

# RAPORT KORYTARZA TRANSPORTOWEGO BAŁTYK-ADRIATYK W POLSCE

Stan infrastruktury liniowej oraz punktowej na rok 2025

# RAPORT KORYTARZA TRANSPORTOWEGO BAŁTYK-ADRIATYK W POLSCE

Stan infrastruktury liniowej oraz punktowej na rok 2025

Raport sporządzili:

Michał Graban, Sabina Woch, Marta Ciesielska, Krzysztof Żarna



Raport Korytarza Transportowego

Bałtyk-Adriatyk w Polsce

## Stan infrastruktury liniowej oraz punktowej na rok 2025

Raport sporządzili: Michał Graban, Sabina Woch, Marta Ciesielska, Krzysztof Żarna



Stowarzyszenie Polskich Regionów Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk  
Gdańsk 2025

---

## 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, C-E 65 oraz E 59, C-E 59 .....                                     | 12  |
| 4. Dostęp do portów morskich .....                                                                                                    | 19  |
| 5. Stan zaawansowania prac nad modernizacją dróg wodnych Wisły i Odry .....                                                           | 28  |
| 5.1. Infrastruktura transportu wodnego śródlądowego – Wisła .....                                                                     | 29  |
| 5.2. Infrastruktura transportu wodnego śródlądowego - Odrzańska Droga Wodna (ODW) .....                                               | 31  |
| 6. Centra magazynowania i parki logistyczne oraz ich dostępność w poszczególnych województwach .....                                  | 33  |
| • Pomorskie .....                                                                                                                     | 33  |
| • Kujawsko-Pomorskie .....                                                                                                            | 39  |
| • Warmińsko-Mazurskie .....                                                                                                           | 41  |
| • Mazowieckie .....                                                                                                                   | 42  |
| • Łódzkie .....                                                                                                                       | 48  |
| • Śląskie .....                                                                                                                       | 59  |
| • Zachodniopomorskie .....                                                                                                            | 67  |
| • Lubuskie .....                                                                                                                      | 73  |
| • Dolnośląskie .....                                                                                                                  | 76  |
| • 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 |
| 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. Ostatnie wydarzenia oraz trendy dokonujące się w gospodarce międzynarodowej potwierdzają ważność tej arterii komunikacyjnej.

Oddawana do Państwa rąk jedenasta 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 tendencje na rynku magazynowym. 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. Zastosowane podejście badawcze pozwala w ujęciu całościowym ocenić znaczenie tego korytarza i okalającej go strefy rozwojowej dla polskiej i europejskiej gospodarki.

Warto zwrócić uwagę na korzystną koniunkturę na globalnym i europejskim rynku TSL i magazynowym, a pamiętajmy, iż logistyka jest papierkiem lakmusowym gospodarki. Według raportu CBRE „European Logistics Occupier Survey 2025” aż 96 % najemców powierzchni logistycznych w Europie zadeklarowało, że będzie potrzebować nowej przestrzeni magazynowej w ciągu najbliższych 12 miesięcy (w przypadku planów 3-letnich był to 46% najemców), choć popyt napędzają głównie firmy z logistyki zewnętrznej a także przesyłek pocztowych i kurierskich. Znamienne, że w przypadku firm produkcyjnych zaobserwowano plany ograniczenia zasobów magazynowych, co jest kolejnym symptomem deindustrializacji europejskiej gospodarki i przestawiania jej na tory usług, a ten ostatni trend raczej uważa się dziś za niekorzystny.

Pojawiają się też trendy pesymistyczne. Na przełomie 2024 i 2025 roku oraz w pierwszej połowie 2025 roku europejskie firmy transportowe zmagają się z kryzysem finansowym, spadkiem liczby zleceń, koniecznością cięcia kosztów itp. W 2024 roku dominowały renegocjacje umów i relokacje w obrębie tych samych mikrolokalizacji,

co wynikało z presji kosztowej i trudności kadrowych. Nie pomagają branży wysokie cła wprowadzane przez USA i perspektywa objęcia transportu regulacjami ETS

2. Wymogi dostosowań w zakresie ESG, automatyzacji i optymalizacji łańcuchów dostaw wskazują na dalszą ewolucję rynku i pociągają za sobą koszty.

Na tym tle gospodarka Europy Środkowo-Wschodniej oferuje jednak nowe przewagi konkurencyjne, a o polskich portach morskich znów się mówi jako o europejskim „gateway” i centrum logistycznym regionu. Branża TSL odpowiada za ok. 7 proc. polskiego PKB i jesteśmy europejskim liderem w transporcie drogowym, niemniej na horyzoncie rysuje się wiele zagrożeń. Zwraca się uwagę na silną konkurencję niemiecką oraz dominację połączeń kolejowych wschód-zachód, na skutek wysokich woluminów przewozowych inicjatywy Pasa i Drogi, choć w relacji rok do roku przewozy kolejowe w kierunku Polski spadły o 17, 7 %. Polska wciąż dominuje wśród krajów, do których podążają kontenery z Chin, w związku z tym terminal intermodalny w Małaszewiczach podlega rozbudowie m.in. z udziałem nowego operatora grupy CLIP.

Wpływ konfliktów geopolitycznych takich jak wojna w Strefie Gazy, ataki rebeliantów z Jemenu na statki pływające przez Morze Czerwone czy w końcu wojna rosyjsko-ukraińska i sankcje nakładane na rosyjską gospodarkę oraz toczące się na naszych oczach wojny celne jest bardziej ambiwalentny. Zakłócenia w łańcuchach dostaw niewątpliwie podrażniają koszty usług oraz obniżają terminowość zamówień, niemniej reinżynieria łańcuchów dostaw wpływa na nowe rozdanie geopolityczne, w ramach którego jawią się szanse dla nowych firm i nowych graczy. Na tej fali Polska przeżywa swoje pięć minut, podobnie zresztą jak cały region Europy Środkowo-Wschodniej – jej firmy i przede wszystkim magazyny, które oferują niższe stawki najmu. 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.

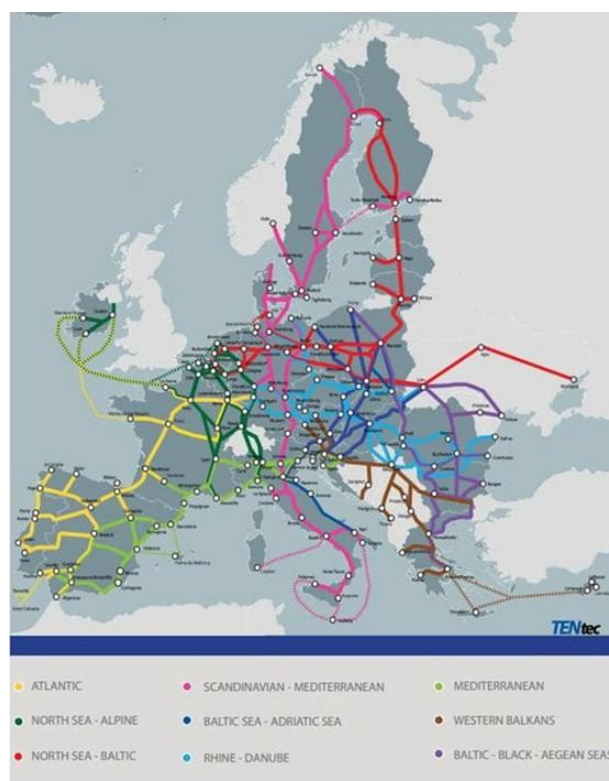
O atrakcyjności polskiego sektora logistyczno-magazynowego zwłaszcza regionów korytarza Bałtyk-Adriatyk świadczą przemiany gospodarcze dokonujące się na świecie. Chodzi mianowicie o dokonujący się

proces skracania łańcuchów dostaw, czyli tzw. reshoringu (przenoszenia produkcji z Azji powrotem do kraju macierzystego) na skutek globalnych konfliktów i wojen handlowych. Sytuacja na polskim rynku magazynowym w 2024 roku była stabilna, choć z wyraźnymi oznakami spowolnienia inwestycyjnego i rosnącą selektywnością najemców. Szacuje się, 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 i IT z krajów azjatyckich jak Tajwan czy Korea Południowa.

Warto pamiętać, iż poszczególne ogniwa Korytarza Bałtyk-Adriatyk odgrywają swoje specyficzne i zróżnicowane funkcje. Istotną rolę odgrywają oczywiście polskie porty morskie: Gdańska, Gdyni i Szczecina-Świnoujście. Dostępne statystyki generalnie potwierdzają tendencje wzrostowe (zwłaszcza jeżeli chodzi o kontenery) oraz trendy zmian w asortymencie przeładowywanych towarów, będące konsekwencją wojny rosyjsko-ukraińskiej. W 2024 roku w polskich portach morskich odnotowano jednak spadek przeładunku węgla: w Porcie Gdańskim była to połowa wyników z roku poprzedniego. Wpłynęło to na spadki w stosunku do 2023 roku. Odliczając jednak przeładunki węgla, polskie porty w 2024 roku przeładowały porównywalną ilość ładunków jak w 2023 roku i większą od 2022 r. Z kolei zakaz zakupu ropy od Rosji oznaczał konieczność zwiększenia dostaw z innych państw, a są to głównie odległe kierunki zamorskie. Terminal kontenerowy Baltic Hub Container Terminal Sp. z o.o. operujący w porcie Gdańsk to największy terminal kontenerowy na Bałtyku. W 2024 r. odnotował rekordowe przeładunki na poziomie 2,24 mln TEU, tj. o 9,3% więcej niż w roku poprzednim. Obsłużono 642 statki, w tym 147 statków oceanicznych.

Niepokojącym sygnałem może być w tym kontekście decyzja Maerska i Hapag-Lloyd, by w ramach nowego

**Rysunek 1. Propozycja zaktualizowanych korytarzy TEN-T**



Źródło: Komisja Europejska

alianсу Gemini Cooperation od 2025 roku Gdańsk przestał pełnić rolę portu oceanicznego, stając się portem dowozowym, choć obsługiwanym wciąż przez wielkie jednostki oceaniczne w ramach „shedule service”. 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 w 2025 roku oddana była inwestycja 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 trwają prace w ciągach autostradowych i kolejowych wzdłuż CE-65 oraz E-59 i CE-59. Niestety planowany termin zakończenia linii kolejowej 201 wciąż jest odraczany w czasie. Największym wyzwaniem pozostaje w tym kontekście przyspieszenie

prac nad Drogą 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, parki magazynowe i terminale intermodalne polskich regionów korytarza Bałtyk-Adriatyk. W ostatnich latach Polska staje się jednym z wiodących graczy rynku magazynowego w Europie. Do najważniejszych zrealizowanych w 2024 roku projektów magazynowych należy zaliczyć: P3 Wrocław – 172 800 m<sup>2</sup>, CTPark Gdańsk Port – 119 400 m<sup>2</sup>, CTPark Warsaw West (Wiskitki) – 110 400 m<sup>2</sup>, Panattoni Park Wrocław Logistics South Hub – 90 000 m<sup>2</sup>, GLP Wrocław V Logistics Centre – 86 200 m<sup>2</sup>, ECE Kąty Wrocławskie – 79 000 m<sup>2</sup> czy Hillwood Zgierz II – 76 900 m<sup>2</sup> w województwie łódzkim. Sytuacja na rynku magazynowym w Polsce w 2024 roku była stabilna, choć z wyraźnymi oznakami spowolnienia inwestycyjnego i rosnącą selektywnością najemców. Całkowite zasoby nowoczesnej powierzchni magazynowej osiągnęły 34,5 mln m<sup>2</sup>, co oznacza wzrost o 7,5% w stosunku do zeszłego roku.

Jeżeli zaś chodzi o sieć terminali intermodalnych w naszym kraju sytuacja jest odległa od oczekiwań, co powoduje, że przegrywamy z innymi państwami Europy Zachodniej. 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). Korzystnym zjawiskiem są trendy wzrostowe na największym polskim terminalu lądowym w Małaszewiczach oraz nowe inwestycje, które są realizowane w tym obiekcie.

Wiele wskazuje też na to, że po latach fluktuacji sytuacja w branży 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 nieprzewidzianych, 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 wchodzić nitki połączeń drogowych przebiegających od zespołów portowych Gdańska i Gdyni (na wschodzie) oraz Szczecina-Świnoujścia (na zachodzie) w kierunku południowym. Te odgałęzienia to autostrada A-1 biegnąca z Gdańska i Gdyni oraz droga ekspresowa S3 biegnąca ze Świnoujścia i Szczecina. Poniżej omówiono oba połączenia.

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

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.

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 Gorzyckich. Trasę z centrum Gdańska do granicy z Czechami można przejechać pojazdem osobowym, nie przekraczając

Rysunek 2 Autostrada A-1



Źródło: GDDKiA

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  |
| 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 – Gorzyckie          | 18,3 km  | 2010-2014       | zakończony  |

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

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

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 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 Okręgiem Przemysłowym oraz aglomeracją krakowską.

Droga ekspresowa S3 ma ok. 470,6 km długości. Inwestycje

**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 Ostromiech | 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 Międzyrzecza                    | 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                                              |
| Kamienna Góra – Lubawka                   | 15,3 km  | 2018-2023       | zakończony                                                        |

Źródło: Opracowanie własne na podst. danych GDDKiA

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 połączenia 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 Woliną 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.

Dużego znaczenia 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 druga 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 rozpoczęło 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. W grudniu 2022 roku 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 Rumię, Redę i Wejherowo. Trasa Kaszubska poprawiła także dostęp drogowy do portów Trójmiasta, szczególnie do Gdyni.

Aktualnie w ciągu S6 realizowane są prace nad Obwodnicą Metropolii Trójmiejskiej (OMT). Pod koniec 2022 roku ruszyła budowa tej trasy o wartości ponad 2,2 mld zł oraz długości ponad 30 km. OMT 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 Łęborka, 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 ominięcia całego Trójmiasta. Budowa została podzielona na dwa etapy. Pierwszy, który rozpoczął się 25 listopada 2022 roku obejmuje trasę o długości 16 km. od węzła Chwaszczyno do węzła Żukowo. Odcinek ten został otwarty 18 czerwca 2025 roku, łącząc Chwaszczyno z Żukowem.

Drugi odcinek obejmuje 15,1 km, od węzła Żukowo do

węzła Gdańsk Południe. 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 drugiego odcinka trasy ma się zakończyć się do końca 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. Obwodnica Trójmiasta na odcinku Gdynia Wielki Kack-Gdynia Chylonia również jest oznaczona jak droga ekspresowa S7 podobnie jak realizowana aktualnie Obwodnica Metropolii Trójmiejskiej, której fragment Chwaszczyno – Żukowo został oddany do użytku w czerwcu 18 czerwca 2025.

Generalnie część trasy łączącą Trójmiasto z granicą województwa mazowieckiego GDDKiA oddała do użytku w ostatnich 7 latach. 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. 31 sierpnia 2023 roku oddano do użytku węzeł Antoninów, natomiast 30 października 2023 - węzeł Tarczyn Północ. Z kolei odcinek Miechów-Szczepanowice został oddany do użytku 26.08.2024 r., natomiast Widoma – Kraków Mistrzejowice w grudniu 2024 roku. Trwają też prace na węźle Łuczyce. Skomunikowanie S7 z S 52 zapewni łącznicą, która do czasu ukończenia prac w obrębie węzła Mistrzejowice, będzie obsługiwała ruch w obu kierunkach.

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.

**Rysunek 3. Inwestycja Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej**



Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

Ważną rolę dla korytarza Bałtyk-Adriatyk odgrywa także droga ekspresowa S69 połączona z odcinkiem transgranicznym Katowice-Żylin. 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, udrożnienie powiązań komunikacyjnych gmin z układem drogowym regionalnym i ponadregionalnym. Nastąpi także wzrost atrakcyjności inwestycyjnej terenów położonych w pobliżu ciągów drogowych. Do rezultatów częściowych można zaliczyć: poprawę powiązań infrastrukturalnych z drogami krajowymi, poprawę dostępności komunikacyjnej do obszarów działalności gospodarczej – miejsc pracy.

### 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 Gdańsk i Gdynia) oraz E 59 i C-E 59

(z portów Szczecin i Świnoujście).

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

- pełna elektryfikacja linii oraz – w miarę potrzeb związanych z eksploatacją pociągów zasilanych elektrycznie – 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, pobudzania 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). Podobnie w zakresie odcinka Warszawa – Zawiercie podniesiono prędkość maksymalną do poziomu powyżej 200 km/h.

Ponadto na linii Goczałkowice-Zdrój – Czechowice-



Rysunek 5 Przebieg linii objętych umową AGC w Polsce.



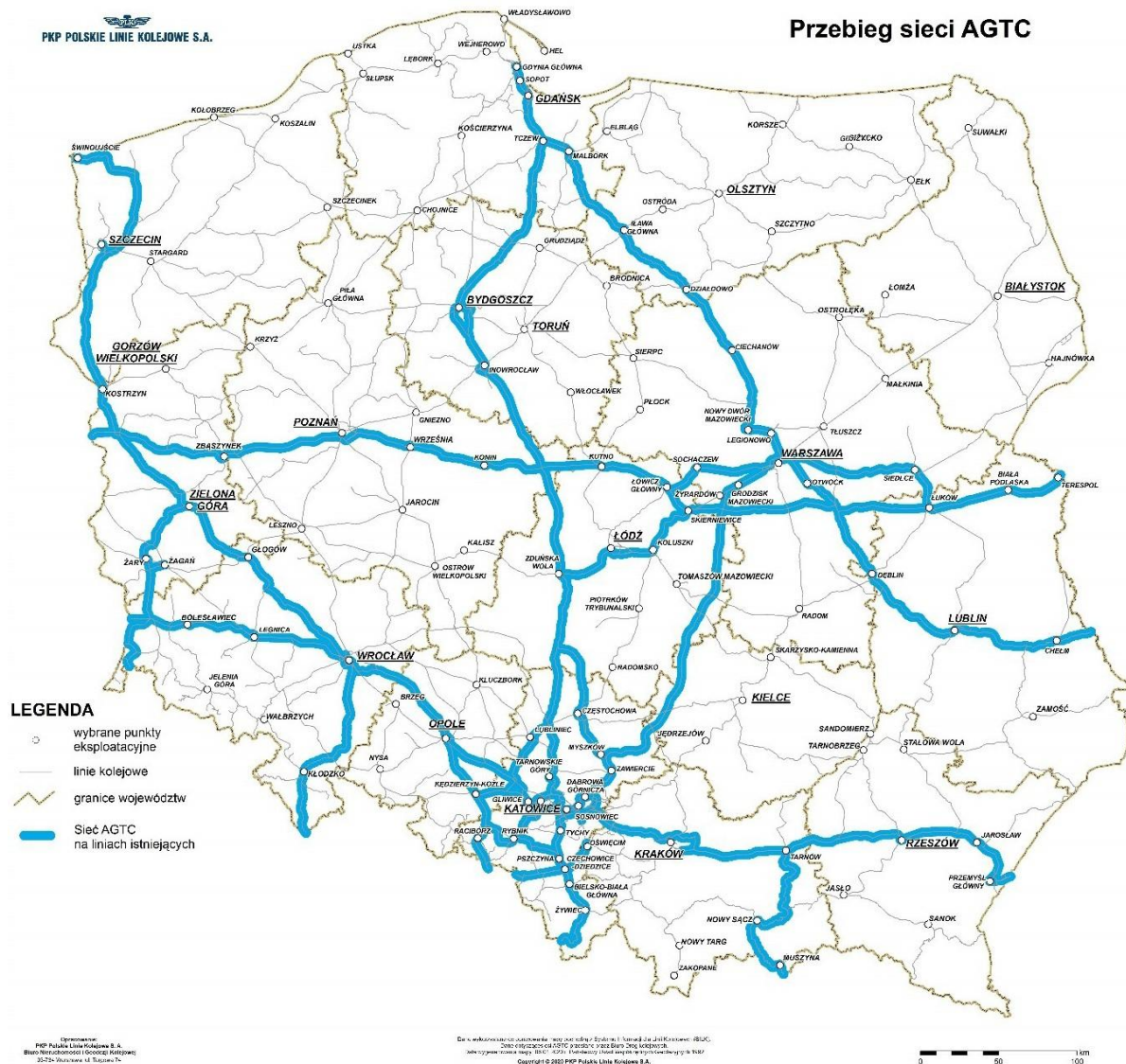
Źródło: PKP PLK S.A.

Portu Północnego w Gdańsku. W 2017 roku oddano do użytku 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. Planowana jest jednak budowa drugiego mostu kolejowego (wraz z nową infrastrukturą liniową) łączącego głębokowodne terminale przeładunkowe z krajową i międzynarodową siecią kolejową. W ramach projektu ważną rolę odgrywa uruchomienie systemu ETCS. Linia stanowi jedyne połączenie kolejowe Portu Północnego z krajem. Kierowane są nią 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 AGC 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,

Rysunek 6. Przebieg linii objętych umową AGTC w Polsce.



Źródło: PKP PLK S.A.

wymiana elementów sieci trakcyjnej, przebudowa i modernizacja obiektów inżynierskich oraz części stacji i przystanków kolejowych. Docelowo zakłada się, że linia będzie dostosowana do prędkości 140 km/h oraz odcinkami do 200 km/h (odcinek Inowrocław – Tczew), zaś dla pociągów towarowych 120 km/h.

W okresie 2024-2025 realizowane są prace na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław–Bydgoszcz–Maksymilianowo, etap I-faza II. Projekt jest kontynuacją prac związanych z modernizacją linii kolejowych na odcinku Chorzów Batory – Zduńska Wola Karsznice nieujętych w ramach fazy I projektu „Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory

– Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo, etap I” realizowanego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020. W rezultacie prac objętych Fazą I i Fazą II przebudowanych zostanie 129,097 km linii 2-torowej oraz 24,531 km linii 1-torowej. Wartość projektu to 947 651 973,59 PLN, z czego wkład UE wynosi 700 391 396,65 PLN.

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, Wierzychucin, Lipową 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 1945 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. W grudniu 2017 w ramach Pomorskiej Kolei Metropolitalnej otwarto dwa nowe przystanki Gdynia Karwiny i Gdynia Stadion. Ponadto Spółka PKP PLK S.A. rozpoczęła działania dla pozyskania dokumentacji projektowej dla kompleksowej modernizacji linii 201 na odcinku od Maksymilianowa do Gdyni. Zakłada się m.in. rozbudowę do układu dwutorowego (układ trzytorowy na odcinku Gdańsk Osowa - Gdynia Główna) oraz elektryfikację linii. W grudniu 2023 roku przedstawiciele PKP Polskich Linii Kolejowych podpisali umowę z wykonawcą modernizacji 27 km linii kolejowej nr 201 na odcinku Kościerzyna – Somonino wraz z dobudową drugiego toru oraz 8 km linii nr 214 Somonino – Kartuzy.

Ponadto w czerwcu 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 nieelektryfikowanej linii 201. Z kolei od 30 czerwca 2025 w związku z modernizacją linii kolejowej nr 201 wstrzymany jest ruch kolejowy na odcinku Kościerzyna – Somonino – Gdańsk Osowa.

Po zakończeniu wszystkich prac linia 201 będzie w pełni zelektryfikowana, a na większości odcinków powstaną dwa tory, co znacząco zwiększy przepustowość. Pociągi pasażerskie pojadą z prędkością do 140 km/h, a towarowe do 100 km/h. To przełoży się na szybsze i bardziej niezawodne połączenia zarówno dla mieszkańców regionu, jak i dla przewozów towarowych do portów morskich. Jednak to kluczowe

połączenie dla transportu towarów i pasażerów między południem Polski a portami w Gdyni i Gdańsku, potrwa znacznie dłużej niż pierwotnie zakładano. **Zakończenie wszystkich prac przewidziano na pierwszy kwartał 2032 roku**, co oznacza, że Trójmiasto i region Pomorza będą musiały jeszcze długo czekać na nowoczesne połączenie kolejowe z resztą kraju. Największe opóźnienia dotyczą fragmentu Gdańsk Osowa – Gdynia Główna, gdzie planowana jest budowa trzeciego toru. To właśnie ten odcinek zostanie oddany do użytku jako ostatni, a jego realizacja potrwa aż do 2032 roku. Pozostałe odcinki, takie jak Kościerzyna – Somonino czy Somonino – Gdańsk Osowa, mają być gotowe wcześniej – do 2028 roku, natomiast modernizacja fragmentów Maksymilianowo – Kościerzyna zakończy się w 2029 roku.

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 Chałupek na granicy polsko-czeskiej liniami kolejowymi:

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

Linie należące do Korytarza E 59 na całym przebiegu przez Polskę należą również do sieci bazowej TEN-T. Modernizacjom o szerokim zakresie od kilkunastu lat poddawane są poszczególne linie kolejowe tworzące 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 Unii Europejskiej w ramach instrumentu „Łącząc Europę” (CEF). W 2023 roku kontynuowane były prace związane z modernizacją linii kolejowej nr 351 na odcinku Poznań Główny – Szczecin Dąbie. Do grudnia 2024 roku zakończono prace związane z przebudową i modernizacją niemal całej linii z wyjątkiem stacji Krzyż oraz Stargard. Modernizacja stacji Stargard zostanie zakończona w 2025 roku. 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 już wykonanych prac jest podniesienie prędkości maksymalnej pociągów pasażerskich do 160 km/h oraz towarowych do 120 km/h na całej linii z wyjątkiem ww. stacji, co przełożyło się na radykalne skrócenie czasu podróży najszybszymi pociągami między Szczecinem a Poznaniem ze 130 do 100 minut. Poprawiły się także warunki dla prowadzenia ruchu towarowego. Zmodernizowana infrastruktura linii umożliwia kursowanie pociągów towarowych z prędkością maksymalną do 120 km/h przy jednoczesnym maksymalnym nacisku na oś wynoszącym 225 kN. Poprawie uległa przepustowość linii, a maksymalna dopuszczalna długość pociągów towarowych wzrosła do 750 metrów, co poprawiło 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 linią 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 przez 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, regionalnymi 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.

Linie kolejowe na szlaku północ-południe wchodzą również w skład **kolejowego korytarza towarowego nr 5 Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie (RFC5)**. 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 – Lublany i Koper/ Triest. Korytarz towarowy nr 5 łączy 70 terminali i centrów logistycznych, z których 32 znajdują się w Polsce (BCT – Bałtycki - Terminal Kontenerowy (Terminal BCT Gdynia); Gdynia Container Terminal; Terminal Kontenerowy DCT

Gdańsk (Deepwater Container Terminal); GDAŃSKI TERMINAL KONTENEROWY Gdańsk Zaspas Towarowa; PCC Intermodal – Terminal PCC Kutno Stara Wieś; Erontrans Terminal Kontenerowy w Strykowie; Terminal Kontenerowy Spedcont Łódź Terminal Centrostal Łódź S.A.; Loconi Terminal Kontenerowy Radomsko; Erontrans Terminal Kontenerowy w Radomsku; METRANS Terminal Dąbrowa Górnicza; Euroterminal Sławków Sosnowiec Maczki; PCC Intermodal Terminal PCC Brzeg Dolny; OT Port Świnoujście – Terminal Kontenerowy Świnoujście; DB Port Szczecin, Szczecin Port Centralny; Terminal Kontenerowy Schavemaker Kąty Wrocławskie; Terminal kontenerowy Siechnice – Baltic Rail Siechnice; PKP Cargo Connect – Terminal Kontenerowy Poznań Franowo Gądk; Centrum Logistyczno-Inwestycyjne Poznań II CLIP Logistics Sp. z o.o. Swarzędz; Rail Hub Terminal Gądk – Matrans Polonia Gądk; Ostsped Intermodal – Terminal Kontenerowy Szamotuły; Terminal Kontenerowy Gliwice – PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. Gliwice; PCC Intermodal – Terminal PCC Gliwice; Rail Terminal Rzepin sp. z o.o. Rzepin; BALTCHEM S.A. – Zakłady Chemiczne w Szczecinie, Szczecin Port Centralny; Bałtycka Baza Masowa Gdynia Port; Brzeski Terminal Kontenerowy Brzesko Okocim; Bulk Cargo-Port, Szczecin Port Centralny; CARGOSPED Terminal Braniewo Sp. z o.o.; Euro-Terminal Świnoujście; ŚLĄSKIE CENTRUM LOGISTYKI S.A. Gliwice);

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. Główną cechą charakterystyczną korytarzy towarowych jest nowa oferta skierowana do wnioskodawców. Obejmuje

ona między innymi utworzenie dla każdego korytarza punktu kompleksowej obsługi Corridor one-stop shop (C-OSS), gdzie wnioskodawca składa wniosek o przydział trasy i otrzymuje na niego odpowiedź w jednym miejscu, w ramach jednej operacji, dla pociągów towarowych przekraczających co najmniej jedną granicę w korytarzu towarowym.

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

**Rysunek 7. Kolejowy korytarz towarowy nr 5 Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie (RFC5).**



Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

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 skomunikowanych 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.

Aktualnie Port Północny będący kluczowym obszarem Portu Gdańsk skomunikowany jest z zapleczem dwoma mostami: kolejowym, który jest dedykowany terminalom głębokowodnym na wyspie portowej oraz kontrahentom

**Rysunek 8. Dostęp do Portu Gdańskiego od strony lądu**



Źródło: ZMPG S.A.

w prawobrzeżnej części Portu Wewnętrznego oraz drogowym obsługującym cały ruch ciężarowy z/do Portu Gdańsk, w tym tranzytowy z lewobrzeżnej części Portu Gdańsk.

Rosnące przeładunki towarów generują duży ruch od strony lądu. W 2024 roku w Porcie Gdańsk obsłużono blisko 1,2 mln pojazdów ciężarowych oraz ponad 355 tys. wagonów kolejowych. Znaczący wzrost zapotrzebowania na transport lądowy widoczny jest w terminalu kontenerowym Baltic Hub, stanowiącym główny terminal Portu Północnego. W 2024 roku terminal obsłużył ponad 8,2 tys. pociągów (6,7 tys. w 2023 roku – wzrost o 22%) oraz 616 tys. pojazdów ciężarowych (580 tys. w 2023 roku – wzrost o ponad 6%). W sytuacji kryzysowej, czasowa blokada mostów zakłóciłaby obsługiwane łańcuchy

dostaw, w tym logistykę sprzętu wojskowego.

Stąd w 2024 roku kontynuowano prace w ramach 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 m.in.: 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 (w 2024 roku wydano Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dla etapu III inwestycji). Inwestycja

jest finansowana 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 umożliwia 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 Sienną, 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

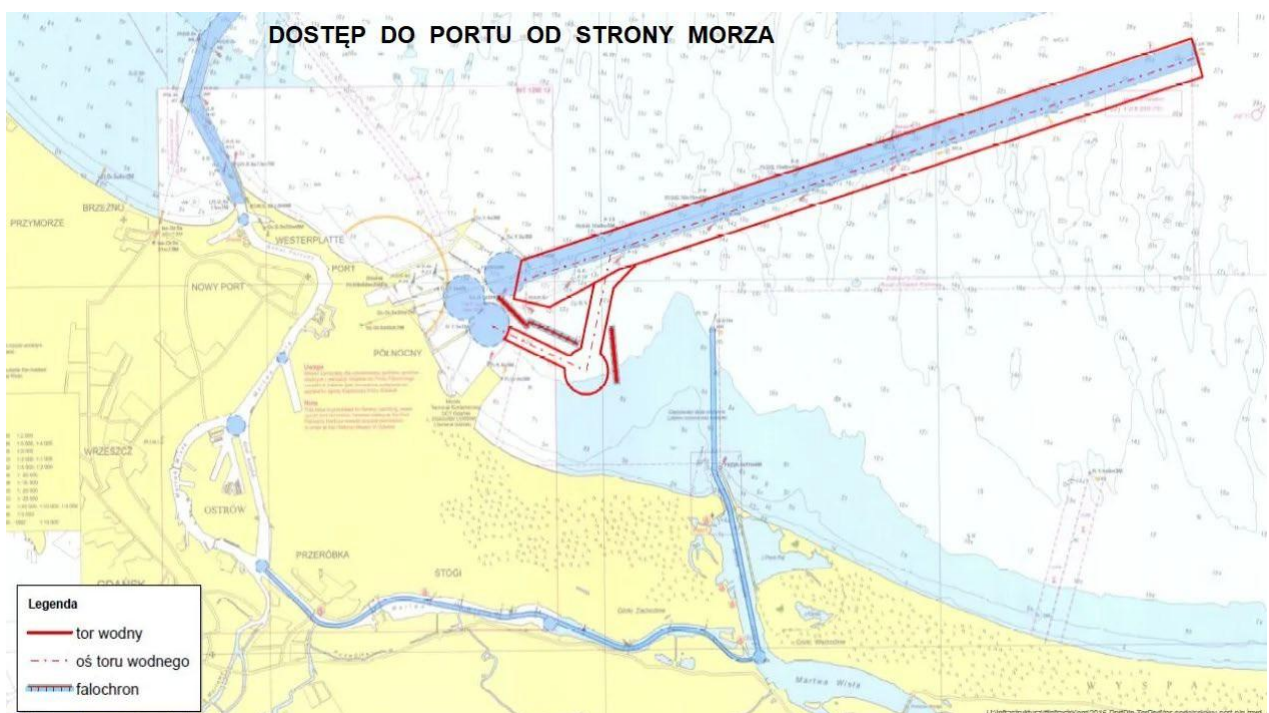
przystosowana została do przenoszenia maksymalnych obciążeń rzędu do 22,5 tony na oś, stosowanych obecnie na modernizowanej sieci PKP PLK.

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.

W 2024 roku PKP PLK finalizowało inwestycję obejmującą wdrożenie systemu sterowania ruchem kolejowym ERTMS/ETCS poziom 1 na 17-kilometrowym odcinku linii kolejowej nr 226 (Pruszcz Gdański – Gdańsk Port Północny). Nowoczesny system usprawni przepływ składów oraz poprawi bezpieczeństwo. W 2024 roku ZMPG prowadził również rozmowy z Gminą Miasta Gdańska nt. rozbudowy układu drogowego w lewobrzeżnej części Portu Gdańsk – budowa ul. Nowa Wyzwolenia.

Ponadto Port Gdańsk w grudniu 2023 roku zrealizował projekt współfinansowany z Instrumentu CEF pn.: „Rozbudowa i modernizacja węzłów sieci bazowej

### Rysunek 9. Dostęp do Portu Gdańskiego od strony lądu



Źródło: ZMPG S.A.

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.

W związku z planami rozwojowymi obejmującymi budowę nowych terminali głębokowodnych, rosnącym wolumenem przeładunków oraz koniecznością poprawy bezpieczeństwa wschodniej flanki NATO ZMPG w 2024 roku rozpoczął rozmowy z partnerami zewnętrznymi pod kątem rozbudowy dostępowego układu kolejowo-drogowego do Portu Północnego. Wstępna koncepcja obejmuje:

- budowę drugiego mostu kolejowego (wraz z nową infrastrukturą liniową) łączącego głębokowodne terminale przeładunkowe z krajową i międzynarodową siecią kolejową;
- budowę drugiego mostu / tunelu drogowego (wraz z nową infrastrukturą liniową) łączącego gdański port z infrastrukturą drogową kraju.

Ponadto ZMPG postuluje rozbudowę linii kolejowej nr 260 o drugi tor, która umożliwiłaby odseparowanie ruchu towarowego od pasażerskiego prowadzonego na równoległej dwutorowej linii nr 9. Obecnie tor nr 2 na linii kolejowej nr 9 jest jednym z najbardziej obciążonych torów w Polsce. Obsługuje on ruch pasażerski oraz pociągi towarowe z Portu Gdańsk. Ponadto linia nr 260 pełni funkcję dowozowo-wywozową dla bocznic kolejowej rafinerii Orlen w Gdańsku.

Jeżeli chodzi o dostęp od strony morza do Portu Gdańsk prowadzą trzy tory podejściowe:

- 1) do Portu Wewnętrznego (umożliwia on wpłynięcie statków o maksymalnych parametrach: zanurzenie -

10,6 m oraz długości - 225 m. Wpłynięcie jednostek o długości 250 m wymaga zgody Kapitanatu Portu;

- 2) do Portu Północnego (Urząd Morski w grudniu 2020 roku zakończył projekt pn. „Modernizacja toru wodnego do Portu Północnego w Gdańsku”. Szerokość toru podejściowego do Portu Północnego na całej swojej długości wynosi ponad 6400 m a głębokość techniczna wynosi 18 m. Dopuszczalne parametry jednostek: długość 425m, zanurzenie 15 m).

- 3) do Martwej Wisły (Maksymalne parametry jednostek: długość 130 m, zanurzenie 5m)

**Dostęp do portu w Gdyni** nie jest w pełni zadowalający na skutek opóźnień w realizacji Drogi Czerwonej oraz modernizacji linii kolejowej 201. W latach 2004-2006 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 niespełniającą standardów nośności dla dróg tranzytowych). Z uwagi na rokroczny 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 za pośrednictwem planowanej w przyszłości do budowy trasy Via Maris, w kierunku Rumii i Półwyspu Helskiego. 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 2 mld 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.

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 podpisała umowę

dotyczącą realizacji wstępnych prac projektowych, w tym wyznaczenia optymalnego przebiegu trasy, co jest zadaniem skomplikowanym z uwagi na poziom zurbanizowania obszaru. Zlecone prace są realizowane przez Mosty Katowice Sp. z o.o. na zlecenie GDDKiA oddział w Gdańsku. W trakcie spotkań z mieszkańcami podnoszono m.in. kwestie 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 (w zakresie odcinka 1 od Obwodnicy Trójmiasta do Węzła Kwiatkowskiego włącznie).

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

**Tabela 3. Zakładany harmonogram realizacji Drogi Czerwonej**

| Odcinek                                                                        | Termin              |
|--------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| <b>Odcinek 1</b>                                                               |                     |
| 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.   |
| <b>Odcinek 2 i 3</b>                                                           |                     |
| Odbiór Studium Komunikacyjnego dla odcinak 2 i 3                               | III kwartał 2024 r. |

twz. Doliny Logistycznej. Samorząd Województwa Pomorskiego w latach 2022-2023 przygotował Studium Sieciowe i Studium Korytarzowe dla Via Maris, a także podejmował próby uzyskania finansowania z CEF na dokumentację.

Elementem usprawnienia dostępu drogowego do portu w Gdyni jest także realizowana aktualnie budowa Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej (S6). Aktualnie realizowany jest drugi odcinek trasy od węzła Żukowo do węzła Gdańsk Południe, którego modernizacja ma

Rysunek 10. Mapa Drogi Czerwonej



Źródło: Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.

się ukończyć do grudnia 2025 roku. Z punktu widzenia usprawnienia połączenia Portu Gdynia z zapleczem lądowym, zasadna jest rozbudowa „starej” obwodnicy Trójmiasta o trzeci pas ruchu 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, łączącej 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. Prace rozpoczęły się na odcinku Gdańsk-Osowa – Somonino. Istnieją jednak 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. Postęp prac jest zróżnicowany w zależności od odcinka trasy, a całość inwestycji ma być zrealizowana do 2032 r. (w tym od Maksymilianowa do Gdańska Osowy do 2029 r.).

PKP PLK zakończył też realizację projektu „Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni”, który objął gruntowną przebudowę stacji kolejowej Gdynia Port wraz z infrastrukturą towarzyszącą, w tym wymianę nawierzchni kolejowej wraz z podtorzem i odwodnieniem. Z oddanego 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.

Jeżeli chodzi o dostęp do portu od strony morza, w 2011 roku zakończono inwestycję pogłębiania kanału portowego do -13,5 m, dofinansowaną ze środków unijnych. W obecnej perspektywie unijnej, zrealizowana przez ZMPG S.A. została inwestycja pogłębiania kanału portowego do 16 m, akwenów wewnętrznych oraz trwają ostatnie realizacje w zakresie przebudowy

nabrzeży w Porcie Gdynia, a Urząd Morski w Gdyni wykonał pogłębienie toru podejściowego do 17 m. Umożliwi to obsługę statków o dużym zanurzeniu (do ok. 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. Zakończono już prace czerpalne na całej długości Kanału Portowego oraz pogłębienie 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 Miękowa – Terminal Promowy w Świnoujściu. Dwujezdniowa droga S3 kończy się na węźle Parłówek, 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 Kłódnego.

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. 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. 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.

Efektom 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 liniowego 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 doganianie 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 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 metrów, co uniemożliwia uruchamianie pociągów o większej długości. 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 - Bremenhafen, 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. ZMPSiŚ 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 gardeł limitującym 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 (POPDOW), 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 kilka metrów w dół rzeki Regalicy) oraz częściową rozbiórkę obiektu istniejącego – 3 przęsła z zachowaniem wpisanego do rejestru zabytków przęsła zwodzonego. Przebudowa mostu skutkowałą koniecznością przebudowy, infrastruktury kolejowej i istniejącego uzbrojenia terenu w obrębie dojazdów do obiektu, w tym całkowitą przebudowę układu torowego i wybranych elementów stacji kolejowej Szczecin Podjuchy. Budowa nowego mostu zapewniła właściwy prześwit (6,20 m) dla prowadzenia skutecznej akcji lodołamania 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

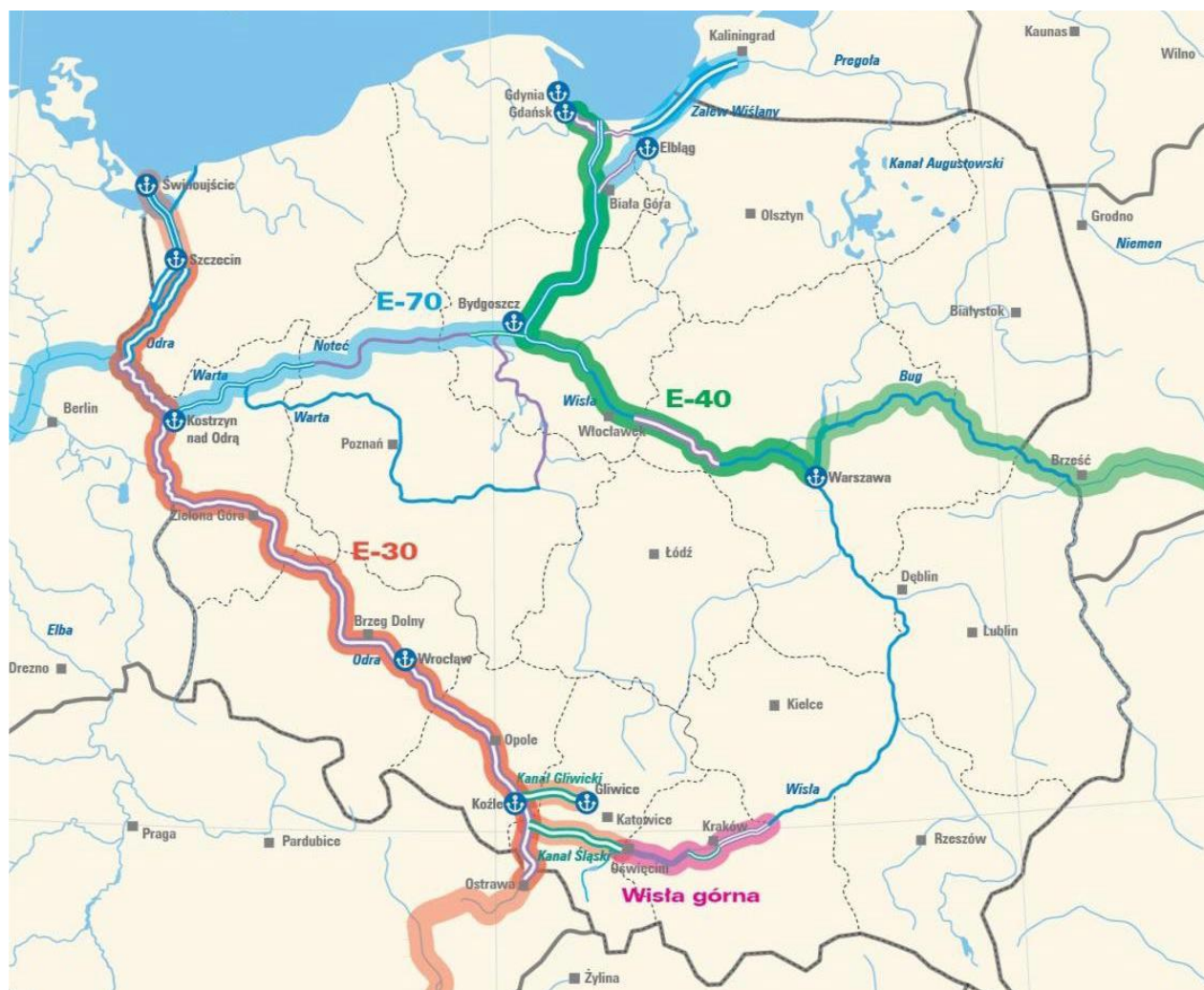
wykorzystania polskich dróg śródlądowych Wisły i Odry, tak aby zapewniały połączenie akwenów morskich z metropoliami krajowymi. Kluczowe znaczenie dla udrożnienia Wisły i Odry ma ratyfikacja Umowy AGN, czyli Porozumienia w Sprawie Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych Międzynarodowego Znaczenia (przyjętego w 1997 r. w Genewie), która nastąpiła na początku 2017 roku w Warszawie. Akcesja do Porozumienia AGN jest wyrazem woli politycznej do modernizacji istniejących szlaków wodnych oraz budowy infrastruktury rzecznej w miejscach, gdzie do tej pory nie istniała i dostosowania jej do wymogów międzynarodowych, czyli wymogów min. IV klasy żeglowności. Istotnym zadaniem będzie także włączenie polskich śródlądowych dróg wodnych do sieci europejskich korytarzy transportowych TEN-T. Komisja Europejska rozpoczęła również prace nad przygotowaniem aktów implementacyjnych dla

śródlądowych dróg wodnych ujętych w sieci TEN-T określających m.in. stan kluczowych wymogów infrastruktury dróg wodnych w sieci TEN-T. Działania te dotyczyły przygotowania wskazanych dokumentów w zakresie Odrzańskiej Drogi Wodnej.

Realizacja konwencji AGN jest jednym z elementów realizacji postanowień Białej Księgi Transportu i ma duże znaczenie dla Polski z uwagi na ukształtowaną tu sieć rzeczną. Przez Polskę przechodzą trzy spośród europejskich szlaków wodnych. To drogi wodne E30 (dla Odry), E40 (od Morza Bałtyckiego- Gdańska do Morza Czarnego – Odessy) oraz E70 (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

**Rysunek 11. Rozwój śródlądowych dróg wodnych o międzynarodowym znaczeniu w Polsce do 2030 roku**



Źródło: materiały prasowe MGMIŻŚ

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 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.).

W ramach dotychczasowych działań wpisujących się w realizację Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030 dokonywano rewizji klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych, która ma na celu dostosowanie obecnie obowiązujących przepisów prawa

do rzeczywistych warunków panujących na śródlądowych drogach wodnych, a także przez poszerzenie katalogu śródlądowych dróg wodnych o dodanie nowych odcinków dróg wodnych. Ponadto prowadzono prace dot. zwiększenia dostępności Usług Informacji Rzecznej (RIS), regulacji prawnych w zakresie infrastruktury krzyżującej

się i aktualizacji wskaźnika WWŻ a także zapewniających wpływ na utrzymanie parametrów eksploatacyjnych AGN dla polskich odcinków dróg wodnych E30, E40 i E70 (analiza obszarów wymagających dostosowania).

## 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 Królewca) 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 łąch 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. Barierą 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 Kujański** 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. Jego pierwszym etapem jest wykonanie Analizy poprawy warunków żeglugowych na rzece Wiśle od Solca Kujawskiego do jej ujścia (2025).

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 - 2024 opracowano szereg analiz i opracowań merytorycznych związanych z rozwojem planowanej na terenie Polski drogi wodnej E 70, w tym „Koncepcję programowo – przestrzenną rewitalizacji śródlądowej drogi wodnej relacji zachód-wschód, obejmującej drogi wodne: Odra, Warta, Noteć, Kanał Bydgoski, Wisła, Nogat, Szarpawa oraz Zalew Wiślan” 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 samorządy pięciu województw podpisali list intencyjny dotyczący współpracy na rzecz rozwoju polskiego odcinka Międzynarodowej Drogi Wodnej E70. Jednym z istotnych w tym zakresie działań jest rozpoczęcie prac nad opracowaniem programu rządowego na rzecz MDW E70. Celem dokumentu

ma być wsparcie ze środków publicznych administracji drogi wodnej w realizacji działań modernizacyjno-utrzymaniowych na MDW E70, które przyczynią się do utrzymania śródlądowych dróg wodnych w sposób zapewniający bezpieczną żeglugę. Poprawa parametrów eksploatacyjnych dróg wodnych, a także stanu technicznego istniejącej infrastruktury przyczyni się do żeglugowego wykorzystania MDW E70 przez statki.

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 odbudowana), modernizacja śluz żeglugowych na drodze wodnej Nogatu, Szarpawy 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 Pasłęce, Krynicy Morskiej, Kątach Rybackich, Osłonce, Rybinie, Drewnicy, Gdańskiej Głowie, Nowym Dworze Gd., Przegalinie, Błotniku, Wiślince, Tczewie, Gdańsku Sobieszowie, Białej Górze i Malborku. Obecnie w przygotowaniu jest kontynuowanie prac inwestycyjnych dot. dalszego rozwoju infrastruktury żeglarskiej w obszarze Pętli Żuławskiej w perspektywie do 2029r.

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 budową drogi wodnej łączącej Zalew Wiślan z Zatoką Gdańską. Dotychczas zrealizowano m.in. port osłonowy na Zatoce Gdańskiej - część wschodnia i zachodnia, kanał żeglugowy przez Mierzę Wiślaną wraz ze służą i stanowiskami oczekiwania, most północny i południowy, sztuczna wyspę, tor wodny na Zalewie Wiślanym i na rzece Elbląg do portu (pogłębienie, przebudowa), most

obrotowy w Nowakowie oraz zakupiono pogłębiarkę ssąco-refulującą. Planowa jest realizacja ostatniego kluczowego etapu dot. wykonanie przebudowy toru wodnego na rzece Elbląg o długości 1 km znajdującego się bezpośrednio w porcie morskim Elbląg.

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

Na zlecenie Portu Morskiego Gdańsk wykonywano również „Studium wykonalności dla kompleksowego zagospodarowania międzynarodowych dróg wodnych E-40 dla rzeki Wisły na odcinku od Gdańska do Warszawy E-40 od Warszawy do granicy Polska-Białoruś (Brześć) oraz E-70 na odcinku od Wisły do Zalewu Wiślanego (Elbląg)”. Celem opracowania była szczegółowa 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 Ciechocinka). Zamierzenie to jest realizowane w ramach programu wieloletniego pod nazwą „Zagospodarowanie Dolnej Wisły” przyjętego 10 października 2023 r. uchwałą 185/2023 nr Rady Ministrów. Wykonanie Programu pozwoli na rozwój warunków do prowadzenia żeglugi śródlądowej i hydroenergetyki. Przyczyni się również

do uspołnienia całego systemu transportowego przez eliminację tzw. „wąskiego gardła” – budowę stopnia wodnego w Siarzewie. Jednym z kluczowych celów jest wzmocnienie integracji portu morskiego Gdańsku z zapleczem lądowym. Realizatorem, wykonawcą i jednocześnie inwestorem objętego Programem zadania w postaci budowy stopnia wodnego na Wiśle poniżej Włocławka jest Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie. Biorąc pod uwagę skomplikowany i długotrwały proces inwestycyjny, wyniki analiz finansowych i odmowę wydania decyzji środowiskowych uwarunkowaniach przez GDOŚ, PGW WP ponownie analizują kwestię bezpieczeństwa powodziowego w regionie wodnym Dolnej Wisły pod kątem optymalnego doboru metod i środków, w szczególności dla zapewnienia bezpieczeństwa stopnia wodnego we Włocławku, możliwości prowadzenia zimowej osłony przeciwpowodziowej oraz bezpiecznego przeprowadzenia wód wezbraniowych.

## 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 stanowią będą podstawę dla sformułowania projektu Programu Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej, który wraz prognozą oddziaływania na środowisko poddanie zostanie konsultacjom społecznym. 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 dna 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 służę).

W ramach prac w cofce stopnia Malczyce do końca 2026 r. mają być uporządkowane brzegi i koryto rzeki aż do Brzegu Dolnego.

W 2024 zakończono w ramach Projektu Ochrony Przeciwpowodziowej w Dorzeczu Odry i Wisły inwestycje modernizacyjne dot. granicznego odcinka Odry. Obejmowały one remont 171 ostróg, budowę 21 nowych oraz wykonanie umocnień brzegowych. Stanowi to ok. 2% z liczby istniejących blisko 10 000 ostróg, budowanych od XIX wieku na całym odcinku Odry. Jej celem było przywrócenie warunków dla bezpiecznej pracy łodołamaczy, poprawa warunków dla żeglugi oraz umożliwienie spływu kruszonego w trakcie akcji łodołaniania lodu z Odry do Jeziora Dąbie.

Zrealizowano również modernizację śluz odrzańskich na Kanale Gliwickim w celu przystosowania do III klasy drogi wodnej, jazów odrzańskich - woj. opolskim (Januszkowice, Wróblin, Zwanowice) oraz na odcinku w zarządzie RZGW Wrocław - woj. opolskie (Krępna, Groszowice, Dobrzeń), 3 długich śluz pociągowych z ich awanportami i sterowniami na stopniach wodnych: Januszkowice, Krapkowice i Opole, rewitalizację śluz krótkich dla ciągłości żeglugi śródlądowej – przystosowanie Odry do

III klasy drogi wodnej oraz modernizację stopni wodnych Rędzin, Brzeg Dolny, na Odrze w celu przystosowania do III klasy drogi wodnej. Ponadto wykonano odbudowę zabudowy regulacyjnej rzeki Odry do III klasy drogi wodnej na odcinku od miejscowości Ścinawa do ujścia Nysy Łużyckiej.

Kontynuowano prace związane z wdrożeniem systemu usług RIS dla Dolnej Odry. W 2021 zakończył się kolejny etap, który dotyczył zwiększenia obszaru objętego systemem oraz poprawie jego funkcjonalności. 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.

Przygotowano dokumentację projektową, w tym projektu prognozy oddziaływania na środowisko, na potrzeby przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu Programu wieloletniego pn.

„Zagospodarowanie Odry Środkowej”,

Tj. dwóch stopni wodnych na rzece Odrze, tj. stopnia wodnego Lubiąż i Ścinawa. Z uwagi na opinię GDOŚ dot. oddziaływania planowanych inwestycji na obszary Natura 2000 zawieszono procedowanie projektu Programu wieloletniego do momentu przeprowadzenia szczegółowych analiz pozwalających na ocenę wpływu planowanych przedsięwzięć na środowisko, uwzględniając rozwiązania alternatywne i oddziaływanie skumulowane. Analizy zostaną wykonane w momencie dostępności środków finansowych.

W 2023 r. zakończono prace związane z przebudową mostu kolejowego na Regalicy w Szczecinie-Podjuchach. Celem inwestycji było zwiększenie swobody żeglugi śródlądowej poprawiając efektywność i sprawność towarowych przewozów żegluga śródlądową do portów w Szczecinie i Świnoujściu przy zapewnieniu ciągłości ruchu kolejowego w ciągu linii kolejowej nr 273. Zadanie obejmowało budowę trójprzęsłowego obiektu kratownicowego pod nowym układem kolejowym. Prześwit nowego mostu wynosi 6,20 m powyżej WWŻ. Z kolei podnoszone prześło mostu kolejowego na rzece Regalicy, stanowiące ruchomy element mostu, jest

objęte ochroną konserwatorską. Tym samym nowy most oraz ruch kolejowy. Wartość kontraktu to 282 mln zł. Inwestycja sfinansowana została ze środków Banku Światowego, Unii Europejskiej i budżetu państwa.

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

Sytuacja na rynku magazynowym w Polsce w 2024 roku była stabilna, choć z wyraźnymi oznakami spowolnienia inwestycyjnego i rosnącą selektywnością najemców. Całkowite zasoby nowoczesnej powierzchni magazynowej osiągnęły 34,5 mln m<sup>2</sup>, z czego 2,6 mln m<sup>2</sup> oddano do użytku w 2024 roku. Oznacza to wzrost o 7,5% w stosunku do zeszłego roku. Tendencja wzrostowa była jednak o 2 % mniejsza niż w roku ubiegłym. Popyt brutto wyniósł 5,8 mln m<sup>2</sup>, co stanowiło trzeci najlepszy wynik w historii rynku. Wskaźnik pustostanów ustabilizował się na poziomie 7,5%.

- **Mazowieckie:** największy rynek z 7 mln m<sup>2</sup> zasobów i 5,4% pustostanów. Wysoka aktywność najemców (1,38 mln m<sup>2</sup>), głównie w okolicach Warszawy.
- **Łódzkie:** 4,9 mln m<sup>2</sup> zasobów, najwyższy poziom pustostanów (9,7%) i bardzo wysoka aktywność najemców (1 mln m<sup>2</sup>), co oznacza wzrost o 61,5% r/r.
- **Śląskie:** 5,75 mln m<sup>2</sup>, pustostany na poziomie 5,8%, z dużą aktywnością deweloperską i inwestycyjną (m.in. projekt BOOSTER Zabrze).
- **Wielkopolskie:** 3,6 mln m<sup>2</sup>, pustostany 7%, stabilny popyt i umiarkowana nowa podaż.
- **Pomorskie:** 1,74 mln m<sup>2</sup>, pustostany 7,1% (wzrost o 5,5 p.p.), co wskazuje na lekkie nasycenie rynku.
- **Zachodniopomorskie:** 1,24 mln m<sup>2</sup>, niski poziom pustostanów (2,8%), co świadczy o ograniczonej dostępności powierzchni.
- **Kujawsko-Pomorskie:** 0,88 mln m<sup>2</sup>, pustostany 5,2%, umiarkowana aktywność najemców i deweloperów.

### Największe projekty ukończone w Polsce 2024 roku:

- **P3 Wrocław** – 172 800 m<sup>2</sup>, woj. dolnośląskie
- **CTPark Gdańsk Port** – 119 400 m<sup>2</sup>, woj. pomorskie
- **CTPark Warsaw West (Wiskitki)** – 110 400 m<sup>2</sup>, woj. mazowieckie

- **Panattoni Park Wrocław Logistics South Hub** – 90 000 m<sup>2</sup>, woj. dolnośląskie
- **GLP Wrocław V Logistics Centre** – 86 200 m<sup>2</sup>, woj. dolnośląskie
- **ECE Kąty Wrocławskie** – 79 000 m<sup>2</sup>, woj. dolnośląskie
- **Hillwood Zgierz II** – 76 900 m<sup>2</sup>, woj. łódzkie

W 2024 roku dominowały renegocjacje umów i relokacje w obrębie tych samych mikrolokalizacji, co wynikało z presji kosztowej i trudności kadrowych. Wzrost znaczenia ESG, automatyzacji i optymalizacji łańcuchów dostaw wskazuje na dalszą ewolucję rynku w kierunku jakości i efektywności.<sup>1</sup>

## Pomorskie

Rynek magazynowy Trójmiasta pozostaje ściśle powiązany z działalnością portów morskich w Gdańsku i Gdyni, które stanowią kluczowe ogniwa w łańcuchach dostaw zarówno krajowych, jak i międzynarodowych. Region ten wyróżnia się bardzo dobrą infrastrukturą drogową, w tym dostępem do dróg ekspresowych S6 i S7, co znacząco ułatwia dystrybucję towarów w głąb kraju. Zdecydowana większość powierzchni magazynowych – około 75% – zlokalizowana jest w strategicznych punktach: w pobliżu portów, rafinerii oraz lotniska im. Lecha Wałęsy. Taka lokalizacja sprzyja obsłudze zarówno transportu morskiego, jak i lotniczego, co czyni Trójmiasto atrakcyjnym miejscem dla operatorów logistycznych i firm e-commerce.

Na początku 2025 roku w budowie znajdowało się około 80 tys. m<sup>2</sup> nowoczesnej powierzchni magazynowej, a w przygotowaniu jest kolejne 800 tys. m<sup>2</sup>. Wśród największych inwestycji znalazła się transakcja najmu 67 800 m<sup>2</sup> w parku 7R Gdańsk III przez operatora logistycznego z sektora 3PL (obszar logistyki, w którym firmy zlecają część lub całość swoich operacji logistycznych zewnętrznym podmiotom, zwanym dostawcami 3PL) – największa tego typu umowa w Polsce w I kwartale 2025 roku.

Warto również podkreślić, że planowana rozbudowa drogi ekspresowej S7, szczególnie na odcinku Gdańsk–Elbląg, może przyczynić się do powstania nowych inwestycji w jej sąsiedztwie. Inwestorzy już teraz

1) POLAND\_Marketbeat\_Industrial\_2024\_Q4\_PL i Logistics and Industrial Asset Optimisation – Cushman and Wakefield oraz Raport-AXI-IMMO-Rynek-magazynowy-w-Polsce-2024-prognozy-2025

**Rysunek 12. Statystyki regionalne. Aktywność deweloperska na rynku magazynowym oraz powierzchnia magazynowa w budowie (grudzień 2024 r.).**

#### STATYSTYKI REGIONALNE

| REGION               | ZASOBY (MKW.)     | PUSTOSTANY (MKW.) | WSKAŹNIK. PUSTOSTANÓW | POPYT BRUTTO 4 KW. 2024 (MKW.) | POPYT BRUTTO 1-4 KW. 2024 (MKW.) | PODAŻ 1-4 KW. 2024 (MKW.) | W BUDOWIE (MKW.) | CZYNsze BAZOWE PRIME* (€/ MKW/ MIECIĄC) |
|----------------------|-------------------|-------------------|-----------------------|--------------------------------|----------------------------------|---------------------------|------------------|-----------------------------------------|
| Mazowieckie          | 6 998 300         | 381 000           | 5,4%                  | 565 100                        | 1 378 400                        | 468 300                   | 206 500          | € 5,25 / 8,25                           |
| Śląskie              | 5 746 500         | 335 800           | 5,8%                  | 256 700                        | 834 000                          | 288 100                   | 383 000          | € 5,20 / 7,00                           |
| Łódzkie              | 4 893 200         | 474 900           | 9,7%                  | 364 700                        | 1 000 900                        | 342 900                   | 232 300          | € 4,50 / 5,40                           |
| Dolnośląskie         | 4 885 800         | 467 500           | 9,6%                  | 241 500                        | 891 000                          | 674 600                   | 344 200          | € 4,60 / 6,80                           |
| Wielkopolskie        | 3 624 500         | 255 300           | 7,0%                  | 194 700                        | 576 300                          | 249 000                   | 156 600          | € 4,50 / 5,75                           |
| Pomorskie            | 1 744 700         | 124 500           | 7,1%                  | 86 900                         | 289 900                          | 293 800                   | 110 300          | € 5,75 / 8,25                           |
| Lubuskie             | 1 675 700         | 317 600           | 19,0%                 | 33 000                         | 70 300                           | 67 500                    | 22 700           | € 4,50 / -                              |
| Zachodniopomorskie   | 1 242 400         | 34 500            | 2,8%                  | 75 900                         | 174 100                          | 0                         | 114 000          | € 4,90 / -                              |
| Małopolskie          | 1 176 000         | 35 200            | 3,0%                  | 33 600                         | 180 000                          | 163 600                   | 66 800           | € 5,50 / 6,50                           |
| Kujawsko-Pomorskie   | 883 500           | 45 900            | 5,2%                  | 65 500                         | 209 700                          | 0                         | 30 700           | € 4,40 / 6,50                           |
| Podkarpackie         | 515 700           | 13 000            | 2,5%                  | 84 000                         | 104 700                          | 0                         | 33 300           | € 5,00 / -                              |
| Lubelskie            | 454 600           | 56 800            | 12,5%                 | 14 100                         | 73 900                           | 34 000                    | 57 500           | € 4,50 / -                              |
| Opolskie             | 289 900           | 7 000             | 2,4%                  | 0                              | 16 400                           | 18 600                    | 0                | € 5,00 / -                              |
| Pozostałe rynki*     | 405 900           | 25 300            | 6,2%                  | 9 900                          | 22 700                           | 0                         | 0                | € 4,50 / -                              |
| <b>POLSKA OGÓŁEM</b> | <b>34 536 800</b> | <b>2 574 300</b>  | <b>7,5%</b>           | <b>2 025 600</b>               | <b>5 822 400</b>                 | <b>2 600 500</b>          | <b>1 757 900</b> | <b>€ 5,75 / 8,25</b>                    |

\*Warmińsko-Mazurskie, Świętokrzyskie i Podlaskie; \*\*Big-Box / SBU & City Logistics

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

wykazują zainteresowanie terenami wzdłuż tej trasy, co może przełożyć się na dalszy rozwój rynku magazynowego w regionie.

Dodatkowo, obserwuje się rosnące zainteresowanie nowoczesnymi rozwiązaniami technologicznymi w magazynach – m.in. automatyzacją procesów, systemami zarządzania energią oraz certyfikacjami środowiskowymi (np. BREEAM, LEED), co wpisuje się w szerszy trend zrównoważonego rozwoju i ESG.<sup>2</sup>

### Pomorskie Centrum Logistyczne (Port Północny)

Pomorskie Centrum Logistyczne to kompleks położony na 110 ha działce, w bezpośrednim sąsiedztwie terminala kontenerowego Baltic Hub oraz Trasy Sucharskiego, dzięki czemu jest dobrze skomunikowany z terenami Portowymi a także z centrum Gdańska. Przy granicy tej lokalizacji znajduje się Centrum Administracyjno-Usługowe KOGA z nowoczesnymi powierzchniami biurowymi. Istnieje również możliwość objęcia części terenu statusem specjalnej Strefy Ekonomicznej oraz wolnego obszaru celnego. Od marca 2020 roku właścicielem PCL jest Global Logistics Properties.

PCL to magazyny o docelowej pow. ponad 506 tys. m<sup>2</sup>. 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.<sup>3</sup>

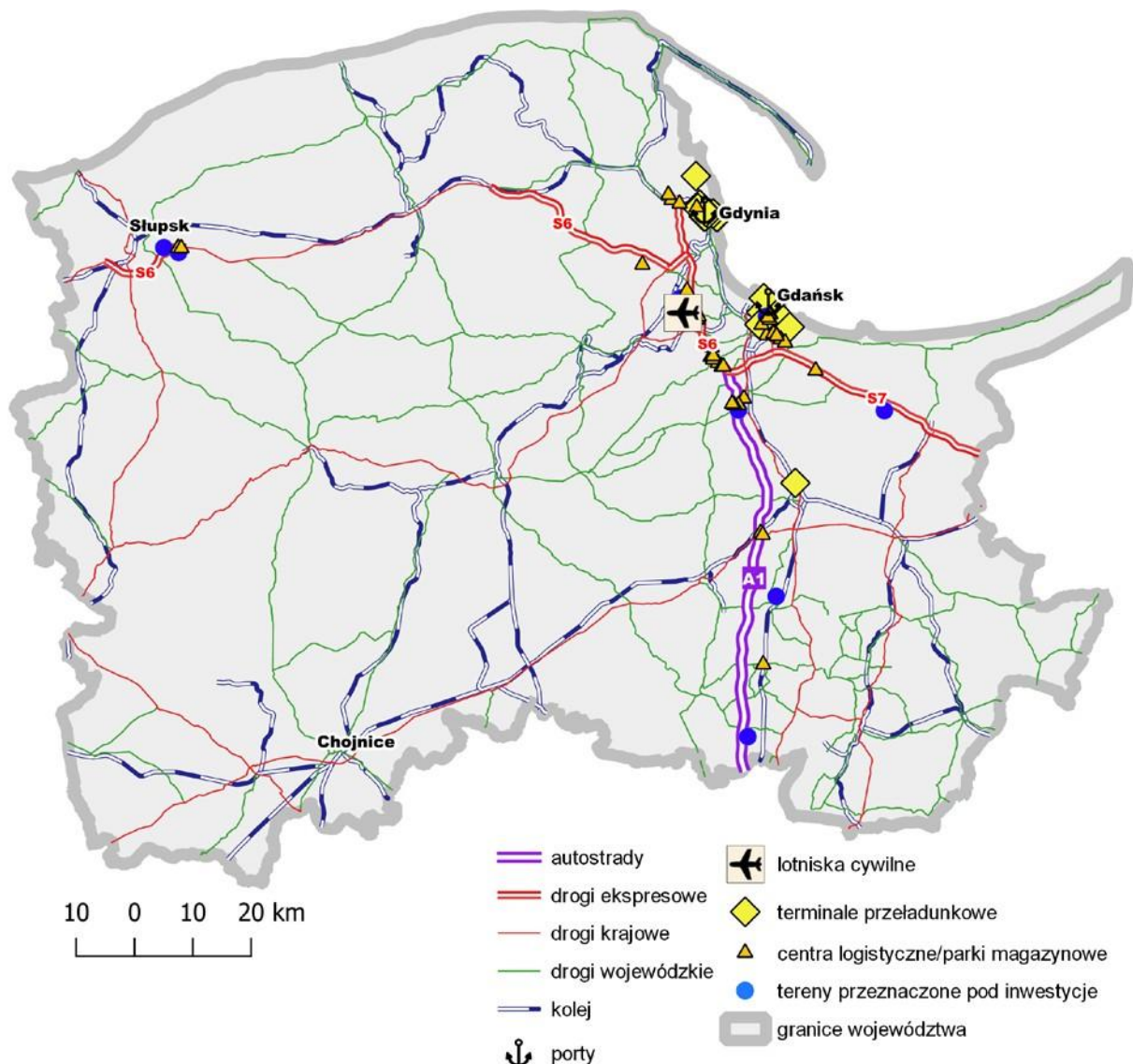
### Pomorskie Centrum Inwestycyjne (PCI).

PCI to park przemysłowy o łącznej powierzchni 67 ha zlokalizowany w sąsiedztwie Portu Gdańsk oraz Terminala Baltic Hub. Park powstał z myślą o inwestorach związanych z gospodarką morską, branżą offshore oraz TSL. Na ponad 20 ha terenu 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.<sup>4</sup>

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

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

Rysunek 13. Rozmieszczenie magazynów w województwie pomorskim



Źródło: Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie

### 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. m<sup>2</sup>, 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. Budowa magazynu przy ul. Logistycznej została zakończona w II kwartale 2025 roku. Obiekt

o powierzchni 10 000 m<sup>2</sup> jest już operacyjny.<sup>5</sup>

### 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. m<sup>2</sup>, wliczając w to pomieszczenia biurowe i socjalne. Obiekt znajduje się w sąsiedztwie Portu Gdynia i terminali kontenerowych.<sup>6</sup>

5) <https://port.gdynia.pl>

6) <http://cmh.pl/>

## 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 dogodnie połączenie komunikacyjne do tras wylotowych Trójmiasta. Warto podkreślić, że magazyny do wynajęcia w Gdańsku znajdują się w odległości jedynie 5 km od lotniska, 10 km od Portu Gdańskiego i głębokowodnego terminala kontenerowego DCT Gdańsk oraz 15 km od centrum Gdańska. Całkowita powierzchnia magazynowa to około 126 tys. m<sup>2</sup>. W dyspozycji jest także 10 tys. m<sup>2</sup>. powierzchni biurowych.<sup>7</sup>

## Logistic Center Pruszcz Gdański ul. Zastawna

Jest to centrum logistyczne w Pruszczu Gdańskim o powierzchni ponad 11 tys. m<sup>2</sup>. 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/m<sup>2</sup>. Centrum zostało zaprojektowane dla małych i średnich najemców. Poza tradycyjnym wysokim składowaniem możliwe jest również przechowywanie towarów, dla których wymagana jest temperatura kontrolowana. Niewątpliwym atutem magazynu jest bliskość dużych węzłów komunikacyjnych, 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 m<sup>2</sup>. 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.<sup>8</sup>

## DP Gdańsk

SEGRO Logistics Park Gdańsk, o powierzchni 32 tys. m<sup>2</sup>.

8) <https://warehousemarket.pl/>

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. m<sup>2</sup>. Park magazynowy zlokalizowany jest przy Trasie Sucharskiego i zaledwie kilometr od starówki Gdańska.<sup>9</sup>

## 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. m<sup>2</sup>. Minimalny moduł magazynowy to 2.7 tys. m<sup>2</sup>. Magazyn do wynajęcia w Gdańsku został wybudowany w konwencji „crossdock” co oznacza, że doki przeładunkowe są umieszczone równolegle do siebie, po obu stronach hali. Taki układ pozwala na sprawne przeładowywanie towarów bez potrzeby ich pośredniego składowania w magazynie.<sup>10</sup>

## MDS2 Park Gdańsk East <sup>11</sup>

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. m<sup>2</sup>.

## CTPark Gdańsk Port <sup>12</sup>

CTPark Gdańsk Port to nowoczesny, A klasowy, park

9) <https://www.skkw.eu/pl/strona-glowna/>

10) <https://industrial.pl/magazyny-do-wynajecia/trójmiasto/198-mapletree-park-gdansk>

11) <https://renthis.pl/>

12) <https://renthis.pl/>

magazynowo-produkcyjny do wynajęcia, który jest położony w Gdańsku (Stogi) w pobliżu portu. CTPark Gdańsk Port jest zlokalizowany około 8 kilometrów od centrum Gdańska a do Portu Lotniczego w Gdańsku jest około 30 kilometrów. Całkowita powierzchnia obiektu została zwiększona do 119 400 m<sup>2</sup> i oddana do użytku w IV kwartale 2024 roku.

### **HiPark Gdańsk Kowale <sup>13</sup>**

Nowoczesna nieruchomość o przeznaczeniu typu: magazynowanie, SBU, BTS, Last Mile i lekka produkcja. Ogromnymi atutami tego projektu są rozwinięta infrastruktura drogowa oraz doskonała lokalizacja (także dla pracowników) oraz rozwiązana z obszaru zrównoważonego rozwoju. Całkowita powierzchnia magazynów to 98 tys. m<sup>2</sup>, ale obecnie dostępne są tylko dwa moduły o łącznej powierzchni 12 tys. m<sup>2</sup>.

### **Logicor Gdańsk Port**

Nowy park magazynowy klasy A o powierzchni 42 000 m<sup>2</sup>, oddany do użytku w czerwcu 2025 roku. Zlokalizowany przy ul. Kontenerowej, w bezpośrednim sąsiedztwie Baltic Hub.

## **Centra logistyczne firmy 7R <sup>14</sup>:**

### **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. m<sup>2</sup>. -minimalny moduł 1,7 tys. m<sup>2</sup>.

### **7R City Flex Gdańsk Airport II**

7R City Flex Gdańsk Airport II to inwestycja trzech hal magazynowych o powierzchni ponad 42,2 tys. m<sup>2</sup>. 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 m<sup>2</sup>, zlokalizowany w pobliżu miejscowości Kowale k. Gdańska, tuż przy Trójmiejskiej Obwodnicy. Niewątpliwym atutem jest bliska odległość do centrum Gdańska oraz Gdyni, a także międzynarodowego Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy. Dostępna w obiektach przestrzeń można zaaranżować i dopasować nie tylko pod typową powierzchnię magazynową, ale także lekką produkcję oraz usługi. 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. m<sup>2</sup>, gdzie minimalny moduł wynosi tu 1.6 tys. m<sup>2</sup>.

### **7R City Flex Gdynia**

7R City Flex Gdynia to nowoczesny obiekt klasy A, który powstaje w ramach konceptu sieci miejskich magazynów 7R City Flex. To pierwsza inwestycja typu Small Business Unit w Gdyni. Jedną z głównych zalet obiektu jest jego lokalizacja. Ulica Hutnicza przy której znajduje się magazyn zapewnia doskonałe połączenie z Portem Gdynia 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. m<sup>2</sup>, gdzie minimalny moduł wynosi 1 tys. m<sup>2</sup>.

### **7R City Park Gdańsk Airport I**

Nowoczesny park magazynowy składający się z trzech obiektów o łącznej powierzchni ok. 41 tys. m<sup>2</sup>. 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. m<sup>2</sup>. Wysokość składowania 10 metrów.

### **7R Park Gdańsk I**

7R Park Gdańsk I to zespół sześciu nowoczesnych obiektów logistycznych o łącznej powierzchni 130 000 m<sup>2</sup>. (I -14 tys. m<sup>2</sup>, II -26 tys. m<sup>2</sup>, III-20 tys. m<sup>2</sup>,

<sup>13</sup>) <https://industrial.pl/magazyny-do-wynajecia/trojmiasto/764-hipark-gdansk-kowale>  
<sup>14</sup>) [www.7rsa.com](http://www.7rsa.com)

IV-17,5 tys. m<sup>2</sup>., V-33 tys. m<sup>2</sup>., VI-18 tys. m<sup>2</sup>.) – minimalny moduł to 2 tys. m<sup>2</sup>. 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. m<sup>2</sup>.

### 7R Park Gdańsk III

7R Park Gdańsk III to nowoczesny w pełni ukończony park o powierzchni najmu ponad 111 tys. m<sup>2</sup>. składający się z trzech obiektów magazynowych (2 x 42,5 i 26 tys. m<sup>2</sup>.), 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. m<sup>2</sup>., 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 wykwalifikowanej siły roboczej ze Słupska oraz okolic. Całkowita powierzchnia najmu to 18.3 tys. m<sup>2</sup>., gdzie minimalny moduł to 1.5 tys. m<sup>2</sup>.

### 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 Swarżyn 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. m<sup>2</sup>. Magazyn posiada certyfikat BREEM

### 7R Park Tczew III

Nowoczesny park magazynowy składający się z dziesięciu obiektów o łącznej powierzchni ok. 150 193 m<sup>2</sup>. 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 Panattoni<sup>15</sup>:

### 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

15) <http://www.panattonieurope.com/pl/kraj/polska/>, <https://warehousemarket.pl/> i [www.magazyny.pl](http://www.magazyny.pl)

o powierzchni 13 000 m<sup>2</sup>. 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 m<sup>2</sup>. Obiekt ten jest ukończony i nie ma w planach jego rozbudowy.

### **East II (Rafineria II)**

Panattoni Park Gdańsk East II składa się będzie z dwóch hal magazynowych klasy A o łącznej powierzchni niemal 41 500 m<sup>2</sup>. Minimalny moduł to 3 tys. m<sup>2</sup>.

### **East III ul Elbląska**

Jest to jedna hala magazynowa klasy A o łącznej powierzchni 44,3 tys. m<sup>2</sup>., w której istnieje możliwość wynajęcia powierzchni magazynowo-produkcyjnej. Wysokość hali to 10 m a minimalny moduł magazynowy to 1200 m<sup>2</sup>.

### **East IV ul Elbląska 130**

Jest to jedna hala magazynowa o powierzchni magazynowej 52 tys. m<sup>2</sup>.

## **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 hal magazynowej klasy A o łącznej powierzchni ok. 64 tys. m<sup>2</sup>. 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. m<sup>2</sup>., oferować będzie najnowocześniejsze rozwiązania składowania towarów. Park wyposażony będzie w wygodne place manewrowe, bramy „0” oraz umożliwia 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. m<sup>2</sup>.) 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. m<sup>2</sup>. 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. m<sup>2</sup>. 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 m<sup>2</sup>.

### **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. m<sup>2</sup>. 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. m<sup>2</sup>. (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. m<sup>2</sup>. Inwestycja zlokalizowana jest w dzielnicy Rudniki w bezpośrednim sąsiedztwie Obwodnicy Trójmiejskiej – węzeł Gdańsk Południe. Zakończono budowę w I kwartale 2025 roku. Obiekt

w pełni dostępny do wynajmu.

### **Panattoni Park Tricity East VII Rzęsna planowany**

Budowa rozpoczęta w czerwcu 2025 roku. Planowane oddanie do użytku: II kwartał 2026. Nowoczesny park to inwestycja zlokalizowana w pobliżu węzła Gdańsk Wschód. Nieruchomość o planowanej powierzchni 30 tys. m<sup>2</sup>. Dwa budynki 23 i 7 tys. m<sup>2</sup>.

### **Panattoni Park Kielno – planowany**

Projekt w fazie uzyskiwania pozwoleń środowiskowych. Budowa jeszcze się nie rozpoczęła. Największym atutem Panattoni Park Kielno będzie lokalizacja obok nowobudowanej drogi S6 - Nowa Trasa Kaszubska. Nieruchomość o planowanej powierzchni ponad 45 tys. m<sup>2</sup>. Dwa budynki 36,5 i 8,5 tys. m<sup>2</sup>.

### **Panattoni Park Słupsk – planowany**

Planowany magazyn w Słupsku zlokalizowany będzie bezpośrednio przy drodze ekspresowej S6. Powierzchnia 18,6 tys. m<sup>2</sup>. Budowa rozpoczęta w lipcu 2025 roku. Planowane zakończenie: połowa 2026.

#### **MLP Gdańsk II -planowany**

Nowa inwestycja MLP Group w Gdańsku Kokoszkach. Planowana powierzchnia: 55 000 m<sup>2</sup>. Budowa rozpoczęta w maju 2025 roku.

### **Hillwood Gdańsk Airport**

Park magazynowy klasy A w budowie, łączna powierzchnia 38 000 m<sup>2</sup>. Lokalizacja: ul. Nowatorów, Gdańsk Matarnia. Planowane oddanie: I kwartał 2026.

## **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. m<sup>2</sup>. z bramami magazynowymi na poziomie "0".<sup>16</sup>

### **Flex Bałtyckie Centrum Lipiński w budowie**

Dekpol rozpoczął budowę dwóch nowoczesnych hal

<sup>16)</sup> <https://magazyny.online/>

magazynowo usługowych w Gdańsku na terenie Wyspy Portowej o łącznej powierzchni najmu prawie 15 tys. m<sup>2</sup>. 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.<sup>17</sup>

### 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. m<sup>2</sup>, 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 m<sup>2</sup>., 1147 m<sup>2</sup>., 2255 m<sup>2</sup>.) Segmenty można łączyć w większe powierzchnie. Ochrona instalacją tryskaczową, gęstość obciążenia ogniowego powyżej 4 tys. MJ/m<sup>2</sup>. Posadzka bezpyłowa o nośności 5T/m<sup>2</sup>. Cały obiekt oświetlony lampami LED nowej generacji. 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 m<sup>2</sup>. powierzchni, w tym ponad 16 tys. miejsc paletowych w systemie regałowym oraz blokowym. Oferowana maksymalna wysokość netto to 10 m.<sup>18</sup>

### Kujawsko-Pomorskie

Województwo Kujawsko-Pomorskie otwiera się na rozwój

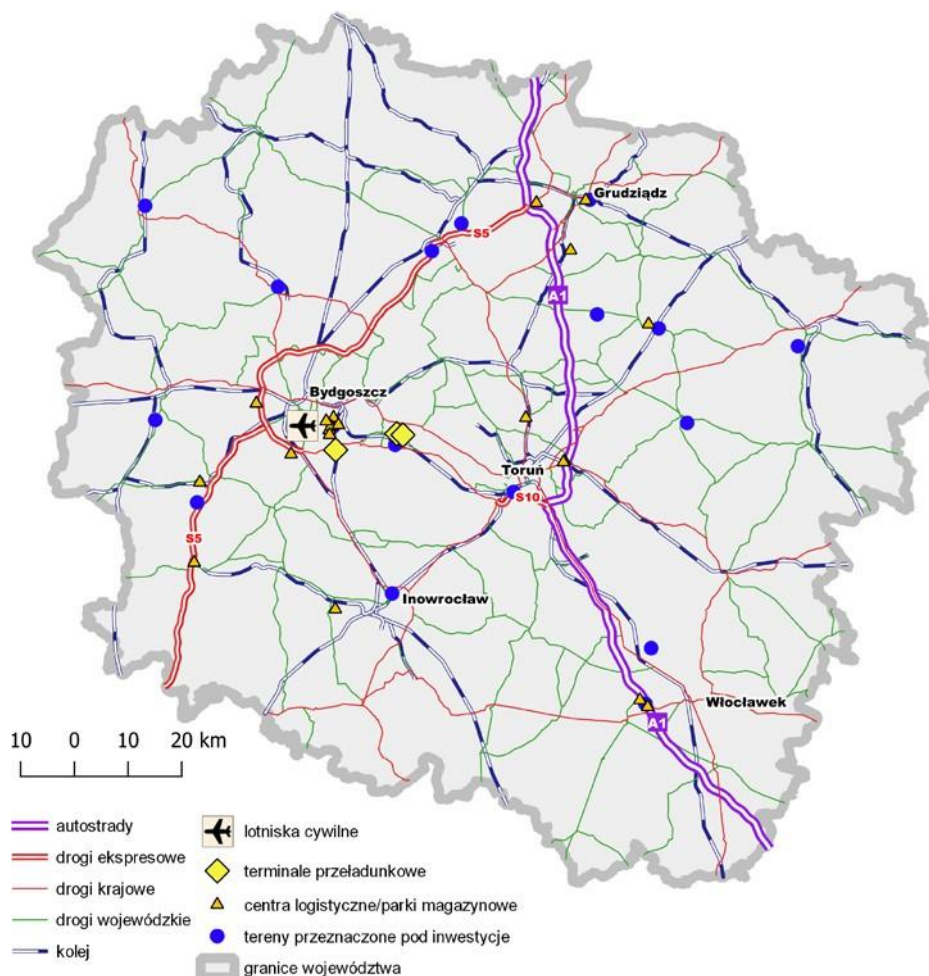
funkcji logistycznej w regionie. Obecnych jest tu kilku operatorów oferujących powierzchnię magazynową, którzy sukcesywnie rozszerzają swoją ofertę o nowe lokalizacje i centra magazynowania. Dużą szansą dla regionu jest potencjalna realizacja inwestycji w ramach Węzła Logistycznego Bydgoszcz integrującego 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 na koniec 2024 r. w województwie kujawsko-pomorskim planowane lub w budowie było 31 000 m<sup>2</sup> powierzchni magazynowej. 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 przeznaczanych 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:

17) <http://www.gasten.pl/>  
18) <https://magazyny.online/>

Rysunek 14. Rozmieszczenie magazynów w województwie kujawsko -pomorskim



Źródło: Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie

## Branża produktów szybko zbywalnych (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 m<sup>2</sup>), Centrum Dystrybucyjne regionu Jeronimo Martins w Grudziądzu (1 z 16 tego typu w Polsce), Centrum Logistyczne Lidl Polska w Bydgoszczy (45 164 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup>).

## 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. 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).

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 Bydgoszczy, powierzchnia – 112 000 m<sup>2</sup> oraz w samej Bydgoszczy, powierzchnia – 146 000 m<sup>2</sup>), a także Centrum Dystrybucyjne LPP Logistics (Brześć Kujawski, 75 000 m<sup>2</sup>, planowana rozbudowa o jeszcze większą halę o powierzchni 85 000 m<sup>2</sup>). 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 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup>, z czego 35 370 m<sup>2</sup> przeznaczone jest na wynajem. Dodatkowo w Elblągu przy trasie S7 operuje Panattoni Park Elbląg o łącznej powierzchni 19 000 m<sup>2</sup> oraz Centrum logistyczne Elbląg Grunwaldzka o powierzchni 7 596 m<sup>2</sup>. 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 m<sup>2</sup>. 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 Olsztynkiem. Inwestycja oferuje 120 533,00 m<sup>2</sup> 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 do kupna o powierzchni już od 300 m<sup>2</sup>, przez lokale

magazynowe o powierzchni do wynajęcia od 1000 m<sup>2</sup>, aż po obszerne działki inwestycyjne o powierzchni 25 000 m<sup>2</sup>. 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 największe zasoby magazynowe stanowiące 20% (6,773 mln m<sup>2</sup>)<sup>19</sup> takich powierzchni w Polsce. Deweloperzy magazynowi wciąż odpowiadają na zwiększające się potrzeby przedsiębiorców budując nowe centra logistyczne oraz powiększając już istniejące. Województwo mazowieckie wybierają firmy logistyczne, dystrybucyjne, dostawcy, branża e-commerce oraz firmy usługowe. Dominującymi lokalizacjami magazynów nadal pozostają Pruszków, Ożarów Mazowiecki, Janki, Nadarzyn, Piaseczno, Marki, Radzymin, Modlin i Czosnów. Doceniana przez klientów jest lokalizacja w otoczeniu gęstej sieci dróg i autostrad, umożliwiająca komfortowy transport w każdym kierunku w Polsce oraz dystrybucję tzw. ostatniej mili.<sup>20</sup> Najemcy chętnie korzystają z kluczowych tras w regionie, takich 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 oraz dużą ofertę powierzchni magazynowej spełniającej wymagania różnych sektorów. To największy rynek konsumencki o wysokiej płynności finansowej, który wybierany jest przez głównych graczy rynkowych. Aktywni pozostają Panattoni, 7R, GLP, WhiteStar, Logisor, Hillwood, CTP, MLP, Segro, Hines, Prologis, P3 oraz wiele indywidualnych podmiotów.<sup>21</sup>

W 2024 roku funkcjonowało 165 parków magazynowych

oferujących blisko 6,7 mln m<sup>2</sup> powierzchni do wynajęcia. Powstało 15 nowych parków logistycznych o łącznej powierzchni magazynowej wynoszącej ponad 382 tys. m<sup>2</sup>. Poniżej zestawienie centrów magazynowych oraz parków logistycznych o powierzchni równej i powyżej 50 tys. m<sup>2</sup>.

### 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 336 tys. m<sup>2</sup>, którego docelowa powierzchnia najmu będzie wynosiła 420 tys. m<sup>2</sup>. 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 Chopina w Warszawie.

### P3 Błonie

Kompleks logistyczny położony jest na zachód od Warszawy w centralnej części Polski położony przy ul. Passowskiej 19 w Błoniu, oferujący ponad 315 tys. m<sup>2</sup> powierzchni magazynowej oraz biurowej na 80 hektarowej działce. W skład parku wchodzi 15 budynków, w których poza typowymi powierzchniami magazynowymi znajdują się również m.in. chłodnie, mroźnie i data center.<sup>22</sup> Istnieje możliwość przystosowania powierzchni na potrzeby prowadzenia lekkiej produkcji. P3 Błonie zlokalizowany jest 27 km od centrum Warszawy w odległości kilkuset metrów od drogi krajowej nr 92. Położenie parku umożliwia dobry dojazd do autostrady A2 trasy europejskiej E30 (Warszawa-Łódź-Poznań) dzięki drogom wojewódzkim nr 579 i nr 720. Dobre połączenia z pobliskimi obwodnicami pozwala na komunikację do tras na północ w kierunku Gdańska i na południe w kierunku Katowic.

### CTPark Warsaw West

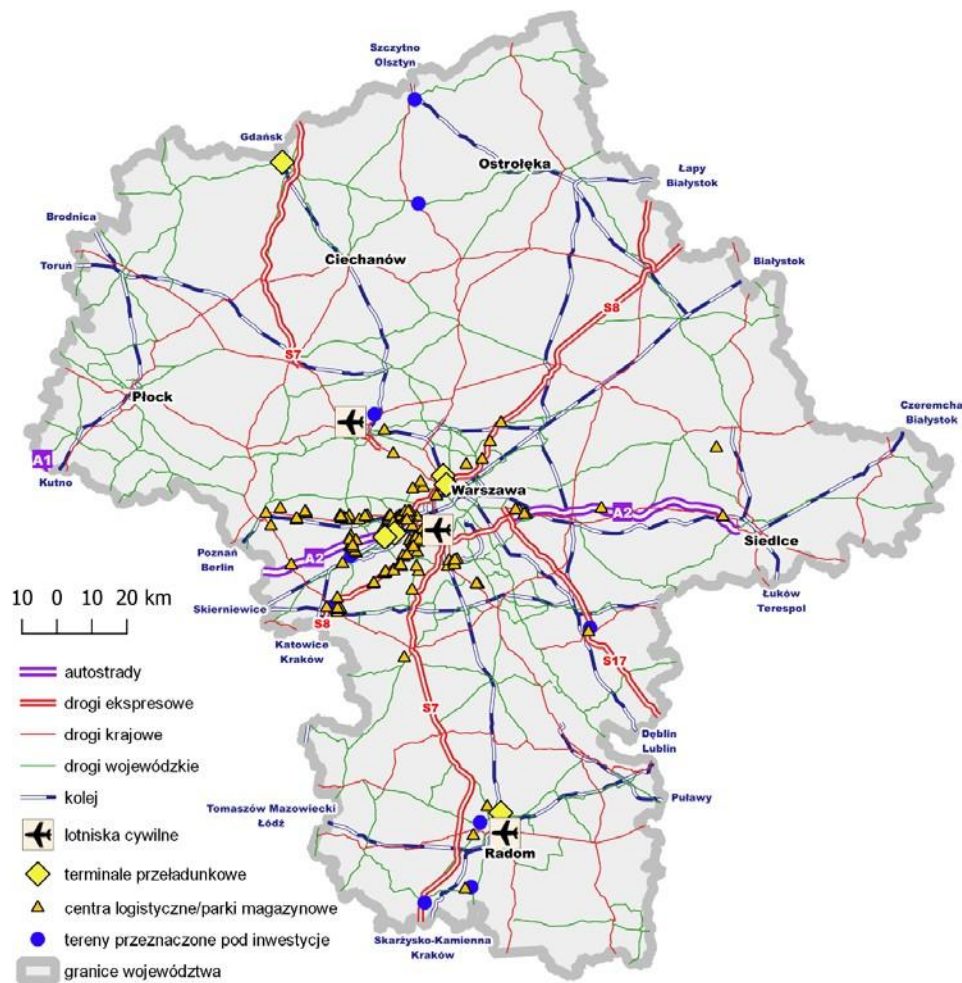
W okolicach miasta Wiskitki powstaje Park Wiskitki. Zrealizowano dotychczas 170 tys. m<sup>2</sup> powierzchni z docelowym planem rozbudowy do 279 tys. m<sup>2</sup>. Park znajduje się 400 m od drogi krajowej nr 50 i 600 m do autostrady A2. Dzieli go 50 km od centrum Warszawy i 55 km od Lotniska Chopina w Warszawie. Zgodnie

20) <https://www.polskamagazyny.pl/baza-wiedzy/poradniki/najwieksze-parki>

21) [www.axiimmo.com/magazyny/region-warszawa/mapletree-park-kalwaria-ii-nowoczesny-park-magazynowy-mp10938/](http://www.axiimmo.com/magazyny/region-warszawa/mapletree-park-kalwaria-ii-nowoczesny-park-magazynowy-mp10938/)

22) pomieszczenia lub budynki, w których znajdują się serwery służące do przetwarzania danych

Rysunek 15. Rozmieszczenie infrastruktury liniowej oraz punktowej w województwie mazowieckim



Źródło: Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie

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 dostępną 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.

### Prologis Park Janki

Kompleks dystrybucyjny składający się z czterech hal magazynowych o łącznej powierzchni wynoszącej 223 tys. m<sup>2</sup>. w którym obiekty posiadają biura dopasowane

indywidualnie do potrzeb najemcy. Park zlokalizowany jest 15 km na pd-zach od centrum Warszawy, 14 km od międzynarodowego Lotniska 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 Sokołów 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. m<sup>2</sup>. składające się z 2 hal magazynowych klasy A. Usytuowane jest 53 km na zachód od centrum Warszawy, we wschodniej części Sochaczewa przy ul. Olimpijskiej 16. Magazyny położone są przy drodze krajowej nr 92 w odległości 17 km od autostrady A2. Dodatkowo nieruchomość posiada dostęp do własnej boczniczy 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 ponad 170 tys. m<sup>2</sup> powierzchni magazynowo-produkcyjnej. Kompleks posiada własną bocnicę 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 Chopina w Warszawie i 19 km od centrum Warszawy.

### **Prologis Park Teresin**

To kompleks magazynowy mieszczący się na terenie gminy Teresin w powiecie sochaczewskim w jego skład wchodzi 6 budynków magazynowych o łącznej powierzchni wynoszącej ponad 159 tys. m<sup>2</sup>, przy czym minimalny moduł najmu wynosi 3600 m<sup>2</sup>. Park posiada własną bocnicę kolejową połączoną z międzynarodową linią biegnącą ze wschodu na zachód Europy. Prologis Park Teresin położony jest około 40 km na zachód od centrum Warszawy i posiada dobry dostęp do drogi krajowej nr 92 oddalonej o 1 km od parku oraz 15 km do autostrady A2.

### **SEGRO Logistics Park Warsaw, Nadarzyn**

Kompleks logistyczny powstał na działce o powierzchni 37 ha. Łączna powierzchnia magazynowo-produkcyjna wynosi blisko 157 tys. m<sup>2</sup>. Park położony jest w Nadarzynie, 5 km od granicy administracyjnej Warszawy i 18 km od międzynarodowego Lotniska 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). Infrastruktura parku obejmuje drogi wewnętrzne, place manewrowe oraz parkingi dla pracowników i klientów.

### **Panattoni Park Mszczonów I (P3 Mszczonów)**

Składa się obecnie z siedmiu budynków o łącznej powierzchni wynoszącej ponad 152 tys. m<sup>2</sup> i możliwością rozbudowy o 11 tys. m<sup>2</sup>. Większość hal magazynowo-biurowych została zbudowana w systemie build-to-suit (BTS) na specjalne życzenie klienta. Powierzchnie przystosowane są zarówno do prowadzenia działalności logistycznej jak i do lekkiej

produkcji. Minimalny moduł najmu wynosi 3600 m<sup>2</sup>. Park posiada własną bocnicę kolejową. P3 Mszczonów zlokalizowany jest 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 Lotniska Chopina.

### **Prologis Park Błonie**

Centrum dystrybucyjne o łącznej powierzchni 152 tys. m<sup>2</sup>. 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). Lotniska Chopina w Warszawie zlokalizowane jest 40 km od Parku.

### **Mapletree Park Błonie II**

Centrum dystrybucyjne oferujące trzy hale magazynowe o łącznej powierzchni magazynowej wynoszącej ponad 113 tys. m<sup>2</sup>, które docelowo będzie składać się z dziewięciu budynków oraz docelowej powierzchni 234 tys. m<sup>2</sup>. Położony jest 39 km od centrum Warszawy oraz 41 km od Lotniska 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.

### **Panattoni A2 Warsaw Park**

Park magazynowy o powierzchni wynoszącej 103 tys. m<sup>2</sup>. w ramach jednego budynku, zlokalizowany jest w miejscowości Adamów i bezpośrednim sąsiedztwie węzła komunikacyjnego Grodzisk Mazowiecki, przy wjeździe na autostradę A2. Połączenie z drogą krajową nr 92 w kierunku północnym zapewnia droga wojewódzka nr 579. Lokalizacja 8 km od centrum Grodziska Mazowieckiego oraz niespełna 40 km od Warszawy gwarantuje sprawne połączenie z Lotniskiem Chopina. Obiekt może służyć najemcom z różnych branż od magazynowania do lekkiej produkcji.

### City Point Targówek

Park logistyczny o powierzchni wynoszącej 100 tys. m<sup>2</sup> usytuowany jest przy ulicy Matuszewskiej w Warszawie, na terenie dzielnicy Targówek w odległości 8 km od centrum. Łatwy dostęp do kompleksu umożliwiają dwa 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 Lotniska 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. Na terenie parku przewidziano wiele rozwiązań proekologicznych: przyłączenie się do ciepła miejskiego, co wpisuje w politykę sustainability, panele fotowoltaiczne, ładowarki elektryczne do samochodów, wiaty rowerowe, hotele dla owadów. To nowoczesny park logistyczny przeznaczony dla szerokiego grona najemców i spełniający wysokie standardy zrównoważonego rozwoju.

### Hillwood Marki

Oferuje cztery budynki magazynowe o łącznej powierzchni ponad 90 tys. m<sup>2</sup>. Park posiada powierzchnię dostosowaną zarówno na potrzeby logistyki i produkcji. Zlokalizowany jest około 16 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. Na terenie parku znajduje się duży plac manewrowy i załadunkowy.

### TG Park Północ

Park położony jest w północnej części Radomia przy drogach krajowych nr 9 i 12 przy ul. Marii Fołtyń 11. W odległości 8 km od centrum i 15 km od drogi ekspresowej S7. Docelowo o powierzchni 90 tys. m<sup>2</sup>, obecnie jest dostępne 46 tys. m<sup>2</sup>. W ramach inwestycji powstaną cztery nowoczesne hale wysokiego składowania klasy A z częścią biurowo-socjalną oraz doki załadunkowe, bramy zerowe, parkingi i place manewrowe. W pobliżu terminala TG Park Północ, który

dysponuje własną boczną kolejową.

### Panattoni Park Warsaw North II

Park magazynowy oferujący blisko 88 tys. m<sup>2</sup> powierzchni magazynowej klasy A składający się z dwóch budynków magazynowych Panattoni Park Warsaw North II, położony jest w bezpośrednim sąsiedztwie drogi ekspresowej S8 przy węźle Radzymin Południe, w odległości 26 km na północny-wschód od centrum Warszawy oraz w odległości 50 km Lotniska Chopina w Warszawie. Lokalizacja zapewnia dogodne połączenie z Białymstokiem i Wrocławiem.

### Panattoni Park Grodzisk I, II

Park logistyczny obejmuje 3 budynki o łącznej powierzchni blisko 86 tys. m<sup>2</sup> 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 Chopina, posiada dostęp do drogi krajowej nr 92 poprzez drogę wojewódzką nr 579.

### FM Logistic Błonie

Platforma logistyczna w Błoniu liczy 85 tys. m<sup>2</sup> i 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. W FM Logistic Błonie obsługiwani są również klienci z branży kosmetycznej, znajduje się tu również strefa co-manufacturing<sup>23</sup> dla klienta z branży przemysłowej.

### SEGRO Business Park Warsaw, Ożarów

Kompleks dystrybucyjny składający się z siedmiu budynków o łącznej powierzchni wynoszącej ponad 84 tys. m<sup>2</sup> oferujący powierzchnie magazynowo-produkcyjne i biurowe. SEGRO Business Park Warsaw położony jest w Ożarowie Mazowieckim 16 km od centrum Warszawy oraz 21 km od Lotniska Chopina i 1,5 km od drogi krajowej nr 92 w pobliżu węzła Konotopa, który zapewnia dojazd do autostrady A2 oraz obwodnic

23) usługa polegająca na łączeniu różnych magazynowanych komponentów i tworzeniu gotowych komponentów klienta

Warszawy S2 i S7/S8. W odległości 200 metrów od kompleksu znajduje się stacja kolei podmiejskiej.

### **FM Logistic Mszczonów**

Park obejmuje siedem modułów magazynowych zajmujący powierzchnię około 80 tys. m<sup>2</sup>. Zlokalizowany jest na południowy-zachód od Warszawy przy trasie E77. Kompleks znajduje się blisko drogi ekspresowej S8 (Wrocław – Warszawa – Białystok). W pobliżu drogi krajowej nr 50 i oddalonej o 18 km autostrady A2. Magazyn oddalony jest o 40 km od Lotniska Chopina. W bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowej nr 12 Skierniewice – Łuków.

### **Panattoni Park Pruszków**

Panattoni Park Pruszków to kompleks magazynowy trzech oddzielnych segmentów magazynowych o powierzchni 79 tys. m<sup>2</sup>. Położony jest 15 km na zachód od centrum Warszawy, w odległości 800 metrów od drogi krajowej nr 92 oraz w pobliżu węzła Pruszków na autostradzie A2. Przez gminę Pruszków przebiega linia kolejowa nr 447.

### **Mapletree Metropol Błonie**

To nowoczesne centrum logistyczne, oferujące cztery budynki magazynowo-biurowe o łącznej powierzchni ponad 76 tys. m<sup>2</sup> znajduje się w miejscowości Pass na obszarze gminy Błonie około 32 kilometry na zachód od centrum Warszawy. Docelowo planowana jest powierzchnia do 90 tys. m<sup>2</sup>. w sześciu budynkach klasy A. 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. Park znajduje się w odległości ok. 3 km w kierunku południowym od linii kolejowej nr 3 Warszawa Zachodnie – Kunowice.

### **CTPark Warsaw Nowy Konik(w budowie)**

To nowe centrum logistyczne położone 22 km od Warszawy w miejscowości Nowy Konik. Inwestycja docelowo będzie obejmowała 4 hale magazynowe o łącznej powierzchni 76 tys. m<sup>2</sup>. 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 Sulejówkę Miłosna oddalona jest o 4 km. Pierwszy etap użytkowania ma rozpocząć się w III kwartale 2025 roku.

### **Hillwood Kalwaria**

Hillwood Kalwaria to centrum logistyczne składające się z trzech budynków o powierzchni ponad 72 tys. m<sup>2</sup> położone w miejscowości Łubna (powiat Piaseczno) około 25 km na południe od Warszawy w bezpośrednim sąsiedztwie drogi krajowej nr 79 zapewniającej bezpośrednie połączenie z centrum Warszawy, a także dogodny dostęp do Południowej Obwodnicy Warszawy (S2) oraz dróg ekspresowych 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 ponad 70 tys. m<sup>2</sup>. Park zlokalizowany jest w odległości 16 km od centrum Warszawy oraz 13 km od Lotniska Chopina w pobliżu skrzyżowania S8 z drogą krajową nr 7. W odległości 2 km od kompleksu zlokalizowany jest węzeł Wypędy na trasie ekspresowej S8. Magazyn klasy A zapewnia wysoką jakość składowania towarów oraz umożliwia lekką produkcję, zastosowano bramy przeładunkowe w układzie cross-dockingu zapewniające przeładunek z pominięciem etapu składowania.

### **Panattoni Park Pruszków II**

Kompleks logistyczny w skład, którego wchodzi trzy hale magazynowo-biurowe o łącznej powierzchni 69 tys. m<sup>2</sup>. Hale magazynowe wyposażone są w nowoczesne doki rozładunkowe i otoczone są szerokimi placami manewrowymi. Park zlokalizowany jest przy węźle Pruszków na autostradzie A2, 4 km od drogi krajowej nr 92. W odległości 25 km od Lotniska Chopina oraz 22 km od centrum Warszawy.

### **SEGRO Logistics Park Warsaw Pruszków**

Centrum dystrybucyjne w skład, którego wchodzi dwie hale magazynowe o łącznej powierzchni wynoszącej 69 tys. m<sup>2</sup>. Zlokalizowane w odległości 20 km od centrum Warszawy oraz 21 km od Lotniska Chopina w Warszawie. Park przystosowany jest głównie do wymogów średnich i większych firm w tym do prowadzenia lekkiej produkcji. W odległości 800 m od drogi krajowej nr 92 oraz stacji kolejowej Ożarów Mazowiecki. Obiekty oddalone są 2 km od węzła Pruszków na autostradzie A2 oraz 6 km od węzła krzyżującego drogi ekspresowe S2 oraz S8.

### **Panattoni Park Grodzisk III - P3 Grodzisk**

Centrum logistyczne składa się z 4 budynków o łącznej powierzchni ponad 68 tys. m<sup>2</sup>. Zlokalizowane jest

w miejscowości Natolin około 33 kilometry na zachód od Warszawy oraz 4 km od Grodziska Mazowieckiego. Magazyny położone są w sąsiedztwie węzła „Grodzisk Mazowiecki” autostrady A2, co zapewnia sprawne połączenie zarówno ze stolicą, jak i innymi regionami kraju. W pobliżu parku logistycznego 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. m<sup>2</sup>, których przestrzeń może być przystosowana do różnych rodzajów działalności w tym magazynowania towarów i lekkiej produkcji. Centrum logistyczne usytuowane jest w Ołtarzewie koło Ożarowa Mazowieckiego, około 15 km od Warszawy i 12 km od Lotniska Chopina. Zlokalizowane jest przy drodze krajowej nr 92 w bliskim sąsiedztwie stacji kolejowej oraz w odległości 2 km od autostrady A2. W odległości ok. 1 km od kompleksu w kierunku północnym drogą krajową DK 92 przebiega linia komunikacji miejskiej.

### **Pruszkowskie Centrum Dystrybucyjne**

Pruszkowskie Centrum Dystrybucyjne to park oferujący powierzchnie magazynowe, produkcyjne i biurowe. Składa się z sześciu budynków o łącznej powierzchni 65 tys. m<sup>2</sup>. Centrum logistyczne posiada lokalizację przy południowo-zachodniej granicy Warszawy oraz przy węźle Pruszków na autostradzie A2. Posiada dobry dostęp do drogi krajowej nr 92. Park jest również dobrze skomunikowany za pomocą środków transportu publicznego, w odległości ok. 1 km znajduje się dworzec PKP Pruszków i terminal kontenerowy PKP Pruszków oraz Oddział Celny I w Pruszkowie.

### **Magazyny Centrum Logistyczne Netto Polska (Tesco)**

Centrum dystrybucyjne w Teresinie ma ponad 64 tys. m<sup>2</sup> powierzchni magazynowej, położone jest około 40 km na zachód od centrum Warszawy z dostępem do drogi krajowej nr 92 oddalonej o 500 m oraz autostrady A2 oddalonej około 15 km w kierunku południowym. Zlokalizowane jest w pobliżu bocznic kolejowej od strony południowej linii kolejowej nr 3. Centrum dystrybucyjne posiada w sumie 225 ramp rozładunkowych i załadunkowych oraz cztery strefy temperaturowe, które umożliwiają składowanie towarów w odpowiednich

warunkach.

### **CTPark Warsaw North**

Centrum logistyczne położone przy drodze ekspresowej S7 w Palmirach 20 km od centrum Warszawy w kierunku północno-zachodnim. Inwestycja oferuje ponad 64 tys. m<sup>2</sup> powierzchni magazynowej do wynajęcia w ramach jednego budynku. Wydzielone moduły magazynowe dostosowane są do potrzeb logistyki, dystrybucji oraz lekkiej produkcji. To magazyn o wysokości składowania do 10 metrów, w którym dachy przygotowane są do instalacji fotowoltaicznych. Inwestycja zapewnia także ładowarki do samochodów elektrycznych oraz obszerne place manewrowe, miejsca parkingowe i tereny zielone wokół budynku.

### **Mapletree Park Nadarzyn**

Centrum dystrybucyjne o powierzchni wynoszącej ponad 63 tys. m<sup>2</sup>. Składające się z jednej hali klasy A, minimalny moduł najmu wynosi 2 700 m<sup>2</sup>, hale magazynowe można wykorzystać jako chłodnie i do prowadzenia lekkiej działalności produkcyjnej. Znajduje się 26 km na południowy zachód od Warszawy, na terenie gminy Nadarzyn. Obiekt usytuowany jest blisko drogi ekspresowej S8, która pozwala na szybką komunikację z centrum stolicy oraz oddalonym o 25 km Lotniskiem Chopina, a także drogą ekspresową S2 (Południową Obwodnicą Warszawy) i autostradą A2.

### **Panattoni Park Warszawa Konotopa II**

Centrum logistyczne Panattoni Park Warszawa-Konotopa II składa się z dwóch nowoczesnych hal magazynowych o łącznej powierzchni ponad 63 tys. m<sup>2</sup>. Zlokalizowany jest w gminie Ożarów Mazowiecki w odległości 13 km od centrum Warszawy w kierunku południowo-zachodnim oraz w bezpośrednim sąsiedztwie węzła Konotopa, gdzie łączą się autostrada A2 (Berlin – Poznań – Warszawa) oraz droga ekspresowa S8.

### **Logicor Piaseczno**

Nowoczesne centrum magazynowe do wynajęcia o łącznej powierzchni ponad 61 tys. m<sup>2</sup> składa się z czterech budynków w tym dwóch magazynowych i dwóch biurowych. Park biznesowo-technologiczno-logistyczny położony jest 15 km na południe od centrum Warszawy i 7 km od Lotniska Chopina. Lokalizacja pozwala na dogodne połączenie z Warszawą, Konstancinem-Jeziorną, Nadarzynem czy Górą Kalwarią. Magazyny oddalone są 2 km od drogi krajowej nr 79 oraz

o 5 km od drogi ekspresowej S7. Gwarantuje to dostęp do znajdującej się 12 km dalej drogi ekspresowej S2 oraz do drogi ekspresowej S8. Od autostrady A2 kompleks dzieli 25 km. Do magazynów można dostać się także komunikacją miejską dzięki bezpośredniemu sąsiedztwu przystanku autobusowego Piaseczno Targowisko i stacji kolejowej PKP Piaseczno.

## Panattoni Park Warszawa Konotopa III

Centrum logistyczne składa się z trzech nowoczesnych hal magazynowych o łącznej powierzchni ponad 58 tys. m<sup>2</sup>. Zlokalizowane jest w sąsiedztwie węzła Konotopa, 15 km na zachód od centrum Warszawy i 13 km od Lotniska Chopina. Posiada dobrą dostępność komunikacyjną wynikającą z położenia tuż przy zbiegu dwóch dróg ekspresowych S2 i S8 oraz autostrady A2 oraz lokalizacji w sąsiedztwie stacji kolejowej Warszawa Gołębki. To kompleks magazynowy dostosowany do wymagań magazynowych klientów z różnych branż a specyfikacja obiektów pozwala na różnorodne zastosowanie, od przechowywania towarów przez produkcję i dystrybucję.

## Panattoni Park Warsaw North

Centrum logistyczne to jedna hala magazynowa klasy A o powierzchni ponad 55 tys. m<sup>2</sup> powierzchni, oferuje zarówno przestrzeń do składowania lub lekkiej produkcji jak i pomieszczenia biurowe oraz socjalne. Park magazynowy zlokalizowany jest przy węźle Radzymin Północny leżącym w bezpośrednim sąsiedztwie drogi ekspresowej S8, w odległości 4 km od stacji kolejowej Emilianów. Obiekt oddalony jest 37 km od centrum Warszawy oraz 43 km od Lotniska Chopina w Warszawie.

## Metropol Park Jagiellońska

Park magazynowo-biurowy o całkowitej powierzchni 55 tys. m<sup>2</sup>, zlokalizowany w Warszawie przy ul. Jagiellońskiej 82 i obejmuje kilka budynków magazynowo-biurowych. Zlokalizowany przy zjeździe na Trasę Toruńską, znajduje się w bliskim sąsiedztwie stacji kolejowej Warszawa Praga i drogi ekspresowej S8. To teren przeznaczony pod powierzchnie magazynowe, lekką produkcję i powierzchnie komercyjne. Najemcy mają do dyspozycji miejsca parkingowe i place manewrowe.

## Prologis Park Warsaw-Żerań

Prologis Park Warsaw-Żerań to nowoczesne centrum dystrybucyjne składające się z czterech budynków o łącznej powierzchni 55 000 metrów kwadratowych. Oferuje funkcjonalną lokalizację w pobliżu centrum

Warszawy, dużą dostępność powierzchni biurowych, miejsca parkingowe dla samochodów osobowych i ciężarowych. Obiekt zlokalizowany jest w północnej części Warszawy przy drogach S8 i S7. Bliskość autostrady A2 oferuje szybkie połączenie z Poznaniem i największymi stolicami europejskimi od Berlina po Lizbonę.

## White Star Logistics Raszyn

Park kategorii A o przeznaczeniu magazynowym z modułami biurowymi o powierzchni prawie 55 tys. Zlokalizowany jest w gminie Raszyn, pomiędzy Aleją Krakowską a drogą ekspresową S8, która bezpośrednio łączy się z autostradą A2. Magazyn znajduje się w odległości 12 km od centrum Warszawy oraz 5 km od Lotniska Chopina w Warszawie.

## Panattoni Park Nadarzyn

Centrum logistyczne posiadające ponad 54 tys. m<sup>2</sup> powierzchni magazynowej dostępnej w ramach jednego budynku. Magazyn klasy A zapewnia składowanie towarów i umożliwia lekką produkcję. Nowoczesny park magazynowy zlokalizowany jest 28 km na południowy zachód od centrum Warszawy oraz położony jest bezpośrednio przy drodze ekspresowej S8 dzięki czemu jest dobrze skomunikowany z centrum stolicy oraz oddalonym około 20 km od Lotniska Chopina. W pobliżu kompleksu zlokalizowane są przystanki autobusowe.

## GLP Warsaw I Logistics Centre

Centrum dystrybucyjne znajduje się w miejscowości Natolin koło Grodziska Mazowieckiego. To magazyn klasy A o powierzchni ponad 53 tys. m<sup>2</sup>. Najemcy mają 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 oraz w odległości około 25 km od Lotniska Chopina w Warszawie.

## Diamond Business Park Ursus Faza II

Park biurowo-magazynowy z wydzielonymi powierzchniami biurowymi klasy A o łącznej powierzchni 50 tys. m<sup>2</sup>, zlokalizowany jest w warszawskiej dzielnicy Ursus, 8 km od centrum Warszawy pomiędzy Al. Jerozolimskimi i ul. Potczyńską. Na kompleks składają się dwa budynki 3 piętrowe. 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 międzynarodowego Lotniska Chopina.

W bezpośrednim sąsiedztwie znajdują się przystanki autobusowe i przystanek kolejowy.

### **Hillwood Warszawa Targówek**

To nowoczesne centrum logistyczne obejmujące dwa budynki wysokiej jakości o łącznej powierzchni 50 tys. m<sup>2</sup>. usytuowany jest w dzielnicy Targówek w odległości 8 km od centrum Warszawy, w sąsiedztwie drogi ekspresowej S8 zapewniającej dojazd do autostrady A2. Lotnisko Chopina oddalone jest o ok. 15 km. Do parku można dotrzeć środkami transportu publicznego Kolei Mazowieckich, a także z przystanków komunikacji miejskiej oraz ze stacji kolejowej Zacisze Wilno.

### **Łódzkie**

Położenie województwa łódzkiego na przecięciu dwóch korytarzy bazowej Transeuropejskiej Sieci Transportowej, Bałtyk – Adriatyk oraz Morze Północne – Bałtyk, daje znaczne impulsy rozwojowe. Strategiczny układ drogowy, na który składają się: autostrady A1 i A2, drogi ekspresowe S8, S14, zwiększył dostępność do nowych terenów inwestycyjnych oraz pozwolił wyprowadzić ruch tranzytowy poza Łódź. Natomiast zmodernizowane linie kolejowe nr 131 i 146 oraz będąca w trakcie modernizowania LK nr 4 wpływają na znaczne usprawnienie kolejowych połączeń towarowych w tym intermodalnych. Dzięki dynamicznemu rozwojowi nowoczesnych powierzchni magazynowych w regionie, Łódzkie od lat stanowi trzeci rynek magazynowy w Polsce. W 2024 r. łączna powierzchnia magazynowa obejmująca obiekty multi-tenant i BTS w regionie wyniosła około 4,8 mln m<sup>2</sup>, w tym powierzchnia ogólnodostępnych parków magazynowych (multi-tenant) w województwie łódzkim wyniosła ponad 4,5 mln m<sup>2</sup>, a kolejne 2,04 mln m<sup>2</sup> 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), 9 km na południowy-wschód od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 3,5 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 2,9 km od drogi wojewódzkiej nr 713; 4 km od drogi krajowej nr 14; 7,5 km od węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1. Jest to nowoczesne centrum dystrybucyjne przeznaczone dla średnich i dużych najemców, poszukujących powierzchni magazynowych do wynajęcia w celu składowania towarów oraz prowadzenia operacji logistycznych. Na powierzchnię magazynową składają się z trzy budynki o łącznej powierzchni 60 348 m<sup>2</sup>. Aktualnie powierzchnia do wynajęcia wynosi 23 315 m<sup>2</sup>.

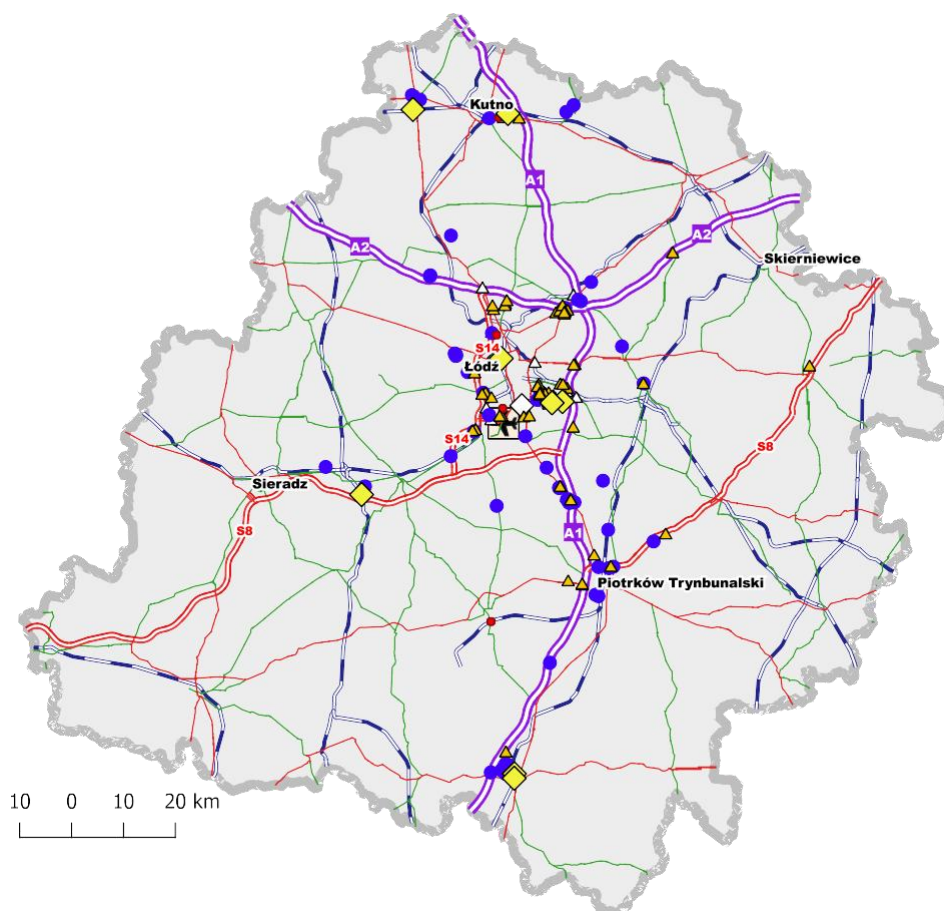
#### **Logicor Łódź II**

Park położony jest przy ul. Zakładowej (dzielnica Widzew), 12 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 m<sup>2</sup>. Obecnie brak jest powierzchni do wynajęcia.

#### **Logicor Łódź III**

Park zlokalizowany jest przy ul. Granicznej (dzielnica Górna), 8 km na południe od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 1 km od drogi krajowej nr 91; 9 km od Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta (cargo); 11 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 14 km od węzła „Łódź Górna” na autostradzie A1. Jest to niewielki park magazynowy przeznaczony dla małych i średnich najemców. Elastyczność i nowoczesność zastosowanych rozwiązań sprawiają, że magazyn może nie tylko stanowić miejsce do składowania towarów, ale pełnić rolę hali produkcyjnej, terminalu przeładunkowego, sortowni, chłodni, składu celnego czy też siedziby firmy. Na park logistyczny składa jeden obiekt o powierzchni magazynowej 29 400 m<sup>2</sup>. Obecnie brak jest powierzchni do wynajęcia.

Rysunek 16. Rozmieszczenie magazynów w województwie łódzkim



Źródło: Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie

### Panattoni Central European Logistics Hub (CELH)

Park zlokalizowany jest w przy ul. Jędrzejowskiej (dzielnica Górna, osiedle Wiskitno), około 9 km na południowy - wschód od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: około 2 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 6 km od węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1; 7 km od węzła Łódź Górna” na autostradzie A1; 15 km od Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta (cargo); 24 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2). Jest to bardzo duża inwestycja, obejmująca 12 budynków o łącznej powierzchni magazynowej około 630 000 m<sup>2</sup> 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, pięć budynków posiada zielony certyfikat BREEAM. Obecnie brak jest powierzchni do wynajęcia. W budowie jest kolejna hala o pow. 42 500

m<sup>2</sup>, która również będzie posiadać zielony certyfikat BREEAM. Obecnie brak jest powierzchni do wynajęcia.

### Panattoni Business Center Łódź I

Park zlokalizowany jest przy ul. Dostawczej (dzielnica Widzew), 8 km na południowy - wschód od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 4 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 2 km od drogi wojewódzkiej nr 713; 4 km od drogi krajowej nr 14; 7 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 m<sup>2</sup>. Aktualnie powierzchnia do wynajęcia wynosi 11 446 m<sup>2</sup>.

### Panattoni Business Center Łódź II

Park położony we wschodniej części Łodzi przy ul. Niciarnianej (dzielnica Widzew), 5,5 km od centrum

miasta. Orientacyjne odległości: 8 km od węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1; 7,5 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 m<sup>2</sup>. Obecnie brak jest wolnych powierzchni do wynajęcia.

### **Panattoni Business Center Łódź III**

Park zlokalizowany jest we wschodniej części Łodzi, przy ul. Niciarnianej (dzielnica Widzew), około 4,4 km na południowy-wschód od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 6 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 7 km od węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1; 10 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 m<sup>2</sup>. Obecnie brak jest wolnych powierzchni do wynajęcia.

### **Panattoni Park Business Center Łódź IV**

Park położony we wschodniej części Łodzi przy ul. Dostawczej (dzielnica Widzew), 8,5 km na południowy-wschód od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości:

2 km od drogi krajowej nr 14; 4 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 5,5 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 m<sup>2</sup>. Obecnie brak jest wolnych powierzchni do wynajęcia.

### **Panattoni Park Łódź West**

Park zlokalizowany przy ul. Niesięcin w Konstancynie Łódzkim, w pobliżu (1,5 km od) węzła „Konstancyna Łódzka” na drodze ekspresowej S14, około 10 km na zachód od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości parku: 8,5 km od terminalu kontenerowego Łódź Brukowa (iHub/Centrostal); 11 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; 40 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2). Obiekt składa się z jednego budynku magazynowego o łącznej powierzchni 61 000 m<sup>2</sup>, objętego zielonym certyfikatem BREEAM. Aktualnie wolna powierzchnia magazynowa do wynajęcia wynosi 8 000 m<sup>2</sup>.

### **Panattoni Park Łódź West II**

Park zlokalizowany jest w Konstancynie Łódzkim, przy ul. Langiewicza, ok. 9 km na zachód od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 4 km od węzła „Łódź Retkinia” na drodze ekspresowej S14, 44 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); 23 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 41 km od terminala kontenerowego Zduńska Wola Karsznice (PKP Cargo); 7 km od Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta (cargo). Na park składają się będą dwa nowoczesne budynki o łącznej powierzchni 84 509 m<sup>2</sup>, aktualna powierzchnia parku 70 773 m<sup>2</sup>, objęta zielonym certyfikatem BREEAM. Aktualnie wolna powierzchnia magazynowa do wynajęcia wynosi 53 000 m<sup>2</sup>.

### **Panattoni City Logistics Łódź I**

Park zlokalizowany jest we wschodniej części Łodzi, przy ul. Dostawczej (dzielnica Widzew) około 7,5 km na południowy-wschód od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 4 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 10 km od węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1; 12 km od Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta (cargo); 16 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 m<sup>2</sup> przeznaczony do magazynowania i lekkiej produkcji. Obiekt posiada zielony certyfikat BREEAM. Aktualnie brak jest wolnej powierzchni do wynajęcia.

### **Panattoni City Logistics Łódź III**

Park zlokalizowany w Łodzi, przy ul. Dostawczej, ok. 8,5 km na południowy-wschód centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 8,5 km od węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1; 27 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); 4,5 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 13 km od Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta (cargo). Park tworzy nowoczesny budynek o łącznej powierzchni 13 138 m<sup>2</sup>, posiadający zielony certyfikat BREEAM. Aktualnie brak jest wolnej powierzchni do wynajęcia

### **Panattoni City Logistics Łódź VI**

Park zlokalizowany w Łodzi, przy ul. Dostawczej, ok. 8,5 km na południowy - wschód od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 8,5 km od węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1, 27 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); 4,5 km od terminali

kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 13 km od Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta (cargo). Na park składa się nowoczesny budynek o łącznej powierzchni 26 638 m<sup>2</sup>, 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; 20,5 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans). Na park składa się nowoczesny budynek o łącznej powierzchni 57 300 m<sup>2</sup>, 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. 20 km na południowy-wschód od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 29 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); 10 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 20 km od Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta (cargo). Na park składają się 2 nowoczesne budynki o łącznej powierzchni 54 575 m<sup>2</sup>, posiadające zielony certyfikat BREEAM. Aktualnie brak jest wolnej powierzchni do wynajęcia.

### **Panattoni Park Koluszki**

Park zlokalizowany jest w północnej części Koluszek, 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); 17 km od węzła „Brzeziny” na autostradzie A1; 29 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2). Park tworzy jeden budynek o powierzchni 25 400 m<sup>2</sup>. Obiekt jest w rozbudowie i posiada zielony certyfikat BREEAM. Aktualnie brak jest wolnej powierzchni do wynajęcia.

### **Panattoni Park Pabianice**

Park zlokalizowany jest w północno-zachodniej części Pabianic, przy ul. Logistycznej, około 3 km od centrum Pabianic i 16 km od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 23 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 m<sup>2</sup>, a docelowo funkcjonować będą trzy budynki o powierzchni 133 000 m<sup>2</sup>. Obiekt posiada zielony certyfikat BREEAM. Aktualnie brak jest wolnej powierzchni do wynajęcia.

### **Panattoni Park Zgierz**

Park zlokalizowany jest w Dąbrowce 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 m<sup>2</sup>, a docelowo funkcjonować będą dwa budynki o powierzchni 160 000 m<sup>2</sup>. Obiekt posiada zielony certyfikat BREEAM. Aktualnie wolna powierzchnia magazynowa do wynajęcia wynosi 44 000 m<sup>2</sup>.

### **Panattoni Park Zgierz II**

Park zlokalizowany jest w Rosanowie przy ul. Stefana, około 5 km na północ od centrum Zgierza i 19 km od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 13 km od terminala kontenerowego Łódź Brukowa (iHub/Centrostal); 5 km od węzła „Zgierz Północ” na autostradzie A2; 17 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 13 600 m<sup>2</sup>, a docelowo funkcjonować będzie budynek o powierzchni 30 000 m<sup>2</sup>. Obiekt posiada zielony certyfikat BREEAM. Aktualnie brak jest wolnej powierzchni do wynajęcia.

### **Segro Business Park Łódź**

Park zlokalizowany przy ul. Rokicińskiej (dzielnica Widzew), 8,6 km na południowy-wschód od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: bezpośrednio przy drodze wojewódzkiej nr 713; 2 km od węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1; 5 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 6,5 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 m<sup>2</sup>. Obecnie brak jest wolnych powierzchni do wynajęcia.

### **Segro Logistics Park Łódź**

Park zlokalizowany jest przy ulicy Zakładowej w Łodzi (dzielnica Widzew), 11,5 km na południowy-wschód od centrum miasta. Orientacyjne odległości: 2 km od drogi wojewódzkiej nr 713 oraz od węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1; 7,5 km od drogi krajowej nr 14; 2 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans). Park tworzy jedna hala magazynowa, która może być zaadaptowana pod lekką produkcję. Powierzchnia magazynowa wynosi obecnie 37 750 m<sup>2</sup>. Obiekt posiada zielony certyfikat BREEAM. Aktualnie brak jest wolnej powierzchni do wynajęcia.

### **Prologis Park Łódź**

Park zlokalizowany jest przy al. Ofiar Terroryzmu 11 Września (dzielnica Widzew) około 11 km na południowy-wschód od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 1 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 4 km od węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1; 22 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2). Cała inwestycja docelowo składać się będzie z trzech budynków, których łączną powierzchnię zaprojektowano na 91 157 m<sup>2</sup>. Aktualnie zrealizowano dwa budynki o powierzchni magazynowej 50 394 m<sup>2</sup>. Obiekt posiada zielony certyfikat BREEAM. Aktualnie brak jest wolnej powierzchni do wynajęcia.

### **Prologis Park Łódź II**

Park zlokalizowany jest przy ul. Zakładowej (dzielnica Widzew) około 11 km na południowy-wschód od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 3,5 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 2,5 km od węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1; 20 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2). Park składa się z dwóch budynków o powierzchni 82 000 m<sup>2</sup>. Aktualnie brak jest wolnej powierzchni do wynajęcia.

### **Prologis Park Łódź III**

Park zlokalizowany jest al. Ofiar Terroryzmu 11 Września (dzielnica Widzew) około 10 km na południowy-wschód od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 1 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont,

Erontrans); 6 km od węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1; 23 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2). Park składa się z jednego budynku o powierzchni 38 000 m<sup>2</sup>. Aktualnie brak jest wolnej powierzchni do wynajęcia.

### **7R City Flex Łódź I**

Park zlokalizowany jest 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: 5 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 16 km od Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta (cargo); 18 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2). Park tworzy jeden budynek o powierzchni 8 505 m<sup>2</sup>. Aktualnie brak jest wolnej powierzchni do wynajęcia.

### **7R City Flex Łódź II**

Park zlokalizowany jest przy ul. Transmisyjnej (dzielnica Widzew), około 9 km na wschód od centrum Łodzi. Atutem parku jest położenie bezpośrednio przy drodze nr 713 oraz 2 km od węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1. Orientacyjne odległości: 5 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 15,5 km od Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta (cargo); 20 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2). Park tworzą dwa budynki o powierzchni 13 700 m<sup>2</sup>, w którym zastosowano rozwiązania ekologiczne wpływające m.in. na wzrost efektywności energetycznej oraz wyższe parametry termiczne. Aktualnie brak jest wolnej powierzchni do wynajęcia.

### **7R Park Łódź West 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: 3 km od Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta (cargo); 11,5 km od terminalu kontenerowego Łódź Brukowa (iHub/Centrostal); 19 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 17 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 m<sup>2</sup>, posiadające zielony certyfikat BREEAM. Aktualnie brak jest wolnej powierzchni do wynajęcia.

### **GLP Logistics Centre (Pabianice)**

Park zlokalizowany jest przy ul. Lutomierskiej

w Pabianicach, 2 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; 3 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; 23 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans). Na powierzchnię magazynową składają się dwa budynki o łącznej powierzchni 25 832 m<sup>2</sup>. Obecnie brak jest wolnych powierzchni do wynajęcia.

### GLP Łódź III Logistics Centre

Park zlokalizowany we wschodniej części Łodzi, przy ul. Brzezińskiej, ok. 14 km na wschód od centrum miasta bezpośrednio przy węźle „Brzeziny” na autostradzie A1. Orientacyjne odległości: 13 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); 14 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 24 km od Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta (cargo). Na park składają się trzy budynki o łącznej powierzchni 100 172 m<sup>2</sup>, posiadające zielony certyfikat BREEAM. Aktualnie wolna powierzchnia do wynajęcia wynosi 31 337 m<sup>2</sup>.

### GLP ŁÓDŹ II WEST

Park zlokalizowany jest przy ul. Księdza Janika w Łodzi, przy granicy z Konstantynowem Łódzkim w odległości 9 km na zachód 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 (iHub/Centrostal); 20 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 19 km od węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1. Na park składają się dwa nowoczesne budynki o łącznej powierzchni 33 200 m<sup>2</sup>, posiadające zielony certyfikat BREEAM. Aktualnie wolna powierzchnia magazynowa do wynajęcia wynosi 5 000 m<sup>2</sup>.

### Hillwood Łódź Górna

Park zlokalizowany jest przy ul. Józefów (dzielnica Górna), około 10 km na południe od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 9 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 10 km od węzła „Łódź Górna” na autostradzie A1, 10 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 m<sup>2</sup>. Obecnie brak jest wolnych powierzchni do wynajęcia.

### Hillwood Chocianowice

Park zlokalizowany jest w Łodzi, przy ul. Chocianowickiej, bezpośrednio przy drodze krajowej nr 14, ok. 9 km na południowy zachód od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 10 km od węzła „Łódź Retkinia” na drodze ekspresowej S14; 15 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 8,5 km od Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta (cargo). Na park składa się nowoczesny budynek o łącznej powierzchni 97 142 m<sup>2</sup>, posiadający zielony certyfikat BREEAM. Obecnie brak jest wolnych powierzchni do wynajęcia.

### Hillwood Zgierz I

Park zlokalizowany jest w miejscowości Dąbrówka Wielka, około 4 km od centrum Zgierza i 16 km od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 3 km od węzła „Zgierz Północ” na autostradzie A2, 12 km od terminalu kontenerowego Łódź Brukowa (iHub/Centrostal); 16,5 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 70 000 m<sup>2</sup>. Aktualnie wolna powierzchnia magazynowa do wynajęcia wynosi 15 847 m<sup>2</sup>. Obecnie brak jest wolnych powierzchni do wynajęcia.

### Hillwood Zgierz II

Park zlokalizowany będzie w Dąbrówce Wielkiej koło Zgierza, około 5 km od centrum Zgierza oraz około 19 km na północ od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 1,5 km od węzła „Zgierz Północ” na autostradzie A2; 15 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie A1 i A2); 13 km od terminalu kontenerowego Łódź Brukowa (iHub/Centrostal) oraz 38 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 22,5 km od Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta (cargo). Park magazynowy składa się z dwóch nowoczesnych budynków o łącznej powierzchni 76 875 m<sup>2</sup>. Obiekt posiada zielony certyfikat BREEAM. Aktualna powierzchnia do wynajęcia wynosi 76 875 m<sup>2</sup>.

### 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: 11,5 km

od węzła „Rzgów” na drodze ekspresowej S8; 31 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 28 km od Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta (cargo). Powierzchnia magazynowa parku wynosi 52 022 m<sup>2</sup>, magazyn posiada zielony certyfikat BREEAM. Aktualnie wolna powierzchnia magazynowa do wynajęcia wynosi 29 000 m<sup>2</sup>.

### **MLP Łódź**

Park zlokalizowany jest w Łodzi przy ul. Olechowskiej (dzielnica Widzew), około 11 km na południowy-wschód od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 1 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 5 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 składają się obecnie dwa budynki o powierzchni 49 500 m<sup>2</sup>. Inwestycja docelowo składać się będzie z trzech budynków przystosowanych do magazynowania i lekkiej produkcji o łącznej powierzchni 86 800 m<sup>2</sup>, posiadających certyfikat BREEAM. Aktualnie wolna powierzchnia magazynowa do wynajęcia wynosi 31 670 m<sup>2</sup>.

### **MLP Business Park Łódź**

Park zlokalizowany w Łodzi, przy ul. Olechowskiej (dzielnica Widzew), ok. 10 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; 3 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 16 km od Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta (cargo). Na park składa się nowoczesny budynek o łącznej powierzchni 30 359 m<sup>2</sup>. Aktualna powierzchnia do wynajęcia wynosi 26 566 m<sup>2</sup>.

### **CLM Park Lućmierz**

Park zlokalizowany w Lućmierz Lesie, przy ul. Sadowej, około 4 km od centrum Zgierza i 18 km od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 4,5 km od węzła „Emilia” na autostradzie A2, 12 km od terminalu kontenerowego Łódź Brukowa (iHub/Centrostal); 19 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); 31,5 km od Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta (cargo). Obiekt składa się z jednego budynku o łącznej powierzchni około 22 600 m<sup>2</sup>. Aktualnie brak jest wolnej powierzchni do wynajęcia.

### **Reino IO Łódź**

Park zlokalizowany jest przy al. Ofiar Terroryzmu 11 Września 19 w Łodzi (dzielnica Widzew) około 12 km na od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości:

3 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 2 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 m<sup>2</sup> i posiada zielony certyfikat BREEAM. Aktualnie brak jest wolnej powierzchni do wynajęcia.

### **Brukowa Business Park**

Park zlokalizowany w Łodzi, przy ul. Brukowej (dzielnica Bałuty), ok. 8 km na północny-zachód od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 10 km od węzła „Łódź Teofilów” na drodze ekspresowej S14; 16 km od węzła „Emilia” na autostradzie A2; 22 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie A1 i A2); 0,2 km od terminalu kontenerowego Łódź Brukowa (iHub/Centrostal) oraz 21 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 12 300 m<sup>2</sup>.

### **Hillwood Kutno**

Obiekt zlokalizowany w Kaszewach Kościelnych, 8 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 72 200 m<sup>2</sup>. Aktualnie powierzchnia do wynajęcia wynosi 27 100 m<sup>2</sup>.

### **Katoen Natie Polska**

Obiekt zlokalizowany w Kutnie przy ul. Intermodalnej, 6,5 km na wschód od centrum Kutna, bezpośrednio przy drodze krajowej nr 92 oraz przy terminalu kontenerowym w Kutnie (PCC Intermodal). Orientacyjne odległości: 3,5 km od węzła „Kutno Wschód” na autostradzie A1.

Park składa się z 6 budynków o łącznej powierzchni 65 000 m<sup>2</sup> z możliwością rozbudowy do 185 000 m<sup>2</sup>. Aktualnie brak jest wolnej powierzchni do wynajęcia.

### **Diamond Business Park Stryków**

Park zlokalizowany w Dobrej przy ul. Wodnej, 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; 6 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); 16 km od terminalu kontenerowego Łódź Brukowa (iHub/Centrostal) oraz 28 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 m<sup>2</sup>. Plany rozbudowy przewidują realizację kolejnych czterech budynków, a powierzchnia docelowa wyniesie 171 600 m<sup>2</sup>. 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; 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 (iHub/Centrostal) oraz 28 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 m<sup>2</sup>. Aktualnie powierzchnia do wynajęcia wynosi 19 400 m<sup>2</sup>.

### Segro Logistics Park Stryków

Park zlokalizowany w Smolicach 2 km na południowy-zachód od centrum Strykowa, w sąsiedztwie węzła „Stryków” na autostradzie A2 i drogi krajowej nr 14. Orientacyjne odległości: 5 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); 23 km od terminalu kontenerowego Łódź Brukowa (iHub/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 360 000 m<sup>2</sup>, a docelowo 395 000 m<sup>2</sup>. Obiekt posiada zielony certyfikat BREEAM. Aktualnie powierzchnia do wynajęcia wynosi 46 700 m<sup>2</sup>.

### Hillwood Stryków

Park położony w Sosnowcu, 3 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); 18,5 km od terminalu kontenerowego Łódź Brukowa (iHub/Centrostal) oraz 27 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans). Na powierzchnię magazynową składają się dwa budynki o łącznej powierzchni 88 500 m<sup>2</sup>. Aktualnie powierzchnia do wynajęcia wynosi 7 237 m<sup>2</sup>.

### Exeter Park Stryków

Park zlokalizowany w Sosnowcu około 4 km na południowy-zachód od centrum Strykowa, bezpośrednio przy drodze krajowej nr 14. Orientacyjne odległości: 2 km od drogi krajowej nr 71, 2 km od węzła „Stryków” na autostradzie A2; 5,5 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); 18 km od terminalu kontenerowego Łódź Brukowa (iHub/Centrostal) oraz 29 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 m<sup>2</sup>. Aktualnie brak jest wolnej powierzchni do wynajęcia.

### Panattoni Park Stryków III

Park zlokalizowany w Sosnowcu około 2,5 km na południe od centrum Strykowa, w sąsiedztwie drogi krajowej nr 14, przy węźle „Stryków” na autostradzie A2. Orientacyjne odległości: 6 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); 20 km od terminalu kontenerowego Łódź Brukowa (iHub/Centrostal) oraz 29 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans). Na powierzchnię magazynową składają się dwa budynki o łącznej powierzchni 94 500 m<sup>2</sup>. Obiekt posiada zielony certyfikat BREEAM. Aktualnie brak jest wolnej powierzchni do wynajęcia.

### Panattoni Park Stryków IV

Park zlokalizowany w Sosnowcu około 4 km na południe od centrum Strykowa, bezpośrednio przy drodze krajowej nr 14, przy węźle „Stryków” na autostradzie A2. Orientacyjne odległości: 6 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); 19 km od terminalu kontenerowego Łódź Brukowa (iHub/Centrostal) oraz 28 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans). Na powierzchnię magazynową składają się dwa budynki o łącznej powierzchni 65 000 m<sup>2</sup>. Obiekt posiada zielony certyfikat BREEAM. Aktualnie

powierzchnia do wynajęcia wynosi 35 636 m<sup>2</sup>.

### **Prologis Park Stryków**

Park zlokalizowany w Sosnowcu, 4 km na południe od centrum Strykowa, w sąsiedztwie węzła „Stryków” na autostradzie A2. Orientacyjne odległości: 6 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); 19 km od terminalu kontenerowego Łódź Brukowa (iHub/Centrostal) oraz 29 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans). Na park składają się trzy budynki o łącznej powierzchni magazynowej 80 200 m<sup>2</sup>. Obiekt posiada zielony certyfikat BREEAM. Aktualnie powierzchnia do wynajęcia wynosi 39 744 m<sup>2</sup>.

### **P3 Piotrków**

Park zlokalizowany jest w Woli Bykowskiej, 7 km na północ od centrum Piotrkowa Trybunalskiego, bezpośrednio przy drodze krajowej nr 12/91. Orientacyjne odległości: 2 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), 48 km od terminali Radomsko (Loconi, Erontrans) i 52 km od terminala Zduńska Wola Karsznice (PKP Cargo). Jest to obiekt magazynowo-dystrybucyjny zapewniający elastyczność w zakresie możliwej funkcji. Obiekt składa się z ośmiu budynków o powierzchni 330 829 m<sup>2</sup>. Docelowo park ma się składać z 14 budynków o łącznej powierzchni 469 343 m<sup>2</sup>. Aktualnie powierzchnia do wynajęcia wynosi 40 731 m<sup>2</sup>.

### **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: 4 km od węzła „Piotrków Trybunalski Zachód” na autostradzie A1 (skrzyżowanie z drogą ekspresową S8); 43 km od terminali Radomsko (Loconi, Erontrans), 45 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans) i 53 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 m<sup>2</sup>. Aktualnie powierzchnia do wynajęcia wynosi 500 m<sup>2</sup>.

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

Park zlokalizowany 5 km na północ od centrum Piotrkowa Trybunalskiego, bezpośrednio przy węźle „Moszczenica” na drodze ekspresowej S8. Orientacyjne odległości: 7 km od węzła „Piotrków Trybunalski Zachód” na autostradzie A1; 49 km od terminali Radomsko (Loconi, Erontrans), 49 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans) i 62 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 m<sup>2</sup>, a docelowo 412 000 m<sup>2</sup>. Obecnie brak wolnych powierzchni do wynajęcia.

### **Mapletree Park Piotrków I**

Park zlokalizowany w Rokszycach, 6 km na zachód od centrum Piotrkowa Trybunalskiego, bezpośrednio przy węźle „Piotrków Trybunalski Wschód” na drodze ekspresowej S8. Orientacyjne odległości: 4 km od węzła „Piotrków Trybunalski Południe” na autostradzie A1; 43 km od terminali Radomsko (Loconi, Erontrans), 46 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans) i 56 km od terminala kontenerowego Zduńska Wola Karsznice (PKP Cargo). Na powierzchnię magazynową składa się jeden budynek o powierzchni 21 200 m<sup>2</sup>. Aktualnie wolna powierzchnia do wynajęcia wynosi 2 479 m<sup>2</sup>.

### **Mapletree Park Piotrków II**

Park zlokalizowany jest w Majkowie Dużym, 9 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; 49 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 50 km od terminali kontenerowych Radomsko (Loconi, Erontrans); 55 km od terminala kontenerowego Zduńska Wola Karsznice (PKP Cargo). Na park składają się dwa nowoczesne budynki o łącznej powierzchni 42 319 m<sup>2</sup>. Docelowo składać się będzie z trzech budynków o łącznej powierzchni 125 000 m<sup>2</sup>. Aktualnie wolna powierzchnia do wynajęcia wynosi 42 319 m<sup>2</sup>.

Partner Logistic Wolbórz Park zlokalizowany jest w Wolborzu, ok. 17 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; 59 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans). Park składa się z jednego budynku magazynowo-biurowego o powierzchni 26 500 m<sup>2</sup>. Aktualnie wolna powierzchnia do wynajęcia wynosi 17 720 m<sup>2</sup>.

### **Hillwood Rawa Mazowiecka**

Park zlokalizowany jest w północno-wschodniej części Rawy Mazowieckiej, 2,5 km od centrum miasta, w sąsiedztwie węzła „Rawa Mazowiecka Północ” na drodze ekspresowej S8 oraz drogi krajowej nr 72, 60 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 m<sup>2</sup>. Obiekt posiada zielony certyfikat BREEAM. Aktualnie powierzchnia do wynajęcia wynosi 85 255 m<sup>2</sup>.

### **Hillwood Łowicz Południe**

Park zlokalizowany w miejscowości Łyszkowice, około 19 km na południe od centrum Łowicza, przy węźle „Łowicz” na autostradzie A2. Orientacyjne odległości: 24 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); 69 km od terminalu intermodalnego w Kutnie (PCC Intermodal). Obiekt składa się z dwóch budynków o łącznej powierzchni 108 627 m<sup>2</sup>. Aktualnie powierzchnia do wynajęcia wynosi 61 917 m<sup>2</sup>.

### **Logic Park Radomsko**

Park zlokalizowany jest w Malutkich, ok. 8 km na północ od centrum Radomska. Orientacyjne odległości: 7,5 km od węzła „Radomsko” na autostradzie A1; 5 km od terminala kontenerowego Radomsko (Loconi). Park składa się z jednego budynku o powierzchni 60 980 m<sup>2</sup>, a docelowo 383 204 m<sup>2</sup>. Aktualnie brak jest wolnej powierzchni do wynajęcia.

## **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: 18 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); 4,5 km od terminali kontenerowych

Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 21 km od Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta (cargo). Na park składać się będzie nowoczesny budynek o łącznej powierzchni 33 556 m<sup>2</sup>, posiadający zielony certyfikat BREEAM.

### **Panattoni City Logistics Łódź VII (planowany)**

Park zlokalizowany będzie w Łodzi, przy ul. Dostawczej, ok. 10 km na południowy-wschód od centrum Łodzi. Orientacyjne odległości: 7,5 km od węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1, 26 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); 4 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 11 km od Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta (cargo). Na park składać się będzie nowoczesny budynek o łącznej powierzchni 42 719 m<sup>2</sup>, posiadający 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 „Tuszyń” 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 m<sup>2</sup>.

### **GLP Łódź IV Logistics Centre (planowany)**

Park zlokalizowany będzie w Emilii, ok. 25 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); 17 km od terminalu kontenerowego Łódź Brukowa (iHub/Centrostal); 47 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 30 km od Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta (cargo). Na park składać się będzie nowoczesny budynek o łącznej powierzchni 71 600 m<sup>2</sup>.

### **Hillwood Łódź Chocianowice II (planowany)**

Park zlokalizowany będzie w Łodzi, przy ul. Chocianowickiej, ok. 9 km na południowy-zachód od centrum Łodzi, bezpośrednio przy drodze krajowej nr 14. Orientacyjne odległości: 10 km od węzła „Łódź Retkinia” na drodze ekspresowej S14; 15 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 8,5 km od Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta (cargo).

Na park składać się będzie nowoczesny budynek o łącznej powierzchni 19 994 m<sup>2</sup>, posiadający zielony certyfikat BREEAM.

### **7R Park Łódź North I (planowany)**

Park zlokalizowany będzie w Zgierzu, przy ul. Łukasińskiego, ok. 23 km na północ od centrum Łodzi, bezpośrednio przy węźle „Aleksandrów Łódzki” na drodze ekspresowej S14. Orientacyjne odległości: 9 km od węzła „Emilia” na autostradzie A2; 30 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie A1 i A2); 11 km od terminalu kontenerowego Łódź Brukowa (iHub/Centrostal) oraz 42 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 m<sup>2</sup>.

### **P3 Łódź City (planowany)**

Park zlokalizowany będzie w Łodzi, przy ul. Śnieżnej, ok. 7 km na północny-wschód od centrum Łodzi, bezpośrednio przy drodze krajowej nr 72. Orientacyjne odległości: 9 km od węzła „Brzeziny” na autostradzie A1; 18 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); 16 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 13 km od Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta (cargo). Na park składać się będą dwa nowoczesne budynki o łącznej powierzchni 43 793 m<sup>2</sup>, posiadający zielony certyfikat BREEAM.

### **White Star Logistics Łódź (planowany)**

Park zlokalizowany będzie we wschodniej części Łodzi, przy ul. Brzezińskiej, ok. 15 km od centrum miasta w pobliżu węzła „Brzeziny” na autostradzie A1. Orientacyjne odległości: 13 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); 12 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 30 km od Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta (cargo). Na park składać się będą dwa budynki o łącznej powierzchni 30 000 m<sup>2</sup>, posiadające zielony certyfikat BREEAM.

### **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; 20 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 3 km od Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta (cargo). Na park składać się będą

trzy nowoczesne budynki o łącznej powierzchni 101 781 m<sup>2</sup>.

### **Segro Logistics Park Łódź (planowany)**

Park zlokalizowany będzie w Ksawerowie, przy ul. Giełdowej, ok. 12 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; 20 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 11 km od Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta (cargo). Na park składać się będzie nowoczesny budynek o łącznej powierzchni 34 460 m<sup>2</sup>.

### **DSV Global Transport and Logistics (planowany)**

Park zlokalizowany będzie w Łodzi, przy ul. Józefiaka, ok. 11 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); 3,5 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 20 km od Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta (cargo). Na park składać się będzie nowoczesny budynek o łącznej powierzchni 23 000 m<sup>2</sup>.

### **BTV Park Łódź I**

Park zlokalizowany będzie we wschodniej części Łodzi, przy ul. Wieńcowej, ok. 13 km od centrum miasta w pobliżu autostrady A1. Orientacyjne odległości: 5 km od węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1; 18 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); 5 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans); 21 km od Portu Lotniczego Łódź im. W. Reymonta (cargo). Na park składać się będzie nowoczesny budynek o łącznej powierzchni 23 852 m<sup>2</sup>.

### **Park Logistyczny Kutno (planowany)**

Park zlokalizowany będzie w Kutnie, przy ul. Skłęczkowskiej, ok. 4 km na zachód od centrum Kutna, bezpośrednio przy drodze krajowej nr 92. Orientacyjne odległości: 5 km od węzła „Kutno Wschód” na autostradzie A1; 3 km od terminala kontenerowego Kutno (PCC Intermodal). Na park składać się będą trzy nowoczesne budynki o łącznej powierzchni 51 012 m<sup>2</sup>.

### **MountPark Stryków (planowany)**

Park zlokalizowany będzie około 2 km na północ od centrum Strykowa, bezpośrednio przy drodze

wojewódzkiej nr 708 oraz przy drodze krajowej nr 14. Orientacyjne odległości: 4,5 km od węzła „Stryków” na autostradzie A2; 8 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); 30 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans). Plany inwestycyjne obejmują budowę dziewięciu budynków o łącznej powierzchni 245 000 m<sup>2</sup>.

### MLP Stryków (planowany)

Park zlokalizowany będzie około 4 km na południowy - zachód od centrum Strykowa, bezpośrednio przy drodze krajowej nr 71 oraz autostradzie A2. Orientacyjne: 2 km od węzła „Stryków” na autostradzie A2; 6 km od węzła „Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2); 28 km od terminali kontenerowych Łódź Olechów (Spedcont, Erontrans). Plany inwestycyjne obejmują budowę czterech budynków o łącznej powierzchni 153 100 m<sup>2</sup>.

## 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 5,5 milionów m<sup>2</sup>, a ogromny popyt na tego rodzaju powierzchnie sprawia, że w budowie jest już kolejne ponad 380 tys. m<sup>2</sup>. 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 m<sup>2</sup>. zasobów powierzchni magazynowych, w tym budowie około 325 tys. m<sup>2</sup>. Wskaźnik pustostanów wynosi 7,1 %. Czynsze bazowe oscylują w okolicach 3,70 – 5,25 EUR/m<sup>2</sup>.

### 7R Park Bytom North I

To projekt parku logistycznego składającego się z jednego budynku. Całkowita powierzchnia inwestycji wyniesie około 60 000 m<sup>2</sup>.

### 7R Beskid Park I i II

Centrum 7R Beskid Park w Czechowicach – Dziedzicach jest zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie DK 1/E75, z możliwością zjazdu do drogi krajowej. Położenie nieruchomości ułatwia szybki dojazd do najważniejszych miast aglomeracji śląskiej, a także przejść granicznych w Cieszynie i Korbielowie. Łączna powierzchnia logistyczna wynosić będzie ponad 56 000 m<sup>2</sup>.

Nowszy 7R Park Beskid II położony jest 4 km od węzła trasy ekspresowej Bielsko-Biała Komornice. Inwestycja zlokalizowana jest w niedużej odległości od granicy Czech i Słowacji. Składać się będzie z 5 hal magazynowych o docelowej powierzchni ponad 121 812 m<sup>2</sup>.

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

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

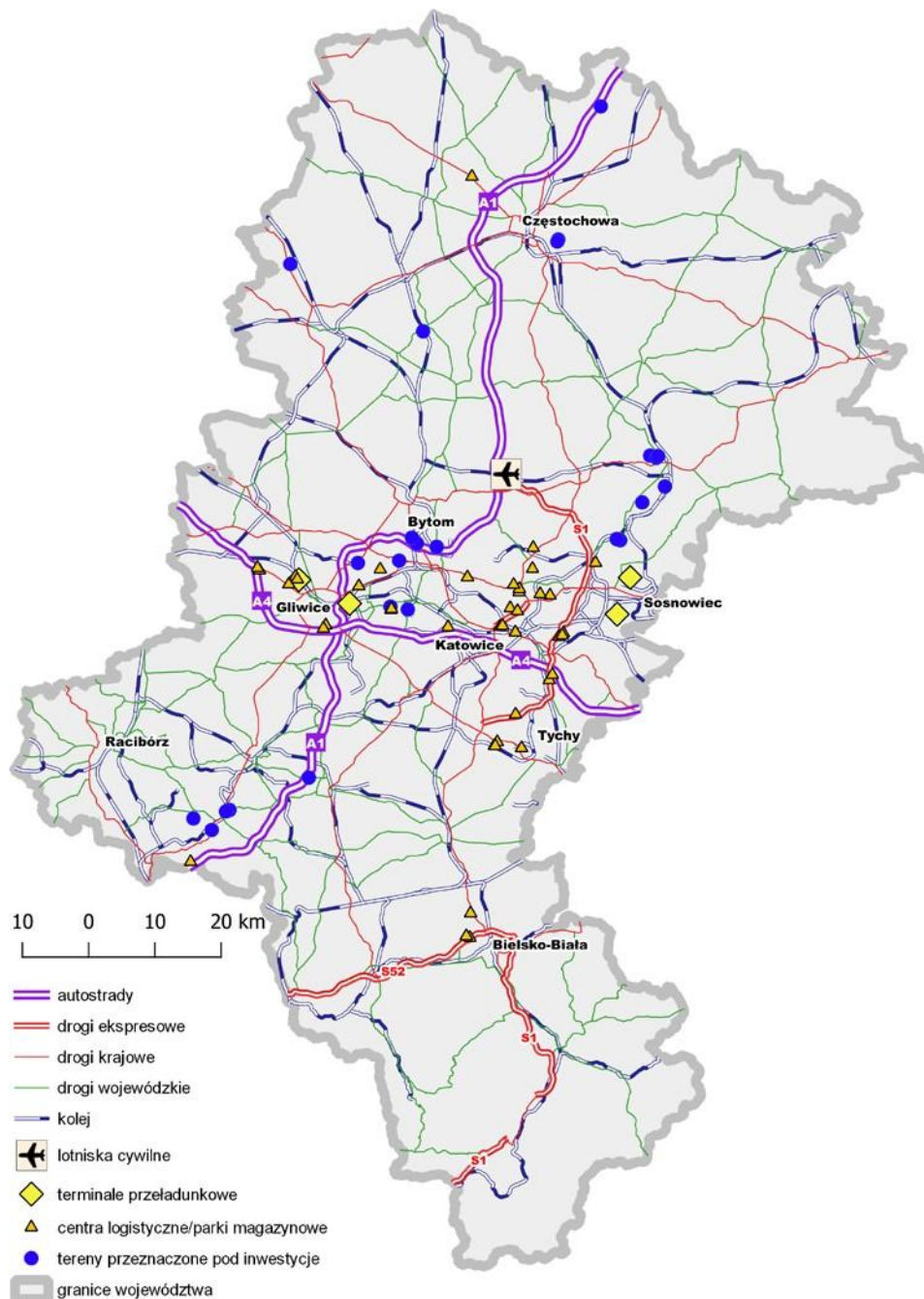
### 7R Logistic Sosnowiec

7R Logistic Milowice 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 m<sup>2</sup>.

### 7R Park Przylesie

7R Park Przylesie to kolejna inwestycja typu 7R Green Saver. Docelowo park liczyć będzie aż 269 000 m<sup>2</sup>.

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



Źródło: Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie

### Alliance Silesia Logistics Center

Alliance Silesia Logistics Center zlokalizowane jest w Czeladzi położonej w samym centrum regionu Górnego Śląska, zaledwie 10 km od Katowic, przy trasie ekspresowej S86 (Katowice-Sosnowiec). Bardzo dobry dostęp do regionalnego, jak i do ogólnopolskiego rynku zapewnia położenie niedaleko drogi ekspresowej S1 / trasy europejskiej E75 (Toruń–Łódź–Katowice), a także dobry dojazd do oddalonej o 12 minut autostrady A4

/ trasy europejskiej E40 (Wrocław-Katowice- Kraków). Obecna wielkość centrum wynosi: 87 105 m<sup>2</sup>.

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

## CTPark Częstochowa

Projekt Cross Dock dla Firm Logistycznych w Europie Środkowo-Wschodniej cTPark Częstochowa to projekt typu cross dock, doskonale przystosowany do operacji logistycznych. Zlokalizowany z dogodnym dostępem do siły roboczej i dobrą infrastrukturą, stanowi strategiczny wybór dla firm logistycznych poszukujących możliwości rozwoju w Europie Środkowo-Wschodniej. Znajduje się w bliskich odległościach od centrum Częstochowy jak i lotniska. Fakt ten sprzyja połączeniu nie tylko z innymi miastami w Polsce, lecz również z rynkami zagranicznymi.

## 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 m<sup>2</sup>. – dostępna 17 000 m<sup>2</sup>.

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

## CTPark Zabrze

To planowana inwestycja parku logistycznego, który składać się będzie z czterech hal magazynowych. Jego łączna powierzchnia wyniesie ok. 90 000 m<sup>2</sup>. Znajduje się ok. 4,5 km od centrum Zabrza 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 m<sup>2</sup>.

## Diamond Business Park Gliwice

Diamond Business Park Gliwice znajduje się w Katowickiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej (część Północna Gliwickiej Podstrefy), przy drodze krajowej nr 88 (Gliwice-Bytom), 7 km od węzła Kleszczów na autostradzie A4/trasie europejskiej E40 (Wrocław-Katowice-Kraków). Położenie parku zapewnia także dobry dostęp do

autostrady A1/trasy europejskiej E75 (Trójmiasto-Toruń-Gliwice). W odległości 2 km znajduje się stacja kolejowa oraz śródlądowy Port Gliwice, umożliwiające transport rzeczny do Niemiec. Park dostosowany jest do potrzeb średnich i małych firm. Obecna wielkość parku wynosi 53 470 m<sup>2</sup>.

## DL Invest Park Psary/Czeladź

DL Invest Park Psary/Czeladź będzie jednym z największych parków logistycznych w regionie, położony na terenie obejmującym 900 000 m<sup>2</sup>. Park oferuje możliwość rozbudowy centrum o obiekty magazynowe i produkcyjne o łącznej powierzchni do 320 000 m<sup>2</sup>. Minimalna powierzchnia działki wynosi 10 000 m<sup>2</sup>., przy czym istnieje możliwość dopasowania powierzchni do indywidualnych wymagań klienta. Park zlokalizowany jest w Psarach/Czeladzi, 13 km od centrum Katowic, przy węźle Psary-Sarnów na drodze krajowej nr 86 (Katowice-Warszawa). Park posiada także dobry dostęp do autostrady A4/trasy europejskiej E40 (Wrocław-Katowice-Kraków) oraz międzynarodowego portu lotniczego Katowice-Pyrzowice usytuowanych 15 km od parku.

## EXETER Park Czeladź

EXETER Park Czeladź zlokalizowane jest w Czeladzi położonej w samym centrum regionu Górnego Śląska, zaledwie 10 km od Katowic, przy trasie ekspresowej S86 (Katowice-Sosnowiec). Bardzo dobry dostęp do regionalnego, jak i do ogólnopolskiego rynku zapewnia położenie niedaleko drogi ekspresowej S1/trasy europejskiej E75 (Toruń-Łódź-Katowice), a także dobry dojazd do oddalonej o 12 minut autostrady A4/trasy europejskiej E40 (Wrocław-Katowice-Kraków). Centrum logistyczne oferuje 90 000 m<sup>2</sup>.

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

## 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 m<sup>2</sup>. 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 m<sup>2</sup>. Powierzchnie mogą zostać specjalnie dopasowane indywidualnych wymagań klienta, min. do potrzeb produkcji lekkiej.

### **GLP Łęziny Logistics Centre**

GLP Łęziny 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 m<sup>2</sup>.

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

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

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

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

### **Logicor Gliwice**

Logicor Gliwice znajduje się w północno-zachodniej części Górnego Śląska blisko strategicznego węzła Sośnica, co czyni go ważnym centrum logistycznym w regionie. Park położony jest 5 km od centrum Gliwic w odległości 1 km od węzła Gliwice-Sośnica, łączącym autostradę

A1 (Trójmiasto – Gliwice) z A4 / trasę europejską E40 (Wrocław – Katowice – Kraków) i drogą krajową numer 44 (Gliwice – Kraków). Park położony jest 47 km od granicy polsko-czeskiej i 35 km od międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice- Pyrzowice. Obecna wielkość parku 16 160 m<sup>2</sup>, docelowo 21 888 m<sup>2</sup>.

### Logicor Mysłowice

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

Logicor Mysłowice to jedno z największych centrów dystrybucyjnych w Polsce, w skład którego wchodzi osiem budynków. Powierzchnia całkowita wynosi ok. 197 000 m<sup>2</sup>.

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

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

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

### MDC<sup>2</sup> Park Gliwice

MDC<sup>2</sup>Park 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 m<sup>2</sup>.

### MLP Czeladź

MLP Czeladź to nowoczesny park dystrybucyjny który oferować będzie 71.000 m<sup>2</sup>. 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 m<sup>2</sup>.

### MLP Gliwice

MLP Gliwice położony jest przy węźle Zabrze Zachód, łączącym autostradę A1 (Trójmiasto-Lódź-granica z Czechami) oraz drogę krajową nr 78 (Gliwice-Międzynarodowy Port Lotniczy Katowice w Pyrzowicach). Docelowo oferować będzie ok. 45 000 m<sup>2</sup>. (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 m<sup>2</sup>

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

### 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 m<sup>2</sup>.
- Panattoni Park Bielsko-Biała III 90 200 m<sup>2</sup>.
- Panattoni Park Bielsko-Biała IV 100 000 m<sup>2</sup>.

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

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

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

### **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 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> oraz 23 500 m<sup>2</sup>.

### **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 m<sup>2</sup>. Składać się będzie z dwóch nowoczesnych hal magazynowych.

### **Panattoni Park Sosnowiec Expo**

Panattoni Park Sosnowiec Expo to planowana inwestycja na Górnym Śląsku o łącznej powierzchni prawie 64 000 m<sup>2</sup>. Park znajduje się bezpośrednio przy drodze krajowej nr 94, 3 km od drogi ekspresowej S1 oraz 16 km od autostrady A4. Port lotniczy w Pyrzowicach jest oddalony o 23 km.

### **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). 10 km od parku znajduje się kolejowy Euroterminal Sławków, łączący Europę, Rosję i Chiny, obsługujący kolei wąskojak i szerokotorową. Powierzchnia magazynowa parku wynosi ponad 300 000 m<sup>2</sup>.

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

## Panattoni Park Zabrze

Panattoni Park Zabrze jest zlokalizowany 7 km od centrum Zabrze 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 m<sup>2</sup>.

## Panattoni Park Zabrze II

Panattoni Park Zabrze II zlokalizowany jest 5 km od centrum Zabrze 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 m<sup>2</sup>. 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 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup>. 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 m<sup>2</sup>.

## Portowa 74

Portowa 74 to obiekt strategicznie zlokalizowany w sąsiedztwie Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, na terenie konurbacji górnośląskiej w Gliwicach. Centrum logistyczne znajduje się przy drodze krajowej nr 88 (Gliwice – Bytom). Kompleks ma zapewniony dobry dostęp do węzła autostrady A1 (Trójmiasto – Łódź – Gliwice)

i autostrady A4/trasy europejskiej E40 (Wrocław – Katowice – Kraków). Posiada także połączenie z Drogową Trasą Średnicową (Katowice – Gliwice). Obecna wielkość parku wynosi: 7 900 m<sup>2</sup>, docelowo 18.000 m<sup>2</sup>.

## ProLogis Park Dąbrowa Górnicza

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 m<sup>2</sup>. 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 m<sup>2</sup>.

## ProLogis Park Chorzów

ProLogis Park Chorzów to największe centrum logistyczne na Śląsku, położony jest na terenie rozwiniętej infrastrukturalnie konurbacji górnośląskiej, 6 km od centrum Katowic i 22 km od międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice-Pyrzowice. Kompleks zlokalizowany jest blisko węzła Chorzów-Batory na autostradzie A4/trasy Europejskiej E40 (Wrocław – Katowice – Kraków). W oddalonych o 15 km od parku Gliwicach znajduje się węzeł Gliwice-Sośnica łączący autostrady A4 i A1 (Trójmiasto – Łódź – Gliwice). Do parku możliwy jest dojazd liniami komunikacji miejskiej. Obecna wielkość parku wynosi: 250 000 m<sup>2</sup>.

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

### **Segro Business Park Gliwice**

SEGRO Business Park Gliwice oferuje dwie hale magazynowe o łącznej powierzchni 24 800 m<sup>2</sup>., 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 m<sup>2</sup>. i 41 900 m<sup>2</sup>.

### **SEGRO Logistics Park Gliwice**

SEGRO Logistics Park Gliwice to nowoczesny park logistyczny położony na 48 ha działce, który docelowo oferować będzie 200.000 m<sup>2</sup>. powierzchni magazynowo-produkcyjnej. Minimalne moduły najmu zaczynają się już od 2.200 m<sup>2</sup>. 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 m<sup>2</sup>.

### **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 m<sup>2</sup>. Magazyny dzielą się

na moduły o wielkości 360 m<sup>2</sup>.

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

Śląskie Centrum Logistyki Spółka Akcyjna (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), C-E 59 oraz C-E 65 a 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 53,2618 ha przy ul. Portowej 28 w Gliwicach, graniczące z Podstrefą Gliwicką Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Na terenie centrum logistycznego znajduje się 28 000 m kw. Wysokospecjalistycznej powierzchni magazynowej, place składowe o pojemności 70 000 ton, port śródlądowy, stacja i bocznica kolejowa (ok. 11 km torów kolejowych), pomieszczenia biurowe o pow. 3 000 m<sup>2</sup>. oraz terminalem kontenerowym i parkingiem dla TIRów. Mieszczący się w ŚCL terminal kontenerowy o powierzchni 50 000 m<sup>2</sup>., posiada pojemność 2 900 TEU. Na terenie ŚCL wszystkie magazyny mają dostęp do torów kolejowych. ŚCL SA dysponuje lokomotywą przetokową i zarządza infrastrukturą kolejową w postaci 11 km torów. 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 m<sup>2</sup>. nowoczesnych powierzchni o różnym przeznaczeniu, dostosowanych pod specyficzne wymagania Kontrahentów. Terminal 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 m<sup>2</sup>. 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 m<sup>2</sup>. do 4300m<sup>2</sup>. oraz powierzchni biurowych od 12 m<sup>2</sup>. do 500 m<sup>2</sup>. Łączna powierzchnia biur i magazynów to ponad 20 000 m<sup>2</sup>.

### 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-Łódź). Autostrada A4 położona jest ok. 12 km na południe a autostrada A1 15 km na zachód od parku. Do centrum logistycznego możliwy jest dojazd komunikacją publiczną. To nowoczesny park dystrybucyjny, który oferować będzie 15 500 m<sup>2</sup>. 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 m<sup>2</sup>. powierzchni magazynowej i 2000 m<sup>2</sup>. 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 spadł i wynosi 2,8%. Czynsz efektywny 3,4 EUR/m<sup>2</sup>. – 3,95 EUR/m<sup>2</sup>. W IV

kwartale 2024 roku województwo zachodniopomorskie dysponowało powierzchnią magazynową powyżej miliona 145 tys. m<sup>2</sup>. W budowie jest kolejne prawie 700 tys. m<sup>2</sup>.

### Hale BTS:

#### BTS KION

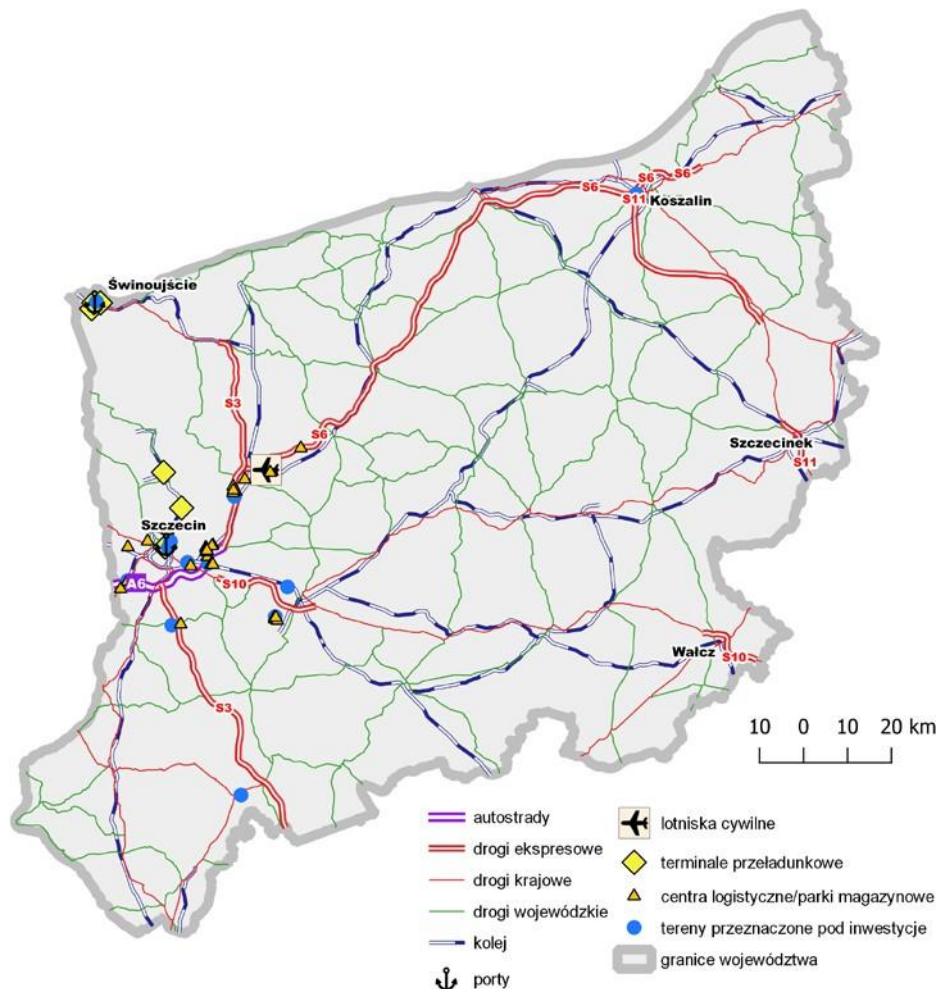
Panattoni Europe wybudowało w Kołbaskowie pod Szczecinem fabrykę wózków widłowych dla firmy Linde, będącej częścią KION Group – wiodącego producenta wózków przemysłowych w Europie i drugiego na świecie. Powierzchnia obiektu wynosi blisko 44 000 m kw. To tu w całości powstają wózki widłowe. Inwestycja zrealizowana jest zgodnie z ideą dostosowania obiektu do zaplanowanej w nim technologii Linde - transport pionowy i poziomy, wygrodzenie 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 2025 roku firma Linde stworzyła 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 m<sup>2</sup>. 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 800m<sup>2</sup>. dróg, w tym rondo typu biskoptowego. Rondo powstało na istniejącym węźle Kołbaskowo, na zjeździe z autostrady A6 z kierunku

Rysunek 18. Rozmieszczenie infrastruktury liniowej oraz punktowej w województwie zachodniopomorskim.



Źródło: Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie

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 m<sup>2</sup>. powierzchni i zaliczane jest do największych obiektów logistycznych w Polsce. Wyposażone jest w najnowocześniejsze rozwiązania technologiczne, w tym dwie pięciopoziomowe wieże wysokiego składowania, które mogą pomieścić do kilkunastu milionów sztuk towaru.

### BTS Hydroline

Hydroline – pionier i lider branży wyposażenia do napędów hydraulicznych w Finlandii zdecydował się

na budowę obiektu produkcyjnego zlokalizowanego w Stargardzie, w sąsiedztwie swojej starej fabryki. Inwestycja o powierzchni 13 000 m<sup>2</sup>. zrealizowana została przez Panattoni Europe. Strefa przemysłowa zajmuje ponad 12 tys. m kw. i została przygotowana pod przyszłą rozbudowę. W wyposażeniu tej części budynku znalazły się: pomieszczenie sprężonego powietrza, pomieszczenie do malowania czy akumulatorownia wózków widłowych.

### 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 przeładunkowego. Nowo powstała hala wielkości 5 000m<sup>2</sup>. 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 m<sup>2</sup>. Przy hali jest też część biurowa, licząca 4000 m<sup>2</sup>. z wieloma rozwiązaniami proekologicznymi i energooszczędnymi. Uroczyste otwarcie centrum logistycznego TEDI miało miejsce 27 kwietnia 2023. Lokalizacja w Stargardzie wspiera intensywniejszą ekspansję 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!

## BTS Action

W Dunikowie (Szczecin) powstaje kolejny projekt BTS realizowany przez firmę Panattoni dla holenderskiej sieci dyskontów niespożywczych Action. Będzie miał 54500m<sup>2</sup> powierzchni (z czego 2870m<sup>2</sup> to powierzchnia biurowa), pracę znajdzie tu ponad 500 osób. Centrum ma spełniać ekologiczne standardy certyfikacji BREEAM na poziomie „Outstanding”. Dach zostanie wyposażony w instalację fotowoltaiczną o mocy 1 MWp. Ogrzewanie zapewnią pompy ciepła, a w oszczędnościach pomoże instalacja wody szarej. Zaprojektowano wiatę na 48 rowerów oraz 20 punktów ładowania samochodów

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 m<sup>2</sup>. 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 dogodne połączenie z lotniskiem (30 km), portem morskim, centrum Szczecina (15 km), Berlinem oraz z drogami ekspresowymi S3 (port morski – południe Polski), S10 (Stargard Szczeciński - kierunek Toruń). Jest to nowoczesna inwestycja, która docelowo w ramach dwóch budynków magazynowych oferuje 80 000 m<sup>2</sup>. powierzchni magazynowej wysokiego składowania. Pierwszy budynek został oddany to 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 LogisticsPark 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 4608m<sup>2</sup>. 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 m<sup>2</sup>. 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 000m<sup>2</sup>. 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 m<sup>2</sup>. 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 m<sup>2</sup>. Wyposażone jest w doki rozładunkowe, bramy wjazdowe z poziomu „0”, obszerne

place manewrowe i dodatkowe miejsca parkingowe. Dzięki bliskości centrum Szczecina, a w szczególności sąsiedztwu autostrady A6, projekt zapewnia dopływ wykwalifikowanych pracowników, a także dogodny dostęp do infrastruktury transportu miejskiego. Najemcy to m.in. 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 026m<sup>2</sup>. 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. Lokalizacje w odległości ok. 12km od centrum Szczecina umożliwia pracownikom szybki dojazd z centrum Szczecina. Powierzchnia całkowita kompleksu to 39 660 m<sup>2</sup>. 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 nowy obiekt logistyczny zlokalizowany na działce przy ulicy Lubczyńskiej w Szczecin Dąbiu. Wielkość powierzchni to około 29 000m<sup>2</sup>. – najemcą jest firma Farutex. Odległość od drogi S3 to tylko 6 km. Doskonałe połączenie drogowe dla klientów obsługujących rynek polski i niemiecki.

## 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 946m<sup>2</sup>. Hale są wyposażone w doki rozładunkowe, bramy

wjazdowe z poziomu „0” oraz place manewrowe. Najemcy to m.in. SIA Abbrasives, Fiege oraz DSV.

- Panattoni Park Goleniów II – planowane są 2 hale o łącznej powierzchni 104 414m<sup>2</sup>. (magazyn A – 59 497m<sup>2</sup>, magazyn B – 44 917m<sup>2</sup>.)
- Panattoni Park Goleniów III – planowane są 2 hale o łącznej powierzchni 49 000m<sup>2</sup>. (magazyn A – 15 734, magazyn B – 33 286m<sup>2</sup>.)
- Panattoni Park Goleniów IV – planowane są również dwie hale o łącznej powierzchni 114 417m<sup>2</sup>. (magazyn A – 55 702m<sup>2</sup>, magazyn B – 58 715m<sup>2</sup>.)

### 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 m<sup>2</sup>. 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 m<sup>2</sup>. 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 krajową 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 umożliwia nie tylko szybką dystrybucję towarów zarówno na rynek polski, jak i poza granice kraju Polski. Najwyższy standard techniczny oferowanej powierzchni magazynowej, nowoczesne rozwiązania

technologiczne oraz duże place manewrowe zapewnią komfort użytkowania wynajętej przestrzeni. Wielkość inwestycji to 13 742m<sup>2</sup>. Najemcy to m.in. chińska firma produkcyjna Copper Joint.

### 7R Park Szczecin

7R Park Szczecin to centrum logistyczne, które powstało w północnej części Szczecina na działce o powierzchni 20 hektarów. Łączna powierzchnia hal wynosi ok. 61 000 m<sup>2</sup>. 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. Najemcami są 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 m<sup>2</sup>. 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 195m<sup>2</sup>.) 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. 62 442 m<sup>2</sup>. 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 m<sup>2</sup>. 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 m<sup>2</sup>.) 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 270m<sup>2</sup>. oraz 15 120m<sup>2</sup>.) o łącznej powierzchni 42 390m<sup>2</sup>.

### **Hillwood Nowogard**

Hillwood Nowogard to planowane centrum magazynowe klasy A oferujące do 61000 m<sup>2</sup>. 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.

### **Westside Szczecin by LemonTree**

Westside Szczecin by LemonTree to nowoczesny obiekt logistyczno-magazynowy wielkości 30 000m<sup>2</sup>

zlokalizowany w południowo-zachodniej części Szczecina. Wyróżnia się nowoczesną architekturą oraz zastosowaniem naturalnych materiałów. Hala znajduje się w odległości 1km od obwodnicy Szczecina, 10km od niemieckiej granicy. Pierwsi najemcy wprowadzą się w połowie roku 2025 Są to firmy Puccini i PartyDeco.

### **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 11625m<sup>2</sup>. 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 m<sup>2</sup>. 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 m<sup>2</sup>.

#### **CTP Park Sulechów**

CTP Park Sulechów to planowana inwestycja mająca składać się z dwóch hal magazynowych o łącznej powierzchni ponad 90 000 m<sup>2</sup>. Park znajduje się w niedalekiej odległości od drogi ekspresowej S3.

#### **CTPark Iłowa**

CTPark Iłowa znajduje się na skrzyżowaniu autostrady A18 (Berlin–Wrocław), 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 m<sup>2</sup>, zlokalizowany w Słubicach, zaledwie 3,5 km od granicy polsko-niemieckiej.

## Exeter Sulechów

Exeter Sulechów to nowoczesny obiekt o wielkości ok. 3 000 m<sup>2</sup>, 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 m<sup>2</sup>.

## 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 umożliwiają 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 m<sup>2</sup>. 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 m<sup>2</sup>. 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 m<sup>2</sup>. 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 1,5 km od węzła S3 – Skwierzyna. Zrealizowane zostały dwa budynki o łącznej powierzchni 12 000 m<sup>2</sup>. 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 m<sup>2</sup>.

## Panattoni Park Gorzów I

Panattoni Park Gorzów Wielkopolski oferuje nowoczesną

powierzchnię produkcyjno-magazynową klasy A, składa się z 2 budynków o łącznej powierzchni ponad 69.000m<sup>2</sup>. 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 Łowa**

Panattoni Park Łowa 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 m<sup>2</sup>. 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 m<sup>2</sup>. 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 m<sup>2</sup>. 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 m<sup>2</sup>. 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 m<sup>2</sup>.

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

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 m<sup>2</sup>. 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 niemal 30 000 m<sup>2</sup>. 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 m<sup>2</sup>. 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 m<sup>2</sup>. 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 Myszecin**

White Star Logistics Myszecin 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 m<sup>2</sup> powierzchni magazynowej.

## **Dolnośląskie**

Województwo dolnośląskie jest potężnym rynkiem magazynowym na tle kraju, którego zasoby to ponad 3 mln m<sup>2</sup>. 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 m<sup>2</sup>. 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<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup>. znajduje się w Nowej Wsi Wrocławskiej, gmina Kąty 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 m<sup>2</sup>. 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 pełnią funkcjonalną bocznica kolejową, 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 m<sup>2</sup>. 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 m<sup>2</sup>. 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 m<sup>2</sup> nowoczesnej powierzchni. Lokalizacja zapewnia doskonały dojazd do Wrocławia oraz Łodzi. Park będzie się składał z dwóch hal: jedna o powierzchni ponad 70,000 m<sup>2</sup>. oraz druga, mniejsza, 17,329 m<sup>2</sup>.

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

## 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 Sieroniewie 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<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup>. 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. m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> powierzchni magazynowej. Faza pierwsza obejmować będzie hale o łącznej wielkości 32 450 m<sup>2</sup>. Deweloper oferuje także możliwość budowy obiektów „szytych na miarę” (build-to-suit) oraz moduły magazynowe już od 3 000 m<sup>2</sup>.

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

## 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 m<sup>2</sup>. 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 m<sup>2</sup>. 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 zlokalizowana we Wrocławiu i znakomicie skomunikowana 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 11.5 km. 900 m 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 w Bolesławcu to inwestycja o planowanej powierzchni prawie 54,000 m<sup>2</sup>. 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 m<sup>2</sup> powierzchni magazynowo-biurowej. Wrocław to jeden z najprężniej rozwijających się rynków magazynowych w Polsce z podażą powyżej 500 tysięcy m<sup>2</sup> budynków magazynowych. Panattoni Park Wrocław II zapewnia sprawną logistykę podmiotów tam funkcjonujących, ich

dostawców oraz firm, które chcą utworzyć swoje zaplecze logistyczne. Dobrze rozwinięta infrastruktura drogowa tego regionu jest powiązana z obecnością innych obiektów magazynowych w okolicy, jak na przykład sąsiedniego parku technologicznego LG. Panattoni Park Wrocław II składa się z dwóch budynków - 41 200 m<sup>2</sup> oraz 20 000 m<sup>2</sup> powierzchni magazynowej. Panattoni Park Wrocław II zapewnia sprawną logistykę podmiotów tam funkcjonujących, ich dostawców oraz firm, które chcą utworzyć swoje zaplecze logistyczne. Dobrze rozwinięta infrastruktura drogowa tego regionu jest powiązana z obecnością innych obiektów magazynowych w okolicy, jak na przykład sąsiedniego parku technologicznego LG. Panattoni Park Wrocław II składa się z dwóch budynków - 41 200 m<sup>2</sup> oraz 20 tys. m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup>. 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 m<sup>2</sup>. 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 m<sup>2</sup>. 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 m<sup>2</sup>. Nieopodal inwestycji znajduje się autostrada A4 oraz węzeł „Wrocław Południe”.

### **Panattoni Park Wrocław XIII**

Nowoczesna hala magazynowa o łącznej powierzchni 80,227 m<sup>2</sup>. 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 m<sup>2</sup>.

### **Panattoni Park Legnica**

Inwestycja w Legnicy w okolicy dawnego lotniska. Park zakłada realizację 3 hal magazynowych o łącznej powierzchni prawie 90 000 m<sup>2</sup>. 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 umożliwia 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 m<sup>2</sup>. 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 użytkownika, oszczędność energii i ochronę środowiska. Budynki spełniają oczekiwania nawet najbardziej wymagających klientów, odpowiadają między innymi potrzebom składowania towarów w chłodniach w ramach logistyki żywności. 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 m<sup>2</sup>. 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 m<sup>2</sup>. Powierzchnia biurowa dostępna na antresoli może być dostosowana według wytycznych i potrzeb najemcy. Magazyny są wybudowane w konwencji „crossdockingu”, 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 prowadzenia 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 m<sup>2</sup>. 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 m<sup>2</sup>. Maksymalnie możliwe jest wybudowanie do 230 000 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup>. 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 m<sup>2</sup>. 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 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. m<sup>2</sup>. 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 m<sup>2</sup>. 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 m<sup>2</sup>.

## 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 biznesu

## Wielkopolskie

Województwo Wielkopolskie wraz z Poznaniem należy do tzw. Wielkiej Piątki na polskim rynku magazynowym, w skład której wchodzi: Warszawa, Górny Śląsk, Polska Centralna i Wrocław. Powierzchnia magazynowa w tym centrum 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. W grudniu 2024 roku województwo oferowało 3,6 mln m<sup>2</sup> powierzchni użytkowej, stan pustostanów kształtował się na poziomie 7%. Stabilny popyt i umiarkowana nowa podaż zapewniają stały przyrost powierzchni magazynowej regionu.

## 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.

## 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. m<sup>2</sup>. Spółka zajmuje się logistyką kontraktową i wynajmem powierzchni magazynowych, również na zasadach (BTS). Firma zapewnia również usługi celne dla firm.

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

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



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. m<sup>2</sup>. wyposażony w system wysokiego składowania oraz nowoczesny transport wewnętrzny.

Posiadamy suwnicę o udźwigu 50 ton z chwytnikiem do obsługi zwojów stalowych, obejmującą zasięgiem 2.300 m<sup>2</sup>. 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. m<sup>2</sup>. 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 bocznic kolejowa odgałęziająca się bezpośrednio rozjazdem od toru stacji PKP PLK S.A.

w Swarzędzu. Bocznic zlokalizowana jest bezpośrednio przy halach magazynowych multimodalnego centrum logistycznego CLIP.

Oferta:

- możliwość wjazdu/wyjazdu na bocznicę CLIP z dwóch kierunków: Poznań – Warszawa, Warszawa – Poznań,
- obsługę przewozu samochodów na wagonach,
- przyjmowanie i zdawanie pojedynczych wagonów kolejowych i przesyłek wagonowych, grup wagonowych oraz składów całopociągowych przeznaczonych dla użytkownika lub współużytkownika 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 przy standardowych jak i uproszczonych odprawach celnych. Oferta obejmuje:

- przewozy FTL o masie całkowitej do 44 ton DMC dla transportów intermodalnych,
- transport kontenerów każdego typu,
- profesjonalny przewóz towarów niebezpiecznych (ADR),
- transport towarów wymagających wykorzystania naczepy typu coilmulda,
- lokalizację GPS przewożonych towarów,
- 30 podkontenerowych naczep uniwersalnych,
- pełną odpowiedzialność za powierzony ładunek,
- dobór przewoźników oraz optymalną trasę 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

dogodne położenie w centrum Polski, na skrzyżowaniu autostrady A2 z drogą krajową 25. Spółka Wielkopolskie Centrum Logistyczne Konin - Stare miasto S.A. została założona 2001 roku na zasadzie partnerstwa prywatno-publicznego. Akcjonariuszami oraz założycielami są Gmina Stare miasto, na terenie której inwestycja została zrealizowana, miasto Konin, oraz 5 prywatnych przedsiębiorców. 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 Gądko – niecałe 15 km od Poznania. Składa się z 6 hal magazynowych o powierzchni 171,6 tys. m<sup>2</sup>. 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 m<sup>2</sup>., które wraz z innymi obiektami firmy w tym regionie - Panattoni Park Poznań II i Panattoni Park Robakowo, oferują łącznie 249,200 m<sup>2</sup>. powierzchni przemysłowej, co stanowi prawie 1/3 całkowitej podaży magazynów w Wielkopolsce. Panattoni Park Poznań I leży

w miejscowości Gądko, 13 km od centrum Poznania. Park jest położony wzdłuż krajowej drogi ekspresowej S11, 1200 m w linii prostej od skrzyżowania dróg A2, E30, S11, w odległości 13 km od centrum Poznania. Panattoni Park Poznań I może poszczycić się podpisaniem jednej z największych na rynku umów najmu na powierzchnię 50 tys. m<sup>2</sup>. z wiodącym producentem odzieżowym Hennes & Mauritz. W związku ze swoją ekspansją H&M postanowił wybudować kolejny magazyn w Gądkach, o powierzchni 30 tys. m<sup>2</sup>. Budynek, realizowany dla H&M w Panattoni Park Poznań I, będzie pierwszym obiektem w portfolio Panattoni z uwzględnieniem tak szerokich rozwiązań ekologicznych.

### **Panattoni Park Poznań II**

Panattoni Park Poznań II to nowoczesne centrum dystrybucyjne o powierzchni 92,300 m<sup>2</sup>., które wraz z innymi inwestycjami firmy w tym regionie – Panattoni Park Poznań I i Panattoni Park Robakowo, tworzy ogromne zaplecze magazynowe, ponad 243, tys. m<sup>2</sup>. powierzchni przemysłowej, dla rynku poznańskiego. Panattoni Park Poznań II leży w miejscowości Żerniki, 13 km od centrum Poznania. Plany budynków Panattoni Park Poznań II uwzględniają wysoko zawansowane rozwiązania techniczne, zapewniające funkcjonalność oraz elastyczność w kształtowaniu modułów. Panattoni Park Poznań II składa się z trzech budynków magazynowych. Firma zapewnia całościową obsługę obiektów, od przygotowania spersonalizowanego pod potrzeby klienta planu, przez jego realizację, po administrowanie zbudowanymi inwestycjami. Park posiada 140 doków rozładunkowych i 325 miejsc parkingowych. Jest położony wzdłuż krajowej drogi ekspresowej S11, 800m w linii prostej od skrzyżowania dróg A2, E30, S11. Projekt zlokalizowany jest 13 km od centrum Poznania.

### **Panattoni Park Robakowo**

Panattoni buduje zaawansowane obiekty przemysłowe, magazynowe i biurowe. Zainteresowanym firmom oferuje własne, najnowocześniejsze rozwiązania logistyczne, dopasowane do branży Klienta i rozmiarów firmy. Specjalnością firmy są obiekty build-to-suit (BTS) – budowane na miarę indywidualnego zapotrzebowania Klienta i szczegółowo z nim konsultowane na każdym etapie przygotowań. Panattoni Park Robakowo to centrum dystrybucyjne o powierzchni 26 400 m<sup>2</sup>., które znajduje się w odległości 16 km od centrum Poznania. Panattoni Park Robakowo jest wyposażony w 35 doków rozładunkowych, parking dla 40

samochodów ciężarowych oraz 60 miejsc parkingowych dla samochodów osobowych. Park jest położony przy krajowej drodze ekspresowej S11, 2,5 km w linii prostej od skrzyżowania dróg A2, E30, S11. Projekt zlokalizowany jest 16 km od centrum Poznania. Panattoni Park Robakowo jest zlokalizowany obok dwóch innych inwestycji poznańskich firmy - Panattoni Park Poznań I i Panattoni Park Poznań II.

## 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 m<sup>2</sup> to jeden z pięciu nowoczesnych centrów dystrybucyjnych dewelopera 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 aglomeracje: 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 m<sup>2</sup>. 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 m<sup>2</sup>. z możliwością elastycznego kształtowania modułów oraz opcją dostosowania powierzchni do potrzeb lekkiej produkcji. Zlokalizowany jest w Robakowie w bezpośrednim sąsiedztwie autostrady A2. Oddalony o 6km od skrzyżowania w Krzesinach połączony 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. m<sup>2</sup>. nowoczesnej powierzchni magazynowej.

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

## Panattoni Park Poznań Airport

Panattoni Park Poznań Lotnisko to kolejna inwestycja na terenie Wielkopolski. Nowoczesne centrum dystrybucyjne oferuje zaawansowane rozwiązania techniczne, zapewniające najwyższą jakość powierzchni magazynowych (klasa A), funkcjonalność oraz elastyczność w kształtowaniu modułów. Największym atutem Panattoni Park Poznań Lotnisko jest dogodna lokalizacja. Inwestycja położona jest zaledwie 11 km

od centrum miasta oraz blisko jednego z najstarszych w Polsce portów lotniczych Poznań-Ławica, z którym łączy ją 5-kilometrowa trasa ul. Bukowską.

W pobliżu centrum dystrybucyjnego znajduje się również Zachodnia Obwodnica Poznania, prowadząca do autostrady A2 (węzła Poznań Zachód), łączącej dwa ważne punkty w Europie – Berlin i Warszawę. Panattoni Park Poznań Lotnisko to projekt 2 hal magazynowych klasy A, o łącznej powierzchni około 35 519 m<sup>2</sup>. 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. m<sup>2</sup>. powierzchni magazynowo-produkcyjnych. Nowoczesny park logistyczny zlokalizowany jest ok. 15 km od centrum Poznania. Centrum logistyczne oferuje nowoczesną powierzchnię magazynową z możliwością przeznaczenia na lekką produkcję.

### **Milenium Logistic Park Poznań West**

MLP Poznań West jest zlokalizowany po zachodniej stronie Poznania w pobliżu drogi ekspresowej S11, zaledwie 7 km od węzła z autostradą A2. Doskonała lokalizacja mLP Poznań WestII jest atrakcyjna dla różnych aktywności biznesowych. mLP Poznań West obejmie ok. 86 tys. m<sup>2</sup>. nowoczesnych powierzchni magazynowo-produkcyjnych, na terenie o powierzchni 18,8 ha.

### **Millenium Logistics Park Poznań WestII**

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. m<sup>2</sup>.

W 2025 otwarto nowy obiekt MLP Poznań. Inwestycja licząca ponad 16 tys. m kw. nowej powierzchni będzie spełniać najwyższe standardy środowiskowe. Celem

jest uzyskanie certyfikatu BREEAM New Construction na poziomie Excellent. MLP Group powierzyło funkcję generalnego wykonawcy naszej firmie.

Nowy obiekt dedykowany jest globalnej firmie HAVI Logistics zajmującej się innowacjami, optymalizacją i zarządzaniem łańcuchem dostaw wiodących światowych marek świadczących usługi na rynku HoReCa & Convenience. Zgodnie z ustaleniami przekazanie najemcy nowej hali magazynowej budowa prowadzona będzie według zasad zrównoważonego rozwoju. Inwestycja zostanie poddana certyfikacji ekologicznej BREEAM New Construction, na poziomie Excellent. Obiekt wyposażony został m.in. w panele fotowoltaiczne, pompy ciepła oraz stacje do ładowania samochodów osobowych i ciężarowych.

### **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, Zaparah, CEVA Logistics, British American Tobacco, Clipper Logistics, Colian Logistic. Całkowita powierzchnia: 426,719 m<sup>2</sup>.; możliwość BTS: 236,711 m<sup>2</sup>.

### **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. m<sup>2</sup>. oferuje powierzchnie do wynajęcia w szczególności firmom zlokalizowanym w Zachodniej Polsce lub jako centrum dystrybucyjne na Polskę Północno-Zachodnią lub Europę Zachodnią. Istnieje również możliwość adaptacji powierzchni do prowadzenia lekkiej produkcji, montażu lub konfekcjonowania.

### **Prologis Park 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. m<sup>2</sup>. Powstało w wyniku ekspansji firmy Prologis w Poznaniu. Zlokalizowane jest po drugiej stronie drogi numer 92 i jest to jeden z większych parków magazynowych w Wielkopolsce, co umożliwia swobodną ekspansję w ramach parku magazynowego. Powierzchnie magazynowe wynajmowane są tu przez liczne firmy sektora FMCG, logistyczne oraz dystrybucyjne. Magazyny w Poznaniu zrealizowano w najwyższym standardzie i odpowiadają wymaganiom klasy A.

## Prologis Park Poznań III

Prologis rozpoczął budowę magazynu typu Small Business Unit o powierzchni 13 tys. m<sup>2</sup>. na terenie nowo powstającego Prologis Park Poznań III. Obecnie poznańskie portfolio Prologis obejmuje dwa parki logistyczne o łącznej powierzchni ponad 163,8 tys. m<sup>2</sup>. Prologis Park Poznań III to inwestycja zlokalizowana w Unikowie – 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. m<sup>2</sup>. W przyszłości możliwa będzie również rozbudowa parku o dodatkowe 90 tys. m<sup>2</sup>.

## 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. m<sup>2</sup>. 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. m<sup>2</sup>. Wszystkie obiekty zaprojektowane zostały zgodnie z najwyższymi standardami klasy A i oferują zarówno powierzchnie magazynowe jak i ekskluzywnie przestrzenie biurowe. Deweloper umożliwia elastyczne kształtowanie modułów magazynowych pod wynajem których minimalna powierzchnia musi wynosić 1500 m<sup>2</sup>.

## Tulipan Park Poznań (I-III)

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

## Centrum Logistyczne VW Group Polska

W 2015 roku oddano do użytku nowe Centrum Logistyczne VW Group Polska o powierzchni 30 tys. m<sup>2</sup>. wybudowane w ramach SEGRO Logistics Park Poznań na terenie gminy Komorniki. Kompleks zlokalizowany jest w bezpośrednim sąsiedztwie autostrady A2 łączącej Poznań ze Świeciem, co pozwoli również w znaczący sposób obniżyć natężenie ruchu ciężarówek w centrum Poznania. W przyszłości VW Group Polska

planuje rozbudowę nowego centrum logistycznego. Pod względem powierzchni jest to druga inwestycja magazynowa w Wielkopolsce i siódma w Polsce. Nowością jest wprowadzenie w Centrum tzw. usługi SDD (Same Day Delivery) polegającej na realizacji zamówienia dilerów w dniu, w którym ją zleca. Na 30 tys. m<sup>2</sup>. 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. m<sup>2</sup>. 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 m<sup>2</sup>. Powierzchnia parku magazynowego 32.634 m<sup>2</sup>, powierzchnia dostępna – 16 734 m<sup>2</sup>.

### **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. m<sup>2</sup>, a obecnie istniejąca powierzchnia magazynowo - biurowa wynosi ok. 38 tys. m<sup>2</sup>. 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. m<sup>2</sup>. w tym 2 500 m<sup>2</sup>. mroźni, 2 tys. m<sup>2</sup>. wiaty oraz 2 tys. m<sup>2</sup>. 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. m<sup>2</sup>. możliwość budowy dwóch nowych hal magazynowych o łącznej powierzchni do 74 tys. m<sup>2</sup>. 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**

MLP 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. m<sup>2</sup>. powierzchni magazynowo-produkcyjnych.

Specyfikacja techniczna infrastruktury magazynowej: budynki klasy A, siatka słupów: 12m x 22,5m, nośność posadzki – 6T/ m<sup>2</sup>., 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 m<sup>2</sup>. 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/ m<sup>2</sup>., 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 m<sup>2</sup>. w parku logistycznym mLP Poznań West w Dąbrówce k. Poznania. Budynek został oddany do użytkowania na początku trzeciego kwartału 2019 roku. mLP Poznań West to nowoczesne centrum dystrybucyjne zlokalizowane po zachodniej stronie Poznania, obok drogi ekspresowej S11 i zaledwie 7 km od skrzyżowania autostrady A2 i trasy S11. Centrum skierowane jest przede wszystkim do firm z sektora e-commerce, logistyki, dystrybucji oraz lekkiej produkcji. Docelowy potencjał projektu to ok. 83 tys. m<sup>2</sup>. najnowocześniejszej powierzchni magazynowo - produkcyjnej.

### Prologis Park Poznań III

Prologis Park Poznań III to 312 tys. m<sup>2</sup>. o dogodnej lokalizacji i dobrze rozwiniętej infrastrukturze. W ramach nieruchomości istnieje możliwość dostarczenia magazynów, hal produkcyjnych i biur o łącznej powierzchni 134 570 m<sup>2</sup>. Znajduje się w Junikowie – dzielnicy na zachodzie Poznania – oddalonej o 300 m na północ od autostrady A i 6 km od centrum miasta. Nowo wybudowane linie komunikacji publicznej zapewniają łatwy dostęp do wykwalifikowanej kadry pracowniczej. Są to obiekty magazynowe plasujące się w klasie A. Spełniają niezbędne wymogi bezpieczeństwa zgodne z wytycznymi dotyczącymi zabezpieczania centrów logistycznych, w tym m.in.: wysokości składowania 10 m, nośności posadzki 5 t/m<sup>2</sup>., 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 m<sup>2</sup>. 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 m<sup>2</sup>. i drugim -11 868 m<sup>2</sup>.

### 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 m<sup>2</sup>. 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/ m<sup>2</sup>. magazyn Logit zapewnia możliwość dostosowania powierzchni do potrzeb prowadzenia lekkiej produkcji. Hala magazynowa została wyposażona w niezbędne systemy przeciwpożarowe w postaci tryskaczy oraz kłap dymowych.

### Centrum Logistyczne Amazon

W październiku 2014 r. w Sadach (gmina Tarnowo Podgórne) k. Poznania otwarte zostało centrum logistyczne amerykańskiej firmy wysyłkowej Amazon o powierzchni 95 tys. m<sup>2</sup>., 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 najnowocześniejszych obiektami koncernu Amazon spośród wszystkich 30 centrów rozrzuconych po całym świecie. Kosztował budowy wyniósł 100 mln euro. Powierzchnia hali przekracza 100 tys. m<sup>2</sup>., z czego ponad 91 tys. przypada na część magazynową, a prawie 9 tys. m<sup>2</sup>. na biura i część socjalną. Inwestycję cechuje strategiczna lokalizacja i dobry dostęp do infrastruktury transportowej, w tym do europejskiej sieci nowoczesnych dróg – zaledwie 2,5 km drogi ekspresowej S11 i 16 km od autostrady A2 oraz Portu Lotniczego Poznań – Ławica. Deweloperem obiektu jest Panattoni Europe.

### Centrum magazynowo-biurove sieci Intermarché i Bricomarché.

Grupa muszkietierów zrzeszająca właścicieli supermarketów spożywczych Intermarché oraz typu „dom i ogród” Bricomarché, otworzyła 10 czerwca 2014 r. w Swadzimiu (gmina Tarnowo Podgórne) nowe centrum logistyczne w Swadzimiu przystosowywane m.in. do składowania oraz dystrybucji produktów spożywczych w temperaturach kontrolowanych (produktów świeżych, warzyw, owoców, mrożonek) oraz zarządzania towarami sezonowymi czy wielkogabarytowymi. Kompleks dysponuje powierzchnią wynoszącą łącznie ponad 80 tys. m<sup>2</sup>., z czego ponad 75 tys. m<sup>2</sup>., to powierzchnie magazynowe, odpowiadające 66 tys. miejsc paletowych. Docelowo nowa siedziba Grupy 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. m<sup>2</sup>., a powierzchnia samego magazynu to ponad 5 tys. m<sup>2</sup>. 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. m<sup>2</sup>. 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. m<sup>2</sup>. 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 m<sup>2</sup>. 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 m<sup>2</sup>. powierzchni magazynowej w dwóch budynkach. Dostępne są moduły już od 2625 m<sup>2</sup>. Ostatnio ogólna powierzchnia powiększona została o 19 tys. m<sup>2</sup>. 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 m<sup>2</sup>. 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, destyryfikatory powietrza oraz wysoki standard ochrony przeciwpożarowej.

### **Park mLP Poznań West**

Docelowa powierzchnia nowego centrum logistycznego ma wynosić 83 tys. m<sup>2</sup>. – 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 m<sup>2</sup>. 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. m<sup>2</sup>. 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 ciecz 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. m<sup>2</sup>. łącznie z usługami logistyki kontraktowej obiekt zajmuje teraz ponad 10 tys. m<sup>2</sup>. 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 отпраw 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. m<sup>2</sup>. z 7 tys. miejsc paletowych, gdzie operator magazynuje towary na zlecenie klientów.

### Raben Poznań

Raben jest związany z Wielkopolską od początku działalności w Polsce. Najpierw starował w Baranowie, potem rozbudowane centrum logistyczne w Gądkach i Robakowie. Teraz przyszedł czas na stolicę regionu: 3 lipca 2024 roku miało miejsce oficjalne otwarcie nowego oddziału spółki Raben Logistics Polska w Poznaniu przy ul. Obodrzyckiej 65. Nowy magazyn ma powierzchnię ok. 44 tys. m<sup>2</sup>., a lokalizacja jest blisko centrum Poznania i autostrady A2. To nowoczesny i ekologiczny obiekt, w którym zastosowano zrównoważone rozwiązania, dzięki którym magazyn spełnia wymagania certyfikacji BREEAM na poziomie Excellent oraz rygorystyczne wymogi zrównoważonego budownictwa FM Global. W oddziale Raben w Poznaniu - w magazynie i biurze - zatrudnienie znajdzie 200 osób. 41 ramp przeładunkowych przystosowano do obsługi samochodów ciężarowych, obszerne place manewrowe i tereny zewnętrzne przeznaczone wyłącznie do użytku Raben umożliwiają magazynowanie i prowadzenie różnorodnych operacji, w tym produkcji VAS. Magazyn wyposażono w wózki systemowe VNA, jak i wózki Li-Ion.

### Centrum Logistyczne Hillwood Poznań – Czemiń w Głuchowie

Hillwood Polska, deweloper powierzchni logistycznych w marcu 2025 roku zakończył pierwszy etap inwestycji

w Głuchowie, obejmujący 54 tys. m<sup>2</sup> nowoczesnej przestrzeni magazynowej. To pierwszy projekt spółki w tej części Wielkopolski. Generalnym wykonawcą jest firma Kome Polska. Planowana jest rozbudowa istniejącego budynku o kolejne 54 tys. m<sup>2</sup> oraz budowa nowego obiektu o powierzchni około 22 tys. m<sup>2</sup>. Docelowo cały kompleks będzie oferował niemal 130 tys. m<sup>2</sup> powierzchni przeznaczonej na potrzeby logistyki i przemysłu lekkiego. Warto dodać, że nowo powstałe centrum może przyciągnąć firmy działające w sektorach logistyki, e-commerce i lekkiego przemysłu, co może oznaczać kolejne miejsca pracy w regionie. Bliskość trasy S5 oraz krótki czas dojazdu zarówno do Poznania, jak i do Śremu, Kościana czy Mosiny i Puszczykowa, czyni z Głuchowa strategiczną lokalizację na logistycznej mapie Wielkopolski.

## 7. Terminale przeładunkowe oraz ich dostępność w poszczególnych województwach:

Na terenie Polski w 2024 r. zlokalizowanych było 48 aktywnych terminali intermodalnych, z czego:

- 6 obsługiwało przesyłki morze-kolej, morze-droga (terminale morskie),
- 42 obsługiwały przesyłki kolej-droga (terminale lądowe)
- łączna roczna zdolność przeładunkowa terminali transportu intermodalnego wyniosła 9,2 mln TEU, w tym:
- w terminalach morskich – 4,5 mln TEU (wzrost dzięki rozbudowie Baltic Hub)
- w terminalach lądowych – 4,7 mln TEU.

W 2024 r. w terminalach intermodalnych przeładowano łącznie 89,6 mln ton ładunków skonteneryzowanych, co oznacza wzrost o 6,4% względem roku poprzedniego.

W ogólnej liczbie przeładowanych kontenerów w terminalach morskich i lądowych przeważały kontenery 40' (63,8%). Udział kontenerów 20' wyniósł 26,1%, kontenerów 45' i więcej – 6,2%, a 30' – 3,9%

Pod względem rodzaju transportu:

- drogą morską do/z terminali przetransportowano 31,2 mln ton (34,8% ogółu),
- transportem samochodowym – 27,4 mln ton (30,6%),
- transportem kolejowym – 31,0 mln ton (34,6%)<sup>24</sup>

24) <https://www.gospodarkamorska.pl/bgk-przewidujemy-powrot-trendu-wzrostu-wego-na-polskim-rynku-intermodalnym-83714>

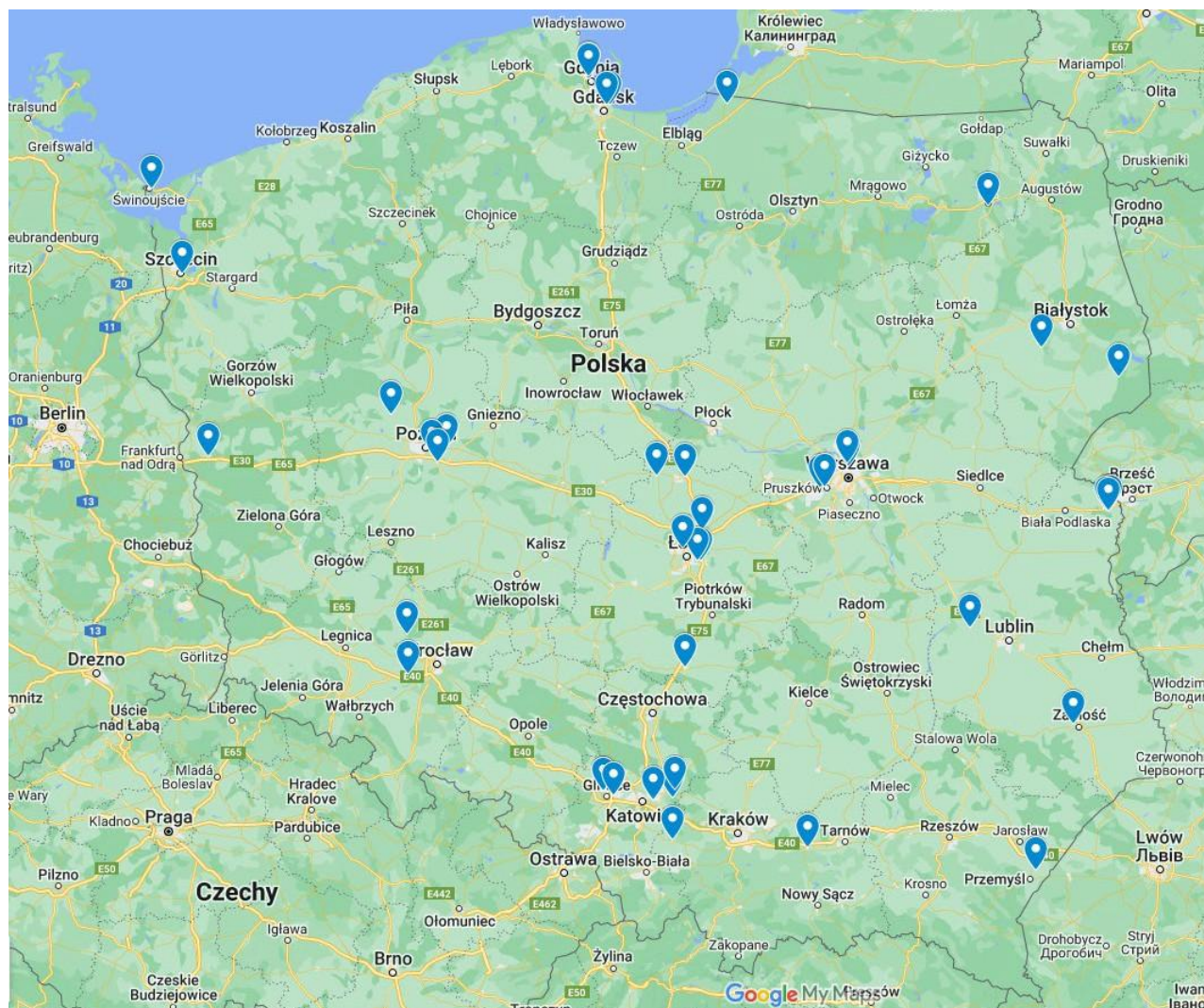
<https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-lacznosc/transport/transport-intermodalny-w-polsce-w-2023-roku,14,8.html>

## 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 rozdzielenia strefy zarządzania (Zarządy Portowe) i eksploatacji (niezależne spółki operatorskie). Rolą tych ostatnich jest świadczenie usług przeładunkowych.

Rysunek 20. Rozmieszczenie terminali intermodalnych w Polsce.



Źródło: <https://dane.utk.gov.pl/>

## Terminale w porcie Gdynia<sup>25</sup>

### Baltic Container Terminal Gdynia<sup>26</sup>

Wiodący terminal kontenerowy w zachodniej części portu, przy Nabrzeżu Helskim. Roczna zdolność przeładunkowa wynosi 1 mln TEU. Terminal posiada:

- nabrzeże o długości 800 m i głębokości 12,7 m (konstrukcyjna 13,2 m),
- 5 stanowisk lo-lo, w tym jedno ro-ro z rampą hydrauliczną,
- terminal kolejowy z 3 torami (687 m) i bocznicą z 6 torami po 1 km każdy,
- magazyn konteneryzacyjny (20 tys. m<sup>2</sup>, pojemność 15 tys. ton),
- plac składowy pojazdów (do 6 500 samochodów),

25) <https://www.port.gdynia.pl/>

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

- 400 stanowisk dla kontenerów chłodniczych
- W 2023 roku terminal rozszerzył siatkę połączeń o relację z Bliskim Wschodem i Koreą Południową dzięki serwisowi SWAN armatora MSC.

### Gdynia Container Terminal – Hutchison Ports Gdynia (GCT)<sup>27</sup>

Obsługuje głównie połączenia feederowe z portami bazowymi Europy Zachodniej. Terminal oferuje:

- nabrzeże kontenerowe (366 m, głębokość 11 m),
- place kontenerowe (6,9 ha, 192 gniazda chłodnicze),
- 4 tory kolejowe (24 platformy),
- kompleks bramowy (4 wjazdy i 4 wyjazdy),
- magazyn konsolidacyjny,
- 3 suwnice nabrzeżowe, 7 suwnic placowych, 3 wozy wysięgnikowe, 14 ciągników i 11 naczep.

W styczniu 2023 r. ogłoszono przetarg na modernizację suwnic placowych – przejście z napędu spalinowego na elektryczny.

### OT Port Gdynia<sup>28</sup>

Terminal uniwersalny o rocznej zdolności przeładunkowej 5 mln ton. Obsługuje regularne zawinięcia armatorów takich jak Finnlines, Transfennica, Euroafrica. Specjalizuje się w przeładunku:

- drobnicy (papier, stal, big-bagi, maszyny),
- ładunków masowych (zboża, biomasa, koks),
- kontenerów ro-ro i lo-lo

### HES Gdynia Bulk Terminal<sup>29</sup>

Obsługuje ładunki masowe suche i płynne. Posiada:

- magazyny kryte i place otwarte,
- dźwig Gottwald 6 do obsługi statków typu Capesize,
- chwytaki ograniczające emisję pyłów

### Mondry Terminal Zbożowy<sup>30</sup>

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. Zlokalizowany przy Nabrzeżu Indyjskim i Norweskim. Po przebudowie nabrzeże Indyjskie osiągnie zanurzenie 15,5 m, umożliwiając obsługę największych jednostek masowych na Bałtyku.

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

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

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

30) <https://www.mondry.com.pl/>

### Bałtycka Baza Masowa<sup>31</sup>

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

Terminale Bałtyckiej Bazy masowej usytuowane są w rejonie Basenu III, przy Nabrzeżu Szwedzkim oraz Nabrzeżu Inż. Wendy.

### 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 produktów spożywczych. Potencjał składowy terminalu obejmuje 10 zbiorników o łącznej pojemności 31 tys. m<sup>3</sup>.<sup>32</sup>

### Aalborg Portland Polska Sp. z o.o.<sup>33</sup> to

terminal oferujący obsługę cementu w imporcie.

### Terminal gazowy Alpetrol Sp. z o.o.<sup>34</sup>

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 zleciennodawców.

### 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 m<sup>2</sup>. a powierzchnia składowania wynosi 25 tys. M<sup>2</sup>.

<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>

## Terminal promowy<sup>35</sup>

Terminal promowy powstał 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.

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. Chociaż 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.

## Terminale przeładunkowe w Porcie Gdańsk<sup>36</sup>

Terminal Kontenerowy Baltic Hub (wcześniej DCT Deepwater Container Terminal)

Terminal Baltic Hub jako jedyny na Bałtyku jest w stanie obsłużyć kontenerowce, które na swoim pokładzie mogą zmieścić ponad 24 tys. 20-stopowych kontenerów (24 tys. TEU). W 2016 roku wybudowano drugie głębokowodne nabrzeże kontenerowe, Baltic Hub podwoił swoje zdolności do 2,9 mln TEU rocznie i stał się największym, pod względem przeładunków, terminalem kontenerowym na Bałtyku. W 2024 roku Baltic Hub obsłużył 642 statki, w tym 147 statków oceanicznych, a rekordowa liczba przeładunków podczas zawinięcia jednego z nich, odnotowana została w lipcu i wyniosła aż 20 459 TEU.

Nowe serwisy oceaniczne będą obsługiwane na terminalu T3 z wykorzystaniem nowych suwnic nabrzeżowych (STS). Inwestycja T3 powstała na 36-hektarowej powierzchni zbudowanej na wodzie, połączonej z obecnie funkcjonującą infrastrukturą (terminal 1 i 2).

Po całkowitym zakończeniu prac, planowanym na koniec 2025 r., T3 zwiększy zdolności przeładunkowe Baltic Hub o 1,5 mln TEU rocznie – do poziomu 4,5 mln TEU.

Od 1 lutego 2025 r. funkcjonuje nowa sieć połączeń

oceanicznych i wahadłowych (shuttle). W ramach tego sojuszu Maersk uruchomił dwa cotygodniowe serwisy typu shuttle do Baltic Hub, łączące Gdańsk z niemieckimi portami w Bremerhaven i Wilhelmshaven. Z początkiem kwietnia MSC poszerzy swoją obecność w Baltic Hub, włączając terminal do dwóch serwisów w relacji Azja–Europa.

## 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.

## Baza Paliw Płynnych

Terminal 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.

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

1) **Terminal eksportowy** zlokalizowany przy pirsie Węglowym. 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, rozmrzałnią wagonów, system taśmociągów oraz automatyczną

35) [www.gdynia.pl](http://www.gdynia.pl)

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

próbobieżnię. Jest on w stanie obsłużyć 1600 ton ładunku na godzinę.

- 2) **Terminal importowy** zlokalizowany przy pirsie Rudowym został zaprojektowany dla ładunków suchych masowych, głównie węgla i rudy żelaza. 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. m<sup>2</sup>. Jest on w stanie obsłużyć 2000 ton ładunku na godzinę w załadunku i 1600 ton w rozładunku.

**Terminal masowy Speed Gdańsk** to uniwersalny terminal przeładunkowy o nabrzeżu 1160 metrów długości i 9 m zanurzenia. Powierzchnia magazynowa ma wynosić 12 tys. m<sup>2</sup>, a powierzchnia składowania wynosi 58 tys. m<sup>2</sup>.

### Terminal Promowy Westerplatte

Pasażersko-towarowy terminal promowy zlokalizowany jest na Nabrzeżu Obrońców Westerplatte. 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

Jest to terminal otwarty - Zarząd Morskiego Portu Gdańsk SA zaprasza kontrahentów zainteresowanych uruchomieniem regularnych połączeń żeglugowych. Gwarantuje możliwość równoległej obsługi statków przy trzech stanowiskach - każde wyposażone w rampę ro-ro. Planowaną inwestycją, która będzie skutkowałą 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) – Zajączkowo Tczewskie PCC Intermodal S.A.<sup>37</sup>

Intermodal Container Yard (ICY) w Zajączkowie 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–Wierzhucin–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 Zajączkowo Tczewskie–Gdynia, z pominięciem Gdańska i Sopotu

Jednak nawet bez kosztownych inwestycji w infrastrukturę liniową, posadowienie zaplecza portowego przy głównym węźle kolejowym w Zajączkowie 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, 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

37) PCC Intermodal

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 Funkcjonalnym dominować będą funkcje logistyczne, co wynika z obecności wszystkich rodzajów transportu: morskiego – związanego z Portem Gdynia, lotniczego

(infrastruktura lotniska Gdynia-Oksywie), kolejowego oraz drogowego. Stanowi to główną determinantę przyszłego rozwoju gmin, na obszarze których znajdzie się przyszły obszar funkcjonalny (Gdyni, Rumii, Redy, Wejherowa i Kosakowa). Ponadto, teren przyszłej inwestycji dzięki planowanej budowie „Drogi Czerwonej” oraz 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.

**Rysunek 21. Most kolejowy w pobliżu planowanego suchego portu (ICY) – Zajęczkowo Tczewskie**



Źródło: PCC Intermodal

Prace nad opracowaniem zagospodarowania przestrzennego Doliny Logistycznej w Gminie Kosakowo pokryły się w czasie 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 koncepcji Doliny Logistycznej, z którym ZMPG S.A. podpisał umowę. Realizacja zadania została zakończona w 2024 r., a dalsze prace będą podejmowane wraz z postępami w planach dot. budowy Drogi Czerwonej.

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.

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. Tego typu infrastruktura, w obecnych realiach geopolitycznych, dodatkowo zyskuje na znaczeniu, gdyż może stanowić element tzw. infrastruktury krytycznej, która potencjalnie spełnia warunki podwójnego zastosowania (dual use), tj. może być wykorzystywana nie tylko do celów cywilnych, ale także wojskowych. Niestety w województwie kujawsko-pomorskim wciąż nie rozwinęła się nowoczesna platforma przeładunkowa, a perspektywa jej rozwoju jest obecnie niepewna ze względu na postawienie w stan likwidacji spółki Terminal Intermodalny Bydgoszcz Emiliano sp. z o.o., która była jedyną tego typu inicjatywą na terenie województwa kujawsko-pomorskiego.

Według założeń polityki rozwoju Samorządu Województwa na terenie województwa kujawsko-pomorskiego rozważa się lokalizację dwóch terminali przeładunkowych tworzących wspólnie Węzeł

Rysunek 22. Dolina Logistyczna



Źródło: Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.

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 Transportowego 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 i budowana 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 2023 r.).

## **Terminal Intermodalny Bydgoszcz Emilianowo (inwestycja planowana)**

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 jest jako jeden z kluczowych elementów budujących potencjał ponadregionalny i przewagi konkurencyjne województwa. Na lokalizację terminala wybrano dogodnie 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 trójmiejskich 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 powierzchni ok. 36 tys. m<sup>2</sup>, realizację bocznicy, 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 przygotowywanym Planie zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego. W celu realizacji ww. inwestycji w 2020 r. powołana została spółka celowa Terminal Intermodalny Bydgoszcz Emilianowo sp. z o.o. Dotychczasowym rezultatem działań spółki jest uzyskanie decyzji środowiskowej, będącej jednym z kamieni milowych w doprowadzeniu do realizacji przedmiotowej inwestycji. Niestety 29 sierpnia 2024 r. Nadzwyczajne Zgromadzenie Wspólników Terminala Intermodalnego Bydgoszcz Emilianowo sp. z o.o. podjęło decyzję o likwidacji spółki, ze względu na brak środków finansowych dla dalszego jej funkcjonowania, co realnie zagraża terminowej realizacji przedmiotowej inwestycji.

## **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 394, z dogodnym połączeniem do realizowanej 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. Sygnatariuszami pierwszego z nich jest Urząd Miejski w Solcu Kujawskim oraz Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie. Podstawą założeń listu jest wymiana wiedzy, informacji, opinii

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 jest Urząd Miejski w Solcu Kujawskim 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 przeładunków<sup>38</sup> jego potencjał i znaczenie jest duże dla regionu, a wiele wskazuje na to, że w najbliższych latach będzie rosnąć, co jest związane przede wszystkim z zakończoną budową kanału żeglownego przez Mierzeję 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 Szkarpawą oraz przez Cieśninę Piławską posiada połączenia kolejowe i drogowe m.in. z obwodem królewieckim, Warszawą, Gdańskiem, Olsztynem, Malborkiem. Powierzchnia terenu portu ogółem 404 ha, w tym długość nabrzeży portowych 3,686 km. Powierzchnia terminalu wynosi

ogółem 5,0 ha, w tym powierzchnia składowania 3,1 ha. Długość nabrzeża wynosi 196 m. W połowie długości znajduje się rampa o szerokości 12 m do obsługi statków ro-ro. Przy nabrzeżu można obsługiwać jednocześnie dwa statki. Aktualnie obowiązujące parametry maksymalne statków - barek: długość 85,0 m, szerokość 15,0 m, zanurzenie 2,30 m (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/m<sup>2</sup>. Zasobnia na ładunki sypkie: Wymiary 40,0 x 107,0 m, służy do przechowywania ładunków sypkich (węgiel, materiały budowlane itp.). Zasobnia składa się z trzech sekcji o pojemności: I - 7.600 ton, II - 4.300. ton, III - 4.400 tony. Magazyn: hala jednonawowa o powierzchni 1440 m<sup>2</sup> przeznaczona do składowania drobnicy w paletach, pakietach lub w sztaplach. Wysokość składowania do 5 m. Pojemność magazynu wynosi 3.300 ton. Wiata jednonawowa o powierzchni użytkowej 1440 m<sup>2</sup> służy do składowania ładunków drobnicowych, sprzętu 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.

Przed agresją Rosji na Ukrainę 96% wymiany towarowej odbywało się z portami obwodu królewieckiego. Wycofanie się przez port jako pierwszy w Polsce z rozładunku rosyjskiego węgla, wprowadzenie zakazu eksportu materiałów budowlanych i cementu spowodowało załamanie się przeładunków. Dalszy rozwój portu związany jest z kanałem przez Mierzeję Wiślaną. Obecnie możliwe jest przepłynięcie z Zalewu Wiślanego na Bałtyk poprzez Cieśninę Piławską, a także przez rzekę Szkarpawę. Ponieważ status umowy polsko rosyjskiej z 2009 o swobodnej żegludze jest niepewny z uwagi na zamrożone stosunki Federacją Rosyjską, budowa kanału żeglugowego przez Mierzeję 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

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

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 królewieckim, 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 500 tys. ton., drobnicy, zrębków (biomasy) oraz gazu LPG. Obecnie bocznica może jednocześnie przyjąć ponad 200 wagonów szerokotorowych, przeładowując wolumen gazu płynnego na poziomie ponad 15 tys. ton miesięcznie. Łączna długość torów na bocznicy wynosi blisko 8,5 km, a wolumen przeładunku sięga ponad 15 tys. ton gazu miesięcznie. Na miejscu odbywa się kompleksowa odprawa celna dzięki obecności agencji celnej. W skład terminalu wchodzi własna bocznica kolejowa o łącznej długości torów około 7 km w tym 3,8 km torów szerokich. Terminal oferuje także usługi spedycyjne. Dogodne położenie przy przejściu granicznym Braniewo - Mamonowo pozwala na rozładunek lub załadunek bezpośrednio z wagonów szerokotorowych na normalnotorowe i odwrotnie. Całkowita powierzchnia hal magazynowych wynosi 15 000 m<sup>2</sup>. Całkowita powierzchnia placów składowych wynosi 75 000 m<sup>2</sup>. Bliskość dróg ekspresowych S22 oraz S7 zapewnia odpowiednią dostępność drogową, inwestycji wymaga kolejowa infrastruktura dojazdowa m.in. w kontekście skomunikowania z linią nr 9 (E-65).

### **Terminal Przeładunkowy Braniewo CARGOSPED**

Terminal Braniewo jest usytuowany przy 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 m<sup>2</sup>. Ponadto, do infrastruktury należy bocznica kolejowa o długości łącznej ponad 7000 metrów bieżących. Firma wchodzi w skład grupy PKP CARGO jako element jej dywizji „TERMINALE”.

### **Terminal Polfrost**

Nowoczesny terminal posiada 35.tys. m<sup>2</sup> utwardzonych powierzchni do przeładunku i składowania węgla lub innych towarów masowych, gdzie dodatkowo mieści się m.in. magazyn o powierzchni 1,4 tys. m<sup>2</sup>, 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 importem 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. 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/Żelaznodorożnyj. 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 i świadczy kompleksową obsługę intermodalnych jednostek ładunkowych. Układ torowy terminala 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, od linii kolejowej E 65 wynosi 8 km. Powierzchnia całkowita terminala to 3 ha, z czego maksymalna powierzchnia składowa to 1 500 TEU, roczne maksymalne możliwości przeładunkowe wynoszą 77 tys. TEU.<sup>39</sup> Terminal dysponuje jednym torem do załadunku i wyładunku o długości 630 m. Łączna długość torów kolei normalnotorowej wynosi 3 680 m. W terminalu obsługiwane są jednostki intermodalne takie jak nadwozia wymienne, naczepy siodłowe i kontenery. Jednostka wyposażona jest w 4 dźwigi samojezdne. Terminal świadczy kompleksową obsługę intermodalnych jednostek ładunkowych w tym: jednostek z ładunkiem niebezpiecznym (czasowe składowanie), jednostek izotermicznych, tank-kontenerów, naczep siodłowych, nadwozi wymiennych, kontenerów HC oraz kontenerów morskich wielkości od 20 do 45 stóp.

### Loconi Intermodal Terminal Kontenerowy Warszawa

Terminal położony jest w Warszawie w dzielnicy Praga-Północ, przy drodze S8/E67<sup>40</sup> w odległości 2 km od węzła Żerań, w odległości 21 km od A2. Układ torowy terminala posiada połączenie ze stacją rozrządową Warszawa Praga, która położona jest przy linii kolejowej nr 9 (skrzyżowanie linii kolejowych E65 i E20). Całkowita powierzchnia

terminala to 8 ha, powierzchnia składowa pozwala na przechowywanie 4 300 TEU, a roczne maksymalne możliwości przeładunkowe wynoszą 100 tys. TEU. Terminal dysponuje torami kolejowych do załadunku i wyładunku o długości 560 metrów. Łączna długość torów kolei normalnotorowej wynosi 1040 m. Terminal wyposażony jest w sześć pojazdów podnośnikowo-przeładunkowych o udźwigu do 42 i 45 ton. Placówka obsługuje nadwozia wymienne, naczepy siodłowe i kontenery, dodatkowo wykonuje usługi remontu kontenerów, ich mycia, plombowania i składowania jednostek intermodalnych. Terminal obsługuje od 8 do 10 stałych połączeń kolejowych tygodniowo z Gdańskiem i Gdynią.

### 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 5,7 ha, w tym powierzchnia składowa 2 200 TEU<sup>41</sup>, 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 których 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, takich jak: przeładunek kontenerów ciężkich, mycie kontenerów, certyfikaty czystości (np. dla artykułów spożywczych), surveys i przewozy kontenerów z ładunkiem wysokowartościowym. Realizowane jest

39) TEU jest jednostką wykorzystywaną do mierzenia pojemności statków kontenerowych oraz terminali portowych, a także do szacowania wielkości przesyłek. TEU jest jednostką miary pojemności, a nie konkretnego kontenera oznacza to, że statek o pojemności 10 000 TEU może teoretycznie przewozić 10 000 kontenerów 20-stopowych, ale w rzeczywistości często przewozi kombinację kontenerów 20- i 40-stopowych, <https://www.globkurier.pl/porady/jednostki-teu-i-feu-w-transporte-co-oznaczaja>

40) S8 stanowi fragment europejskiej trasy E67 łączącej Europę Środkową ze Skandynawią. Cały polski odcinek E67 ma długość 785 km, a w jego skład wchodzi: droga S61 (do Ostrowi Mazowieckiej), DK8, A8 i S8 (do granicy z Republiką Czeską) <https://www.skanska.pl/oferta/realizacje/57803/Budowa-drogi-ekspresowej-S8%2C-odcinek-9/additionalinformation>

41) <https://metranspolonia.pl/pruszkow>

stałe połączenie kolejowe z terminalem w Gądkach i Dąbrową Górniczą.

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

Terminal kontenerowy w Mławie zlokalizowany jest w północnej części województwa mazowieckiego. Tory terminala połączone są ze stacją Mława, położoną na linii kolejowej nr 9. Odległość od drogi krajowej nr 7 wynosi 3,1 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 użytkowej 460 metrów i 430 metrów. Obsługę kontenerów zapewniają dźwigi samojezdne.

### **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, 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 odstawcze, 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. W ostatnim czasie uruchomiono nowe regularne połączenie, łączące terminale intermodalne w Brwinowie pod Warszawą oraz Parmie we Włoszech. Pociągi w tej relacji kursują co tydzień.

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

Nowe obiekty powstają w północnej części Radomia na powierzchni 45 ha, na terenie dawnej elektrociepłowni przy ul. Energetyków i gruntach położonych w bezpośrednim sąsiedztwie. W ramach inwestycji zaplanowano budowę terminala kolejowego (5 torów o łącznej długości 3,8 tys. metrów), placu i magazynu przeładunkowego oraz dziewięciu hal magazynowych wysokiego składowania o łącznej powierzchni 100 tys. metrów kwadratowych<sup>42</sup>,

także wewnętrznych dróg, parkingów, budynków biurowych, budynku naprawy taboru kolejowego maszyn i urządzeń terminalowych oraz hali przeładunkowej, 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, waga samochodowa i zbiorniki retencyjne.<sup>43</sup> W nowym terminalu odbywać się będzie przeładunek kontenerów z transportu kolejowego na plac terminala lub bezpośrednio na środki transportu kołowego.<sup>44</sup> Rozstrzygnięto już postępowanie o udzielenie zamówienia na przygotowanie dokumentacji projektowo-techniczno-wykonawczej w ramach inwestycji, z planowanym terminem podpisania umowy w 2025 roku.<sup>45</sup> Powstanie około 800 nowych miejsc pracy dla specjalistów z branży logistyki i transportu, a także pracowników obsługi administracyjnej. Dzięki realizacji tego projektu Radom stanie się ważnym węzłem logistycznym.<sup>46</sup>

## **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. Powierzchnia wynosi około 13 ha. Terminal wyposażony jest w: 7 urządzeń typu reachstacker, 2 suwnice bramowo – kontenerowe, 2 tory kolejowe o długości 720 m każdy, bocznice oraz wybudowany w 2023 r. magazyn logistyczny o powierzchni 1 400 m<sup>2</sup>. Dodatkowym atutem terminala jest funkcjonowanie w sąsiedztwie stacji rozrządowej jako potencjału do wykorzystania

42) <https://intermodalnews.pl/2024/03/26/w-radomiu-powstanie-terminal-intermodalny/>

43) [www.propertynews.pl/magazyny/gigantyczna-inwestycja-logistyczna-w-radomiu,147596.html](http://www.propertynews.pl/magazyny/gigantyczna-inwestycja-logistyczna-w-radomiu,147596.html)

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

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), Włoch (Fiorenzuola, Werona). Wielkość przeładunku w 2024 r. wyniosła 267 097 TEU, co stanowiło około 59% 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 5 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 terminalu 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 (Shengzhou), Holandii (Rotterdam), Wielkiej Brytanii (Teesport, Killingholme, Harwich), Szwecji (Stockholm) oraz Finlandii (Helsinki). Wielkość przeładunku w 2024 r. wyniosła 45 000 TEU, co stanowiło około 87% możliwości przeładunkowych.

### **Terminal Kontenerowy Łódź Brukowa (iHub/Centrostal)**

Terminal zlokalizowany jest w północno - zachodniej części Łodzi, przy bocznicach 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: 2 bocznic kolejowe, 3 urządzenia typu reachstacker, 3 suwnice kolejowe, 1 tor o długości 120 m oraz 2 tory po 40 m znajdujące się w hali magazynowej. Odległość od węzła „Aleksandrów Łódzki” na drodze ekspresowej S14 wynosi 10 km, natomiast od węzła

„Łódź Północ” (skrzyżowanie autostrad A1 i A2) – ok. 22 km. Powierzchnia terminalu wynosi 62 000 m<sup>2</sup>, możliwości składowania – 6 000 TEU, obszar składowania – 20 000 m<sup>2</sup>, 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 2024 r. wyniosła 32 000 TEU, co stanowiło około 44% możliwości przeładunkowych.

### **Terminal Kontenerowy Kutno (PCC Intermodal)**

Terminal zlokalizowany jest we wschodniej części Kutna. Odległość do autostrady A1 (węzeł „Kutno Wschód”) wynosi 3 km, natomiast odległość do autostrady A2 (węzeł „Łódź Północ”) wynosi 44 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. Obiekt jest wyposażony, m.in. w pojazdy podnośnikowo - przeładunkowe (8 wózków typu reachstacker), 4 tory do załadunku i wyładunku po 2 x 700 m oraz 2 x 720 m, 5 suwnic kolejowych, warsztat naprawy kontenerów, magazyn czasowego składowania oraz miejsca parkingowe dla ciężarówek. Operatorem obiektu jest firma PCC Intermodal S.A., obsługująca regularne połączenia z krajowymi terminalami intermodalnymi w portach morskich w Gdańsku i Gdyni oraz Brzegu Dolnym, Kolbuszowej, Gliwicami, Poznaniem a także międzynarodowe z Niemcami (Hamburg, Bremerhaven, Duisburg), Holandią (Rotterdam), Belgią (Antwerpia), Włochami (Padwa), oraz Ukrainą (Mościska). Powierzchnia terminalu wynosi 80 000 m<sup>2</sup>, możliwości składowania – 4 000 TEU, natomiast roczne możliwości przeładunkowe – 350 000 TEU. Wielkość przeładunku w 2024 r. wyniosła 262 171 TEU, co stanowiło około 75% możliwości przeładunkowych.

### **Terminal kontenerowy Radomsko (Loconi Intermodal)**

Terminal zlokalizowany jest w północnej części Radomska, przy ul. Kraszewskiego, w pobliżu dróg krajowych nr 42 i 91, 5 km od węzła „Radomsko” na autostradzie A1. Obiekt znajduje się przy linii kolejowej nr 1 Warszawa - Katowice. Powierzchnia terminalu wynosi około 66 100 m<sup>2</sup>, z czego obszar składowania stanowi aktualnie

46) W Radomiu powstanie wielki park logistyczno-produkcyjny i terminal kontenerowy intermodalny - Radom - investmap.pl

40 000 m<sup>2</sup>, natomiast możliwości składowania – 3 000 TEU. Roczne możliwości przeładunkowe to 300 000 TEU. Terminal posiada dwie bocznice kolejowe z torem do załadunku o długości 1 143 m i jest wyposażony m.in. w 4 urządzenia typu reachstacker, własne zestawy do transportu kontenerów oraz warsztat naprawy kontenerów. W 2024 r. zakończono modernizację obiektu. Obsługuje połączenia do portów kontenerowych w Gdyni i Gdańsku. Wielkość przeładunku w 2024 r. wyniosła 72 830 TEU, co stanowiło około 24% 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 m<sup>2</sup>, natomiast możliwości składowania wynoszą 1 600 TEU. Roczne możliwości przeładunkowe to 10 000 TEU. Terminal posiada bocznice kolejową z torem do załadunku o długości 320 m. Obiekt jest wyposażony m.in. w 2 reachstackery, warsztat naprawy kontenerów, parking dla samochodów ciężarowych. W 2024 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 17 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; 33 km od węzła „Kutno Wschód” na autostradzie A1; 35 km od węzła „Wartkowiec” na autostradzie A2. Powierzchnia obiektu wynosi 63 000 m<sup>2</sup>, możliwość składowania 2 700 TEU a roczne możliwości przeładunkowe 140 000 TEU rocznie. Obiekt wyposażony jest w 2 suwnice RTG, 4 reachstackery, 2 ciągniki terminalowe, 2 naczepy terminalowe, pojazd dwudrożny. Terminal obsługuje regularne połączenia z Olsztynem, a także w relacjach międzynarodowych do Niemiec (Ludwigshafen). Wielkość przeładunku w 2024 r. wyniosła 22 487 TEU, co stanowiło około 16% możliwości przeładunkowych.

### **Terminal kontenerowy Zduńska Wola-Karsznice (PKP Cargo Terminale)**

Terminal uruchomiony w 2023 r., zlokalizowany około 8 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 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 m<sup>2</sup>, możliwość składowania około 2 000 TEU, a roczne możliwości przeładunkowe 189 000 TEU. Obiekt wyposażony jest w bocznice kolejową, suwnice, 4 reachstackery, parking do obsługi samochodów ciężarowych na 101 miejsc, magazyny czasowego składowania. Terminal obsługuje regularne połączenie z terminalem w Holandii (Rotterdam). Wielkość przeładunku w 2024 r. wyniosła 17 356 TEU, co stanowiło 9% możliwości przeładunkowych.

### **Terminal kontenerowy Łódź Północ (Contargo Hatrans) – planowany**

Terminal zlokalizowany będzie w północno - zachodniej części Łodzi, przy bocznicy 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 w odniesieniu do transportu drogowego, jak i kolejowego. Znajduje się w pobliżu przecięcia Paneuropejskich Korytarzy Transportowych łączących Wschód z Zachodem (Paneuropejski Korytarz Transportowy III) oraz Północ z Południem (Paneuropejski Korytarz Transportowy VI) naszego kontynentu. Terminal skomunikowany jest z drogą krajową nr / S1 Warszawa – Bielsko 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 Schwarzhilde (Niemcy) 2 x w tygodniu. W trybie rozproszonym codziennie nadajemy przesyłki skonteneryzowane w kierunku wschodnim m.in. na Ukrainę, do Rosji czy Kazachstanu.

Terminal znajduje się na Stacji Sławków Południowy LHS. Linia LHS (tzw. szeroki tor) to najdłuższa na terenie Polski kolejowa linia szerokotorowa (o rozstawie szyn 1520 mm) przeznaczona do transportu towarowego. Jest jednocześnie najdalej wysuniętą na zachód linią szerokotorową w Europie. łączy ona kolejowe przejście graniczne polsko-ukraińskie Hrubieszów/Izów 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 m<sup>2</sup>. oraz placach składowych dla towarów masowych oraz towarów stałych o łącznej powierzchni 118 000 m<sup>2</sup>. oferuje również usługę składowania. Terminal oferuje usługi krajowej i międzynarodowej spedycji kolejowej i samochodowej (dowóz door-to-door), a dzięki własnej Agencji Celnej znajdującej się na terenie Terminala oferuje również pełny zakres obsługi celnej ładunków w imporcie oraz eksporcie oraz nowoczesne magazyny. Spółka posiada zespół urządzeń służących do podgrzewania kontenerów oraz przepompowywania płynów, dzięki którym Spółka może samodzielnie wykonywać przeładunki chemikaliów.

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

Śląskie Centrum Logistyki S.A. 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 charakter i udział podmiotów samorządowych oraz doświadczonych przewoźników w zarządzaniu. Głównymi akcjonariuszami spółki są: miasto Gliwice (pakiet większościowy) oraz DB Cargo 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 m<sup>2</sup>., po rozbudowie w 2015 roku posiada pojemność 2 900 TEU. Na terenie ŚCL wszystkie magazyny mają dostęp do torów kolejowych. ŚCL SA dysponuje lokomotywą przetokową oraz zarządza

infrastrukturą kolejową w postaci 11 kilometrów torów. Jest to w pełni funkcjonalny terminal przeładunkowy. Terminal PCC w Gliwicach zlokalizowany jest na terenie Śląskiego Centrum Logistyki S.A. Jest to w pełni funkcjonalny terminal przeładunkowy, obsługujący ładunki Górnego Śląska, ale również ładunki z portów morskich: Gdańsk/Gdynia, Hamburg, Bremerhaven, Rotterdam, Antwerpia oraz terminali śródlądowych Duisburg czy Padwa. 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 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.

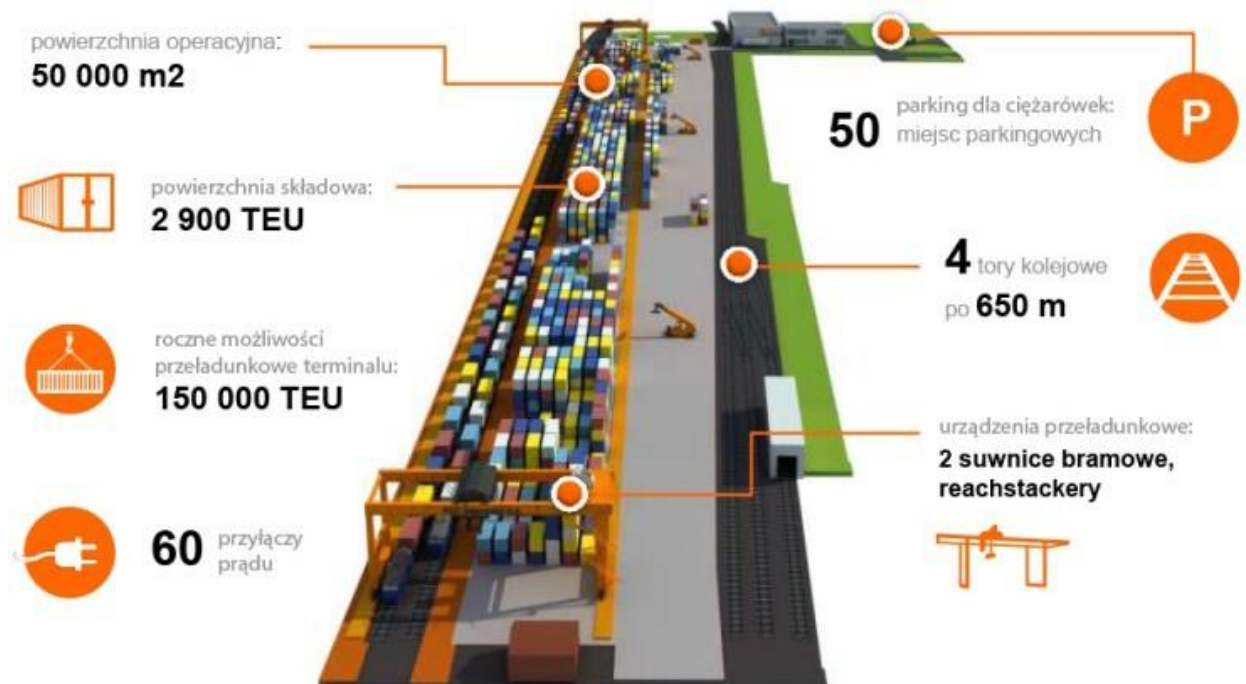
Cargosped Sp. z o.o.) jest operatorem logistycznym należącym do Grupy PKP CARGO S.A., posiadającym sieć terminali przeładunkowych w Polsce. Powierzchnia terminalu w Gliwicach wynosi 65 000 m<sup>2</sup>., posiada 2 tory kolejowe, a pojemność przeładunkowa wynosi 1800 TEU. Terminal posiada sprzęt do przeładunku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

### Metrans Terminal Dąbrowa Górnicza

Terminal został zbudowany w 2010 r. przez niemiecką spółkę z grupy Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), a jego najemcą i operatorem została niemiecko-polska firma Polzug. Terminal dysponuje znaczną rezerwą zdolności przeładunkowej, pozwalającą na przeładowanie do 233 600 TEU rocznie. Własne naczepy siodłowe i podwozia podkontenerowe pozwalają na sprawną organizację przewozów drogowych do miejsca przeznaczenia. Powierzchnia całkowita 225.000 m<sup>2</sup>., z czego połowa z przeznaczeniem na działalność terminalu kontenerowego (przeładunki i składowanie), druga połowa przeznaczona na podnajem.

### Wielkopolskie<sup>47</sup>

Rysunek 23. Śląskie Centrum Logistyki



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

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

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

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

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 długość 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.

## Mettrans HUB Terminal Poznań

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

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

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

Terminal wyposażony jest w następujące pojazdy podnośnikowo-przeładunkowe:

nadwozia podkontenerowe (32 szt.), reachstackery (6 szt.), naczepy do transportu wewnętrznego (4 szt.) i ciągniki terminalowe (2 szt.).

Zakres świadczonych usług obejmuje odprawę celną, elektroniczny system zgłoszeń, usługi dowozów/odwozów samochodem i własnymi naczepami,

składowanie (kontenerów pełnych).

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

## Clip Container Terminal Swarzędz – Jasin k. Poznań

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

Odległości Terminalu do autostrady A2 oraz krajowych dróg ekspresowych S5, S11, DK92 i DK32 wahają się w zależności od trasy dojazdu od 9 do 40 km. Teren terminalu przylega bezpośrednio do międzynarodowej linii kolejowej E 20. Łączna długość torów kolejowych do załadunku i wyładunku wynosi 1527 m a cała długość torów kolejowych na terenie terminala wynosi 4067 m. Powierzchnia składowa w TEU wynosi 4500 a maksymalna roczna możliwość przeładunkowa liczona w TEU wynosi 135 tys.

Terminal dysponuje trzema nowoczesnymi dźwigami przeładunkowymi Reach Stacker marki KALMAR oraz dwoma firmy HYSTER o udźwigu 45 ton, a także 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 Gądk

Położony na terenie gminy Kórnik w pobliżu dróg nr S11, E30, S5, 1,5 km od A2. W bezpośrednim sąsiedztwie

47) Dane z 2020 r.

stacji kolejowej Gądk 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. Bocznica 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. Gądk**

Posiada pięć centrów logistycznych o łącznej powierzchni składowania 50 tys. m<sup>2</sup>. – magazyny klasy A, w tym dwa na terenie województwa wielkopolskiego w Koninku/ Gądk k. Poznania o powierzchni 3 500 m<sup>2</sup>. i w Kaliszu o powierzchni 8 tys. m<sup>2</sup>. oraz we Wrocławiu – 21 tys. m<sup>2</sup>., w Gdańsku – 3 500 m<sup>2</sup>. i w Gliwicach – 11 tys. m<sup>2</sup>. z pełną obsługą od zamówienia do dostarczenia. Centrum logistyczne w Gądkach k/Poznania: magazyn klasy A, powierzchnia magazynowa 5 tys. m<sup>2</sup>., 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. m<sup>2</sup>. powierzchni magazynowej; powierzchnia z kontrolowaną temperaturą 900 m<sup>2</sup>., 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 bocznice 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 zawiązać 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 m<sup>3</sup> gazu ziemnego rocznie, a po zakończeniu w roku 2024 trwającego obecnie programu rozbudowy zarówno części lądowej (budowa nowego zbiornika o pojemności 180.000 m<sup>3</sup>), jak i morskiej (budowa nowego nabrzeża przez ZMPSIŚ), możliwość zdolności regazyfikacyjnej zwiększy się o ponad połowę do 8,3 mld m<sup>3</sup> rocznie.

W roku 2024 ZMPSIŚ 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. Półwysp 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 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 ZMPSiŚ 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 rozładownicze suwnice bramowe typu KONE o wydajności 6000 t/dobę oraz stanowisko nawozowe przeznaczone do załadunku produktów Grupy Azoty Zakłady Chemiczne „POLICE” SA, wyposażone w urządzenie załadownicze typu MVT o wydajności 3500 t/dobę oraz dwa żurawie chwytakowe o nośności Q=10t. Ponadto nabrzeże posiada kryty magazyn (2000 m<sup>2</sup>) i place składowe o powierzchni 5 000 m<sup>2</sup>. Głębokość eksploatacyjna nabrzeża wynosi 10,5 m, pozwala to na przyjmowanie największych statków mogących przejść torem wodnym do Szczecina tj. statków o dł. 160 m i zanurzeniu 9,15 lub dł. 206 m i zanurzeniu 8,15 m, odpowiada to w pełni załadowanemu masowcowi 16-18000 DWT lub częściowo załadowanemu o nośności 40 000 DWT.

Port Barkowy to położony w bezpośrednim sąsiedztwie Zakładów Chemicznych Azoty Police posiadane 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. 3000 DWT. 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 jedno z najnowocześniejszych systemów gaśniczych na świecie oraz w automatyczny, pełni monitorowany system

cumowania i odcumowywania. Nowością na nabrzeżu KRA-2 przy ul. Nad Odrą 10 są systemy fotokomórek z ekranem pozwalające na łatwiejsze i bezpieczniejsze cumowanie jednostek. Nabrzeże w perspektywie czasu będzie obsługiwać inne grupy produktowe niż metanol, dlatego wyposażone jest w 8 dodatkowych stanowisk do zainstalowania systemów załadowniczych. 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 Gdynia, a także terminalami w porcie Hamburg, Bremerhaven i Rotterdam. Powierzchnia operacyjna to 28 tys. m<sup>2</sup>, 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>.

- 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.

Aktualnie ponad 70 % 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 2024 roku był drugim największym portem regionalnym, za krakowskimi Balicami, w Polsce. W roku 2024 ilość obsłużonych pasażerów wzrosła rok do roku o 13,7% i wyniosła 6 714 149.

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. W 2024 była to: Walencja, Rzym Fiumicino, Madera, Mediolan Malpensa, Rzym Ciampino, Skelleftea, Brindisi, Manchester, Birmingham i Helsinki. W październiku 2022 roku Dział Cargo Portu Lotniczego Gdańsk został zlikwidowany, obsługą ładunków w terminalu Cargo zajęła się firma Welcome Airport Services. W 2024 roku przeładowano 11 681 ton towarów co daje 1,7% wzrost w stosunku do roku ubiegłego.

Na terenie lotniska swoje siedziby posiadają największe międzynarodowe firmy kurierskie: DHL, TNT, Welcome Cargo, FedEx Express 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 2024 roku zmodernizowano drogę kołowania M, zbudowano drugą linię dla bagażu ponadgabarytowego oraz zaprojektowano i wykonano aranżacje biur dla najemców biurowca Alpha (Airport City Gdańsk).<sup>48</sup>

## Kujawsko-Pomorskie

### Port lotniczy im. Ignacego Paderewskiego w Bydgoszcy

Położony w południowej części Bydgoszcy 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 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 Bydgoszcy ma charakter lotniska regionalnego obsługującego ruch rozkładowy (zarówno międzynarodowy, jak i krajowy). Aktualna siatka połączeń pasażerskich obejmuje takie destynacje, jak: Londyn (Luton, Stansted), Bristol, Birmingham, Dublin, Frankfurt, Alicante, Warszawa, ruch czarterowy zwłaszcza w okresie wakacyjnym (Antalya, Kreta, Rodos, Majorka, Marsa Alam) oraz ruch 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 m<sup>2</sup>. 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. W 2024 r. Port Lotniczy Bydgoszcz zrealizował szereg działań wspierających rozwój sektora MRO (Maintenance, Repair and Overhaul), skupiającego się na serwisowaniu statków powietrznych. Dodatkowo w zakresie cargo spółka uzyskała w 2024 r. pozwolenie na prowadzenie magazynu czasowego składowania i rozszerzyła współpracę z firmami logistycznymi, takimi jak: Morska Agencja Gdynia, czy Far Logistics Poland. Natomiast dzięki współpracy z Polskimi Liniami Lotniczymi LOT przesyłki cargo realizowane są na trasie Warszawa-Bydgoszcz-Warszawa.

Statystyki przewozowe cargo wskazują, iż w latach 2012-2024 Port Lotniczy Bydgoszcz nie stanowił istotnego punktu na mapie towarowych przewozów lotniczych.

## 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 m<sup>2</sup>. 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 połączenie do Londynu (Londyn-Stansted) oraz połączenia do Dortmundu i Düsseldorfu. Sezonowo prowadzone są loty do Krakowa, Tirany, Antalyi, Marsa Alam. Samorządowa Spółka Warmia i Mazury Sp. z o. o., właściciel portu lotniczego obecnie prowadzi inwestycje rozbudowy infrastruktury pod kątem bezpieczeństwa operacji lotniczych oraz rozwoju funkcji cargo. Port Lotniczy

<sup>48</sup>) <https://www.airport.gdansk.pl/>

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 LOT S.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 umożliwia 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 2024 roku z usług portu skorzystało niemal 21,3 mln odprawionych pasażerów. Jest obecnie jedynym w województwie, na którym obsługiwane są przewozy towarowe. Obsługa frachtu lotniczego na lotnisku odbywa się w kompleksie obejmującym 12 tys. m<sup>2</sup> powierzchni magazynowej. W roku 2024 roku zrealizowano 170 tys. operacji lotniczych w ruchu pasażerskim. Przez 12 miesięcy Lotnisko Chopina odprawiło blisko 127 tys. ton ładunków (cargo i poczta). Lotnisko położone jest około 10 km od centrum Warszawy. Bezpośrednie połączenie z portem lotniczym zapewnia komunikacja autobusowa i kolejowa, wykorzystująca podziemną stację zlokalizowaną bezpośrednio przy terminalu. Rozpoczęto budowę nowego terminala cargo dla Welcome Airport Services. To nowoczesny obiekt o powierzchni ponad 11 tys. m<sup>2</sup>. Po zakończeniu inwestycji zdolności

przeładunkowe Lotniska Chopina wzrosną aż do około 500 tys. ton rocznie, co stanowi 2,5-krotny wzrost obecnych możliwości infrastrukturalnych.<sup>50</sup>

### Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin

Port prowadzi całodobowe operacje lotnicze obsługując loty międzynarodowe na krótkich i średnich dystansach oraz czartery. Liczba pasażerów w 2024 roku wyniosła niecałe 2,8 mln pasażerów<sup>51</sup> to spadek o 18 proc. niż w roku 2023. Lotnisko znajduje się 37 km od centrum Warszawy, w pobliżu drogi ekspresowej S7 oraz linii kolejowej Warszawa-Modlin. W 2025 roku ma się rozpocząć modernizacja lotniska opiewająca na łączną kwotę ponad 526 mln zł. Projekt zakłada powiększenie terminala pasażerskiego o łącznie 4 tys. m<sup>2</sup>, budowę dodatkowych 8 bramek odprawy pasażerów, 4 stanowisk postojowych dla samolotów i nowych parkingów dla samochodów. Ponadto zostanie przeprowadzony remonty dróg kołowania oraz unowocześnienie sprzętu służącego do obsługi pasażerów, w tym kontroli bezpieczeństwa. Powyższe inwestycje mają zostać sfinalizowane do 2029 roku, co ma się bezpośrednio przełożyć na zwiększenie przepustowości lotniska w Modlinie do 7-8 mln pasażerów rocznie.<sup>52</sup> W fazie koncepcyjnej znajdują się działania związane z budową stanowisk dla odladzania samolotów, budową parkingu wielopoziomowego i terminala CARGO. Na podstawie zapisów Planu Generalnego MPL Warszawa-Modlin na lata 2022-2045 przewidywana jest dalsza modernizacja infrastruktury lotniczej i pasażerskiej poprzez budowę nowej drogi startowej, dzięki której obecna droga startowa będzie pełniła rolę drogi kołowania. Ponadto w zakresie inwestycji okołolotniskowych wymienia się budowę odcinka linii kolejowej od stacji Modlin do Mazowieckiego Portu Lotniczego (MPL) Warszawa-Modlin oraz budowę stacji kolejowej Mazowiecki Port Lotniczy (MPL) Warszawa-Modlin.<sup>53</sup> Przetarg na budowę linii kolejowej łączącej stację Modlin z lotniskiem ma zostać ogłoszony w 2026 roku, prace budowlane rozpoczną się w 2027 roku i potrwać dwa lata. Powstała trasa będzie miała długość siedmiu kilometrów, obejmie stację pasażerską i dworzec towarowy, który umożliwi

50) Podsumowanie pierwszego kwartału 2025 roku na Lotnisku Chopina. - Aktualności i wydarzenia - Lotnisko Chopina w Warszawie

51) Modlin: Niecałe 2,8 mln pasażerów w 2024! Duży spadek ruchu! - Rynek Lotniczy52) <https://kuriernowodorski.pl/artykul/ryanair-ogranicza-liczbe-n1508881>

53) <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/modernizacja-lotniska-chopina-oraz-warszawa-modlin-odpowiedz-na-rosnace-potrzeby-pasazerow-i-rozwoj-transportu-lotniczego-w-polsce>

dostarczanie koleją paliwa do samolotów.<sup>54</sup> Komunikacja drogowa z lotniskiem zapewniona jest za pośrednictwem drogi ekspresowej S7 oraz drogi krajowej nr 62.

### **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. W 2024 roku odprawiono 112,6 tys. pasażerów, co oznacza wzrost o 9% w stosunku niepełnego 2023 roku. 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 głównie z myślą o przewoźnikach niskokosztowych i czarterowych. Obecnie planowana jest przebudowa dróg łączących drogę krajową S7 z portem lotniczym, prace dotyczą rozpoczętej przebudowy ul. Wolanowskiej (droga krajowa nr 12)<sup>55</sup> oraz nowego przebiegu drogi wojewódzkiej numer 740 od węzła drogowego Radom Zachód na trasie S7 do Radomia.

## **Łódzkie**

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

Terminal cargo w Porcie Lotniczym Łódź prowadzi działalność od 2009 r. W 2018 r. przeprowadzono rozbudowę terminalu, w wyniku czego skróceniu uległ czas obsługi ładunków i zwiększono przepustowość infrastruktury. Lotnisko posiada magazyn o wielkości 1 100 m<sup>2</sup> oraz magazyn chłodniczy o powierzchni 23 m<sup>2</sup>. 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, wózki widłowe. Terminal oferuje także możliwość zeskanowania europalety w całości.

Obiekt położony jest w bezpośredniej odległości od drogi ekspresowej S14, w odległości 5 km od węzła „Łódź Retkinia”; 22 km od węzła „Róża” na skrzyżowaniu dróg

ekspresowych S8 i S14; 20 km od węzła „Łódź Wschód” na autostradzie A1; 28 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). Wielkość przeładunku w 2024 r. wyniosła 6 357 336 ton.

## **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 m<sup>2</sup> w tym powierzchni magazynowej 10.000 m<sup>2</sup>, pow. biurowa 2.000 m<sup>2</sup>, kubatura 96.488 m<sup>3</sup>, wysokość 10.20 m, przepustowość 50.000 ton/rok, ilość stanowisk: 11 doków. Nowa infrastruktura umożliwia bezpośredni dostęp do płyty postojowej samolotów nr 3 cargo.

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

54) <https://www.national-geographic.pl/traveler/porady/lotnisko-warszawa-modlin-nareszcie-z-bezposrednim-pociagiem-jest-wstepna-data/>

55) [www.rynekinfrastruktury.pl/wiadomosci/drogi-i-autostrady/radom-przebuduje-drogi-laczace-port-lotniczy-z-s7-89620.html](http://www.rynekinfrastruktury.pl/wiadomosci/drogi-i-autostrady/radom-przebuduje-drogi-laczace-port-lotniczy-z-s7-89620.html)

Powierzchnia parkingów, placów manewrowych i dróg wewnętrznych terminali cargo to około 35.000 m<sup>2</sup>. W ramach działalności terminala cargo operuje czterech przewoźników kurierskich, którzy realizują połączenia na trasach regularnych. DHL Express obsługuje połączenie Lipsk–Katowice, UPS obsługuje połączenie Katowice–Koln/Bonn, FedEx realizuje regularne rejsy na trasie Katowice–Paryż–Stuttgart–Katowice, TNT Katowice–Liege. Ponadto lotnisko obsługuje liczne towarowe rejsy czarterowe obsługiwane szerokokadłubowymi frachtowcami. Jest możliwość dokonania czynności celnych we właściwości transportu drogowego/CMR/ i transportu lotniczego/AWB/ w jednym miejscu. Na terenie lotniska znajduje się baza techniczna obsługi samolotów z najszerzym w Polsce zakresem certyfikacji usług związanych z obsługą techniczną statków powietrznych: Linetech, LS Technics.

W perspektywie do 2025 roku zaplanowano strategiczne inwestycje tj. rozbudowa PPS-hangary, budowa bazy paliw, budowa hangaru obsługi samolotów, budowa parkingu wielopoziomowego, budowa terminala cargo. Dodatkowo inwestycję w pobliżu lotniska Katowice Pyrzowice zapowiedziało Panattoni, gdzie na 45 ha powstanie kompleks przemysłowy o powierzchni przekraczającej 200 tys. m<sup>2</sup>.

## 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 2024 r. w ruchu pocztowym samoloty operujące 2 x dziennie rano (operacja IMPORT) i wieczorem (operacja EXPORT) przez 7 dni tygodnia przewiozły łącznie 2 335 ton ładunków.

Natomiast w ruch liniowym samoloty przewiozły w 2024 r. łącznie 488 ton ładunków.

Łącznie na pokładach samolotów pocztowych oraz liniowych zostało przewiezionych 2 823 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
- Niepylająca posadzka o obciążeniu ciągłym >5 t/m<sup>2</sup>.
- Nowoczesne urządzenia przeładunkowe
- Urządzenie rentgenowskie do kontroli towarów lotniczych
- Systemy bezpieczeństwa w tym detektor śladowych ilości materiałów wybuchowych
- Dostęp do płyty lotniska

## Dolnośląskie

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

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

11/29 o wymiarach 2500 m × 58 m, jeden krajowy i jeden międzynarodowy terminal pasażerski oraz jeden terminal cargo. Lotnisko posiada ILS kategorii pierwszej. Dworzec towarowy usytuowany jest na terenie lotniska Wrocław–Strachowice (dojazd od ul. Rdestowej). Dysponuje 5500 m<sup>2</sup>. ocieplanej i wentylowanej powierzchni magazynowej i 1750 m<sup>2</sup>. powierzchni biurowej. Na terenie terminalu cargo dostępne są: magazyn krajowy, magazyn celny, skład celny, chłodnia, pomieszczenie do składowania mat. radioaktywnych, rampy, możliwość wysokiego składowania, inne specjalistyczne urządzenia (w tym urządzenia instalowane na życzenie kooperujących firm).

## 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 nieuzbrojony, niemniej o bardzo dużym potencjale. Obecnie trwają prace projektowe nad rozbudową ulicy Meteorytowej i Dębowej co zapewni bezpośredni dojazd na teren od strony Obwodnicy Trójmiasta. Istnieje też możliwość budowy bocznicy kolejowej.
- 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 bocznicy). 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” – Gdańsk, Św. Wojciech.** Teren znajdujący się w dzielnicy Orunia-Św. Wojciech-Lipce jest 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 20m, 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 Kujawsko-Pomorskiego 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 prowadzonej przez Kujawsko-Pomorskie Centrum Obsługi Inwestora, regionalnego certyfikowanego partnera Polskiej Agencji Inwestycji i Handlu, znajduje się ok. 300 terenów przeznaczonych pod inwestycje (stan 31 grudnia 2024 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 niecałych 290 ha, z czego dostępnych pod potencjalne inwestycje pozostało ok. 50 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) **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, które dla inwestora stanowi gwarancję dostępu do wyspecjalizowanych kadr.
- 3) **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.
- 4) **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.
- 5) **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 nr 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 ok. 10 ha, z możliwością powiększenia. 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.

- 6) **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.
- 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. m<sup>2</sup> 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 pozostaje 10 działek o łącznej powierzchni 5,5 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 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. 40 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 ok. 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 bocznic.
- 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 Ostródy.** Obszar jest miejscem krzyżowania się dróg S7, S5 z DK15 i DK16. W tym obszarze zlokalizowana jedna działka przeznaczona pod zabudowę usługową o powierzchni 3 ha. Działka położna jest 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. Działka jest uzbrojona, posiada przyłącze wody, gazu, energii elektrycznej, sieci kanalizacyjnej.
- 2) **Rejon Miłomłyn.** W okolicach Miłomłyn w odległości 1 km od drogi S7 znajduje się 1 działka o powierzchni 0,6 ha. Teren przeznaczony jest pod zabudowę usługową. Działka jest uzbrojona i położna jest w odległości 120 km od Gdańska, 60 km od Olsztyna i 650 m od najbliższej stacji kolejowej (linia nr 9).
- 3) **Rejon Elbląga.** W rejonie Elbląga zlokalizowanych jest 6 wolnych terenów inwestycyjnych o łącznej powierzchni ponad 24 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 13,5 ha. Wszystkie działki są w pełni uzbrojone i przeznaczone są pod działalność przemysłowo-usługową oraz magazynowo-logistyczną. W sąsiedztwie działek znajduje się Elbląski Park Technologiczny. Tereny położone są w odległości 7 km od drogi S7 i stacji kolejowej oraz 8 km od drogi S22. Atutem jest także dogodne położenie względem portu w Elblągu, Gdańsku (60 km) jak i granicy państwowej z Federacją Rosyjską (60 km).
- 4) **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.

- 5) **Rejon Iławy.** W okolicach miasta Iława znajduje się 5 działek o łącznej powierzchni ponad 115 ha. Cztery pierwsze z przeznaczeniem na usługi uciążliwe oraz logistykę. Grunty znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie drogi DK16 (przyszłej S5) i linii kolejowej nr 9 (od 3 do 7 km). Piąta działka o powierzchni 75 ha to iławska wyspa Wielka Żuławia przeznaczona na inwestycje turystyczne.
- 6) **Rejon Nidzicy.** W rejonie Nidzicy znajduje się 12 działek o łącznej powierzchni ponad 83 ha. Tereny przeznaczone są pod produkcję, usługi, magazyny i OZE. Wszystkie działki posiadają przyłącze wody oraz sieć kanalizacyjną. Tereny położone są w bliskiej odległości od S7 (0,1 – 3 km) i od bocznic kolejowej (1 – 3 km).
- 7) **Rejon Suszu.** W okolicach Suszu zlokalizowane są 3 działki o powierzchni 5,7 ha. Tereny przeznaczone pod zabudowę usługową, produkcyjną, składową oraz magazynową, są w pełni uzbrojone. Odległość do DK16 wynosi 10-20 km a do Gdańska 125 km.
- 8) **Rejon Pasłęka.** W okolicach Pasłęka przy samej S7 znajdują się 3 działki o łącznej powierzchni 12,5 ha. Tereny są uzbrojone i przeznaczone pod inwestycje przemysłowo-składowe. Grunty zlokalizowane są 82 km od Gdańska i 74 km od Olsztyna.
- 9) **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 ha<sup>56</sup>. 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 Tarnobrzskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej i ma wolną powierzchnię 40,5 ha<sup>57</sup>. 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 o powierzchni odpowiednio 94 ha i 22 ha. W tej podstrefie wolne tereny inwestycyjne stanowiące własność powiatu przasnyskiego mają powierzchnię blisko 15 ha<sup>58</sup>. 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

56) dane Starostwa Powiatowego w Przasnyszu, dostęp: 31.12.2024

57) dane Tarnobrzkiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, dostęp: 31.12.2024

58) dane Starostwa Powiatowego w Przasnyszu, dostęp: 31.12.2024 56) dane Starostwa Powiatowego w Przasnyszu, dostęp: 31.12.2024

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. 19,5 ha<sup>59</sup>. Teren uzbrojony został w instalację elektroenergetyczną, wodociąg i kanalizację oraz instalację teletechniczną, powstały również drogi wewnętrzne. W pobliżu funkcjonują już centra magazynowe i zakłady produkcyjne.
- 3) **Rejon obszaru metropolitalnego Warszawy.** Tereny inwestycyjne rejonu przygotowywane są głównie w otoczeniu węzłów komunikacyjnych. W gminie Pomiechówek 75,5 ha<sup>60</sup> 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 posiadają przyłącza wodno-kanalizacyjne, elektroenergetyczne i gazowe.
- 6) Przygotowane na przyjęcie inwestorów są także inne obszary **objęte specjalnymi strefami ekonomicznymi**<sup>61</sup> jeszcze przed wejściem w życie ustawy z dnia 10 maja 2018 roku o wspieraniu nowych inwestycji. Są to zarówno tereny kilkuhektarowe (Białołęka nad Pilicą, Ciechanów, Gostynin, Ostrołęka, Płońsk, Żuromin)<sup>62</sup>, kilkunastohektarowe

(Nowe Miasto nad Pilicą, Węgrów)<sup>63</sup> i większe (Radom ok. 25 ha, Wierzbica ok. 20 ha)<sup>64</sup>. Ponadto samorządy 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, build-to-suit oraz build-to-own), 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:

- 1) **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 (PKPCargo) 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

<sup>59</sup>) dane Starostwa Powiatowego w Garwolinie, dostęp: 31.12.2024

<sup>60</sup>) dane Warmińsko-Mazurskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej S.A., dostęp: 31.12.2024

<sup>61</sup>) w zestawieniu nie ujęto lokalizacji o wolnej powierzchni poniżej 1 ha

<sup>62</sup>) tereny z Tarnobrzelskiej i Warmińsko-Mazurskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej

<sup>63</sup>) tereny z Tarnobrzelskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej

<sup>64</sup>) tereny z Tarnobrzelskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej

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, Aleksandrów Placydowska – 0,30 ha), m. gm. Zgierz (Łukasieńskiego – 9,40 ha), m. Konstantynów Łódzki (Konstantynów – 0,97 ha), m. Łódź (Łódź/ul. Dostawcza – 7,70 ha, Łódź/Dąbrowa – 1,58 ha, Łódź/ ul. Łaskowice 23,00 ha), gm. Ozorków (Leśmierz – 14,14 ha), m. Pabianice (Pabianice – 5,60 ha), gm. Dłutów (Dłutów – 78,75 ha), m. gm. Dobroń (Chechło Drugie – 12,00 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 – 157,00 ha, Stryków/ Rokitnica Zachód – 35,50 ha, Stryków/Smolice – 1,70 ha), m. gm. Tuszyn (Tuszyn – 34,38 ha, Tuszyn/ Szkolna A – 6,81 ha, Tuszyn/ Szkolna B – 4,45 ha, Głuchów IV – 80,00 ha, Tuszyn/ Głuchów GLP – 5,40 ha, Głuchów I – 24,00 ha, Głuchów II – 8,00 ha ), gm. Koluszki (Strefa Przemysłowa Koluszki 52,00 ha), gm. Zduńska Wola (Tymienice – 3,69 ha), m. Zduńska Wola (Zduńska Wola Karsznice – 4,77 ha). Ponadto ofertę tworzą tereny inwestycyjne oferowane przez samorządy lokalne.

- 2) **Rejon Piotrków Trybunalski – Radomsko**, wyznaczony w oparciu o potencjał, na który składają się elementy strategicznego układu transportowego w postaci autostrady A1, drogi ekspresowej nr S8, 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: m. Piotrków Trybunalski ( Piotrków Tryb./ ul. Wronia, Błotna – 5,19 ha, Piotrków Tryb./ przy drodze ekspresowej S8 – 8,5 ha, Piotrków Tryb./ ul. Wronia 59 – 1,96 ha, Piotrków Tryb./ Metalowców kompleks II – 2,19 ha, Piotrków Tryb./ Logistic City – 35,00 ha, Piotrków Tryb./ Logistic City 2 – 22,90 ha), gm. Czarnocin (Czarnocin 7,79 ha), gm. Moszczenica (Moszczenica – 3,55 ha), m. Radomsko ( Radomsko/ ul. Sucharskiego – 16,50 ha, Radomsko/ ul. Inwestycyjna – 4,33 ha, Radomsko/ Słowińskiego – 1,71 ha, Radomsko/

teren przy autostradzie A1 – 11,71 ha), gm. Rozprza (Rozprza – 210 ha), gm. Wolbórz (Wolbórz – 13,00 ha). Ponadto ofertę tworzą tereny inwestycyjne oferowane przez samorządy lokalne.

- 3) **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. Kutno (Kutno/Zorina Kutno – 2,60 ha), m. gm. Krośniewice (Krośniewice 1 – 4,30 ha, Krośniewice 2 – 32,42 ha), m. gm. Żychlin (Żychlin/ ul. 1 Maja – 5,10 ha, Żychlin/ ul. 1 Maja 73 – 1,82 ha, Żychlin/ Dobrzelin – 2,80 ha). Ponadto ofertę tworzą tereny inwestycyjne oferowane przez samorządy lokalne.

Ponadto, potencjał inwestycyjny stanowią zlokalizowane w regionie parki przemysłowe:

- 1) **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. 38 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., Animex Foods Sp. z o.o., Sirmax Polska Sp. z o.o., Katoen Natie 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.

- 2) **Park Przemysłowy Boruta Zgierz.** Park zlokalizowany jest w południowo-zachodniej części Zgierza. Orientacyjne odległości: 15 km od centrum Łodzi; 10 km od autostrady A2; 1 km od drogi krajowej nr 91; 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, Wodociągi i Kanalizacja Zgierz, Politechnika Łódzka, PGE Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna S.A. Oddział Elektrociepłownia Zgierz, Malex, Sawo Recykling, Energetyka Boruta, Widexpol, Agro-Land, Brenntag Polska. Park zajmuje obszar 173,9 ha i wyposażony jest w m.in. system dróg, bocznicę kolejową oraz elektrociepłownię, a w jego sąsiedztwie działa nowoczesna oczyszczalnia ścieków z dużymi wolnymi mocami przerobowymi.
- 3) **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: 2 km od drogi krajowej nr 14; 3,5 km od drogi krajowej nr 91; 35 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 9001:2015-10 i ISO 13485:2016-04 oraz certyfikat „Good Laboratory Practice”. Laboratorium Autentykacji Produktów jako jedyne w Polsce, posiada akredytację PCA obejmującą analizy win (Certyfikat Akredytacji Nr AB 1686). 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.

- 4) **Bełchatowsko-Kleszczowski Park Przemysłowo-Technologiczny.** Park zlokalizowany jest w południowej części Bełchatowa, w dzielnicy przemysłowej, 5,5 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 Rzęśnia, 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. Posiada certyfikat Systemu Zarządzania Jakością ISO 9001:2015 w zakresie realizacji usług informacyjnych, doradczych ogólnych i proinnowacyjnych oraz szkoleniowych. Obecnie na terenie Parku działają m.in.: Energia-Logistyka, Systemy Ogrodzeniowe, DS Smith Polska Sp. z o.o. Zakład Bełchatów, F.P.H.U. Bogusław Pasiński.

## 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 2025 rok, Śląskie zostało wyróżnione następującymi miejscami w pierwszych 10 wśród dużych, europejskich regionów: **3.miejsce** – Efektywność kosztowa (Cost Effectiveness), **7.miejsce** – Otwartość dla biznesu (Business Friendliness), **8.miejsce** – Strategia przyciągania inwestycji zagranicznych (FDI Strategy).

Głównymi atutami wysokiej pozycji województwa śląskiego są m.in.: wysoko wykwalifikowani pracownicy o unikalnych kompetencjach, najwyższy wskaźnik zaludnienia (350 osób/km<sup>2</sup> w 2023 r.) oraz urbanizacji, szeroki rynek zbytu, najgęstsza sieć drogowa, świetnie rozbudowana strefa logistyczna, powierzchnia magazynowa (5,4 mln m<sup>2</sup>), ponad 700 tys. m<sup>2</sup>. powierzchni biurowej klasy A tylko w Katowicach. Wspomnieć dodatkowo należy o funkcjonującej na terenie regionu Katowickiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej (KSSE) – to najlepsza strefa ekonomiczna w Europie w rankingu Financial Times’a oraz o trwającej rewitalizacji terenów górniczych, ukierunkowanej na tworzenie atrakcyjnych przestrzeni inwestycyjnych.

Tereny inwestycyjne województwa śląskiego charakteryzuje duża różnorodność, od tzw. greenfield’ów (tereny niezabudowane), po tzw. brownfield’y (tereny zabudowane). W ujęciu branżowym województwo śląskie jest w skali kraju doskonałym miejscem

na lokowanie inwestycji przemysłowych, będąc najbardziej rozwiniętym pod tym względem regionem Polski. Przykładem ostatniej inwestycji przemysłowo-produkcyjnej jest Compal Electronics, tajwański producent elektroniki automotive, który od lipca 2024 roku buduje zakład o wartości 230 mln zł w Czeladzi. Fabryka ta będzie pierwszym zakładem produkcyjnym grupy w Europie.

Warto też wspomnieć o kontynuacji inwestycji na terenach pokopalnianych w Katowicach, 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. Misją HUB-u jest wspieranie rozwoju miasta Katowice jako widocznego ośrodka wykorzystania gier, innowacji technologicznych i cyfrowych, pogłębianie wiedzy, wspieranie zaangażowania społeczności i oferowanie inspirującego miejsca zarówno do pracy, rozwoju, jak i edukacji.

HUB będzie opierał się na 4 kluczowych filarach: gaming i e-sport, platformie wymiany wiedzy AI (AI Knowledge Exchange), Ogniwie Technologii Cyfrowych (Digital Bridge) oraz akceleratorze wielopoziomowych relacji (Network Acceleration). HUB Gamingowo-Technologiczny to inwestycja o szacowanej wartości ok. 600 mln zł, a jej zakres oraz powstanie na terenie po byłej kopalni sprawia, że porównywana jest do powstałej w Katowicach Strefy Kultury.

Do najważniejszych obszarów województwa przeznaczonych pod inwestycje należy zaliczyć:

- 1) **Dąbrowa Górnicza – Teren Inwestycyjny Tuczawa 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 Tuczawie i Kazdębie to jedno z największych terenów tego typu w Polsce południowej, przyciągające inwestorów z takich branż jak elektromobilność, motoryzacja, logistyka, branża opakowaniowa i spożywcza. Obszar posiada dogodne połączenie z drogą ekspresową S1 Cieszyn-Gdańsk, a także autostradami A4 oraz

- A1, a dzięki bliskości dróg wojewódzkich możliwy jest szybki dojazd w kierunku województwa małopolskiego. Zgodnie z zapisami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego teren inwestycyjny w Tuczawie to wielofunkcyjna strefa przemysłowo-usługowa.
- 2) **Rejon Zawiercia.** Obszar inwestycyjny położony w zachodniej części miasta, na terenie Strefy Aktywności Gospodarczej Zawiercia (SAG) 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-giwiwskiego w Gliwicach liczy 68 km, a bocznicą kolejową jest oddalona od SAG o około 4 km. Dzięki bliskości dróg wojewódzkich możliwy jest szybki dojazd w kierunku województw świętokrzyskiego oraz małopolskiego. Droga krajowa nr 78 umożliwia dogodną komunikację pomiędzy aglomeracją śląską a województwem świętokrzyskim. Połączenie kolejowe umożliwia dotarcie z Zawiercia do Warszawy w 1,5 godziny. W miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego tereny przeznaczone są jako tereny obiektów produkcyjnych, składów i magazynów oraz zabudowy usługowej.
- 3) **Częstochowa.** Obszar inwestycyjny „Skorki” Częstochowa. To 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. Własność: Gmina Miasto Częstochowa oraz Skarb Państwa. Uzbrojenie: wszystkie niezbędne media w granicy prężnie funkcjonującej specjalnej strefy ekonomicznej w części Skorki I. 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.
- 5) **Rejon Myszkowski.** Powiat Myszkowski dysponuje terenami inwestycyjnymi, które zgodnie z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, przeznaczone są pod zabudowę usługową i produkcyjno-usługową. Oferowane przez Powiat Myszkowski tereny są bardzo dobrze przygotowane i uzbrojone. Wszystkie działki zostały poddane gruntownej rewitalizacji. Obszar jest rozległy i zachęcający ze względu na udogodnienia komunikacyjne. Tereny inwestycyjne leżą na obrzeżach Myszkowa, gwarantując komfortową komunikację z pobliską międzynarodową trasą E 75 (DK1) w odległości 14 km, a także krajową DK 78-w odległości 16 km, łączącą województwo świętokrzyskie z województwem śląskim i dolnośląskim. Przez tereny przebiega nowo powstała obwodnica Miasta Myszkowa (DW 791).
- 6) **Rejon Rudy Śląskiej.** Obszar inwestycyjny położony

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 bocznic kolejowa Ruda Chebzie w odległości 1,1 km. W miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego obszar 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.

- 7) **Jaworznicki Obszar Gospodarczy.** To strategiczna strefa przemysłowa miasta o wielkości ponad 325 ha. Obszar 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 poprzemysłowych w regionie. Obszar objęty jest statusem Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej.

Polska Agencja Inwestycji i Handlu S.A. wraz z Marszałkami Województw i regionalnymi Centrami Obsługi Inwestora i Eksportera cyklicznie organizuje konkurs pn. **Grunť na Medal**. Głównym celem konkursu jest wyłonienie najlepszego terenu inwestycyjnego w każdym z 16 województw spośród terenów spełniających standardy inwestycyjne Polskiej Agencji Inwestycji i Handlu. W XI edycji konkursu, która odbywa się w 2025 r., do II etapu zakwalifikowały się następujące tereny z województwa

śląskiego:

- 1) Teren o powierzchni 5,5 ha położony w gminie **Czerwionka-Leszczyny**. Znajduje się w obszarze zarządzania Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. W miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego przeznaczony jest pod zabudowę produkcyjną, składy i magazyny. Teren jest położony w odległości 0,5 km od autostrady A1.
- 2) Teren o powierzchni 2,12 ha położony w gminie **Jasienica**. Znajduje się w obszarze zarządzania Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. W miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego przeznaczony jest pod zabudowę produkcyjną, składy i magazyny. Teren jest położony w odległości 5 km od drogi ekspresowej S52.
- 3) Teren o powierzchni 5,41 ha położony w gminie **Sosnowiec**. Znajduje się w obszarze zarządzania Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. W miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego przeznaczony jest pod zabudowę produkcyjną, składy i magazyny. Teren położony w odległości 5 km od autostrady A4.
- 4) Teren o powierzchni 2,0456 ha położony w gminie **Sosnowiec**. Znajduje się w obszarze zarządzania Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. W miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego przeznaczony jest pod zabudowę produkcyjną, składy i magazyny: tereny rozwoju przemysłowo-usługowego, przemysłowe, produkcyjno-usługowe, produkcyjne, logistyczne, magazyny i obiekty magazynowe oraz rozwój usług. Teren położony w odległości 5 km od autostrady A4.

## 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](http://www.eboi.umww.pl), [www.investinwielkopolska.pl](http://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](mailto:coie@umww.pl); [www.wielkopolskie.trade.gov.pl](http://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 Tory,
  - 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. wynosił 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 km<sup>2</sup> 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 Rawimet 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 zabudowę produkcyjną, składy, magazyny oraz usługi), Olimpia I i II (powierzchnia 11,5 i 6,5ha z przeznaczeniem pod zabudowę produkcyjną, budowę składów, magazynów oraz świadczenie usług), Tarnowa I i III (tereny o powierzchni 5 i 13 ha z przeznaczeniem pod budowę obiektów produkcyjnych, składów, magazynów oraz obiektów usługowych), Brudzyń Smolina (teren o powierzchni 38 ha z przeznaczeniem pod budowę obiektów produkcyjnych, składów, magazynów oraz usługowych), Brudzyń I, II i III (tereny o powierzchni 17, 10 i 9 ha z przeznaczeniem pod budowę obiektów produkcyjnych, składów, magazynów oraz obiektów usługowych), marulew I, II, III (tereny o powierzchni 6,8; 9 i 3,7 ha z przeznaczeniem pod budowę obiektów produkcyjnych, składów, magazynów oraz obiektów usługowych), Wincentów I i II (tereny o powierzchni 4,8 i 14ha z przeznaczeniem pod budowę obiektów produkcyjnych, składów, magazynów oraz obiektów usługowych).

- 6) **Miasto Konin** Tereny inwestycyjne Konina liczą ponad 200 hektarów. Są to tereny, które zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, przeznaczone są pod działalność o charakterze usługowym i produkcyjnym, a także pod aktywizację gospodarczą i zabudowę mieszkaniową wielorodzinną i jednorodzinną. 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 drogą 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 Pocijewe 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 Pawłótku. 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: 2 tys. m<sup>2</sup>. i 3300 m<sup>2</sup>., 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, 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 umożliwia firmom inwestującym w niej zwolnienie z podatków do 2026 roku. Przedsiębiorca podejmujący działalność gospodarczą na terenie Specjalnej Strefy Ekonomicznej jest uprawniony do korzystania z pomocy regionalnej w postaci zwolnienia podatkowego w podatku dochodowym z dwóch tytułów: poniesionych nakładów inwestycyjnych lub tworzenia nowych miejsc pracy. Istnieje także możliwość zwolnienia przedsiębiorcy z podatków lokalnych. Warto też zaznaczyć, że jest to jedyna otwarta dla inwestorów Strefa Ekonomiczna w Wielkopolsce. Teren przeznaczony jest pod zabudowę techniczno-produkcyjną z usługami. Charakterystyka terenu: lokalizacja przy autostradzie A2 oraz na szlaku kolejowym E30 Rotterdam – Moskwa, pełne uzbrojenie w media, maksymalna wielkość powierzchni zabudowy 80%, maksymalna wysokość projektowanych budynków 20 m. Dodatkowo inwestorzy lokujący swoją działalność na terenie Strefy, mają możliwość otrzymania ulg wynikających z faktu objęcia terenów w Swarzędzu Kostrzyńsko–Słubicką Specjalną Strefę Ekonomiczną, co możliwe jest po uzyskaniu pozwolenia na prowadzenie działalności w Strefie.

## Zachodniopomorskie

Pomorze Zachodnie posiada w swojej ofercie 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 Nowoprzestrzennej). W latach 2015-2018 łącznie sześć firm uzyskało zezwolenia na działalność w SSE: pięć w Trzebuszu z branży morskiej, spożywczej, drzewnej, medycznej elektrycznej oraz jedna w Dunikowie z branży kamieniarskiej. Planowane nakłady inwestycyjne to ponad 90 mln PLN netto. Powierzchnia sprzedanych terenów to łącznie ponad 20 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.

**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 m<sup>2</sup>). 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, łopát do siłowni wiatrowych, produkcją opakowań tekturowych, materiałów ściernych, drabin, tapet i artykułów higienicznych, a także logistyką i transportem. Wśród inwestorów są firmy z Danii, Belgii, Holandii, Niemiec, Włoch, Tajlandii, Korei, USA i Polski. Przy zaangażowaniu Gminy wybudowano drogę wspomagającą dla S3, która umożliwia transport ładunków wielkogabarytowych z Parku Przemysłowego do S3 i dalej do odbiorców w kraju i za granicą. 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. m<sup>2</sup>. 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. m<sup>2</sup>. 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 statkom 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 dostępowej 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 m<sup>3</sup>. W ramach infrastruktury dostępowej od strony lądu, przewidziano budowę kompletnego, zelektryfikowanego 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 trzeci najwięksi miast województwa Zachodniopomorskiego 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. Działa 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, Klippan Safety, Hydrolina, 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 działa jeden inwestor z branży tekstylnej. Wolny teren inwestycyjny, znajdujący się przy granicy z Republiką Czeską, obejmuje działki o łącznej powierzchni 5,3776 ha z przeznaczeniem w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego na przemysł, składy, magazyny i bazy, stanowiące własność Agencji Nieruchomości Rolnych. W sąsiedztwie nieruchomości znajduje się oczyszczalnia ścieków, sieć wodna, sieć elektroenergetyczna. Teren zlokalizowany jest około 450 m od drogi krajowej nr 5, w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej drogi ekspresowej S-3 i około 2,1 km od planowanego
- węzła Lubawka.
- 2) **Tereny Podstrefy Kamienna Góra.** Tereny objęte są obszarem Kamiennogórskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. W podstrefie zainwestowało dotychczas dziesięciu inwestorów, zajmujących się między innymi produkcją pasów bezpieczeństwa, części i akcesoriów samochodowych, materaców izolacyjnych, druku wielkoformatowego, zatrudniając około 1620 osób. Do dyspozycji inwestorów pozostają wolne tereny inwestycyjne w granicach miasta Kamienna Góra o łącznej powierzchni około 74 ha, zlokalizowane około 200 m od planowanego zjazdu z S3 (węzeł Kamienna Góra Południe). Bezpośrednio przy węźle Kamienna Góra Północ znajduje się kolejny, 10-hektarowy kompleks inwestycyjny. Przeznaczenie w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego dla wyżej wspomnianych nieruchomości to zabudowania produkcyjne i usługowe, zabudowania techniczno-produkcyjne, obiekty produkcyjne, składy i magazyny. Działki znajdują się w pobliżu lub w bezpośrednim sąsiedztwie sieci elektroenergetycznych, gazowych, wodnych i kanalizacyjnych. Kompleks inwestycyjny w granicach Gminy Kamienna Góra o powierzchni 31,6576 ha oddalony jest o 5 km od węzła Kamienna Góra Południe.
- 3) **Tereny Podstrefy Janowice Wielkie.** Tereny objęte są obszarem Kamiennogórskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. W podstrefie działa dwóch inwestorów z branży motoryzacyjnej i metalowej. W gminie Janowice Wielkie znajdują się działki inwestycyjne o łącznej powierzchni 17,7 ha. Choć teren ten nie leży bezpośrednio przy trasie S-3, to jego położenie przy drodze krajowej nr 3, która w odległości około 24 km łączyć się będzie z węzłem Bolków na drodze ekspresowej S-3 (w budowie), wpłynie na możliwości dalszego rozwoju inwestorów oraz podstrefy.
- 4) **Tereny położone w okolicy gminy Miłkowice (powiat legnicki).** Nieruchomość o powierzchni 16,2700 ha 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, obuwia oraz systemami klimatyzacji do aut, zatrudniając łącznie ok. 4,5 tys. osób. Właścicielem nieruchomości jest miasto Polkowice. Aktualnie teren nie jest użytkowany. Zgodnie z miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego przedmiotowy teren przeznaczony jest pod zabudowę przemysłową. Teren przylega do drogi krajowej nr 3 (brak wjazdu) oraz do drogi wojewódzkiej nr 331 (ul. Działkowa). Budowa wjazdu od ulicy Działkowej (działka 33,4034ha) wymaga uzgodnień z KGHM dotyczących kolizji z sieciami kombinatu. Najbliższy węzeł autostrady to A4 (40km).

- 6) **Tereny leżące w okolicach gminy Bolków (obręb Bolków-Miasto oraz Wolbromek).** Gmina Bolków posiada w swojej ofercie trzy kompleksy inwestycyjne. Jednym z nich jest kompleks o powierzchni 12,2078 ha (składający się z pojedynczej działki), który położony jest w obrębie Wolbromek w odległości ok. 50-150 m od drogi krajowej nr 5 oraz ok. 2,1 km od drogi krajowej nr 3. Dodatkowo przedmiotowy teren inwestycyjny znajduje się w bliskiej odległości od Drogi Ekspresowej S3 – ok. 1,65 km – co stanowi idealne połączenie komunikacyjne z obszarami znajdującymi się 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 Drogą Wojewódzką nr 323 – ok. 300 m – oraz z Drogą Ekspresową nr S3 – ok. 3,7 km. Trzeci kompleks objęty jest obszarem Kamiennogórskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Wolny teren inwestycyjny obejmuje 15,2485 ha powierzchni (łącznie cztery działki). Sieć wodociągowa  $\varnothing$  160 przebiega przez teren podstrefy. Nieruchomość jest przeznaczona w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego pod działalność gospodarczą. Zlokalizowana w bliskim sąsiedztwie drogi krajowej nr 5 i około 2 km od węzła Bolków na drodze ekspresowej S-3.

- 7) **Dolnośląska Strefa Aktywności Gospodarczej S3-Jawor.** Obszar inwestycyjny znajduje się w granicach Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej „INVEST-PARK”. Dolnośląska Strefa Aktywności Gospodarczej S3-Jawor (DSAG S3-Jawor) to teren o szczególnych atutach dla tworzenia nowych inwestycji. Obszar jest doskonale skomunikowany i przygotowany dla małych, średnich oraz dużych przedsiębiorstw. Utworzenie Dolnośląskiej Strefy Aktywności Gospodarczej S3 Jawor to następstwo projektu gospodarczego „S3-Droga Wielkich możliwości”. Teren przylega do Drogi Krajowej nr 3 oraz nowej Drogi Ekspresowej S3. Obecnie dojazd do terenu zapewnia droga powiatowa (ul. Gottlieba Daimlera – która została w pełni zmodernizowana) oraz droga krajowa 3. Dodatkowo teren został skomunikowany z Drogą Ekspresową S3 poprzez węzeł łączący się z Drogą Krajową nr 3. Grunt został

oznaczony jako teren Aktywności Gospodarczej, z przeznaczeniem podstawowym pod zabudowę produkcyjną i usługową oraz z przeznaczeniem uzupełniającym m.in. pod składy, magazyny, bocznice kolejowe, lądowiska helikopterów, zbiorniki retencyjne, urządzenia i obiekty towarzyszące w tym: drogi wewnętrzne, miejsca parkingowe i garaże, infrastruktura techniczna oraz zieleni urządzone. Na terenie DSAG S3-Jawor powstał zakład przedsiębiorstwa marki „Premium” – Mercedes Benz manufacturing Poland (koncern DAIMLER AG), który będzie zajmował się montażem czterocylindrowych silników do samochodów osobowych (pierwsze procesy produkcyjne rozpoczęły się już 2019 roku). Koncern, w pierwszym etapie inwestycji, zajął ponad 50 ha powierzchni inwestycyjnej, gdzie docelowo ma prowadzić działalność na ponad 100 ha. W ofercie inwestycyjnej Dolnośląskiej Strefy Aktywności Gospodarczej S3-Jawor znajdują się grunty będące własnością Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej „INVEST-PARK” oraz Krajowego Ośrodka Wsparcia Rolnictwa. Dodatkową ofertą inwestycyjną jest również obszar należący do prywatnego właściciela. Tereny inwestycyjne znajdują się zarówno w obrębie Gminy Jawor oraz Gminy Męcinka. W Dolnośląskiej Strefie Aktywności Gospodarczej S3-Jawor w granicach WSSE „INVEST-PARK” znajduje się ponad 272 wolnych terenów inwestycyjnych zlokalizowanych w obrębie Gminy Jawor oraz 35 ha w obrębie Gminy Męcinka. Dodatkowo WSSE „INVEST-PARK” w swojej ofercie inwestycyjnej posiada teren prywatnego właściciela o powierzchni ponad 11 ha. Większość kompleksów inwestycyjnych jest zlokalizowana w bliskiej odległości do niezbędnych sieci infrastruktury technicznej (w trakcie modernizacji ul. Gottlieba Daimlera, niezbędne sieci infrastruktury technicznej zostały umieszczone w przebudowanej drodze dojazdowej). Szacuje się, że inwestycje realizowane na tym terenie pozwolą utworzyć ok. 12,7 tys. nowych miejsc pracy.

Planowane jest również utworzenie parku przemysłowo-technologicznego o powierzchni 410 ha w bezpośrednim sąsiedztwie drogi S3, na terenie Gminy miejskiej Lubin i Gminy Lubin. Lubinski Park Przemysłowo-Technologiczny powstanie przy współpracy KOWR, ARP i KGHM Polska miedź.

## 11. Podsumowanie raportu

Aktualna sytuacja dotycząca Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk wyznaczona jest przez stan inwestycji liniowych na głównych ciągach transportowych oraz punktowych ulokowanych w portach morskich oraz w głębi kraju. W 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 2023 roku zakończyła się budowa autostrady A-1 - główna inwestycja polskiej części korytarza, której realizacja trwała ostatnie 19 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. W okresie 2024-2025 realizowane są prace na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo. Wartość projektu to 947 651 973,59 PLN, z czego wkład UE wynosi 700 391 396,65 PLN. 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**. Jednak to kluczowe połączenie dla transportu towarów i pasażerów między południem Polski a portami w Gdyni i Gdańsku, potrwa znacznie dłużej niż pierwotnie zakładano. Zakończenie wszystkich prac przewidziano dopiero na pierwszy kwartał 2032 roku, co oznacza, że Trójmiasto i region Pomorza będą musiały jeszcze długo czekać na nowoczesne połączenie kolejowe z resztą kraju. Największe opóźnienia dotyczą fragmentu Gdańsk Osowa – Gdynia Główna, gdzie planowana jest budowa trzeciego toru. Pozostałe odcinki, takie jak Kościerzyna – Somonino czy Somonino – Gdańsk

Osowa, mają być gotowe wcześniej – do 2028 roku, natomiast modernizacja fragmentów Maksymilianowo – Kościerzyna zakończy się w 2029 roku.

W skład zachodniej odnogi korytarza wchodzi **droga ekspresowa S 3** oraz **linie kolejowe E 59 i C-E 59**. Inwestycje w ostatnich latach sprawiły, że droga S 3 na odcinku blisko 393 km jest dwujezdniową drogą ekspresową. Kontynuowane były prace związane z modernizacją **linii kolejowej nr 351** na odcinku Poznań Główny – Szczecin Dąbie. Do grudnia 2024 roku zakończono prace związane z przebudową i modernizacją niemal całej linii z wyjątkiem stacji Krzyż oraz Stargard. Modernizacja stacji Stargard zostanie zakończona w 2025 roku. 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), w 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. 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.

**Port Gdański** jest aktualnie najlepiej skomunikowanym polskim portem morskim, gdyż najważniejsze inwestycje dostępowe już się zakończyły. Aktualne prace inwestycyjne i remontowe koncentrują się na budowie układu drogowego w obszarze Portu Północnego (ronda, wiadukty, zabezpieczenie ropociągów przesyłowych), modernizacji układów torowych mających na celu podniesienie prędkości dojazdowych oraz na budowie falochronu osłonowego od strony morza.

Z kolei w **zespole portów Szczecin-Świnoujście** otwarto już 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 wielokrotnienie 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.

W 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-utrzymawcze 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**. 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 na skutek globalnych konfliktów i wojen handlowych.

Sytuacja na polskim rynku magazynowym w 2024 roku była stabilna, choć z wyraźnymi oznakami spowolnienia inwestycyjnego i rosnącą selektywnością najemców.

Całkowite zasoby nowoczesnej **powierzchni magazynowej** osiągnęły 34,5 mln m<sup>2</sup>, co oznacza wzrost o 7,5% w stosunku do zeszłego roku. Jednocześnie dynamika wzrostu wyhamowała o 2%. Do najważniejszych zrealizowanych w 2024 roku projektów magazynowych należy zaliczyć: P3 Wrocław – 172 800 m<sup>2</sup>, CTPark Gdańsk Port – 119 400 m<sup>2</sup>, CTPark Warsaw West (Wiskitki) – 110 400 m<sup>2</sup>, Panattoni Park Wrocław Logistics South Hub – 90 000 m<sup>2</sup>, GLP Wrocław V Logistics Centre – 86 200 m<sup>2</sup>, ECE Kąty Wrocławskie – 79 000 m<sup>2</sup> czy Hillwood Zgierz II – 76 900 m<sup>2</sup> w województwie łódzkim.

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. m<sup>2</sup>. Magazyny te powstały na: Dolnym Śląsku (32%), Pomorzu (20%), Wielkopolsce (19%) i Mazowszu (15%). Największe ukończone obiekty to Panattoni Park Poznań A2 (140 tys. m<sup>2</sup>), druga faza Panattoni Park Wrocław A2 (140 tys. m<sup>2</sup>) i Panattoni Park Wrocław Logistics South Hub (90 tys. m<sup>2</sup>) oraz kolejna faza GLP Wrocław V Logistics Centre (86 tys. m<sup>2</sup>). Istotną rolę z punktu widzenia korytarza odgrywają duże centra logistyczne ulokowane w pobliżu portów morskich. Dotyczy to zwłaszcza Pomorskiego Centrum Logistycznego, Pomorskiego Centrum Inwestycyjnego oraz Zachodniopomorskiego Centrum Logistycznego. W najbliższych latach powstanie także w Gdyni „Dolina Logistyczna” na obszarach ulokowanych pomiędzy miastem a Kosakowem. Aktualnie magazyny budowane są w oparciu o mobilne technologie, które automatyzują gospodarkę magazynową. Istotne są także standardy ekologiczne.

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 nieprzewidzianych, 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.

Jeżeli zaś chodzi o sieć **terminali intermodalnych** w naszym kraju sytuacja jest odległa od oczekiwań, co powoduje, że przegrywamy z innymi państwami Europy Zachodniej, 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). Na terenie Polski w 2024 r. zlokalizowanych było 48 aktywnych terminali intermodalnych, co stanowi wzrost o 4 terminale w stosunku do ubiegłego roku, niemniej natężenie tych obiektów infrastruktury jest mniejsze niż w krajach Europy Zachodniej. W 2024 r. w terminalach tych przeładowano łącznie 89,6 mln ton ładunków skonteneryzowanych, co oznacza wzrost o 6,4% względem roku poprzedniego. Korzystnym zjawiskiem są trendy wzrostowe na największym polskim terminalu lądowym w Małaszewiczach oraz nowe inwestycje, które są realizowane w tym obiekcie przez operatora CLIP.

**Ruch lotniczy Cargo** aktualnie skoncentrowany jest głównie w Warszawie (udział tego lotniska wynosi 70 % lotniczych przewozów towarowych). 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. Poza tym duże plany na znaczne zwiększenie roli Polski w ruchu lotniczym (a w tym z lotami cargo) są dziś wiązane z budową Centralnego Portu Komunikacyjnego.

**Tereny przeznaczone na inwestycje** poszczególnych województw korytarza ulokowane są głównie wokół Specjalnych Stref Inwestycyjnych. Wyszczególnione w raporcie obszary znacznie podnoszą wartość oferty marketingowej strefy rozwojowej Korytarza Bałtyk-Adriatyk w Polsce. Oferta naszego kraju jest wysoko oceniana przez globalnych inwestorów m.in. z krajów azjatyckich takich jak Tajwan, Korea Południowa, Chiny, Japonia, ale także ze Stanów Zjednoczonych czy Europy Zachodniej. Istotną rolę odgrywają konkurencyjne stawki najmu, dostęp do taniej i wykwalifikowanej siły roboczej, a także dobrze rozwinięta sieć dróg krajowych i międzynarodowych. Stąd też niektóre z globalnych marek IT decyduje się na otwieranie własnych filii w Polsce, by wymienić Samsunga SDI, Intela, TSMC i innych producentów chipów i układów scalonych,

przedstawicieli branży samochodowej (baterie jonowe i akumulatory) i energetycznej (farmy wiatrowe, trafostacje, energia jądrowa), czy w końcu istotnej w dzisiejszych czasach branży zbrojeniowej (w tym m.in. technologie satelitarne i komponenty do dronów).

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.

Raport generalnie obrazuje zatem 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.

## 10. Spis tabel i rysunków

- Tabela 1.** Stan zaawansowania prac na poszczególnych odcinkach autostrady A1.
- Tabela 2.** Stan zaawansowania prac na poszczególnych odcinkach drogi ekspresowej S3.
- 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.** Kolejowy Korytarz Towarowy nr. 5 (RFC 5).
- Rysunek 8.** Dostęp do Portu Gdańskiego od strony lądu
- Rysunek 9.** Dostęp do Portu Gdańskiego od strony morza
- Rysunek 10.** Mapa Drogi Czerwonej.
- Rysunek 11.** Rozwój śródlądowych dróg wodnych o międzynarodowym znaczeniu w Polsce do 2030 roku.
- Rysunek 12.** Statystyki regionalne, aktywność deweloperska na rynku magazynowym oraz powierzchnia magazynowa w budowie (marzec 2024 r.).
- Rysunek 13.** Rozmieszczenie infrastruktury liniowej oraz punktowej w województwie pomorskim.
- Rysunek 14.** Rozmieszczenie infrastruktury liniowej oraz punktowej w województwie kujawsko-pomorskim.
- Rysunek 15.** Rozmieszczenie infrastruktury liniowej oraz punktowej w województwie mazowieckim.
- Rysunek 16.** Rozmieszczenie infrastruktury liniowej oraz punktowej w województwie łódzkim.
- Rysunek 17.** Rozmieszczenie infrastruktury liniowej oraz punktowej w województwie śląskim.
- Rysunek 18.** Rozmieszczenie infrastruktury liniowej oraz punktowej w województwie zachodniopomorskim.

- Rysunek 19.** Plan zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego.
- Rysunek 20.** Rozmieszczenie terminali intermodalnych w Polsce.
- Rysunek 21.** Most kolejowy w pobliżu planowanego suchego portu (ICY) – Zajączkowo Tczewskie.
- Rysunek 22.** Dolina Logistyczna.
- Rysunek 23.** Śląskie Centrum Logistyki.

## 11. Metoda przygotowania raportu i bibliografia

### Raport sporządzili:

Michał Graban – Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego

Sabina Woch – Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego

Krzysztof Żarna – 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. Krajowy Program Żeglugowy do roku 2030.

Koncepcja programowo – przestrzenna rewitalizacji śródlądowej drogi wodnej relacji zachód - wschód, obejmującej drogi wodne: Odra, Warta, Noteć, Kanał

Bydgoski, Wiśła, Nogat, Szarpawa oraz Zalew Wiślany  
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

Raport CBRE „European Logistics Occupier Survey 2025”

Raport Marketbeat Polska rynek magazynowy IV kwartał  
2024 r. Cusham and Wakefield

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](http://www.mgm.gov.pl)  
[www.portgdansk.pl](http://www.portgdansk.pl)  
[www.port.gdynia.pl](http://www.port.gdynia.pl)  
[www.port.szczecin.pl](http://www.port.szczecin.pl)  
<http://www.gddkia.gov.pl/>  
<http://www.plk-sa.pl/>  
<http://www.liniae65.pl/>  
<http://www.industrial.pl/>  
<http://www.lhs.com.pl/>  
[www.cushmanwakefield.pl](http://www.cushmanwakefield.pl)  
<https://www.logistyczny.com>  
<https://logistyka.rp.pl>  
<https://www.portalmorski.pl>  
<http://www.scl.com.pl/>  
<http://www.polzug.de/index.php?id=5&L=1>  
[www.adextra.pl](http://www.adextra.pl)  
[www.altmaster.com](http://www.altmaster.com)  
[www.magazyny.pl](http://www.magazyny.pl)

<https://magazyny.pl/>  
<https://warehousemarket.pl/>  
<https://www.skkw.eu/pl/strona-glowna/>  
[www.investgda.pl](http://www.investgda.pl)  
[www.damco.pl](http://www.damco.pl)  
[www.biznespolska.pl](http://www.biznespolska.pl)  
[www.warehouses.pl](http://www.warehouses.pl)  
<http://waimeaholding.pl/webpage/projekty-north-west-logistic-park.html>  
<http://www.cargosped.pl/index.php/pl/terminale-przeladunkowe/126>  
<http://www.spedcont.com.pl/oferta.html>  
[www.polzug.de](http://www.polzug.de)  
[www.lotnisko-chopina.pl](http://www.lotnisko-chopina.pl)  
[www.modlinairport.pl](http://www.modlinairport.pl)  
<http://witeklogistic.pl/>  
<http://pl.goodman>  
[https://www.marr.pl/multimedia/tys.0/8051/Hale\\_2011.pdf](https://www.marr.pl/multimedia/tys.0/8051/Hale_2011.pdf)  
<http://www.mglogistic24.pl/>  
<http://panattoni.pl>  
<http://www.7rsolution.pl>  
<http://www.gn.com.pl>  
[www.prologisceesearch.com](http://www.prologisceesearch.com)  
[www.jartom.com](http://www.jartom.com)  
[www.magazyny-news.pl](http://www.magazyny-news.pl)  
[www.wnp.pl](http://www.wnp.pl)  
[www.pccintermodal.pl](http://www.pccintermodal.pl)  
[www.rbf.net.pl](http://www.rbf.net.pl)  
[www.schavemaker.pl](http://www.schavemaker.pl)  
<https://pl.wikipedia.org>  
<http://www.onico-gas.pl/>  
[www.gospodarkamorska.pl](http://www.gospodarkamorska.pl)  
<http://speed.gdynia.pl/>  
<https://www.utk.gov.pl>  
<https://industrial.pl>  
<https://euterminal.pl>