenie kolejowe z terminalem w Gądkach i Dąbrową Górniczą.

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

Terminal kontenerowy zlokalizowany jest w Mławie, w północnej części województwa mazowieckiego. Tory terminala połączone są ze stacją Mława położoną na linii kolejowej nr 9. Odległość terminala od drogi krajowej nr 7 wynosi 4,5 km. Poprzez drogę S7 odległość od najbliższych węzłów wynosi 6,5 km i 10 km. Powierzchnia terminala wynosi 2,09 ha, w tym powierzchnia składowa 120 TEU. Łączna długość torów kolei normalnotorowej wynosi 1054 m. Terminal dysponuje dwoma torami ładunkowymi o długości użytecznej 460 metrów i 430 metrów. Obsługę kontenerów zapewniają dźwigi samojezdne. Teren terminala jest całodobowo chroniony, oświetlony i monitorowany przez systemem telewizji przemysłowej.

Terminal Intermodalny w Brwinowie Hupac Sp. z o.o.

Terminal znajduje się 25 km na południowy zachód od Warszawy. Zlokalizowany jest między stacjami kolejowymi Parzniew i Brwinów w odległości 5 km od autostrady A2. Zajmuje powierzchnię 14 ha i ma zdolność przeładunku do 80 tys. jednostek intermodalnych rocznie, natomiast docelowo będzie to 180 tys. jednostek. Obiekt oferuje przeładunek kolejowy/drogowy oraz usługi dodatkowe dla jednostek intermodalnych. Obszar przeładunkowo-manewrowy stanowi 4,2 ha. Obiekt jest w pierwszej fazie rozwoju, działają dwa tory przeładunkowe i trzy odstawkowe, obecna zdolność przeładunkowa to 5 par pociągów dziennie (docelowo 12). Budowa kolejnych

trzech torów przeładunkowych planowana jest w drugim etapie rozbudowy. Terminal może przyjmować pociągi o długości 740 metrów.

Terminal intermodalny w Radomiu TG Park Sp. z o.o. (w budowie)

W ramach inwestycji zaplanowano, m.in. budowę terminala kolejowego (5 torów o łącznej długości 3,8 tys. metrów), placu przeładunkowego, wewnętrznych dróg, parkingów, budynków biurowych, budynku naprawy taboru kolejowego maszyn i urządzeń terminalowych oraz hali przeładunkowej i budynku myjni kontenerów wraz z warsztatem. Założona roczna przepustowość to 150 tys. TEU. Terminal będzie również przystosowany do obsługi ładunków niebezpiecznych. Dodatkowo powstanie infrastruktura towarzysząca, w tym zabudowa suwnic, infrastruktura techniczna (stacje trafo), waga samochodowa i zbiorniki retencyjne.⁴¹ Terminal posiadał będzie wjazd z ul. Energetyków oraz dojazd od strony północnej z istniejących dróg wewnętrznych i od strony zachodniej – bocznicą kolejową. W nowym terminalu odbywać się będzie przeładunek kontenerów z transportu kolejowego na plac terminala lub bezpośrednio na środki transportu kołowego, transport kołowy z wybranymi kontenerami do miejsc przeznaczenia oraz naprawa, konserwacja lokomotyw, wagonów, kontenerów, sprzętu i maszyn obsługujących terminal.⁴²

Łódzkie

Terminal Kontenerowy Łódź Olechów (Spedcont)

Terminal zlokalizowany jest w południowo - wschodniej części Łodzi, przy linii kolejowej Nr 25. Odległość do węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1 wynosi 4 km. Linia kolejowa C65/1 przy której obiekt funkcjonuje jest uwzględniona w ramach bazowej sieci towarowej TEN-T i objęta jest europejską umową o ważnych liniach transportu kombinowanego – AGTC. Linia kolejowa Nr C65/1 łączy linię CE20 z „magistralą węglową” (CE65) w Zduńskiej Woli. Terminal został uwzględniony w ramach bazowej Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T). Możliwości przeładunkowe obiektu są na poziomie 450 000 TEU rocznie, a składowania 7 500 TEU.

41) www.propertynews.pl/magazyny/gigantyczna-inwestycja-logistyczna-w-radomiu,147596.html

42) <https://twojradom.pl/w-radomiu-powstanie-terminal-intermodalny/1408046>

Powierzchnia wynosi około 13 ha. Terminal wyposażony jest w: 7 urządzeń typu reachstacker, 2 suwnice bramowe – kontenerowe, 2 tory kolejowe o długości 720 m każdy, bocznicę oraz wybudowany w 2023 r. magazyn logistyczny o powierzchni 1 400 m². 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 oraz w relacjach międzynarodowych do: Chin (Chengdu), Mongolii, Kazachstanu, Węgier (Budapeszt), Rumunii (Oradea), Turcji (Halkali), Włoch (Melzo) oraz Austrii (Wiedeń, Welz, Bludenz). Wielkość przeładunku w 2023 r. wyniosła 217 216 TEU, co stanowiło około 48% możliwości przeładunkowych.

Terminal Kontenerowy Łódź Olechów (Erontrans)

Terminal zlokalizowany w południowo - wschodniej części Łodzi, przy linii kolejowej Nr 25 (obiekt przeniesiony ze Strykowa). Odległość do węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1 wynosi 4 km. Linia kolejowa C65/1 przy której obiekt funkcjonuje jest uwzględniona w ramach bazowej sieci towarowej TEN-T i objęta jest europejską umową o ważnych liniach transportu kombinowanego – AGTC. Linia kolejowa Nr C65/1 łączy linię CE20 z „magistralą węglową” (CE65) w Zduńskiej Woli. Terminal został uwzględniony w ramach bazowej Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T). Możliwości przeładunkowe terminala są na poziomie 52 000 TEU rocznie, a składowania 1 400 TEU. Powierzchnia wynosi około 1,6 ha. Terminal obsługuje regularne połączenia z polskimi portami morskimi w Gdańsku i Gdyni, terminalem Małaszewicze oraz w relacjach międzynarodowych do: Chin (Chengdu, Pekin) i Holandii (Rotterdam). Wielkość przeładunku w 2023 r. wyniosła 45 000 TEU, co stanowiło około 86% możliwości przeładunkowych.

Terminal Kontenerowy Łódź Brukowa (iHub/Centrostal)

Terminal zlokalizowany jest w północno - zachodniej części Łodzi, w dzielnicy Teofilów Przemysłowy, przy bocznicę 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: 1 urządzenie typu reachstacker, 3 suwnice kolejowe, 1 tor o długości 240 m oraz 2 tory po 40 m znajdujące się w hali magazynowej. Odległość od węzła „Aleksandrów Łódzki” na drodze ekspresowej S14 wynosi 7 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 – 20 000 m², natomiast roczne możliwości przeładunkowe – 72 000 TEU. Terminal obsługuje regularne połączenia z terminalami w Małaszewiczach, Medyce, Poznaniu, Sławkowie, Warszawie, Wrocławiu, portem morskim w Gdańsku oraz w relacjach w międzynarodowych do: Chin (Chengdu), Niemiec (Hamburg), Czech (Praga), Austrii (Wiedeń), Węgier (Budapeszt), Ukrainy (Kijów) oraz Holandii (Rotterdam). Wielkość przeładunku w 2023 r. wyniosła 30 266 TEU, co stanowiło około 42% 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 E20/CE20, 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, a także międzynarodowe z Niemcami (Hamburg, Bremerhaven, Duisburg), Holandią (Rotterdam), Belgią (Antwerpia), Włochami (Padwa) oraz Ukrainą (Mościska, Dniepr, Charków, Tarnopol, Kijów, Odessa, Zaporozże, Winnica). Obiekt jest 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 – ponad 250 000 TEU. Wielkość przeładunku w 2023

r. wyniosła 207 675 TEU, co stanowiło około 83% możliwości przeładunkowych.

Terminal kontenerowy Radomsko (Loconi Intermodal)

Terminal zlokalizowany jest w północnej części Radomska, przy ul. Kraszewskiego, 6 km od autostrady A1. Obiekt znajduje się przy linii kolejowej nr 1 Warszawa - Katowice. Powierzchnia terminalu wynosi około 65 000 m², z czego obszar składowania stanowi aktualnie 35 000 m², natomiast możliwości składowania – 2 500 TEU. Roczne możliwości przeładunkowe to 100 000 TEU. Terminal posiada boczną kolejową z torem do załadunku o długości 600 m i jest wyposażony m.in. w 4 urządzenia typu reachstacker, własne zestawy do transportu kontenerów oraz warsztat naprawy kontenerów. Obsługuje połączenia do portów kontenerowych w Gdyni i Gdańsku. Wielkość przeładunku w 2023 r. wyniosła 58 146 TEU, co stanowiło około 58% możliwości przeładunkowych.

Terminal kontenerowy Radomsko (Erontrans)

Terminal zlokalizowany jest w północnej części Radomska, przy ul. Młodzowskiej, 6 km od autostrady A1. 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 boczną kolejową z torem do załadunku o długości 320 m. Obiekt jest wyposażony m.in. w 2 reachstackery, warsztat naprawy kontenerów, parking dla samochodów ciężarowych. W 2023 r. obiekt nie obsługiwał ruchu kolejowego, a tym samym nie przyjmował przeładunków.

Terminal kontenerowy Morawce-Krzewie (Multimodal Terminal Miratrans)

Terminal uruchomiony w 2023 r., zlokalizowany około 3 km na południe od Krośniewic i około 16 km na zachód od Kutna, przy linii kolejowej E20/CE20 (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 wynosi 64 000 m², możliwość składowania 2 400 TEU a roczne możliwości przeładunkowe 140 000 TEU rocznie. Obiekt wyposażony jest w 2 suwnice RTG, 3 reachstackery oraz dźwig samojezdny. Terminal obsługuje regularne połączenia z Olsztynem, a także w relacjach międzynarodowych do Niemiec (Ludwigshafen). Z uwagi na krótki okres funkcjonowania, wielkość przeładunków w 2023 r. wyniosła jedynie 1 072 TEU.

Terminal kontenerowy Zduńska Wola-Karsznice (PKP Cargo Terminale)

Terminal uruchomiony w 2023 r., zlokalizowany około 7 km na południowy - wschód od centrum Zduńskiej Woli, przy linii kolejowej CE 65, tzw. „magistrali węglowej” (Nr 131 Chorzów Batory – Tczew), będącej częścią bazowej sieci towarowej TEN-T. Orientacyjne odległości od innych strategicznych elementów układu transportowego: 1,5 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. Powierzchnia terminalu wynosi 130 000 m², możliwość składowania około 1 500 TEU, a roczne możliwości przeładunkowe 250 000 TEU. W 2023 r. obiekt nie obsługiwał ruchu kolejowego, a tym samym nie przyjmował przeładunków.

Terminal kontenerowy Łódź Północ (Contargo Hatrans) – planowany

Terminal zlokalizowany będzie w północno - zachodniej części Łodzi, w dzielnicy Teofilów Przemysłowy, przy bocznicę kolejowej z bezpośrednim powiązaniem z linią kolejową Nr 15 Łódź Kaliska – Bednary, w sąsiedztwie stacji Łódź Żabieniec. Odległość od drogi ekspresowej S14 wyniesie 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.

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 Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, w miejscu posiadającym wyjątkowe położenie wobec głównych szlaków komunikacyjnych w regionie, zarówno wodnieni 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 Białe 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 Schwarzhede (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.

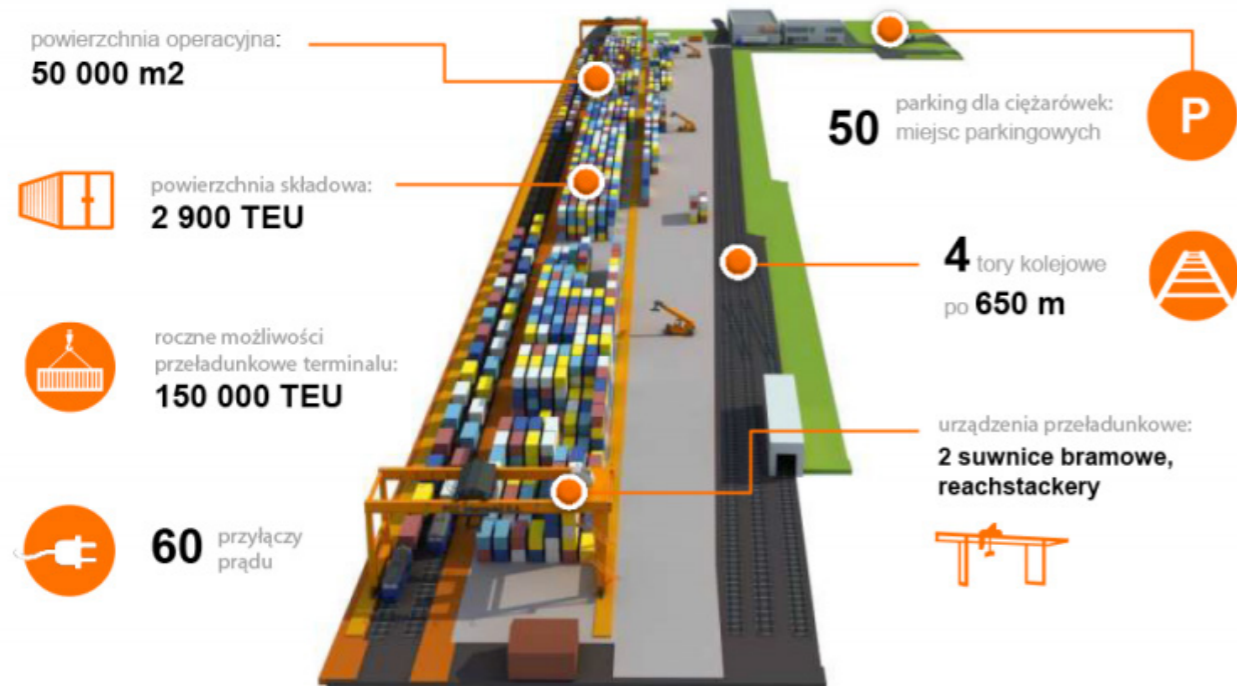
Terminal w Sławkowie przygotowany jest do pełnej obsługi logistycznej towarów w obrocie międzynarodowym z wykorzystaniem połączeń kolejowych, drogowych oraz infrastruktury magazynowej, dzięki zakończeniu intensywnego programu inwestycyjnego realizowanego w ostatnich latach. Nowoczesna infrastruktura zapewnia możliwość realizacji usług w zakresie przeładunku kontenerów, tank kontenerów, naczep samochodowych, nadwozi wymiennych, chłodni w relacjach: wagon szerokotorowy - wagon normalnotorowy - samochód – plac.

Z wykorzystaniem pozostałej infrastruktury (magazyny, place składowe) wykonywane są przeładunki towarów sypkich, biomasy, wyrobów hutniczych, towarów paletyzowanych. Poza usługą przeładunku Euroterminal Sławków Sp. z o.o. dzięki płycie kontenerowej, na której

można przechowywać do 3500 TEU, magazynowi do przechowywania towarów paletyzowanych o łącznej powierzchni 8 500 mkw. oraz placach składowych dla towarów masowych oraz towarów stalowych o łącznej powierzchni 118 000 mkw. oferuje również usługę składowania. Terminal oferuje usługi krajowej 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 województwa śląskiego, 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



Źródło: <https://www.pccintermodal.pl/terminale/>

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 mkw., po rozbudowie w 2015 roku posiada pojemność 2 900 TEU. Na terenie ŚCL wszystkie magazyny mają dostęp do torów kolejowych. ŚCL SA dysponuje 2 lokomotywami przetokowymi i 11 kilometrami torów kolejowych. Jest to w pełni funkcjonalny terminal przeładunkowy, obsługujący ładunki Górnego Śląska i okolic.

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

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

PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. (do 31.12. 2015 r. Cargosped 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 mkw., posiada 2 tory kolejowe, a pojemność przeładunkowa wynosi 1800 TEU. Terminal posiada sprzęt do przeładunku nadwozi, jeden tor zakończony rampą czołową. Terminal jest połączony z infrastrukturą drogową - bezpośrednio przy A4, A1, DK88, E30, E59.

Terminal 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 mkw., z czego połowa z przeznaczeniem na działalność

terminalu kontenerowego (przeładunki i składowanie), druga połowa przeznaczona na podnajem.

Wielkopolskie⁴³

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

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

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

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

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

Metrans HUB Terminal Poznań

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

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

⁴³ Dane z 2020 r.

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).

Stale 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 pięcioma lokomotywami manewrowymi, co gwarantuje niezależność, efektywność i elastyczność operacji. Ponadto Terminal dysponuje własnymi ciągnikami siodłowymi oraz naczepami do przewozu kontenerów.

Terminal obsługuje kontenery różnych typów, nadwozia wymienne i naczepy intermodalne. Terminal wyposażony jest w nowoczesny, dedykowany system IT, służący do ewidencjonowania ruchów i śledzenia lokalizacji

składowania poszczególnych kontenerów. Teren terminalu CLIP jest całodobowo chroniony, oświetlony i monitorowany systemem telewizji przemysłowej CCTV.

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

Loconi Container Terminal Gądkki

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

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

PST OST SPED SP. Z O.O. Gądkki

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

Centrum logistyczne w Gądkkach k/Poznania: magazyn klasy A, powierzchnia magazynowa 5 tys. mkw., 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. mkw. powierzchni

magazynowej; powierzchnia z kontrolowaną temperaturą 900 mkw., 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 13,5 m i długości do 270 m i szerokości 50 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. W porcie Świnoujście przeładowuje się także przeładunki agro: zboża, śruty, niomasę, pasze, których ilość systematycznie rośnie. 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. Terminal oferuje 77 połączeń promowych w tygodniu z Szwecją. W roku 2023 ukończono inwestycję polegającą na przystosowaniu infrastruktury terminalu promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego.

W ramach inwestycji trwającej w latach 2019-2023 powstało z połączenia dwóch krótszych nabrzeży nowe nabrzeże o długości 294 metrów umożliwiające obsługę największych statków ro-ro do 270 metrów. Ponadto

na końcu nabrzeża zainstalowano nową, mierzącą 35 metrów szerokości i mającą 180 ton nośności rampę przeładunkową. Zbudowano nowe tory kolejowe i place manewrowo-postojowe do obsługi transportu intermodalnego, a także powstała estakada nad torowiskiem łącząca terminal z placem postojowym, powstał również rękaw pasażerski umożliwiający bezkolizyjne przemieszczanie osób do nowego stanowiska promowego, która stanowi osobny wjazd do terminala.

Poza terminalem promowych połączenia z Skandynawią oferują linie żeglugowe zawijające do Euro Terminalu Real Estate Sp. z o.o. , który jest także Wolnym obszarem Celnym. Na terminalu obsługiwane są różnorodne ładunki drobnicowe, w tych ładunki wielkogabarytowe, ciężkie, a także ładunki wymagające niskich temperatur.

Obok Grupa PKN Orlen w Świnoujściu buduje terminal instalacyjny dla morskich farm wiatrowych, który powstaje na 23 ha. Terminal przeznaczony będzie do obsługi potrzeb morskiej energetyki wiatrowej i powstanie do końca roku 2025. W ramach inwestycji z ZMPSIŚ S.A. zostaną zrealizowane elementy portowej infrastruktury dostępowej, takie jak m.in. pogłębienie kanału wejściowego oraz basenu portowego wraz z obrotnicą, doprowadzającego do nabrzeży głębokości technicznej 12,5 m, budowa dwóch stanowisk statkowych, w jednej linii cumowniczej o łącznej długości około 500 m umożliwiających bezpieczne cumowanie statków maksymalnych typu jack-up i innych.

Terminal LNG im. Prezydenta Lecha Kaczyńskiego w Świnoujściu

– polski terminal przeładunkowy i regazyfikacyjny skroplonego gazu ziemnego (LNG) w Świnoujściu. Do terminalu mogą zawijać zbiornikowce o długości do 320 m, szerokości całkowitej 51 m i zanurzeniu dla wody słodkiej 12,5 m. Część lądowa terminalu położona jest w prawobrzeżnej części miasta, Warszawie na wyspie Wolin, na ulicy Ku Morzu 1, nieopodal najwyższej na polskim wybrzeżu Bałtyku latarni morskiej. Otwarty w 2015, pierwszy gazowiec wpłynął 11 grudnia 2015. Operatorem terminala jest Operator Gazociągów Przesyłowych Gaz System S.A. Terminal pozwala na regazyfikację do 6,2 mld m³ gazu ziemnego rocznie, a po zakończeniu w roku 2024 trwającego obecnie programu rozbudowy zarówno części lądowej

(budowa nowego zbiornika o pojemności 180.000 m³), jak i morskiej (budowa nowego nabrzeża przez ZMPSIS), możliwość zdolności regazyfikacyjnej zwiększy się o ponad połowę do 8,3 mld m³ rocznie.

W roku 2024 ZMPSIS zakończy budowę nowego nabrzeża służącego do rozładunku, przeładunku i bunkrowania LNG. Inwestycja umożliwi redystrybucję LNG w rejonie basenu Morza Bałtyckiego oraz bunkrowanie jednostek handlowych ekologicznym paliwem.

Terminal kontenerowy w Świnoujściu

Inwestycja powstać ma na wschód od portu zewnętrznego, w którym zlokalizowany jest terminal LNG. 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 – 2.0 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. metrów i szeroki na 600 metrów zostanie usypany z urobku z samego portu i podejścia do niego. Docelowe parametry terminalu w Świnoujściu: nabrzeże przeładunkowe o długości ok. 1 300 metrów i głębokości 17 m (możliwość jednoczesnej obsługi dwóch statków oceanicznych długości 400 m i jednego statku dowozowego długości ok. 200 m), powierzchnia całkowita ok. 70 ha.

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, a także możliwość korzystania z żeglugi śródlądowej

poprzez rzekę Odrę.

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. W lipcu 2023 Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście podpisał przedwstępną umowę na budowę nowego kontenerowego terminalu głębokowodnego w Świnoujściu z firmami QTerminals z Kataru i Deme Concessions z Belgii.

Port w Szczecinie

Port w Szczecinie oddalony jest od morza o 68 km. Przejście torem wodnym z redy w Świnoujściu do Szczecina trwa ok. 4 godziny. Port może przyjmować statki towarowe o zanurzeniu do 11 m, długości do 230-240 m i szerokości 32,3 m.. W roku 2022 ukończono modernizację toru wodnego polegającą na pogłębieniu go na całej długości do 12,5 m oraz poszerzeniu do 100 m. Obecnie realizowane są inwestycje polegające do dostosowaniu największych szczecińskich nabrzeży do zwiększonych parametrów toru wodnego. Zakończenie inwestycji planowane jest w roku 2024. Port w Szczecinie ma charakter uniwersalny i obsługuje zarówno towary drobnicowe, jak i masowe. Specjalizacją portu jest przeładunek i składowanie ładunków drobnicowych, w tym kontenerów, wyrobów hutniczych, ładunków ponadgabarytowych, a także papieru i celulozy, a także masowych. 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.

Port szczeciński posiada możliwość dalszego rozwoju na terenach Ostrowa Grabowskiego.

Ostrów w Grabowski, gdzie zlokalizowany jest terminal kontenerowy - jest to największy teren pod przyszłe

inwestycje w porcie szczecińskim. Dzięki dogodnemu usytuowaniu w centrum portu, daje możliwość budowy nowej infrastruktury portowej – w tym nowych nabrzeży wzdłuż Kanału Dębickiego i Przekopu Mieleńskiego - a także tworzenia przemysłu związanego z obrotem portowym. Teren jest doskonale skomunikowany poprzez nowy dojazd drogowy i kolejowy (linia kolejowa nr 439, której zarządcą jest PKP PLK S.A. i ZMPSIS S.A.). Do granicy funkcjonującego terminalu kontenerowego doprowadzone są wszystkie media i połączenia komunikacyjne. Niezaprzeczalnym walorem jest bliskie sąsiedztwo wybudowanej i gotowej do dzierżawy infrastruktury dla centrum logistycznego. Powierzchnia terenów do wykorzystania pod nowe inwestycje wynosi ponad 100 ha. W południowo-zachodniej części Ostrowa Grabowskiego zlokalizowane jest nabrzeże Fińskie zbudowane na potrzeby terminala kontenerowego. Obecnie w ramach inwestycji „Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego”, na północ od nabrzeża Fińskiego budowane jest nabrzeże Norweskie. Oba nabrzeża, podobnie jak cały Kanał Dębicki, będą miały głębokość techniczną 12,5 m, a cały kanał zostanie poszerzony do 200 m. Po stronie Ostrowa Grabowskiego, w kierunku północnym zostanie wybudowane umocnienie brzegowe – ścianka szczelna z oczepem, co będzie stanowiło początek budowy kolejnego nabrzeża Duńskiego po zachodniej stronie Ostrowa Grabowskiego. Przy przyległym do nabrzeża terenie powstanie fabryka turbin wiatrowych hiszpańskiej firmy - Windar. W dalszej części, planowany jest również rozwój terenu pod przyszłe terminale po stronie wschodniej.

Dzięki modernizacji toru wodnego do Szczecina, już wkrótce będzie można w nim obsługiwać jednostki dwukrotnie większe niż obecnie, to jest jednostki o tonażu co najmniej 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 rozładownice 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 załadowne 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 inwestycyjne, zarówno od strony wody, gdzie możliwa jest dalsza rozbudowa nabrzeża przeładunkowego, jak i od strony lądu, gdzie istnieje możliwość rozbudowy infrastruktury przeładunkowo-składowej dla potrzeb przemysłu portowego. 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 jedne 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 Tarnobrzelskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej Podstrefy Wrocław-Kobierzyce), co umożliwia szybko transport kontenerów, a tym samym zawartych w nich towarów i materiałów „od” oraz „do” podmiotów zlokalizowanych w niniejszych strefach ekonomicznych oraz każdym innym miejscu w regionie. Terminal oprócz usług w zakresie przeładunku kontenerów w swojej ofercie posiada szeroki pakiet usług dodatkowych m.in. w zakresie składowania kontenerów, w tym kontenerów chłodniczych (przyłącza do prądu dla kontenerów typu reefer), czyszczenia i mycia kontenerów oraz napraw.

Terminal PCC Intermodal S.A. w Brzegu Dolnym

Terminal PCC Intermodal S.A. w Brzegu Dolnym to funkcjonalny terminal przeładunkowy obsługującym ładunki z Dolnego Śląska. Terminal jest zlokalizowany na terenie Zakładów Chemicznych PCC Rokita około 38 km od Wrocławia. Bezpośrednio z terminalu w Brzegu

Dolnym PCC Intermodal organizuje połączenia z portami morskimi Gdańsk i Gdyni, a także terminalami w porcie Hamburg, Bremerhaven i Rotterdam. Powierzchnia operacyjna to 28 tys. mkw., powierzchnia składowa: 2 700 TEU. Roczne możliwości przeładunkowe terminala to 110 tys. TEU.

8. Zastosowanie mobilnych technologii i standardów ekologicznych w logistyce

Współczesne magazyny stają się coraz bardziej zaawansowane dzięki zastosowaniu nowoczesnych technologii mobilnych i standardów ekologicznych. Rozwój ten jest odpowiedzią na rosnące potrzeby rynku oraz wzrastające znaczenie ochrony środowiska. Polska, będąca ważnym hubem logistycznym w Europie, również przyczynia się do tej transformacji, wdrażając innowacyjne rozwiązania, które zwiększają efektywność operacyjną i zrównoważony rozwój.

W dzisiejszym świecie logistyki i zarządzania magazynami nowoczesne technologie i standardy ekologiczne odgrywają kluczową rolę w kształtowaniu przyszłości branży. Technologie takie jak GPS i ERTMS zwiększają bezpieczeństwo operacji logistycznych poprzez automatyzację i precyzyjne monitorowanie ruchu kolejowego. Certyfikacje ekologiczne takie jak BREEAM czy LEED znacząco wpływają na efektywność operacyjną oraz zrównoważony rozwój magazynów.

Technologia GPS (Global Positioning System) jest szeroko stosowana w logistyce do monitorowania i śledzenia przesyłek oraz zarządzania flotą transportową. W magazynach, GPS pozwala na precyzyjne lokalizowanie towarów, co usprawnia zarządzanie zapasami i przyspiesza realizację zamówień.

- Zarządzanie Flotą: GPS umożliwia monitorowanie pojazdów dostawczych w czasie rzeczywistym, co pozwala na optymalizację tras i redukcję zużycia paliwa.
- Śledzenie Towarów: Dzięki technologii GPS, firmy mogą śledzić lokalizację towarów podczas transportu, co zwiększa przejrzystość operacyjną i zaufanie klientów.

Systemy WMS (Warehouse Management Systems) zintegrowane z technologiami mobilnymi pozwalają na automatyzację wielu procesów w magazynach. Dzięki nim możliwe jest śledzenie towarów w czasie rzeczywistym, co przyspiesza realizację zamówień

i minimalizuje błędy. Mobilne skanery i technologia RFID pozwalają na szybkie i bezbłędne identyfikowanie produktów. Umożliwia to bardziej efektywne zarządzanie zapasami i redukcję kosztów związanych z pomyłkami w logistyce. Aplikacje na smartfony i tablety umożliwiają pracownikom magazynów łatwy dostęp do informacji o stanie magazynu, lokalizacji produktów oraz realizacji zamówień. Dzięki nim możliwe jest również zdalne zarządzanie procesami magazynowymi.

Certyfikacje ekologiczne, takie jak BREEAM (Building Research Establishment Environmental Assessment Method) i LEED (Leadership in Energy and Environmental Design), są uznawane na całym świecie jako standardy oceny zrównoważonego budownictwa. Magazyny certyfikowane zgodnie z tymi standardami spełniają rygorystyczne kryteria dotyczące efektywności energetycznej, zużycia wody i jakości środowiska wewnętrznego.

Certyfikacja BREEAM ocenia budynki pod kątem zrównoważonego rozwoju, biorąc pod uwagę aspekty takie jak zarządzanie energią, jakość materiałów i komfort użytkowników. W Polsce BREEAM jest często stosowany w nowych inwestycjach magazynowych, co pozwala na zmniejszenie ich wpływu na środowisko.

LEED to system oceny budynków, który koncentruje się na efektywności energetycznej, redukcji emisji CO2 i poprawie jakości środowiska wewnętrznego. W magazynach na całym świecie certyfikacja LEED jest synonimem wysokich standardów ekologicznych i zdrowotnych.

Przykłady Zastosowań w Polsce i na Świecie

- Panattoni Europe: Deweloper magazynowy Panattoni Europe realizuje projekty certyfikowane zgodnie z BREEAM i LEED, co wpływa na zwiększenie efektywności energetycznej oraz zmniejszenie emisji CO2.
- DHL: Firma DHL wykorzystuje technologie GPS do optymalizacji tras i monitorowania przesyłek w czasie rzeczywistym, co zwiększa efektywność operacyjną i redukuje koszty transportu.
- Amazon w Polsce i na Świecie wprowadzają zaawansowane technologie mobilne, które pozwalają na szybkie i efektywne zarządzanie zapasami. Są

też przykładami zrównoważonego budownictwa z certyfikacjami LEED, co wpływa na poprawę efektywności energetycznej i minimalizację wpływu na środowisko.

- LPP i inne duże firmy odzieżowe wdrażają rozwiązania minimalizujące zużycie energii i optymalizujące procesy logistyczne.
- Prologis: Firma Prologis jest liderem w projektowaniu magazynów zgodnych z BREEAM i LEED, co przynosi korzyści zarówno środowiskowe, jak i finansowe.

Jednym z głównych celów magazynów ekologicznych jest zwiększenie efektywności energetycznej. Wiele z nich inwestuje w technologie oszczędzające energię, takie jak oświetlenie LED, systemy automatycznego zarządzania oświetleniem, czy też instalacje fotowoltaiczne.

Magazyny ekologiczne wprowadzają strategie minimalizacji odpadów, takie jak recykling opakowań i optymalizacja procesów logistycznych w celu zmniejszenia ilości generowanych odpadów.

Mobilne technologie i standardy ekologiczne odgrywają kluczową rolę w transformacji magazynów, prowadząc do zwiększenia ich efektywności i zrównoważonego rozwoju. Przykłady z Polski i świata pokazują, że firmy, które inwestują w nowoczesne rozwiązania, osiągają korzyści operacyjne i ekologiczne. Mimo wyzwań związanych z kosztami i adaptacją nowych technologii, trend ten będzie się nasilał, prowadząc do jeszcze większej integracji technologii cyfrowych i zrównoważonych praktyk w sektorze magazynowym.

9. Porty lotnicze CARGO w poszczególnych województwach

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

znaczne inwestycje infrastrukturalne na polskich lotniskach w szczególności budowa nowych dłuższych dróg startowych, płyt postojowych oraz infrastruktury dedykowanej dla lotniczego Cargo wskazują, że w przyszłości na rynku Cargo lotniczego w Polsce będą istniały wyspecjalizowane porty lotnicze na których skupiony będzie ruch Cargo.

W efekcie kryzysu gospodarczego w 2009 roku znacznie spadła liczba przesyłek obsługiwanych w portach lotniczych. W kolejnych latach rynek przewozów Cargo wykazywał tendencję wzrostową. Kolejne załamania przewozów lotniczych były konsekwencją pandemii koronawirusa oraz w mniejszym stopniu wojny w Ukrainie. 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.

Pomorskie

Port lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy

Port Lotniczy w Rębiechowie oferuje usługi rejsowe i czarterowe, usługi przewoźników tradycyjnych i niskokosztowych oraz cargo. Port w 2023 roku był drugim największym portem regionalnym, za krakowskimi Balicami, w Polsce. W roku 2023 ilość obsługiwanych pasażerów wzrosła rok do roku o 29% i wyniosła 5 907 280.

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 2,74 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.

Przepustowość portu wynosi 7 mln pasażerów rocznie. 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, Kristiansand, Molde, Leeds, Wilno, Wenecja, Lublin, Zielona Góra, Bergen, Kopenhaga, Sztokholm.

W październiku 2022 roku Dział Cargo Portu Lotniczego Gdańsk został zlikwidowany, obsługą ładunków w terminalu Cargo zajęła się firma Welcome Airport Services. W 2023 roku przeładowano 11 483 ton towarów co daje 13% wzrost w stosunku do roku ubiegłego.

Na terenie lotniska swoje siedziby posiadają największe międzynarodowe firmy kurierskie: DHL, TNT, Welcome Cargo czy UPS. Firma DHL ulokowała na lotnisku swoje centrum dystrybucyjne na Polskę Północną. Centrum to posiada placówkę Straży Granicznej oraz Urzędu Celnego. Największym przewoźnikiem cargo w Gdańsku jest DHL. 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.

W 2023 roku zmodernizowana została droga kołowania, zamontowano też 6 bramek biometrycznych w terminalu pasażerskim T2, z której korzystać mogą już dzieci od 12 roku życia.⁴⁴

Kujawsko-Pomorskie

Port lotniczy im. Ignacego Paderewskiego w Bydgoszczy

Położony w południowej części Bydgoszczy Port Lotniczy im. Ignacego Paderewskiego jest jedynym obiektem w województwie kujawsko-pomorskim posiadającym certyfikację jako lotnisko użytku publicznego. Nieduża odległość (ok. 5 km) od węzła drogowego Bydgoszcz Południe zapewnia dobre skomunikowanie z siecią dróg najwyższych kategorii, co stanowi potencjalnie istotne uwarunkowanie dla przyszłego rozwoju Portu w kierunku obsługi cargo. Podkreślić również należy szczególnie korzystne położenie Portu względem planowanego terminala intermodalnego Bydgoszcz Emilianowo, jak też względem Bydgoskiego Parku Przemysłowo-Technologicznego, ale także potencjalnego portu na Wiśle – jest to z pewnością bardzo pozytywna

⁴⁴ <https://www.airport.gdansk.pl/>

przesłanka rozwoju cargo. Port Lotniczy Bydgoszcz zajmuje powierzchnię 146 ha i sąsiaduje z terenami administrowanymi przez Wojskowe Zakłady Lotnicze nr 2 oraz Aeroklub Bydgoski. Do obsługi operacji lotniczych wykorzystuje się pojedynczy, asfalto-betonowy pas startowy o długości ok. 2,5 km, pięć dróg kołowania oraz płyty postojowe. Port Lotniczy w Bydgoszczy ma charakter lotniska regionalnego obsługującego ruch rozkładowy (zarówno międzynarodowy, jak i krajowy). Aktualna (maj 2024 r.) siatka połączeń pasażerskich obejmuje takie destynacje, jak: Londyn (Luton, Stansted), Bristol, Birmingham, Kraków, Warszawa oraz ruch czarterowy zwłaszcza w okresie wakacyjnym (Antalya, Burgas, Kreta, Rodos, Majorka), jak również cargo. Obiekt posiada certyfikat agenta obsługi naziemnej AHAC, w ramach którego może prowadzić przewóz towarów i poczty oraz materiałów niebezpiecznych przewożonych drogą lotniczą (DGR). Na terenie portu można składować ładunki w magazynie o powierzchni użytkowej 400 m². Ponadto obecne wyposażenie pozwala na sprawne przeprowadzanie operacji handlingowych (przy wykorzystaniu highloadera, rampy mobilnej i wózków widłowych) oraz zachowanie najwyższego poziomu bezpieczeństwa (z uwagi na obecność urządzenia do wykonywania prześwietleń ładunku, certyfikowanej wagi i stałego monitoringu CCTV). Dodatkowym czynnikiem podnoszącym atrakcyjność Portu jest rozwój (już istniejące i planowane) na jego terenie na dużą skalę instalacji fotowoltaicznych – oznacza to łatwą dostępność czystej energii, co dla niektórych inwestorów/operatorów staje się coraz ważniejszą przewagą konkurencyjną.

Statystyki przewozowe cargo wskazują, iż w latach 2012–2022 Port Lotniczy Bydgoszcz nie stanowił istotnego punktu na mapie towarowych przewozów lotniczych. Waga obsługiwanej cargo w tych latach wahała się w granicach 1,5 – 46,9 ton rocznie. Wartym zaznaczenia jest fakt, iż branża transportu nadal pozostaje w sytuacji powolnego odbudowywania wpływów, drastycznie obniżonych z powodu wybuchu pandemii COVID-19. Jest to zjawisko typowe dla mniejszych portów regionalnych oraz w popandemicznych realiach rynku.

Warmińsko-Mazurskie

Port lotniczy "Mazury"

Port Lotniczy Olsztyn-Mazury w Szymanach to jedyny

port lotniczy w województwie warmińsko-mazurskim położony w jego centralnej części. 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. 14 grudnia 2021 r. Port Lotniczy Olsztyn-Mazury został zarekomendowany przez Komisję Europejską do włączenia do rewidowanej transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T w jej kompleksowej części (comprehensive network). 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. Sezonowo prowadzone są loty do Krakowa. Samorządowa Spółka Warmia i Mazury Sp. z o. o., właściciel portu lotniczego obecnie prowadzi inwestycje pod kątem rozbudowy infrastruktury pod kątem bezpieczeństwa operacji lotniczych oraz rozwoju funkcji cargo. Port Lotniczy Olsztyn-Mazury jest w pełni certyfikowanym Agentem Obsługi Naziemnej przez Urząd Lotnictwa Cywilnego do obsługi operacji typu CARGO, w tym wykonywanych na rzecz przewoźników lotniczych w zakresie obsługi materiałów niebezpiecznych. Włączenie obsługi operacji CARGO na lotnisku w Szymanach, stwarza warunki do dalszego rozwoju zarówno lotniska, jak i całego regionu. Spółka nawiązała współpracę z PLL LOTS.A. w zakresie obsługi lotów CARGO tego przewoźnika. Port Lotniczy Olsztyn-Mazury został dodany do sieci transportowej RFS LOT'u, co umożliwia wybór lotniska w Szymanach jako tzw. portu wyjścia w bezpiecznym łańcuchu dostaw przesyłek lotniczych. W strefie rozwojowej wokół lotniska zlokalizowane są tereny inwestycyjne gminy Szczytno oraz samorządu województwa, gdzie planowane są kolejne inwestycje prywatnych inwestorów. Łączna powierzchnia obszarów inwestycyjnych w Szymanach to ponad 79 ha, na których zgodnie z Miejscowym Planem Zagospodarowania przestrzennego możliwa jest zabudowa przemysłowo-usługowa, co umożliwi lokalizację m.in. magazynów, budynków produkcyjnych, czy parkingów, ale także prowadzenie działalności produkcyjnej, logistycznej

i usługowej. Obecnie rozpoczęto uzbrajanie terenów inwestycyjnych o łącznej powierzchni około 72 ha, w tym budowę niezbędnej infrastruktury drogowej i parkingowej, a także doprowadzenie m.in. sieci energetycznej, teleinformatycznej oraz wodno-kanalizacyjnej.

Mazowieckie

Lotnisko Chopina w Warszawie

Lotnisko obsługuje ruch rozkładowy, czarterowy oraz cargo. W 2023 roku z usług portu skorzystało niemal 18,5 mln odprawionych pasażerów.⁴⁵ Jest obecnie jedynym w województwie, na którym obsługiwane są przewozy towarowe. Obsługa frachtu lotniczego na lotnisku odbywa się w kompleksie obejmującym 12 tys. m² powierzchni magazynowej. W roku 2023 roku zrealizowano 152 tys. operacji lotniczych w ruchu pasażerskim. Przez 12 miesięcy Lotnisko Chopina odprawiło blisko 103,6 tys. ton cargo. Lotnisko położone jest około 10 km od centrum Warszawy. Bezpośrednie połączenie

z portem lotniczym zapewnia komunikacja autobusowa, a także kolejowa, wykorzystująca podziemną stację zlokalizowaną bezpośrednio przy terminalu.

Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin

Port prowadzi operacje lotnicze 24h na dobę, obsługując loty międzynarodowe na krótkich i średnich dystansach oraz czartery. Liczba pasażerów w 2023 roku wyniosła ponad 3,4 mln pasażerów⁴⁶ to blisko 9 proc. więcej niż w roku 2022. Lotnisko znajduje się 37 km od centrum Warszawy, w pobliżu drogi ekspresowej S7 oraz linii kolejowej Warszawa-Modlin.

W planach jest rozbudowa terminala do 2027 roku, budowa nowych 12 płyt postojowych oraz remont drogi startowej. Poprawa przepustowości będzie pierwszym krokiem do uzyskania rocznej zdolności przepustowej na poziomie 12-20 mln. Ponadto nowa droga startowa o długości 3200 m, drugi terminal zintegrowany z istniejącym, rozbudowanym w pierwszym etapie, kolejne płyty postojowe i drogi kołowania. Na tym etapie niezbędny stanie się również terminal cargo wraz z płytą postojową zlokalizowaną po północnej stronie drogi

45) www.lotnisko-chopina.pl/pl/aktualnosci-i-wydarzenia/0/1095/szczegoly.html

46) www.rynek-lotniczy.pl/wiadomosci/rekordowe-wyniki-portu-w-modlinie--19691.html

startowej oraz budowa nowego terminala między dwiema drogami startowymi. Dotychczasowe obiekty będą mogły zostać wykorzystane albo do ruchu krajowego, albo czarterowego. Kolejny etap pozwoli natomiast już na obsługę samolotów szerokokadłubowych.⁴⁷ Równolegle trwają prace studialne nad możliwością rozwoju strefy przemysłowej oraz usług logistycznych wokół lotniska. Komunikacja drogowa z lotniskiem zapewniona jest za pośrednictwem drogi 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 im. Chopina – MPL Warszawa-Modlin. W dalszej perspektywie możliwe jest przedłużenie torów do Płocka.

Port Lotniczy Warszawa-Radom im. Bohaterów Radomskiego Czerwca 1976 roku

Port lotniczy w Radomiu, położony jest ok. 4 km od jego centrum, działa od 27 kwietnia 2023 roku, obsłużył do 31 grudnia 103 418 pasażerów. Dzięki rozpoczętej w 2019 roku rozbudowie może obsłużyć do 3 milionów pasażerów rocznie, a infrastruktura dostosowana jest do najpopularniejszych typów samolotów, takich jak Boeing 737. Lotnisko oferuje pasażerom ponad 30 stanowisk odprawy przed lotem, a także specjalną strefę edukacyjno-rozrywkową. Port powstał z myślą głównie o przewoźnikach niskokosztowych i czarterowych. Obecnie planowana jest przebudowa dróg łączących drogę ekspresową S7 z portem lotniczym, prace dotyczą ul. Wolanowskiej (droga krajowa nr 12)⁴⁸ oraz budowy nowego połączenia od węzła drogowego S7 Radom Zachód.

Łódzkie

Port lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta

Terminal cargo w Porcie Lotniczym Łódź prowadzi działalność od 2009 r. W 2018 r. przeprowadzono rozbudowę terminala, w wyniku czego skróceniu uległ czas obsługi ładunków i zwiększono przepustowość infrastruktury. Lotnisko posiada magazyn o wielkości 1 100 m² oraz magazyn chłodniczy o powierzchni 23 m².

47) www.rynek-lotniczy.pl/wiadomosci/danil-modlin-mozna-rozbudowac-do-2027--r-19818.html

48) www.rynekinfrastruktury.pl/wiadomosci/drogi-i-autostrady/radom-przebuduje-drogi-laczace-port-lotniczy-z-s7-89620.html

Ponadto obiekt wyposażony jest m.in. w system telewizji przemysłowej (CCTV System), rentgen o wymiarach 180x145 cm, Highloader Airmarell LAM 7000 DP/MDL9, stanowiska do budowy jednostek ULD, wózek widłowy o ładowności do 12 000 kg, rampę mobilną, wózek widłowy. Terminal oferuje także możliwość zeskanowania europalety w całości.

Obiekt położony jest w bezpośredniej odległości od drogi ekspresowej S14, w odległości 4,5 km od węzła „Łódź Retkinia”; 22 km od węzła „Róża” na skrzyżowaniu dróg ekspresowych S8 i S14; 16 km od węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1; 25 km od węzła „Emilia” na autostradzie A2.

Istotną rolę w kontekście dostępności kolejowej PL Łódź, związanej z transportem towarów, odgrywa linia kolejowa C65/1 (nr 14), stanowiąca część bazowej sieci towarowej TEN-T. Oprócz dogodnego położenia w centrum kraju, dodatkowym atutem lotniska Cargo jest 24 godzinna obsługa Urzędu Celnego. 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 2023 r. wyniosła 5 146 ton, co stanowiło prawie 80% 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 mkw. w tym powierzchni magazynowej 10.000 mkw., pow. biurowa 2.000 mkw., kubatura 96.488 m³, wysokość 10.20 m, przepustowość 50.000 ton/rok, ilość stanowisk: 11 doków. Nowa infrastruktura umożliwi 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 mkw. 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: Linetech, LS Technics.

W perspektywie do 2025 roku zaplanowano strategiczne inwestycje tj. rozbudowa PPS-hangary, budowa bazy paliw, budowa hangaru obsługi samolotów, budowa parkingu wielopoziomowego, budowa terminalu cargo. Dodatkowo inwestycję w pobliżu lotniska Katowice Pyrzowice zapowiedziało Panattoni, gdzie na 45 ha powstanie kompleks przemysłowy o powierzchni przekraczającej 200 tys. mkw.

Wielkopolskie

Port lotniczy im. Henryka Wieniawskiego Poznań - Ławica

Ze względu na ustanowienie Obszaru Ograniczonego Użytkowania (OOU) dla lotniska Poznań- Ławica na podstawie przepisów ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska oraz podjętej na tej podstawie uchwały Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 30.01.2012 r. wokół Portu Lotniczego Poznań-Ławica w Poznaniu, lotnicze przewozy towarowe cargo są bardzo ograniczone.

Dlatego obsługę tego typu przewozów towarowych przejęły samoloty obsługujące regularne przewozy pocztowe oraz samoloty w ruchu liniowym.

W 2022 r. w ruchu pocztowym samoloty operujące 2 x dziennie rano (operacja IMPORT) i wieczorem (operacja EXPORT) przez 7 dni tygodnia przewiozły łącznie 2 415 165 kg ładunków, tj. 2 415,165 ton.

Natomiast w ruch liniowym samoloty przewiozły w 2022 r. łącznie 19 576 kg ładunków, tj. 19,576 ton.

Łącznie na pokładach samolotów pocztowych oraz liniowych zostało przewiezionych 2 434 741 kg ładunków, 2 434,741 ton.

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

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

Pomorskie

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

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

1. **Tereny Pomorskiego Centrum Inwestycyjnego i Pomorskiego Centrum Logistycznego.** Jest to teren o powierzchni 186 hektarów należący do Gdańskiej Agencji Rozwoju Gospodarczego Sp. z o.o. przeznaczony do zabudowy produkcyjno-usługowo-składowej. Zlokalizowany przy Trasie Sucharskiego w pobliżu Głębokowodnego Terminala Kontenerowego DCT. Do skomercjalizowania pozostało jeszcze kilkadziesiąt hektarów terenu. W 2015 roku został zrealizowany pierwszy etap układu drogowego umożliwiający dostęp do terenu bezpośrednio z Trasy Sucharskiego. 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).
- 2. 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.
 - 3. Rejon Barniewic.** Kompleks przemysłowo-logistyczny o powierzchni przeszło 120 ha obecnie użytkowany rolniczo. Teren zlokalizowany jest na zapleczu Portu Lotniczego w Gdańsku. Teren niezabudowany, 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 bocznic kolejowej.
 - 4. 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.
 - 5. Rejon Pelplin-Rajkowy.** Kompleks przemysłowy o powierzchni 200 ha. Teren płaski, z dostępem do mediów, położony przy linii kolejowej (możliwość budowy bocznic). Świetnie skomunikowany – 7 km do A1 (Kopytkowo).
 - 6. 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 węźle Kopytkowo Autostrady A1, 7 kilometrów od Drogi Krajowej nr 1 oraz kilometr od bocznic kolejowej w Smętowie Granicznym.

- 7. 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.
- 8. Park Inwestycyjny „Południe” Św. Wojciech.** Teren znajdujący się w dzielnicy Orunia-Św. Wojciech-Lipce jest będący w zarządzie GARG. Nieruchomość ma 38 ha, działka posiada regularny kształt, teren znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie Południowej Obwodnicy Gdańska. Jest to nieruchomość niezabudowana, zaopatrzona w niezbędne media oraz infrastrukturę wodno-kanalizacyjną. Nieruchomość posiada miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, dopuszczający lokalizowanie zabudowy logistycznej, produkcyjnej (w tym instalacji OZE) oraz usług. Dopuszczalna maksymalna wysokość zabudowy wynosi 20 m, wielkość powierzchni zabudowy w stosunku do powierzchni działki budowlanej wynosi 60%. Działka znajduje się 17 km od Portu Lotniczego im. Lecha Wałęsy w Gdańsku, 19, 3 km od Portu Gdańsk.

Kujawsko-Pomorskie

Województwo kujawsko-pomorskie pod względem atrakcyjności inwestycyjnej charakteryzuje się tranzytowym położeniem regionu w centrum Europy oraz Polski, który oplata gęsta i dobrze rozlokowana infrastruktura drogowa, z autostradą A1 łączącą Trójmiasto przez Toruń z południem Polski i Europy oraz S5 od A1 przez Bydgoszcz do Poznania i Wrocławia. Samorząd Województwa dba o zrównoważony rozwój gospodarczy regionu poprzez wspieranie równomiernie

rozlokowanej w województwie oraz systematycznie rozwijającej się pod względem liczby sieci obszarów przemysłowych, z przygotowanymi pod działalność gospodarczą terenami inwestycyjnymi. Są to parki przemysłowe, parki technologiczne, parki inwestycyjne, strefy gospodarcze, parki przemysłowo-technologiczne, strefy rozwoju gospodarczego, na czele z największym w województwie Parkiem Przemysłowo-Technologicznym w Bydgoszczy oraz Toruńskim Parkiem Technologicznym. W bazie ofert Kujawsko-Pomorskiego Centrum Obsługi Inwestora, regionalnego certyfikowanego partnera Polskiej Agencji Inwestycji i Handlu, znajduje się ok. 300 terenów przeznaczonych pod inwestycje (stan 31 grudnia 2023 r.).

Do najważniejszych kompleksów terenów inwestycyjnych przeznaczonych pod działalność gospodarczą należy w województwie kujawsko-pomorskim zaliczyć:

- 1. Bydgoski Park Przemysłowo-Technologiczny Sp. z o.o.** to jeden z największych parków przemysłowo-technologicznych w Polsce. Zlokalizowany jest w granicach administracyjnych Miasta Bydgoszczy i obejmuje tereny o łącznej powierzchni 286 ha, z czego dostępnych pod potencjalne inwestycje pozostało około 70 ha. Obszar uzbrojony został w infrastrukturę techniczną i drogową. Z uwagi na swoje położenie cechuje się dobrą dostępnością. Za jego skomunikowanie odpowiadają ulice Glinki, Bydgoskich Przemysłowców oraz Ernsta Petersona, które umożliwiają dogodny dostęp do drogi krajowej nr 10 (w przyszłości S10 poprzez węzeł Emilianowo). Atrakcyjność miejsca zwiększa dostęp do czynnych bocznic kolejowych na terenie BPPT połączonych z siecią kolejową za pośrednictwem linii kolejowej nr 201 Nowa Wieś Wielka – Gdynia Port. Ponadto opisywana linia stanowi łącznik do kluczowej, międzynarodowej trasy tranzytowej przebiegającej w układzie północ-południe, tj. linii kolejowej nr 131 (C-E65). W odległości 4,5 km od Parku zlokalizowany jest Międzynarodowy Port Lotniczy im. Ignacego Paderewskiego. Park został objęty w całości miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego z przeznaczeniem terenu na cele gospodarcze, usługowo-produkcyjne, składowania i magazynowania. 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.

- 2. Park Przemysłowy w Solcu Kujawskim.** Obszar inwestycyjny położony w granicach gminy miejsko-wiejskiej Solec-Kujawski o łącznej powierzchni ok 68 ha. Jego głównym atutem jest bezpośrednie skomunikowanie z drogą krajową nr 10, która stanowi łącznik do kluczowych, ogólnopolskich i międzynarodowych ciągów tranzytowych w układzie północ-południe, tj. autostrady A1 (ok. 35 km do węzła Toruń Południe) oraz drogi ekspresowej S5 (ok. 25 km do węzła Bydgoszcz Błonie). W ramach omawianego obszaru działalność prowadzą Inkubator Przedsiębiorczości, a także Regionalne Centrum Przedsiębiorczości stanowiące wsparcie dla inwestorów w ramach procesu pozyskiwania środków unijnych, opracowywania strategii rozwoju firm, a także oferując wielotematyczne szkolenia i kursy. Obecnie do zagospodarowania pozostało ok. 20 ha. Wszystkie nieruchomości na terenie Parku zostały uzbrojone w najważniejsze media (woda, kanalizacja deszczowa i sanitarna, energia elektryczna, gaz średniego ciśnienia, sieć telekomunikacyjna) oraz posiadają drogi dojazdowe.
- 3. Włocławska Strefa Rozwoju Gospodarczego.** Strefa Rozwoju Gospodarczego o powierzchni całkowitej 10 ha położona jest bezpośrednio przy skrzyżowaniu drogi krajowej nr 91 i drogi wojewódzkiej nr 252 we Włocławku. Pod względem komunikacyjnym taka lokalizacja stanowi idealne miejsce do prowadzenia działalności logistycznej. Bliskość autostrady A1, linii kolejowej nr 18 oraz rzeki Wisły mogą potencjalnie stworzyć przewagę konkurencyjną zlokalizowanych w tym miejscu przedsiębiorstw. Sam Włocławek jest trzecim co do wielkości miastem województwa kujawsko-pomorskiego charakteryzującym się rozwiniętym rynkiem pracy i dostępnością wyspecjalizowanych kadr. Grunty położone w granicach opisywanej strefy są własnością Gminy Miasto Włocławek i znajdują się w obszarze przemysłowym miasta w znacznej odległości od 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, przez co obserwuje się potencjał do powstania kluczowego dla tego sektora klastra. Teren włączony jest do Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej.
4. **Brzeska Strefa Gospodarcza.** Kluczowy dla regionalnej gospodarki obszar inwestycyjny, w ramach którego swoją działalność prowadzą globalne podmioty, m.in. z sektora odzieżowego, automotive, branży rowerowej, logistyki oraz produkcji spożywczej. Obecnie do dyspozycji potencjalnych inwestorów pozostaje obszar o powierzchni ok. 45 ha wyposażony w niezbędne media i infrastrukturę dostępową w postaci dróg dojazdowych. Położenie Strefy Gospodarczej predestynuje ją do lokowania przedsięwzięć o dużej skali działania oraz wymagającej bezpośredniego dostępu do wysokowydajnych sieci transportowych – w sąsiedztwie przebiega jeden z najważniejszych ciągów transportowych w relacji północ-południe, tj. autostrada A1, do której dostęp zapewniają dwa węzły – Włocławek Zachód i Włocławek Północ. Ponadto niewątpliwym atutem tego obszaru jest bliskość miasta Włocławek, który dla inwestora stanowi gwarancję dostępu do wyspecjalizowanych kadr.
 5. **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. Park zajmuje powierzchnię ok. 22 ha i został uzbrojony w całą niezbędną infrastrukturę techniczną, tj. sieć wodociągową, kanalizację sanitarną i deszczową, sieć energetyczną, teletechniczną i gazową, a także sieć dróg dojazdowych.
 6. **Vistula Park (I i II) Świecie.** Park stanowi jeden z najatrakcyjniejszych obszarów inwestycyjnych północnej Polski. Teren inwestycyjny podzielony jest na dwa podobszary zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie miasta Świecie. Za skomunikowanie Vistula Park odpowiadają: droga krajowa nr 91, droga ekspresowa S5 oraz drogi wojewódzkie 240

i 272, które odbierają intensywny ruch pojazdów ciężarowych generowanych przez funkcjonujące tutaj przedsiębiorstwa. Ponadto za ulokowaniem działalności w tym miejscu przemawia niewielka odległość do węzła autostradowego na A1 w Nowych Marzach (15 km) oraz przebiegająca przez gminę Świecie linia kolejowa nr 131 (Chorzów Batory – Tczew, najbliższy punkt dostępowy – stacja Terespol Pomorski oddalona maksymalnie o 10 km od omawianych terenów). Właścicielem nieruchomości inwestycyjnych jest Gmina Świecie, łączna powierzchnia do zainwestowania wynosi ok. 55 ha, przy czym dostępne dla zainteresowanych pozostaje 25 ha. Każdy z podobszarów Strefy został wyposażony w niezbędne elementy infrastruktury technicznej (zapewniony jest dostęp do sieci wodociągowej, kanalizacyjnej deszczowej i sanitarnej, telekomunikacyjnej, gazowej i energetycznej) oraz sieć oświetlonych dróg wewnętrznych.

7. **Grudziądzki Park Przemysłowy.** Obszar inwestycyjny należący do Grudziądzkiego Parku Przemysłowego obejmuje ok. 40 ha terenów niezabudowanych, dwie hale przemysłowe o łącznej powierzchni 12 tys. m² oraz Inkubator Przedsiębiorczości, w ramach którego świadczone są usługi szkoleniowe oraz consultingowe dla przedsiębiorców. Wszystkie oferowane tereny inwestycyjne znajdują się przy głównych ciągach komunikacyjnych (m.in. autostrada A1, do której punktem dostępowym jest położony na południe od miasta węzeł Grudziądz i droga krajowa nr 16) oraz są uzbrojone w niezbędne media.
8. **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 już 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 do wjazdu na autostradę A1. Do dyspozycji inwestorów pozostają 33 działki o łącznej powierzchni 16,83 ha.

9. **Nadnotecki Park Przemysłowy w Paterku.** Teren Parku zlokalizowany jest w gminie Nakło nad Notecią, w odległości ok. 3 km od miasta, przy drodze wojewódzkiej nr 241 (Rogoźno–Tuchola). Powierzchnia dostępna dla inwestorów wynosi ok. 25 ha i posiada bezpośredni dojazd do drogi wojewódzkiej nr 241 (Rogoźno – Tuchola) i linii kolejowej 281 (Oleśnica – Chojnice), a także kompleksowe uzbrojenie: sieć dróg i chodników, sieć teletechniczną i wodno-kanalizacyjną oraz oświetlenie uliczne. Bezpośrednie sąsiedztwo miasta powiatowego Nakła nad Notecią oraz znajdujące się w odległości ok. 20 km miasto Bydgoszcz stanowią dla inwestorów gwarancję stałego dostępu do kadr oraz szerokiej bazy kooperantów.
10. **Sępoleński Park Przemysłowy.** W ramach opisywanego obszaru zarządca posiada w swojej ofercie teren o powierzchni ok. 31 ha. Obszar jest dogodnie skomunikowany za pośrednictwem przebiegającej w bezpośrednim sąsiedztwie drogi wojewódzkiej nr 241, a także nieodległej drogi krajowej nr 25. Należy wspomnieć, iż po realizacji obwodnicy miasta Sępólno Krajeńskie z terenu Parku Przemysłowego możliwy będzie swobodny wyjazd właśnie na tę trasę. W skład Parku Przemysłowego wchodzi działki będące własnością Gminy Sępólno Krajeńskie, podmiotów prywatnych i Krajowego Ośrodka Wsparcia Rolnictwa.
11. **Brodnicki Park Przemysłowy – Ustronie.** Obszar położony w południowo-zachodniej części miasta. Atutem lokalizacji jest bezpośredni dostęp do obwodnicy Brodnicy przebiegającej w ciągu al. Józefa Piłsudskiego. Obecnie do dyspozycji inwestorów pozostaje grunt o powierzchni niemal 9 ha. Nieruchomości zostały wyposażone we wszystkie niezbędne media, a bliskość miasta powiatowego

zapewnia dostęp do wyspecjalizowanych kadr.

12. **Park Przemysłowo-Technologiczny w Golubiu Dobrzyniu.** Teren inwestycyjny o powierzchni ok. 10 ha położony pomiędzy ciągami ulic Sokołowskiej oraz Szosa Rypińska. Nieruchomości zostały uzbrojone w niezbędne media oraz doprowadzono do nich drogi wewnętrzne wraz z ciągami pieszo-rowerowymi.
13. **Strefa Przemysłowa w Koronowie.** Zlokalizowana w północnej części miasta nieruchomość o powierzchni ok. 11 ha. Docelowo istnieje możliwość powiększenia strefy do 22 ha lub nawet 60 ha. Położenie w niewielkiej odległości od drogi krajowej nr 25 zapewnia zadowalające skomunikowanie terenu. Niewątpliwym atutem tej lokalizacji jest relatywnie nieduża odległość do jednej ze stolic województwa – Bydgoszczy (ok. 23 km). Dzięki temu inwestorzy mają zapewniony dostęp do dużego rynku pracy oraz potencjalnie licznej grupy kooperantów w różnych sektorach.
14. **Inowrocławski Obszar Gospodarczy.** Tereny o powierzchni około 32 ha zlokalizowane w różnych częściach miasta Inowrocław i podzielone na strefy. Najmniejsza powierzchniowo, licząca ok. 1,6 ha, jest Strefa Zachodnia położona przy ulicach Kruczej i Pakoskiej. Druga co do wielkości, Strefa Wschodnia, położona jest przy ul. Unii Europejskiej i liczy ok. 6,5 ha. Największa, ok. 23-hektarowa Strefa Północna, zlokalizowana jest między ulicami Szosa Bydgoska, Marcinkowskiego, Metalowców, Libelta, i przedzielona jest linią kolejową nr 131 – istnieje możliwość wybudowania bocznicy.
15. **Teren inwestycyjny Kowalewo, gmina Szubin.** Teren o powierzchni ok. 108 ha znajduje się przy drodze ekspresowej S5, w bezpośrednim sąsiedztwie węzła drogowego Pałuki. Jest bardzo dobrze skomunikowany z miastem Szubin, województwem (w tym m.in. z jedną z siedzib województwa – 26 km do Bydgoszczy) i krajem. W odległości 6 km od przedmiotowego terenu znajduje się stacja kolejowa w Szubinie z rampami rozładunkowymi oraz miejscem składowym. Na obszarze inwestycyjnym Kowalewo planowane jest utworzenie podstrefy Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej.

16. Teren inwestycyjny Wałycz, gmina Ryńsk. Teren o powierzchni ok. 188 ha, położony przy drodze wojewódzkiej nr 534, oddalony ok. 20 km od autostrady A1. W bezpośrednim sąsiedztwie przedmiotowego terenu znajduje się stacja kolejowa w Wąbrzeźnie z rampą i placem ładunkowym.

Warmińsko-Mazurskie

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

- 1. Rejon Olsztynka.** W okolicach Olsztynka zlokalizowanych jest 12 terenów inwestycyjnych o łącznej powierzchni ponad 121 ha - w połowie drogi między Warszawą (150 km) a Gdańskiem (160km). Tereny zlokalizowane są w bliskim sąsiedztwie dróg S7 i S51 przeznaczone są na zabudowę usługową, magazynową i produkcyjną. Wszystkie działki są uzbrojone, posiadają przyłącza wody, gazu, energii elektrycznej, sieci kanalizacyjnej. Większość działek znajduje się blisko bocznic kolejowej od 1 do 3,5 km.
- 2. Rejon Ostródy.** Obszar jest miejscem krzyżowania się dróg S7, S5 z DK15 i DK16. Zlokalizowane jest 3 uzbrojonych działek przeznaczonych pod zabudowę usługową, produkcyjną i magazynową o łącznej powierzchni 4,8 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 km. Wszystkie działki są uzbrojone, posiadają przyłącza wody, gazu, energii elektrycznej, sieci kanalizacyjnej.
- 3. Rejon Miłomłyn.** W okolicach Miłomłyn w odległości 1 km od drogi S7 znajdują się 1 działka o powierzchni 0,6 ha. Teren przeznaczony jest pod zabudowę usługową. Działka jest uzbrojona i położona są w odległości 120 km od Gdańska, 60 km od Olsztyna i 650 m od najbliższej stacji kolejowej (linia nr 9).
- 4. Rejon Elbląga.** W rejonie Elbląga zlokalizowanych jest 5 wolnych terenów inwestycyjnych o łącznej

powierzchni 27 ha. Jedna z nich o powierzchni 5,9 ha ulokowana jest 500 m od bocznic kolejowej. Natomiast Obszar „Modrzewina Południe” wchodzący w skład Warmińsko-Mazurskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej oferuje 4 działki o łącznej powierzchni 21,2 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 8km od drogi S22. Atutem jest także dogodnie położenie względem portu w Elblągu, Gdańsku (60 km) jak i granicy państwowej z Federacją Rosyjską (60 km).

- 5. Rejon Działdowa.** Na terenie Miasta i Gminy Działdowo znajdują się 4 w pełni uzbrojone działki o łącznej powierzchni 113,47 ha. Działki przeznaczone do zabudowy usługowej, produkcyjnej i magazynowej zlokalizowane są w odległości 20 km od drogi S7 i 2-3 km od stacji kolejowej w Działdowie (linia nr 9) oraz 3-0,1 km od bocznic kolejowej. Wszystkie działki są uzbrojone, posiadają przyłącza wody, gazu, energii elektrycznej, sieci kanalizacyjnej.
- 6. Rejon Iławy.** W okolicach miasta Iława znajdują się 3 działki o łącznej powierzchni ponad 99 ha. Dwie pierwsze z przeznaczeniem na usługi uciążliwe oraz sportu. Grunty znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie drogi DK16 (przyszłej S5) i linii kolejowej nr 9 (od 0,2 do 5 km). Trzecia działka o powierzchni 75 ha to iławska wyspa Wielka Żuławia przeznaczona na inwestycje turystyczne.
- 7. Rejon Nidzicy.** W odległości 0,1 km od S7 znajdują się 3 działki o łącznej powierzchni 114,5 ha. Tereny przeznaczone są pod produkcję, usługi, magazyny i OZE. Wszystkie działki posiadają przyłącza wody oraz sieć kanalizacyjną.
- 8. Rejon Suszu.** W okolicach Suszu bezpośrednio przy linii kolejowej nr 9 zlokalizowana jest działka o powierzchni 3,5315 ha. Teren przeznaczony pod zabudowę usługową, produkcyjną, składową oraz magazynową jest w pełni uzbrojony. Odległość do DK16 wynosi 20 km a do Gdańska 125 km.
- 9. Rejon Pastęka.** W okolicach Pastęka przy samej S7

znajduje się 3 działki o łącznej powierzchni 14,5 ha. Tereny są uzbrojone i przeznaczone pod inwestycje przemysłowo-składowe. Grunty zlokalizowane są 82 km od Gdańska i 74 km od Olsztyna.

- 10. Rejon Lubawy.** W okolicach Lubawy w odległości 5-8 km od linii kolejowej nr 9 zlokalizowane są 3 działki o łącznej powierzchni 19,3 km. Tereny przeznaczone są pod zabudowę usługową, produkcyjną i składowo-magazynową. Odległość od DK15 wynosi 1,5-8 km a od Olsztyna 70 km.

Mazowieckie

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

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

- 1. Rejon przasnyski.** Przasnyska Strefa Aktywności Gospodarczej składa się z dwóch podobszarów: podstrefy w Sierakowie k. Przasnysza oraz podstrefy w Chorzelach.
 - Podstrefa w Sierakowie** zajmuje obszar 306 ha, w tym wolne tereny inwestycyjne stanowiące własność skarbu państwa, znajdujące się w użytkowaniu wieczystym powiatu przasnyskiego mają powierzchnię 88,4 ha⁴⁹. Teren jest uzbrojony w instalację wodno-kanalizacyjną, elektroenergetyczną, teleinformatyczną, wykonano również gazociąg. Strefa gospodarcza obsługiwana jest przez drogę krajową nr 57 i wojewódzką nr 544 oraz lotnisko biznesowe. Południowa część terenu wchodzi w skład Tarnobrzeskiej Specjalnej

Strefy Ekonomicznej i ma wolną powierzchnię 40,5 ha⁵⁰. Z myślą o inwestorach lokujących działalność w strefie i ich pracownikach, w pobliżu strefy w granicach miasta Przasnysza przygotowano uzbrojone działki pod budownictwo mieszkaniowe.

- Podstrefa w Chorzelach** składa się z dwóch obszarów położonych o powierzchni odpowiednio 94 ha i 22 ha. W tej podstrefie wolne tereny inwestycyjne stanowiące własność powiatu przasnyskiego mają powierzchnię blisko 15 ha⁵¹. 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 bocznic kolejowa łącząca się z linią kolejową nr 35, dzięki czemu możliwe jest dogodne połączenie z portami nad Zatoką Gdańską. W celu poprawy obsługi transportowej strefy zmodernizowana została linia nr 35 na odcinku Ostrołęka-Chorzele. W zeszłym roku uruchomiono na niej połączenia kolejowe. Ponadto obszar obsługują droga krajowa nr 57 i wojewódzka nr 614. Drugi obszar znajduje się w sąsiedztwie drogi krajowej nr 57 i rzeki Orzyc. Przeznaczony jest na inwestycje sportowo-rekreacyjne – działki posiadają również niezbędne media. Podstrefa w Chorzelach oddalona jest o 30 km od Portu Lotniczego Olsztyn-Mazury.
- 2. Rejon garwoliński.** Garwolińska Strefa Aktywności Gospodarczej zlokalizowana jest przy północnym odcinku obwodnicy Garwolina w ciągu drogi ekspresowej S17. Łączna wolna powierzchnia terenów inwestycyjnych to ok. 22,6 ha⁵². Teren uzbrojony został w instalację elektroenergetyczną, wodociąg i kanalizację oraz instalację teletechniczną, powstały również drogi wewnętrzne. W pobliżu funkcjonują już centra magazynowe i zakłady produkcyjne.
- 3. Rejon obszaru metropolitalnego Warszawy.** Tereny inwestycyjne rejonu przygotowywane są

50) dane Tarnobrzeskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, dostęp: 31.12.2023

51) dane Starostwa Powiatowego w Przasnyszu, dostęp: 31.12.2023

52) dane Starostwa Powiatowego w Garwolinie, dostęp: 31.12.2023

49) dane Starostwa Powiatowego w Przasnyszu, dostęp: 31.12.2023

głównie w otoczeniu węzłów komunikacyjnych. W gminie Pomiechówek 117,5 ha⁵³ wolnych gruntów przygotowano pod inwestycje na terenie bezpośrednio sąsiadującym z MPL Warszawa-Modlin. Tereny objęte są Warmińsko-Mazurską Specjalną Strefą Ekonomiczną. Obsługę obszaru inwestycyjnego Nowy Modlin zapewniają lotnisko oraz droga krajowa nr 62 i linia kolejowa E65.

4. **Rejon gminy Grodzisk Mazowiecki.** Uzbrojone tereny przygotowane do prowadzenia działalności wytwórczej lub magazynowej powstały w otoczeniu węzła Grodzisk na autostradzie A2 oraz obwodnicy miasta w ciągu drogi wojewódzkiej nr 579. Tereny są uzbrojone w gazociąg, kanalizację i sieć elektroenergetyczną.

5. **Rejon gminy Mszczonów.** Zaletą rejonu jest lokalizacja przy drodze ekspresowej S8 i drodze krajowej nr 50. Tereny inwestycyjne o powierzchni 20 ha posiadają przyłącza wodno-kanalizacyjne, elektroenergetyczne i gazowe.

6. Przygotowane na przyjęcie inwestorów są także inne obszary **objęte specjalnymi strefami ekonomicznymi**⁵⁴ jeszcze przed wejściem ustawy z dnia 10 maja 2018 roku o wspieraniu nowych inwestycji. Są to zarówno tereny kilkuhektarowe (Białobrzegi nad Pilicą, Ciechanów, Gostynin, Ostrołęka, Płońsk, Żuromin)⁵⁵, kilkunastohektarowe (Nowe Miasto nad Pilicą, Węgrów)⁵⁶ i większe (Radom ok. 25 ha, Wierzbica ok. 20 ha)⁵⁷. Ponadto samorzady Szydłowca i Radomia przygotowały kilkudziesięciohektarowe tereny inwestycyjne.

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 terminali intermodalnych zlokalizowanych przy nich (obiekty wymienione w niniejszym raporcie),

główne osie rozwoju stanowią autostrady A1 oraz 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 elementy strategicznego układu transportowego w postaci autostrad (A1, A2), dróg ekspresowych (S8, S14), linii kolejowych (nr 14, 15, 16, 25, 131), terminali drogowo-kolejowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans), Łódź Brukowa (iHub/Centrostal), Zduńska Wola Karsznice (PKP Cargo) 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 obszarach: m. gm. Aleksandrów Łódzki (Rąbień – 8,30 ha, Aleksandrów PG – 6,50 ha, Aleksandrów PG2 – 5,20 ha, Aleksandrów 3 – 0,68 ha), gm. Brójce (Bukowiec 1 – 23,00 ha, Bukowiec 2 – 1,50 ha, Bukowiec 3 – 1,5 ha, Bukowiec 4 – 2,00 ha), m. Konstantynów Łódzki (Konstantynów – 0,97 ha), m. Łódź (Łódź/ul. Dostawcza – 7,70 ha), gm. Ozorków (Leśmierz – 14,14 ha), m. Pabianice (Pabianice – 5,60 ha), m. gm. Parzęczew (Parzęczew 1 – 20,00 ha, Parzęczew 2 – 10,00 ha), m. gm. Rzgów (Rzgów – 11,00 ha), m. gm. Stryków (Stryków/Bratoszewice – 95,00 ha, Stryków/Rokitnica – 34,00 ha, Stryków/Smolice – 1,70 ha), m. gm. Tuszyń (Tuszyń – 34,38 ha, Głuchów – 80,00 ha), gm. Zduńska Wola (Tymienice – 3,69 ha), m. Zduńska Wola (Zduńska Wola Karsznice – 4,77 ha). Ponadto ofertę tworzą tereny

inwestycyjne oferowane przez samorzady lokalne.

Rejon Piotrków Trybunalski – Radomsko, wyznaczony w oparciu o potencjał, na który składają się elementy strategicznego układu transportowego w postaci autostrady A1, drogi krajowej nr 91, linii kolejowej nr 1 oraz dwóch terminali drogowo-kolejowych w Radomsku (Loconi, Erontrans). 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 obszarach: gm. Czarnocin (Czarnocin 7,79 ha), gm. Moszczenica (Moszczenica – 3,55 ha), m. Radomsko (Radomsko 1 – 6,68 ha, Radomsko 2 – 16,50 ha, Radomsko 3 – 4,33 ha), gm. Rozprza (Rozprza – 210 ha), gm. Wolbórz (Wolbórz – 13,00 ha). Ponadto ofertę tworzą tereny inwestycyjne oferowane przez samorzady lokalne.

Rejon Kutno, wyznaczony w oparciu o potencjał, na który składają się 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 (PCC Intermodal) i Morawce-Krzewie (Miratrans). 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 obszarach: m. gm. Krośniewice (Krośniewice 1 – 4,30 ha, Krośniewice 2 – 32,42 ha). Ponadto ofertę tworzą tereny inwestycyjne oferowane przez samorzady lokalne.

Ponadto, potencjał inwestycyjny stanowią zlokalizowane w regionie parki przemysłowe:

Kutnowski Park Agro – Przemysłowy. Park położony jest we wschodniej części Kutna, w pobliżu międzynarodowej linii kolejowej E20/CE20, 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 i dotyczy zarówno terenów typu greenfield jak i terenów zabudowanych. Zawiera grunty będące własnością Miasta jak i grunty prywatne; grunty w Łódzkiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej jak i poza nią. Oferowane tereny objęte są Miejscowymi Planami Zagospodarowania Przestrzennego. Cały obszar KPAP ujęty jest w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego jako teren obiektów produkcyjnych, składów, magazynów, centrów logistycznych i obsługi transportu. Na całym obszarze parku maksymalny wskaźnik intensywności zabudowy wynosi min. 90%, a maksymalna wysokość budynków w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego dedykowanym inwestycjom logistycznym dochodzi nawet do 30 m. Infrastruktura na terenie Parku przystosowana jest do potrzeb odbiorców przemysłowych i gwarantuje dostarczanie wszystkich niezbędnych mediów. Obszar KPAP obsługiwany jest przez dwóch niezależnych dostawców energii elektrycznej, co sprawia, że inwestor ma możliwość wyboru z których usług korzystać. Przez tereny inwestycyjne przebiega także gazociąg wysokiego i średniego ciśnienia. Nowopowstająca infrastruktura jest dostosowywana do wymagań inwestorów przemysłowych. Na przestrzeni ostatnich kilku lat Miasto Kutno zainwestowało w Kutnowskiej Strefie Przemysłowej około 40 mln zł.

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 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, AgroLand, Isko-Denim, Pentawena, Margaz, Brenntag Polska. Park zajmuje obszar 173,9 ha i wyposażony jest w m.in.

53) dane Warmińsko-Mazurskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej S.A., dostęp: 31.12.2023

54) w zestawieniu nie ujęto lokalizacji o wolnej powierzchni poniżej 1 ha

55) tereny z Tarnobrzeskiej i Warmińsko-Mazurskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej

56) tereny z Tarnobrzeskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej

57) tereny z Tarnobrzeskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej

system dróg, bocznice 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 naukowo-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. w rankingu Financial Times'a „Europejskie miasta i regiony przyszłości”. W edycji obejmującej 2024 rok, Śląskie zostało wyróżniony miejscami w pierwszych 10 wśród dużych, europejskich regionów za strategię przyciągania bezpośrednich inwestycji zagranicznych (9 miejsce) oraz efektywność kosztową (3 miejsce). Głównymi atutami wysokiej pozycji województwa śląskiego są m.in.: wysoko wykwalifikowani pracownicy o unikalnych kompetencjach, najwyższy wskaźnik zaludnienia (ok. 370 osób/kmkw.) oraz urbanizacji, szeroki rynek zbytu, najgęstsza sieć drogowa, świetnie rozbudowana strefa logistyczna, powierzchnia magazynowa (około 5,4 mln mkw), ponad 748 tys. mkw. powierzchni biurowej klasy A tylko w Katowicach, podczas gdy kolejne 70 tys. jest już w budowie. Wspomnieć dodatkowo należy o funkcjonującej na terenie regionu Katowickiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej (KSSE), oraz rewitalizacji terenów górniczych ukierunkowanej na tworzenie atrakcyjnych przestrzeni inwestycyjnych.

Województwo śląskie to również region z tytułem „Europejskiego Regionu Przedsiębiorczości” na lata 2021-2022, otrzymanym za najlepszą strategię w zakresie wspierania przedsiębiorczości.

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. Przykładem ostatnich inwestycji przemysłowo produkcyjnej są np.: oddany do użytku Akcelerator Biznesowy KSENON Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej w Żorach, czyli projekt realizowany z myślą o małych i średnich przedsiębiorcach, szukających możliwości rozwoju, ale nie dysponujących kapitałem czy możliwościami do zbudowania większej siedziby czy np. hali produkcyjnej.

Na początku 2024 roku w Zawierciu rozpoczął działalność zakład spółki Elemental Strategic Metals, należącej do Grupy Elemental Holding. Zakład ten specjalizuje się w recyklingu zużytych akumulatorów litowo-jonowych do pojazdów elektrycznych, baterii z laptopów, telefonów komórkowych i innych urządzeń a także katalizatorów, Jest to niezwykle ważna inwestycja baterijna w Polsce, która w dodatku jest jedną z największych w całej Europie. Grupa Elemental planuje także kolejne inwestycje w Zawierciu.

Znacząca inwestycja powstanie także w gminie Przyrów, gdzie spółka ZE PAK zakłada wybudowanie 14 turbin wiatrowych, produkujących czystą i tanią energię. Będzie to największe tego typu przedsięwzięcie w województwie śląskim. Przewidywany termin zakończenia inwestycji to 2024 rok.

Spółka EKO-OKNA S.A. jest producentem wyrobów dla budownictwa z tworzyw sztucznych specjalizujący się produkcją stolarki okienno-drzwiowej z PVC i aluminium. Spółka jest największym producentem okien w Europie, zatrudnia ponad 12 tysięcy osób. Pierwsza fabryka firmy zlokalizowana jest w Kornicach (Pietrowice Wielkie), a w styczniu 2024 r. otwarto drugą w Wodzisławiu Śląskim. Kolejnym krokiem w ekspansji będzie otwarcie trzeciej fabryki w Kędzierzynie-Koźlu.

Warto na koniec wspomnieć o inwestycji na terenach pokopalnianych, czyli Katowickim Hubie Gamingowo – Technologicznym, który znajduje się na liście przedsięwzięć priorytetowych do wsparcia w ramach FESL 2021-2027 województwa śląskiego. Ma on stanowić

wspólną przestrzeń dla firm technologicznych, game developerów, czyli producentów gier, a także środowiska związanego z e-sportem. Kompleks powstanie w ramach Dzielnicy Nowych Technologii, a obiekty będą mieścić się wokół szybów Pułaski i Poniatowski, należących do byłej kopalni Wieczorek. W kwietniu 2024 roku zostało wszczęte postępowanie przetargowe na budowę I etapu Hubu gamingowo-technologicznego polegającej na adaptacji i rewitalizacji już istniejących budynków. HUB Gamingowo-Technologiczny to inwestycja o szacowanej wartości ok. 600 mln zł. Jej zakres oraz powstanie na terenie po byłej kopalni sprawia, że porównywana jest do powstałej w Katowicach Strefy Kultury. Realizacja inwestycji przewidziana jest na sześć etapów.

Do najważniejszych obszarów województwa przeznaczonych pod inwestycje należy zaliczyć:

1. Dąbrowa Górnicza - Teren Inwestycyjny Tucznawa i Kazdębie. Dąbrowa Górnicza oferuje przedsiębiorstwom możliwość rozwoju w dynamicznym środowisku gospodarczym o wysokim potencjale do innowacji i internacjonalizacji przedsięwzięć biznesowych. Tereny inwestycyjne w dąbrowskiej Tucznawie i Kazdębie to jedne z największych terenów tego typu w Polsce południowej, obejmujący ponad 250 ha. Obecnie do dyspozycji potencjalnych inwestorów pozostają kompleksy o łącznej powierzchni 14 ha, na działkach o powierzchni od 1 do 5 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. Drogą krajową 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 Tucznowie to wielofunkcyjna strefa przemysłowo-usługowa. Dodatkowym atutem terenu jest bliskość jednej z największych w Polsce stacji elektroenergetycznych 400/110 kV Tucznowa. 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-gliwickiego 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 umożliwi dogodną komunikację pomiędzy aglomeracją śląską a województwem świętokrzyskim. Połączenie kolejowe umożliwi 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 sztywnej miarę, po pomoc w uzgodnieniach dotyczących wsparcia 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. **Częstochowa.** Nieruchomość obejmuje teren inwestycyjny „Skorki” Częstochowa, ul. Ekonomiczna (Dzielnica Dźbów). Obszar „Skorki” dysponuje łącznie wolną powierzchnią 21,2 ha, z czego wolne tereny obejmują: „Skorki I”: 3,7 ha, natomiast kompleks „Skorki II”: 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 4 km od węzła nr 34 - „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 planowana jest budowa stacji elektroenergetycznej 110/15 kV. Własność: Gmina Miasto Częstochowa oraz Skarb Państwa. Uzbrojenie: wszystkie niezbędne media w granicy prężnie funkcjonującej specjalnej strefy ekonomicznej Skorki I (w utwardzonej części ul. Ekonomicznej). Woda: w150; kanalizacja deszczowa: kd 1000; kanalizacja sanitarna: ks 200; gaz: 160 PE. 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.

4. **Rejon Bytomia.** Nieruchomości niezabudowane rejonu Bytomia położone są w obrębie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii (GZM). 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. Ponadto tereny przy ul. Zabrzeńskiej przeznaczone są pod zabudowę mieszkaniową wielorodzinną.

5. **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 E75 (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).

6. **Rejon Rudy Śląskiej.** Teren w Rudzie Śląskiej (ul. J. Styczyńskiego i Drogowej Trasy Średnicowej) dysponuje powierzchnią 24 ha. Nieruchomość położona jest w centralnej części Górnośląsko – Zagłębiowskiej Metropolii (GZM), 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 GZM. Teren inwestycyjny usytuowany jest na przecięciu szlaków komunikacyjnych, w odległości 35 km od Międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice w Pyrzowicach, 81 km od krakowskiego Międzynarodowego Portu Lotniczego (Kraków-Balice) oraz w odległości 14 km od skrzyżowania autostrad A4 i A1. Euroterminal Sławków znajduje się w odległości 38 km od nieruchomości, a bocznicą kolejową Ruda Chebzie w odległości 1,1 km. W miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego powyższy teren został przeznaczony pod działalność przemysłowo-usługową oraz pod tereny zieleni urządzonej. 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.

7. **Jaworznicki Obszar Gospodarczy** To strategiczna strefa przemysłowa miasta o wielkości ponad 325 ha. Teren inwestycyjny graniczy bezpośrednio z ul. Wojska Polskiego oraz czynną przemysłową linią kolejową. Stosunkowo niewielka odległość od węzła Jęzor (S1/DK79) oraz węzła Brzęczkowice (A4/S1), a także połączenie przemysłowej linii kolejowej z magistralą E30, sprawia, iż jest to aktualnie jeden z najlepiej obsługiwanych komunikacyjnie niezagospodarowanych terenów przemysłowych

w regionie. Obszar objęty jest statusem Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej.

Ponadto do innych ważnych terenów inwestycyjnych województwa śląskiego należy zaliczyć rejony: Piekary Śląskie, Jasienica, Międzyrzecz Dolny, Skrzyszowa, Chorzów czy Kruszyń.

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 między innymi w oparciu o prężnie działające Centrum Obsługi Inwestorów i Eksporterów (coie@umww.pl; www.wielkopolskie.trade.gov.pl), Polską Izbę Gospodarczą Importerów, Eksporterów i Kooperacji w Poznaniu <http://www.pcc.org.pl> działającą od października 1995 r., która jest organizacją samorządu gospodarczego o zasięgu ogólnokrajowym, zrzeszającą firmy krajowe i zagraniczne z różnych branż. oraz Centrum Obsługi Inwestora, które oferuje 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. Poznań jest jednym z największych miast Polski, które znane jest jako silny ośrodek akademicki, biznesowy i targowy. Mieszka tu około 545 tysięcy osób, co daje Poznaniowi piąte miejsce w Polsce. Aglomeracja poznańska liczy około 1 000 000 mieszkańców. Stolica Wielkopolski to ważny węzeł komunikacyjny. Poznań leży w połowie drogi pomiędzy Warszawą a Berlinem. Dojazd do obu stolic zapewnia autostrada A2, do innych miast drogi ekspresowe S11 i S5. W granicach miasta, 15 minut od centrum, znajduje się międzynarodowy port lotniczy Poznań-Ławica.

Poznań to potężne centrum akademickie i naukowe, należące do ścisłej czołówki w Polsce. W mieście działają 24 szkół wyższych, w tym 8 publicznych, kształcących ponad 105 tysięcy studentów. To oznacza, że co piąty mieszkaniec Poznania jest studentem. Działalność naukową wyższych uczelni uzupełniają dziesiątki placówek naukowo-badawczych i rozwojowych.

Poznań jest ważnym ośrodkiem biznesowym na mapie Polski. W mieście działa ponad 127 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.

Strategia Rozwoju Miasta Poznania 2020+ zakłada realizację pięciu głównych priorytetów strategicznych:

1. Silna Metropolia
2. Nowoczesna przedsiębiorczość
3. Zielone, mobilne miasto
4. Przyjazne osiedla
5. Wspólnotowość i dialog społeczny.

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.

Do najważniejszych projektów inwestycyjnych należą plany stworzenia w Poznaniu czterech nowych dzielnic, których wizualizacje przygotowała Miejska Pracownia Urbanistyczna noszących nazwy:

1. Wolne Tury,
2. obszar przy ul. Unii Lubelskiej,
3. Elektrociepłownia Garbary,
4. Nowe Jeżyce.

2. Gmina Suchy Las. Poznania, pokrycie terenu planami zagospodarowania przestrzennego czy też korzystna sieć połączeń drogowych i kolejowych. Takie uwarunkowania przyciągają przedsiębiorców, którzy chcą inwestować i rozwijać działalność gospodarczą na terenie naszej Gminy.

Dlaczego warto inwestować w Gminie Suchy Las?

Położenie Gminy w aglomeracji poznańskiej – odległość z Suchego Lasu do centrum Poznania to jedyne 10 km

Bogata sieć połączeń drogowych i kolejowych – autostrada A2, droga krajowa S11, linia kolejowa relacji Poznań – Piła

Plany zagospodarowania przestrzennego – udział powierzchni objętej obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego w powierzchni ogółem w 2017 r. wyniósł 78,5%

Wykwalifikowana siła robocza – osoby kształcące się na uczelniach wyższych w Poznaniu stanowią cenną kadrę pracującą na rozwój przyszłych przedsiębiorstw

Inwestycje w infrastrukturę techniczną – teren Gminy Suchy Las wzbogacany jest o kolejne sieci kanalizacyjne, wodociągowe oraz drogi

Ulgi podatkowe – zwolnienie z podatku od nieruchomości z tytułu realizacji nowych inwestycji – 2 lata podatkowe w przypadku inwestycji powyżej 2 mln zł netto oraz 4 lata w przypadku inwestycji powyżej 3,5 mln zł netto

Lokalna Agencja Rozwoju Gospodarczego – wspiera aktywność gospodarczą firm działających na terenie Gminy Suchy Las

Wysokie pozycje Gminy w rankingach – w wielu rankingach dotyczących terenów przyjaznych dla biznesu Gmina Suchy Las osiąga czołowe lokaty, co potwierdza jej atrakcyjność i potencjał.

3. Gmina Tarnowo Podgórne. Tarnowo Podgórne jest jedną z 17 gmin położonych w powiecie poznańskim, w której na 101 km² mieszka około 25 tys. mieszkańców. Posiada jeden z największych budżetów w województwie wielkopolskim. Podstawowym celem realizowanych przez Gminę inwestycji jest podwyższanie komfortu życia mieszkańców, głównie poprzez zaspokajanie wysokich wymagań i oczekiwań co do infrastruktury technicznej i społecznej. Jednym z obszarów wspierania przez gminę lokalnej przedsiębiorczości są działania skierowane na przestrzenne i infrastrukturalne przygotowanie terenów do zagospodarowania – dziś wszystkie tereny inwestycyjne posiadają dostęp do podstawowych mediów. W efekcie z roku na rok wzrasta liczba podmiotów gospodarczych, zarówno fabryk znanych koncernów, jak i mniejszych, lokalnych przedsiębiorstw. Obecnie na terenie Gminy Tarnowo Podgórne działa ponad 5 000 firm, które dają blisko 40 tysięcy miejsc pracy. To największy rynek pracy w otoczeniu Poznania (drugi w Wielkopolsce – po Poznaniu – rynek pracy dla dojeżdżających). Ponad 250 firm to podmioty z udziałem kapitału zagranicznego, które zainwestowały blisko 1 mld dolarów. Dotychczasowi inwestorzy reprezentują szeroką paletę branż, m.in. logistyczną, handlową, poligraficzną, motoryzacyjną, spożywczą. Natomiast wśród potencjalnych inwestorów chętnie widziani są przedstawiciele nowoczesnych, innowacyjnych technologii.

Oferta inwestycyjna Gminy Tarnowo Podgórne składa się z sześciu dużych terenów inwestycyjnych, na które łącznie składa się blisko 90 działek o łącznej powierzchni 240 hektarów. Nasza oferta inwestycyjna dostępna jest zarówno w języku polskim jak i angielskim.

4. **Gmina Rawicz.** Gmina leży w południowo-zachodniej części Wielkopolski i bardzo dobrze wpisuje się w główne arterie komunikacyjne kraju. W gminie Rawicz krzyżują się S5 z DK 36. Patrząc globalnie, teren gminy znajduje się w strefie oddziaływania Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC-ROUTE 65. Od Wrocławia, leżącego przy autostradzie A4, dzieli nas zaledwie 30 min.; od Poznania natomiast, leżącego przy autostradzie A2 - 1 godz. 30min. Odległość z Rawicza do Berlina to około 4 godz. 30 min. Tereny inwestycyjne obejmują: Strefę Aktywności Gospodarczej Sierakowo – 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).
5. **Gmina Brudzew.** Tereny inwestycyjne w bliskiej odległości od autostrady A2 Warszawa – Berlin ulokowane są w miejscowościach Bierzmo (z przeznaczeniem pod budowę produkcyjną, składy, magazyny oraz usługi), Olimpia I i II (powierzchnia 11,5 i 6,5ha z przeznaczeniem pod budowę 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).
6. **Miasto Konin** Tereny inwestycyjne Konina liczą ponad 200hektarów. 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 (powierzchnia 17 ha z przeznaczeniem pod usługi oraz aktywizację gospodarczą, teren położony jest w bezpośrednim sąsiedztwie z droga krajową DK 25, droga wojewódzką DW 264 oraz w niewielkiej odległości od autostrady A2 i drogi krajowej DK 92), mieczysławów (tereny przeznaczone pod obiekty produkcyjne, składy i magazyny i usługi o powierzchni 7 ha), wyspę Pocijewo 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.
7. **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).
8. **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: 2tys. mkw. i 3300 mkw., przeznaczenie: tereny obiektów produkcyjnych, składów i magazynów z dopuszczeniem zabudowy usługowej).
9. **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.
10. **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.
11. **Swarzędz podstrefa Kostrzyńsko – Słubickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej.** Operator logistyczny CLIP Group S.A. posiada 80 ha Specjalnej Strefy Ekonomicznej, która umożliwi firmom inwestującym w niej zwolnienie z podatków do 2026 roku. Przedsiębiorca podejmujący działalność gospodarczą na terenie Specjalnej Strefy Ekonomicznej jest uprawniony do korzystania z pomocy regionalnej w postaci zwolnienia podatkowego w podatku dochodowym z dwóch tytułów: poniesionych nakładów inwestycyjnych lub tworzenia nowych miejsc pracy. Istnieje także możliwość zwolnienia przedsiębiorcy z podatków lokalnych. Warto też zaznaczyć, że jest to jedyna otwarta dla inwestorów Strefa Ekonomiczna w Wielkopolsce. Teren przeznaczony jest pod budowę 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 ponad 1500 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 jest dostępne w całym województwie pod warunkiem spełnienia kryteriów jakościowych i ilościowych niezbędnych do wydania decyzji o zwolnieniu z CIT przez właściwą strefę ekonomiczną. 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, Karlinie oraz Koszalinie. Ponadto nie bez znaczenia pozostają tereny zlokalizowane w środkowo-wschodniej części Regionu - w Szczecinku, Białogardzie czy Wałczu.

Do najważniejszych terenów inwestycyjnych przeznaczonych pod działalność przemysłową i usługową należy zaliczyć:

1. Szczecin

Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne – teren inwestycyjny przeznaczony na cele magazynowo-składowe o powierzchni ok 8 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.

Tereny inwestycyjne położone na Półwyspie Ostrowa Grabowskiego w porcie w Szczecinie o powierzchni ok 80 ha - położone pomiędzy obecnie eksploatowaną drobnicową częścią portu, a zmodernizowanym torem wodnym, to ponad 3 km projektowanej linii cumowniczej. Stwarza to idealne warunki dla lokalizacji terminali przeładunkowo-składowych wykorzystujących zwiększoną głębokość do 12,5m. Zarówno Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne jak i tereny na Ostrowie Grabowskim oraz 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.b)

Tereny inwestycyjne położone na Półwyspie Katowickim w porcie w Szczecinie o powierzchni około 8 ha . Tereny przeznaczone dla ładunków przemysłu petrochemicznego z możliwością przeznaczenia terenu także dla ładunków masowych. Tereny są z dostępem do nabrzeża dalbowego z perspektywą zbudowania nowego nabrzeża.

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 Nowoprzeszrennej). 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 nakłady inwestycyjne to ponad 90 mln PLN netto. Powierzchnia sprzedanych terenów to łącznie ponad 14,5 ha. Obecnie pięć firm już działa w swoich nowych zakładach produkcyjnych np. francuska firma z sektora meditech Nemeera Szczecin, Garo Polska produkująca ładowarki do samochodów elektrycznych czy np. ASPROD – wielka piekarnia

przemysłowa. Planowana jest budowa centrum logistycznego przez firmę Raben Logistics. Teren ponad 24hektarowy posiada tu firma Panattoni – planowana jest budowa kolejnego centrum logistycznego. 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. Teren podzielono na 3 działki (od 21 000 do 29 000 mkw.). Miejscowy plan zagospodarowania terenu zezwala na zabudowę usługową, obiekty produkcyjne i magazyny.

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 naczep transportowych, laminowanych kadłubów jachtowych, łopat do siłowni wiatrowych, produkcją opakowań tekturowych, materiałów ściernych, drabin, tapet i artykułów higienicznych, a także logistyką i transportem. Wśród inwestorów są firmy z Danii, Belgii, Holandii, Niemiec, Włoch, Tajlandii, Korei, USA i Polski. Przy zaangażowaniu Gminy wybudowano drogę wspomagającą dla S3, która umożliwi transport ładunków wielkogabarytowych z Parku Przemysłowego do S3 i dalej do odbiorców w kraju i za granicą. Funkcjonują tu inwestorzy produkcyjni m.in. Faymonville, LM Wind Power Blades, Lucky Union Foods, Abena, Werber Polska, Faraone Polska ale też i logistyczni i commerce np. Bestseller Commerce Poland, DB Schenker, Rhenus Logistics czy Fiege.

3. **Gryfino** Tereny inwestycyjne o powierzchni ok. 80 ha. 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. Obecnie w centrum Zalando pracuje

ponad 2500 osób.

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. O wysokiej atrakcyjności tej lokalizacji świadczy również fakt że w ciągu 18 miesięcy sprzedano 18 działek inwestycyjnych w Kamieńcu. Zakłady zbudowały 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. Istotnym dla Gospodarki Regionu jest port instalacyjny dla offshore w Świnoujściu powstający na 20 hektarach nabrzeża, jakie przejął po likwidacji Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA.. Długość nabrzeży, wynosząca w obu przypadkach 250 metrów, umożliwi operowanie specjalistycznym statkami typu jack-up, służącym do instalacji elementów morskich farm wiatrowych. Zgodnie z planami w 2025 r. terminal wejdzie w fazę eksploatacji, dając możliwość obsługi dla około 80 morskich turbin wiatrowych rocznie.

Ponadto w Świnoujściu planowany jest głębokowodny terminal kontenerowy, zlokalizowany w porcie zewnętrznym w Świnoujściu, po wschodniej stronie gazoportu. W zakresie budowy infrastruktury dostępnej od strony morza, wymienia się przygotowanie basenu portowego zapewniającego

bezpieczne obszary manewrowe dla obsługiwanych statków kontenerowych typu ULCV. Budowa elementów infrastruktury dostępowej od strony morza, będzie wiązała się z wykonaniem prac pogłębiarskich do głębokości technicznej 14,5m, przy szacowanej kubaturze tych prac na poziomie około 13 mln m³. W ramach infrastruktury dostępowej od strony lądu, przewidziano budowę kompletnego, zelektrykowanego układu kolejowego, obejmującego przygotowanie torów dojazdowych oraz grupy torów zdawczo-odbiorczych oraz przyjazdowo-odjazdowych. Uzupełnieniem inwestycji będzie doprowadzenie niezbędnej infrastruktury technicznej w postaci m.in. nowej sieci kanalizacyjnej, wodociągowej, teletechnicznej oraz energetycznej wraz z budową stacji głównego punktu zasilania. Taki zakres infrastruktury dostępowej ma zapewnić funkcjonowanie głębokowodnego terminalu kontenerowego o funkcji hubowej, umożliwiającego docelowy przeładunek na poziomie 1,5 mln TEU przy zdolności przeładunkowej ok. 2,0 mln TEU. Zgodnie z harmonogram nowy terminal powinien zacząć działać na przełomie roku 2027/2028. Głównym celem projektu jest rozwój infrastruktury portowej wpływającej na rozwój zrównoważonej, inteligentnej, interoperacyjnej, integracyjnej i dostępnej sieci TEN-T, w celu spełnienia wymagań środowiskowych.

6. **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 Miasto jest bardzo atrakcyjne pod względem kadrowym. W koszalińskiej strefie swoje siedziby mają m. in. Jeronimo Martins z jego centrum dystrybucyjnym sklepów Biedronka, NordGlass, Buglo, potężne magazyny wybudowała Panattoni, działa Autostore, fabryka flag Linea, producent cystern,

przyczep i naczep Romex.

7. **Myślibórz** jest doskonałym miejscem dla inwestorów. Atutem ziemi myśliborskiej, obok walorów krajobrazowych, 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.
8. **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. Całkowita powierzchnia to 150 ha. Działają tam ponad 50 firm z różnych branż, które łącznie zatrudniają ponad 2500 osób. Są to m.in. Eltwin, Backer OBR, HydraSpecma czy Spaas Candles. **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 ok. 60 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. Funkcjonują tu m.in. Bridgestone, Cargotec, Radiometer ale też firmy logistyczne czy e-commerce jak Centrum Dystrybucji LIDL, TEDI czy CEVA Logistics oraz Enterprise Logistics.

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 działają jeden inwestor z branży tekstylnej. Wolny teren inwestycyjny, znajdujący się przy granicy z Republiką Czeską, obejmuje działki o łącznej powierzchni 5,3776 ha z przeznaczeniem w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego na przemysł, składy, magazyny i bazy, stanowiące własność Agencji Nieruchomości Rolnych. W sąsiedztwie nieruchomości znajduje się oczyszczalnia ścieków, sieć wodna, sieć elektroenergetyczna. Teren zlokalizowany jest około 450 m od drogi krajowej nr 5, w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej drogi ekspresowej S-3 i około 2,1 km od planowanego węzła Lubawka.
- 2. Tereny Podstrefy Kamienna Góra.** Tereny objęte są obszarem Kamiennogórskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. W podstrefie zainwestowało dotychczas dziesięciu inwestorów, zajmujących się między innymi produkcją pasów bezpieczeństwa, części i akcesoriów samochodowych, materaców izolacyjnych, druku wielkoformatowego, zatrudniając około 1620 osób. Do dyspozycji inwestorów pozostają wolne tereny inwestycyjne w granicach miasta Kamienna Góra o łącznej powierzchni około 74 ha, zlokalizowane około 200 m od planowanego zjazdu z S3 (węzeł Kamienna Góra Południe). Bezpośrednio przy węźle Kamienna Góra Północ znajduje się kolejny, 10-hetarowy kompleks inwestycyjny. Przeznaczenie w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego dla wyżej wspomnianych nieruchomości to zabudowania produkcyjne i usługowe, zabudowania techniczno-produkcyjne, obiekty produkcyjne, składy i magazyny. Działki znajdują się w pobliżu lub w bezpośrednim sąsiedztwie sieci elektroenergetycznych, gazowych, wodnych i kanalizacyjnych. Kompleks inwestycyjny w granicach Gminy Kamienna Góra o powierzchni

31,6576 ha oddalony jest o 5km od węzła Kamienna Góra Południe.

- 3. Tereny Podstrefy Janowice Wielkie.** Tereny objęte są obszarem Kamiennogórskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. W podstrefie działają dwóch inwestorów z branży motoryzacyjnej i metalowej. W gminie Janowice Wielkie znajdują się działki inwestycyjne o łącznej powierzchni 17,7 ha. Choć teren ten nie leży bezpośrednio przy trasie S-3, to jego położenie przy drodze krajowej nr 3, która w odległości około 24 km łączyć się będzie z węzłem Bolków na drodze ekspresowej S-3 (w budowie), wpłynie na możliwości dalszego rozwoju inwestorów oraz podstrefy.
- 4. Tereny położone w okolicy gminy Miłkowice (powiat legnicki).** Nieruchomość o powierzchni 16,2700ha objęta jest granicami Legnickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Właścicielem nieruchomości jest gmina Miłkowice. Aktualnie teren użytkowany jest rolniczo. Zgodnie z miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego przedmiotowy teren przeznaczony jest pod zabudowę produkcyjno – usługową (lokalizacja obiektów produkcyjnych, usługowych, magazynowych i składowych). Teren bezpośrednio przylega do drogi gminnej nr 2233D (dawna droga krajowa nr 3). W odległości około 700m znajduje się skrzyżowanie z drogą krajową nr 3 (S-3). Od strony wschodniej oraz północnej teren graniczy z drogami gminnymi o nawierzchni gruntowej.
- 5. Tereny położone w okolicy gminy Polkowice (powiat polkowicki).** Tereny inwestycyjne objęte granicami LSSE to dwa obszary – Nieruchomość o powierzchni 33,4034 ha oraz cztery działki o łącznej powierzchni 32,3418ha. Na terenie podstrefy zainwestowało siedem podmiotów zajmujących się m.in. produkcją silników diesla, foteli samochodowych, obuwiu oraz systemami klimatyzacji do aut, zatrudniając łącznie ok. 4,5 tys. osób. Właścicielem nieruchomości jest miasto Polkowice. Aktualnie teren nie jest użytkowany. Zgodnie z miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego przedmiotowy teren przeznaczony jest pod zabudowę przemysłową. Teren przylega do drogi krajowej nr 3 (brak wjazdu) oraz do drogi wojewódzkiej nr 331 (ul. Działkowa). Budowa wjazdu od ulicy Działkowej (działka 33,4034ha) wymaga

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

6. **Tereny leżące w okolicach gminy Bolków (obręb Bolków-Miasto oraz Wolbromek).** Gmina Bolków posiada w swojej ofercie trzy kompleksy inwestycyjne. Jednym z nich jest kompleks o powierzchni 12,2078 ha (składający się z pojedynczej działki), który położony jest w obrębie Wolbromek w odległości ok. 50-150 m od drogi krajowej nr 5 oraz ok. 2,1 km od drogi krajowej nr 3. Dodatkowo przedmiotowy teren inwestycyjny znajduje się w bliskiej odległości od Drogi Ekspresowej S3 – ok. 1,65 km – co stanowi idealne połączenie komunikacyjne z obszarami znajdującymi się w regionie północno-zachodnim oraz południowo-zachodnim Polski. Teren został włączony w granice Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej INVEST-PARK. Dodatkowym atutem jest sieć wodociągowa, o średnicy \varnothing 160, która przebiega w bliskiej odległości od terenu inwestycyjnego. Przedsiębiorca rozpoczynając inwestycję może ubiegać się o wydanie decyzji o wsparciu na okres 15 lat. W miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, teren oznaczony jest jako powierzchnia przeznaczona do działalności gospodarczej i w części (0,94 ha) tereny zieleni urządzonej, na których dopuszcza się - zgodnie z mPZP - budowę obiektów i urządzeń infrastruktury technicznej lub parkingów i dojazdów. Drugi kompleks inwestycyjny będący również w granicach Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej „INVEST-PARK” posiada 0,9098 ha powierzchni inwestycyjnej. Zlokalizowany jest w obrębie Bolków-Miasto, w bliskiej odległości od centrum miasta (ul. Henryka Sieniewicza). W bliskiej odległości od terenu inwestycyjnego znajdują się wszystkie wymagane sieci infrastruktury technicznej. Tereny znajdują się w sąsiedztwie przedsiębiorstw: 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 Droga Wojewódzką nr 323 – ok. 300 m – oraz z Droga 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 Droga Ekspresową S3 poprzez węzeł łączący się z Droga 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, bocznicę kolejową, lądowiska helikopterów, zbiorniki retencyjne, urządzenia i obiekty towarzyszące w tym: drogi wewnętrzne, miejsca parkingowe i garaże, infrastruktura techniczna oraz zieleń urządzona. Na terenie DSAG S3-Jawor 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 wyniku tych inwestycji oraz globalnych trendów ekonomicznych polskie regiony Korytarza Bałtyk-Adriatyk wyrastają na istotnych graczy europejskiej logistyki. W odniesieniu do infrastruktury liniowej – zwraca uwagę zaawansowany stan zainwestowania. Poszczególne inwestycje drogowe i kolejowe realizowane są z coraz większym natężeniem. W kwietniu 2023 roku został oddany do użytku ostatni odcinek autostrady A1 Tuszyn – Częstochowa. Tym samym zakończyła się główna inwestycja polskiej części korytarza, której realizacja trwała ostatnie 18 lat. Na wspomnianym odcinku autostrada będzie miała po 3 pasy w każdym kierunku, tak by obsłużyć wysokie natężenie ruchu prognozowane

na najbliższe lata.

Linia kolejowa E 65 podlega modernizacji na odcinku Warszawa – Zawiercie. Działania mają na celu podniesienie prędkości maksymalnej powyżej 200 km/h. Ponadto dla odcinka Będzin – Katowice – Tychy – Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice realizowane są prace przygotowawcze i inwestycyjne. W październiku 2023 r. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podpisały umowę na przebudowę magistrali kolejowej E65 [na odcinku Tychy – Goczałkowice. Zakres planowanej inwestycji obejmuje realizację robót budowlanych (perony, wymiana sieci trakcyjnej dla pociągów pasażerskich i towarowych, przejazdy kolejowe) oraz wykonanie projektu wykonawczego i realizację zabudowy urządzeń sterowania ruchem kolejowym, urządzeń kolejowych sieci telekomunikacyjnych wraz ze świadczeniem usług pogwarancyjnych dla tych urządzeń. Zakończenie prac planowane jest do końca 2027 r. Realizowane są także prace modernizacyjne linii kolejowej 201 w ramach CE-65 Realizacja projektu o tak istotnym znaczeniu z punktu widzenia dostępu do portu w Gdyni zakłada rozbudowę do układu dwutorowego (układ trzytorowy na odcinku Gdańsk Osowa - Gdynia Główna) oraz elektryfikację linii. Samorząd województwa zdecydował się kupić cztery pociągi hybrydowe, które będą w stanie poruszać się po zelektryfikowanej linii PKM, a następnie pojadą dalej po nieelektryfikowanej linii 201. Zakończenie modernizacji linii 201 planowane jest na 2028 rok, co stanowi znaczne opóźnienie w stosunku do wcześniejszych planów PKP PLK.

W skład zachodniej odnogi korytarza wchodzi **droga ekspresowa S3** oraz **linie kolejowe E59 i C-E59**. Inwestycje w ostatnich latach sprawiły, że droga S 3 na odcinku blisko 393 km jest dwujezdniową drogą ekspresową. W ramach Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku i środków perspektywy finansowej UE 2014-2020 w 2023 roku kontynuowane były prace związane z modernizacją linii kolejowej nr 351 na odcinku Poznań Główny – Szczecin Dąbie. Efekty prac widać już na odcinku Poznań – Wronki oraz Stargard – Szczecin Dąbie (stacja przewidziana do modernizacji w ramach innego projektu), których modernizacja zakończyła się. Kontynuowane były prace na odcinku Krzyż – Szczecin Dąbie oraz na dużej stacji węzłowej Stargard, w obrębie której linia nr 351 łączy się z linią nr 202 z Gdańska.

Zakończono również modernizację **linii kolejowej nr 136** Opole Groszowice – Kędzierzyn Koźle dzięki czemu standard tej linii obecnie nie odbiega od standardu wcześniej zmodernizowanych linii nr 271, 351 i 132, co zapewnia jednakowe warunki dla kursowania pociągów pasażerskich i towarowych na całym zmodernizowanym odcinku korytarza E-59 przez Polskę. Ponadto rozpoczęto prace przygotowawcze dla modernizacji linii nr 151 Kędzierzyn Koźle – Chałupki – granica RP. Modernizacja magistrali kolejowej E-59 na odcinkach: granica województwa dolnośląskiego – Czempin, Opole Groszowice – Kędzierzyn Koźle oraz Poznań Główny – Szczecin Dąbie realizowana jest w ramach projektów finansowanych z CEF. Inwestycje w ramach modernizacji linii 351, 136, 151 będą miały na celu zwiększenie przepustowości, nacisku na oś, maksymalnej prędkości oraz modernizację. Po zakończeniu powyższych prac cały polski odcinek międzynarodowego korytarza E 59 będzie jednolity pod względem eksploatacyjno-technicznym, a swym standardem będzie odpowiadał wymaganiom dla konkurencyjnego i szybkiego pasażerskiego oraz towarowego transportu kolejowego.

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. W związku z budową Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej, szeregiem inwestycji zwiększających możliwości przeładunkowe zespołu portów Szczecin – Świnoujście, rozbudową Zakładów Chemicznych w Policach, a także ze względu na konieczność poprawy warunków żeglugi i lodołamania na Odrze Wschodniej (Regalicy), pod koniec 2021 roku rozpoczęto, a w grudniu 2023 roku zakończono prace związane z budową nowego, dwutorowego mostu kolejowego w ciągu linii nr 273 na szlaku Szczecin Podjuchy – Szczecin Port Centralny.

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. Chociaż porty morskie mają zapewniony względnie dogodny dostęp, wiele inwestycji jest w trakcie realizacji bądź

planowanych na najbliższe lata – zwłaszcza w zakresie usprawnienia dostępu kolejowego, wprowadzenia systemów zarządzania ruchem kolejowym oraz pogłębienia kanałów portowych. Z punktu widzenia **portu w Gdyni** kluczowe znaczenie będzie miała budowa Drogi Czerwonej oraz modernizacja linii kolejowej 201. W zakresie **Drogi Czerwonej** trwają prace studialne, których celem będzie wybór najlepszego wariantu trasy. W listopadzie 2023 r. odbyły się spotkania informacyjne dla mieszkańców. Podnoszono m.in. ryzyka hałasu, drgań i zanieczyszczeń, a także zagadnienia wykupu nieruchomości. Potencjalnym źródłem finansowania Drogi Czerwonej jest Instrument „Łącząc Europę” (CEF). Inwestycja mogłaby się rozpocząć w 2029 roku, a zakończyć w 2032. Inwestycją komplementarną, której realizacja jest uzależniona od budowy Drogi Czerwonej jest nowe połączenie drogowe Via Maris. Inwestycja ta ma kluczowe znaczenie dla uruchomienia terenów inwestycyjnych w zachodniej części Portu Gdynia tzw. Doliny Logistycznej. Samorząd Województwa Pomorskiego w latach 2022-2023 przygotował Studium Sieciowe i Studium Korytarzowe dla Via Maris, a także podejmował próbę uzyskania finansowania z CEF na dokumentację. Modernizacja linii kolejowej 201 ma być ukończona w 2028 roku. Istotną rolę z punktu widzenia dostępu do portu miało otwarcie Trasy Lęborskiej na wiosnę 2023 roku. Trwają także prace inwestycyjne i remontowe na rzecz polepszenia dostępu do **Portu Gdańskiego**.

Z kolei w zespole **portów Szczecin-Świnoujście** pod koniec czerwca 2023 roku otwarto budowany przez ostatnie 5 lat tunel pod rzeką Świną, który połączył wyspy Wolin i Uznam. Wjazd do tunelu zlokalizowany jest w bezpośredniej bliskości bramy terminalu promowego. 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. W celu poprawy dostępu od strony morza do zespołu portowego Szczecin-Świnoujście zrealizowano istotną inwestycję jaką jest modernizacja toru wodnego Świnoujście - Szczecin do głębokości 12,5 m, natomiast w planach pogłębienie do 17 m toru podejściowego do Świnoujścia, co umożliwi przyjmowanie największych

statków pływających po Bałtyku oraz jest warunkiem wstępnym planowanej budowy portu zewnętrznego w Świnoujściu, gdzie będzie ulokowany terminal kontenerowy.

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. Planuje się także połączenie Odra-Wisła-Zalew Wiślany i Warszawa-Brześć poprzez rozbudowę dróg wodnych E-70 i E-40.

3 października 2023 r. Rada Ministrów przyjęła uchwałę w sprawie ustanowienia programu rozwoju pod nazwą Krajowy Program Żeglugowy do roku 2030. Celem programu jest przywrócenie niezawodnego i efektywnego transportu wodnego śródlądowego poprzez inwestycje na Odrzańskiej Drodze Wodnej i na Drodze Wodnej Rzeki Wisły oraz wsparcie dla rozwoju rynku żeglugowego. Z kolei 11 czerwca 2024 r. Ministerstwo Infrastruktury razem z PGW Wody Polskie oraz samorządy wojewódzkie podpisali list intencyjny na rzecz rozwoju turystyki wodnej i transportu na polskim odcinku MDW E70. Jednym z istotnych w tym zakresie działań jest rozpoczęcie prac nad opracowaniem programu rządowego określającego działania modernizacyjno – utrzymaniowe w przebiegu polskiego odcinka Międzynarodowej Drogi Wodnej E70 pod kątem wykorzystania jego potencjału turystycznego, unikalnych walorów kulturowych, przyrodniczych i krajobrazowych dla potrzeb aktywizacji żeglugi pasażerskiej i szeroko rozumianej turystyki wodnej.

W odniesieniu do infrastruktury punktowej warto zwrócić uwagę na **szybki przyrost powierzchni magazynowej** na przestrzeni ostatnich lat. W efekcie **Polska staje się jednym z wiodących graczy rynku magazynowego w Europie**, zajmując trzecie miejsce w zakresie dostępnych powierzchni po Niemczech i Francji. Na koniec pierwszego kwartału 2024 r. całkowite zasoby

powierzchni magazynowej w Polsce wyniosły 32,7 mln mkw. i wzrosły o 9,5% rok do roku (warto przypomnieć, że pomiędzy 2022 a 2023 wzrost ten był na poziomie nawet 40%). Łączne koszty najmu magazynu, zużycia energii i zatrudnienia należą do najniższych w Europie – są aż o 34% niższe niż w Czechach i o 62% niższe niż w Niemczech. Ponadto koszty pracy wykwalifikowanych pracowników są już w Polsce niższe niż w Chinach, co sprzyja procesowi reshoringu i przenoszeniu produkcji (bądź jej komponentów) z Azji do Europy Środkowo-Wschodniej, a w tym także do Polski. Powyższy, pozytywny trend pokazuje rosnące znaczenie węzłowych ośrodków korytarza Bałtyk-Adriatyk, który staje się istotną arterią komunikacyjną Europy na skutek dokonujących się przeobrażeń geopolitycznych. Potwierdzają to dostępne statystyki ilustrujące rosnącą dostępność komunikacyjną, które były cytowane w niniejszym raporcie, a także badanie ankietowe przeprowadzane wśród uczestników sektora logistycznego w Polsce (które były prezentowane we wstępie do raportu).

Większość zasobów (75%) koncentruje się w pięciu głównych regionach kraju: Mazowsze, Śląsk, Łódzkie, Dolny Śląsk i Wielkopolska, które są jednocześnie głównymi regionami korytarza transportowego Bałtyk-Adriatyk. Nowa podaż powierzchni magazynowej w okresie trzech miesięcy do marca 2024 r. wyniosła 852 tys. m². Magazyny te powstały na: Dolnym Śląsku (32%), Pomorzu (20%), Wielkopolsce (19%) i Mazowszu (15%). Największe ukończone obiekty to Panattoni Park Poznań A2 (140 tys. m²), druga faza Panattoni Park Wrocław A2 (140 tys. m²) i Panattoni Park Wrocław Logistics South Hub (90 tys. m²) oraz kolejna faza GLP Wrocław V Logistics Centre (86 tys. m²).

Ponadto zaczynają już funkcjonować duże centra logistyczne ulokowane w Gdańsku i Gdyni. Dotyczy to zwłaszcza Pomorskiego Centrum Logistycznego, zachodniopomorskiego Centrum Logistycznego, a w najbliższych latach w Gdyni powstanie „Dolina Logistyczna”. Aktualnie magazyny budowane są w oparciu o mobilne technologie, które automatyzują gospodarkę magazynową. Istotne są także standardy ekologiczne. Niezbędny jest także dobry Warehouse Management System czyli system informatyczny wspomagający realizację, kontrolę i sterowanie przepływem towarów przez magazyn oraz dostarczający informacje o tym

przeptywie 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, a jako przyczyny można podać brak odpowiednich regulacji (np. zbyt małe znaczenie ulgi intermodalnej). Niepokoją w tym kontekście sygnalizowane przez prasę problemy najważniejszego polskiego przewoźnika PKP Cargo. W efekcie ilość terminali intermodalnych funkcjonujących w Polsce (44) jest znacznie mniejsza niż w państwach Europy Zachodniej: Niemcy (177), Francja (84). Na skutek wojny w Ukrainie i rekonfiguracji globalnych łańcuchów dostaw rośnie znaczenie połączeń Północ-Południe kosztem Wschód-Zachód, choć oczywiście te drugie wciąż zachowują pozycję dominującą. 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.

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, co potwierdza transgraniczny

charakter regionu. To do tych państw dystrybuuje się głównie towary ze Śląska. Przewagą jest też czynnik ludzki – zasób pracowników magazynowych i produkcyjnych. 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, a warto pamiętać, że droga morską transportowanych jest nawet 90% światowego handlu. Zaletą województwa kujawsko-pomorskiego jest z kolei dostęp do dróg wodnych śródlądowych, choć region też odgrywa istotną rolę jako węzeł intermodalny na tle całego kraju.

Polska jest początkowym ogniwem korytarza transportowego. Stąd przypisuje jej się rolę głównego centrum logistycznego Europy Środkowo-Wschodniej m.in. w kontekście wysokiej rangi wymiany handlowej Europa- Daleki Wschód oraz planowanego wzrostu chłonności rynków Ukrainy i innych państw regionu M. Czarnego (Rumunii, Turcji, Gruzji itp.). Deglobalizacja oraz skracanie globalnych łańcuchów dostaw jako konsekwencje pandemii, wojny rosyjsko-ukraińskiej oraz wojny palestyńsko-izraelskiej stanowią wyzwanie dla naszego kraju i polskich portów morskich do odgrywania istotnej roli w Europie i basenie Morza Bałtyckiego. Potwierdzeniem powyższych atutów są aktualne trendy na rynku magazynowym, sytuujące Polskę w pozycji lidera (niskie stawki najmu i wzrost powierzchni magazynowej, dobrze wykwalifikowana kadra pracownicza i oferta szkolnictwa wyższego, polepszenie dostępności komunikacyjnej, zainteresowanie inwestorów zagranicznych, w tym z branży high-tech). Stąd też niektóre z globalnych marek IT decydują się na otwieranie oddziałów w Polsce, by wymienić rozpoczynającą się już inwestycję Intela pod Wrocławiem (chipy i półprzewodniki) czy podobne plany dotyczące Samsunga SDI, który planuje wybudować fabrykę baterii do aut elektrycznych pod Gdańskiem.

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.

Tabela 3. Zakładany harmonogram realizacji Drogi Czerwonej.

Rysunek 1. Propozycja zaktualizowanych korytarzy TEN-T.

Rysunek 2. Autostrada A1.

Rysunek 3. Inwestycja 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. Mapa Drogi Czerwonej.

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

Rysunek 9. Statystyki regionalne, aktywność deweloperska na rynku magazynowym oraz powierzchnia magazynowa w budowie (marzec 2024 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 mazowieckim.

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

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

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

Rysunek 16. Plan zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego.

Rysunek 17. Rozmieszczenie terminali intermodalnych w Polsce.

Rysunek 18. Most kolejowy w pobliżu planowanego suchego portu (ICY) – Zajączkowo Tczewskie.

Rysunek 19. Dolina Logistyczna.

13. Metoda przygotowania raportu i bibliografia

Raport sporządzili:

Michał Graban – Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego

Sabina Woch – Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego

Marta Ciesielska – Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego

Raport został sporządzony na podstawie:

Danych 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 przygotowało Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Radomiu

Bibliografia

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej.

Strategie Rozwojowe Województw ulokowanych w strefie rozwojowej Korytarza Bałtyk-Adriatyk w Polsce.

Namiary na morze i handel. Dwutygodnik menedżerów transport, handlu i przemysłu morskiego.

Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku), Warszawa 2018.

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku, Warszawa 2019.

Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023

(z perspektywą do 2025 r.), Warszawa 2015.

Krajowy Program Kolejowy, Warszawa 2019.

Raport Confidence Index 2024

Raporty CUSHMAN & WAKEFIELD | MARKETBEAT

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

www.gddkia.gov.pl

www.plk-sa.pl

www.liniae65.pl

www.industrial.pl

www.lhs.com.pl

www.cushmanwakefield.pl

www.logistyczny.com

logistyka.rp.pl

www.portalmorski.pl

www.scl.com.pl

www.polzug.de

www.adextra.pl

www.altmaster.com

www.magazyny.pl

www.damco.pl

www.biznespolska.pl

www.warehouses.pl

waimeaholding.pl/webpage/projekty-north-west-logistic-park.html

www.cargosped.pl/index.php/pl/terminale-przeladunkowe/126

www.spedcont.com.pl/oferta.html

www.polzug.de

www.lotnisko-chopina.pl

www.modlinairport.pl

witeklogistic.pl

pl.goodman

www.marr.pl/multimedia/tys.0/8051/Hale_2011.pdf

www.mglogistic24.pl

panattoni.pl

www.7rsolution.pl

www.gn.com.pl

www.prologisceesearch.com

www.jartom.com

www.magazyny-news.pl

www.wnp.pl

www.pccintermodal.pl

www.rbf.net.pl

www.schavemaker.pl

pl.wikipedia.org

www.onico-gas.pl

www.gospodarkamorska.pl

speed.gdynia.pl

www.utk.gov.pl

industrial.pl

euterminal.pl