

Tadeusz Bocheński
Uniwersytet Szczeciński, Polska
University of Szczecin, Poland

Możliwości wykorzystania transportu kolejowego i intermodalnego w obsłudze stref przemysłowych w Polsce

Possibilities for Using Intermodal Transport in Servicing Industrial Zones in Poland

Streszczenie: Celem pracy było zbadanie rozmieszczenia współczesnych stref przemysłowych w stosunku do lokalizacji terminali intermodalnych (kontenerowych) oraz wskazanie rekomendacji w zakresie zwiększenia wykorzystania transportu kolejowego i intermodalnego. Do analizowanych stref przemysłowych autor zaliczył specjalne strefy ekonomiczne oraz parki przemysłowe i technologiczne. Przedstawiono także różnice pomiędzy deklarowaną a rzeczywistą polityką transportową i przemysłową państwa. Artykuł stanowi diagnozę uwarunkowań wykorzystania kolei i transportu intermodalnego przez przedsiębiorstwa działające w strefach przemysłowych. Uwzględniono procesy zachodzące od początku transformacji ustrojowej w zakresie rozwoju stref przemysłowych i transportu intermodalnego w Polsce. Jak wynika z przeprowadzonych badań, dostęp stref przemysłowych do terminali intermodalnych był ograniczony. Przy lokalizacji stref przemysłowych w małym stopniu brano pod uwagę możliwość doprowadzenia bocznicy kolejowej czy też odległość od terminali kontenerowych. Stanowiło to barierę w rozwoju transportu intermodalnego w Polsce oraz wpływało na zwiększenie kosztów zewnętrznych transportu i jego negatywnego wpływu na środowisko.

Abstract: The aim of the study was to investigate the location of modern industrial zones in relation to the location of intermodal terminals (containers) and to make recommendations in terms of increasing the use of rail and intermodal transport. As analysed industrial areas, the author has included special economic zones and industrial and technological parks. The differences between the declared and actual transport and industrial policies of the state are also presented. The present article is a diagnosis of the conditions for the use of railways and intermodal transport by companies operating in industrial zones. The processes that have taken place since the beginning of the systemic transformation in the development of industrial zones and intermodal transport in Poland have been taken into account. According to the research, access to intermodal terminals was limited. For the location of industrial zones, the possibility of connecting a railway siding or the distance from container terminals was considered to a small extent. This constituted a barrier to the development of intermodal transport in Poland, increased the cost of external transport and its negative impact on the environment.

Słowa kluczowe: parki technologiczne; specjalne strefy ekonomiczne; strefy przemysłowe; transport intermodalny

Keywords: industrial zones; intermodal transport; special economic zones; technology parks

Otrzymano: 11 grudnia 2015

Received: 11 December 2015

Zaakceptowano: 9 lutego 2018

Accepted: 9 February 2018

Sugerowana cytacja / Suggested citation:

Bocheński, T. (2018). Możliwości wykorzystania transportu kolejowego i intermodalnego w obsłudze stref przemysłowych w Polsce. *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, 32(1), 20–37. <https://doi.org/10.24917/20801653.321.2>

WSTĘP

Ważnym zagadnieniem w funkcjonowaniu każdego zakładu produkcyjnego jest jego obsługa transportowa. Ze względów ekologicznych, a także ekonomicznych – jeśli uwzględnimy koszty zewnętrzne – powinno się dążyć do wykorzystania w jak największym stopniu mniej uciążliwych środków transportu, tj. kolei i żeglugi. Komisja Europejska w białej księdze transportu założyła zwiększenie roli kolei w transporcie towarów. Jeden z celów zawartych w tym dokumencie zakłada przeniesienie znacznej części drogowego transportu towarów na odległość większą niż 300 km na inne środki transportu, np. kolej lub transport wodny – 30% do 2030 roku i ponad 50% do 2050 roku (Biała księga, 2011). Plany te wynikały z potrzeby ograniczenia zanieczyszczenia środowiska. Udział transportu drogowego w emisji gazów cieplarnianych sięgał 20–30%, zaś kolej w UE odpowiedzialna była za emisję na poziomie 1–3% (Badya, 2010).

W przypadku zakładów nieposiadających bezpośredniego dostępu do kolei (własna bocznica) oraz generujących zbyt małą masę ładunkową, by zapewnić jednorazowo skład całopociągowy, optymalnym rozwiązaniem jest wykorzystanie transportu intermodalnego, łączącego kilka środków transportu. Rozwój transportu intermodalnego – z koleją jako ważnym jego ogniwem – wpisuje się w politykę transportową i klimatyczną Unii Europejskiej.

Celem pracy było zbadanie rozmieszczenia współczesnych stref przemysłowych w stosunku do lokalizacji terminali kontenerowych oraz wskazanie rekomendacji w zakresie zwiększenia wykorzystania transportu kolejowego i intermodalnego. Do analizowanych stref przemysłowych autor zaliczył specjalne strefy ekonomiczne (SSE) oraz parki przemysłowe i technologiczne. Poza tymi dwoma typami funkcjonowały jeszcze np. strefy aktywności gospodarczej (SAG), jednak były one silnie zróżnicowane i poza województwem małopolskim nie miały jasno określonych kryteriów tworzenia ani systemu wsparcia.

Korzystanie z transportu kolejowego i intermodalnego uwarunkowane było rodzajem wykorzystywanych surowców lub półproduktów oraz wytwarzanych produktów przez poszczególne zakłady. Dlatego przeanalizowano strukturę branżową SSE, a szczególnie podstrefy położonych w sąsiedztwie istniejących terminali. Przedstawiono także różnice pomiędzy deklarowaną a rzeczywistą polityką transportową i przemysłową państwa. Zwrócono uwagę na relację między przemysłem a transportem oraz zaproponowano działania na rzecz rozwoju transportu intermodalnego. W analizie uwzględniono procesy zachodzące od początku transformacji ustrojowej w zakresie rozwoju stref przemysłowych i transportu intermodalnego. Przytoczono także jako wzór przykład utworzonej w 2016 roku strefy przemysłowej w gminie Chorzele.

W pracy oprócz literatury naukowej wykorzystano raport Ministerstwa Rozwoju o specjalnych strefach ekonomicznych (*Informacja...*, 2016), a także informacje publikowane przez Polską Agencję Inwestycji i Handlu (PAIH, 2017) oraz zarządców poszczególnych SSE i parków przemysłowych i technologicznych (Bydgoski Park Przemysłowo-Technologiczny, 2017; „Dolina Lotnicza”, 2017; Dozamel, 2017; Euro-Park Mielec, 2017; Euro-Park Wisłosan, 2017; Katowicka SSE, 2017; Kostrzyńsko-Słubicka SSE, 2017; Legnicka SSE, 2017; Łódzka SSE, 2017; Pomorska SSE, 2017; Słupska SSE, 2017; Szczeciński Park Przemysłowy, 2017; Tarnowski Klaster Przemysłowy, 2017; Wałbrzyska SSE, 2017).

TRANSPORT INTERMODALNY I JEGO ROZWÓJ W POLSCE

Transport intermodalny to przemieszczanie towarów z wykorzystaniem dwóch lub więcej środków transportu, w tej samej jednostce ładunkowej, bez przeładunku samego towaru przy zmianie rodzaju transportu. Zamiennie używany jest termin transportu kombinowanego – jest to transport intermodalny europejski, w którym większa część podróży odbywa się koleją lub na wodach śródlądowych i morskich, a jedynie początkowy i/lub końcowy i możliwie jak najkrótszy etap przewozu pokonywany jest transportem drogowym (*Terminology on combined transport*, 2001). W dokumentach Komisji Europejskiej (np. w białej i zielonej księdze) pojęć „transport intermodalny” i „transport kombinowany” używa się zamiennie. Natomiast w aktach prawnych UE (dyrektywy, rozporządzenia, decyzje) oraz programach pomocowych stosowane jest pojęcie „transportu kombinowanego” (Czermański, 2011). W ustawie o transporcie drogowym jest mowa wyłącznie o transporcie kombinowanym, gdzie przewóz drogowy odbywa się jedynie w początkowym lub końcowym odcinku z lub do najbliższej stacji przeładunkowej lub portu albo w promieniu do 150 km w linii prostej od portu morskiego lub rzeczno. Natomiast pozostała część trasy przewozu pokonywana jest z wykorzystaniem kolei lub transportu wodnego (ustawa z dnia 6 września 2001 roku). Z ustawy o transporcie kolejowym wynika pośrednio jedynie, że transport intermodalny dotyczy przewozu rzeczy na podstawie jednej umowy o przewóz przy użyciu co najmniej dwóch różnych gałęzi transportu. Natomiast nie zawiera ona definicji tego rodzaju transportu (ustawa z dnia 28 marca 2003 roku). Istnieje kilka podsystemów transportu intermodalnego, które zostały szczegółowo opisane w literaturze (np. Poliński, 2015). W Polsce wykorzystywany jest niemal wyłącznie podsystem kontenerowy.

Rozwój transportu intermodalnego, którego ważnym elementem są przewozy kolejowe, ma kluczowe znaczenie w realizacji założeń europejskiej polityki transportowej. Transport taki zakłada wykorzystanie w większym stopniu bardziej przyjaznych środowisku środków transportu – zgodnie z ideą zrównoważonego rozwoju. Transport intermodalny dobrze wpisuje się w koncepcję współmodalności (komodalności), która zakłada efektywne wykorzystanie poszczególnych gałęzi transportu (por.: *Logistyka transportu...*, 2006; Biała księga..., 2011). Do atutów transportu intermodalnego, oprócz połączenia najlepszych cech poszczególnych środków transportu, można zaliczyć także bezpieczeństwo towarów, gdyż przeładunek dotyczy całych jednostek ładunkowych (brak manipulacji przy ładunku). Ponadto jednostki intermodalne, a szczególnie kontenery, mogą stanowić podręczny magazyn, co ma istotne znaczenie zwłaszcza w kontekście rezygnacji zakładów przemysłowych z własnych magazynów oraz wprowadzania systemów dostaw bieżących na czas (*just in time*).

Niezbędnym elementem infrastruktury, umożliwiającym przeładunki w transporcie intermodalnym, są specjalistyczne terminale przeładunkowe. Terminale takie mają dostęp do co najmniej dwóch środków transportu – najczęściej kolei i drogi. Wyróżnić można dwa podstawowe rodzaje terminali intermodalnych ze względu na sposób przeładunku: lo-lo (pionowy) i ro-ro (poziomy). Najbardziej rozpowszechnione są terminale kontenerowe (typu lo-lo). Oprócz kontenerów mogą one obsługiwać przeładunki nadwozi wymiennych i naczeo specjalnej konstrukcji.

Poza portami morskimi w Polsce działały wyłącznie terminale kontenerowe. W 2017 roku funkcjonowało w Polsce 38 terminali kontenerowych w 27 miejscowościach, w tym sześć w portach morskich i osiem na styku normalnego i szerokiego toru (1435/1520 mm). Koncentrowały się one przede wszystkim wokół największych aglomeracji (Warszawy, Poznania, Łodzi) oraz w konurbacji górnośląskiej. Województwa warmińsko-mazurskie, podlaskie, świętokrzyskie i opolskie były pozbawione tego typu infrastruktury. Terminale należały do różnych właścicieli i były zróżnicowane pod względem zdolności przeładunkowych. Największymi operatorami terminali były Grupa PKP Cargo i PCC Intermodal (Bocheński, 2017). Pociągi kontenerowe były obsługiwane także poza terminalami na bocznicach niektórych zakładów przemysłowych. Załadunek lub wyładunek kontenerów odbywał się w takich przypadkach bez ich zdejmowania z wagonów. Wymagało to jednak specjalnego ułożenia kontenerów na wagonach (Bocheński, 2016).

Od czasu transformacji ustrojowej w Polsce rozbudowywana była infrastruktura terminalowa. W ostatnich latach zaobserwowano także proces zamykania terminali o złych parametrach i bez perspektyw na modernizację (np. Sosnowiec, Kobylnica), a jednocześnie budowy lub rozbudowy obiektów o bardziej korzystnej lokalizacji (np. Poznań Franowo, Kutno).

Kolejowe przewozy intermodalne w Polsce charakteryzowały się tendencją wzrostową (z wyjątkiem spadku w 2009 roku) i w 2012 roku przekroczyły 1 mln TEU. Był to najbardziej dynamicznie rozwijający się segment przewozów kolejowych (*Transport. Wyniki działalności, 1995–2015*).

W najbliższym czasie powinny nastąpić istotne zmiany na rynku transportu intermodalnego w Polsce, przede wszystkim w zakresie funkcjonowania infrastruktury terminalowej. W 2016 roku wprowadzono bowiem zmiany w ustawie o transporcie kolejowym, dotyczące m.in. kolejowej infrastruktury usługowej, do której zaliczają się terminale (ustawa z dnia 28 marca 2003 roku). Nowe regulacje prawne stanowią implementację zapisów dyrektywy UE w sprawie utworzenia jednolitego obszaru kolejowego (dyrektywa 2012/34/UE) i miały wejść w życie w grudniu 2017 roku. Zmiany te mają zapewnić szerszy dostęp do terminali – ich operatorzy będą zobligowani do udostępniania infrastruktury wszystkim przewoźnikom na tych samych zasadach.

LOKALIZACJA I FUNKCJONOWANIE SPECJALNYCH STREF EKONOMICZNYCH W POLSCE

Specjalne strefy ekonomiczne (SSE) stanowią obszary uprzywilejowane gospodarczo, powoływane w celu przyciągnięcia inwestorów lub ich zatrzymania. Służą zatem jako narzędzie polityki regionalnej i związane są z funkcjonowaniem systemu lokalnych zachęt podatkowych. Formalnie w Polsce SSE tworzone są na poziomie rządowym, ale istotną rolę w ich powstaniu odgrywiają władze gminne (Wiedermann, 2016).

Szczegółowe zasady funkcjonowania SSE zostały określone w ustawie (ustawa z dnia 20 października 1994 roku). Zgodnie z definicją przyjętą w polskim ustawodawstwie SSE to „wyodrębniona administracyjnie część terytorium Polski, gdzie przedsiębiorcy realizujący nowe inwestycje mogą korzystać z pomocy regionalnej w formie zwolnienia dochodu uzyskanego z działalności określonej w zezwoleniu od podatku dochodowego” (*Informacja o realizacji...*, 2016: 4). Koncepcja stref ekonomicznych pojawiła się w Polsce w 1993 roku, a dwa lata później utworzona została pierwsza taka strefa w Mielcu (Trojak, Wiedermann, 2009). Najwięcej stref powstało w 1997 roku. Każda z SSE miała swoje podstrefy w różnych lokalizacjach (tab. 1). Do 2000 roku utworzono 17 stref, jednak w 2001 roku ich liczbę ograniczono do 14 – strefy Mazowiecka i Częstochowska zostały zlikwidowane, natomiast SSE „Żarnowiec” i SSE „Tczew” zostały połączone i włączone do nowo utworzonej Pomorskiej SSE (Jankowiak, 2016). W negocjacjach z UE ustalono, że liczba stref nie będzie już zwiększana. Maksymalny obszar objęty SSE był ograniczony i według stanu na 30 grudnia 2000 roku wynosił 6325 ha, zaś na 31 grudnia 2005 roku – 7558 ha. Okres funkcjonowania SSE oraz ich maksymalny obszar były kilkakrotnie przedłużane i zwiększane (Brezdeń, Spallek, 2008). W latach 2000–2015 łączna powierzchnia SSE zwiększyła się o 13 511,9 ha. Zgodnie z najnowszymi przepisami strefy te mają funkcjonować w Polsce do końca 2026 roku (*Informacja o realizacji...*, 2016). Na terenie stref działały zarówno firmy rozpoczynające działalność w danym miejscu, jak i wcześniej istniejące, których teren został objęty strefą.

Tab. 1. Podstawowe dane o specjalnych strefach ekonomicznych w Polsce – stan na 31 grudnia 2015 roku

Nazwa strefy	Rok założenia	Liczba gmin objętych podstrefami SSE*		Powierzchnia obszarów objętych SSE [ha]	Stopień zagospodarowania gruntów [%]
		ogółem	miasta		
Ogółem		431	181	19 836,86	59,47
Kamiennogórska	1997	17	7	373,83	59,86
Katowicka	1996	42	24	2 347,34	64,89
Kostrzyńsko-Słubicka	1997	45	11	1 868,05	55,04
Krakowska ^a	1997	26	9	707,78	76,67
Legnicka	1997	19	7	1 763,77	18,24
Łódzka	1997	47	24	1 339,17	75,37
Mielecka	1995	30	19	1 495,65	69,49
Pomorska ^b	2001	32	18	2 039,99	66,97
Słupska ^c	1997	15	7	899,37	32,65
Starachowicka	1997	16	5	644,46	67,83
Suwalska	1996	19	10	635,07	52,35
Tarnobrzeska	1997	38	11	1 743,30	72,80
Wałbrzyska	1997	53	16	2 921,70	56,17
Warmińsko-Mazurska	1997	32	13	1 057,38	72,67

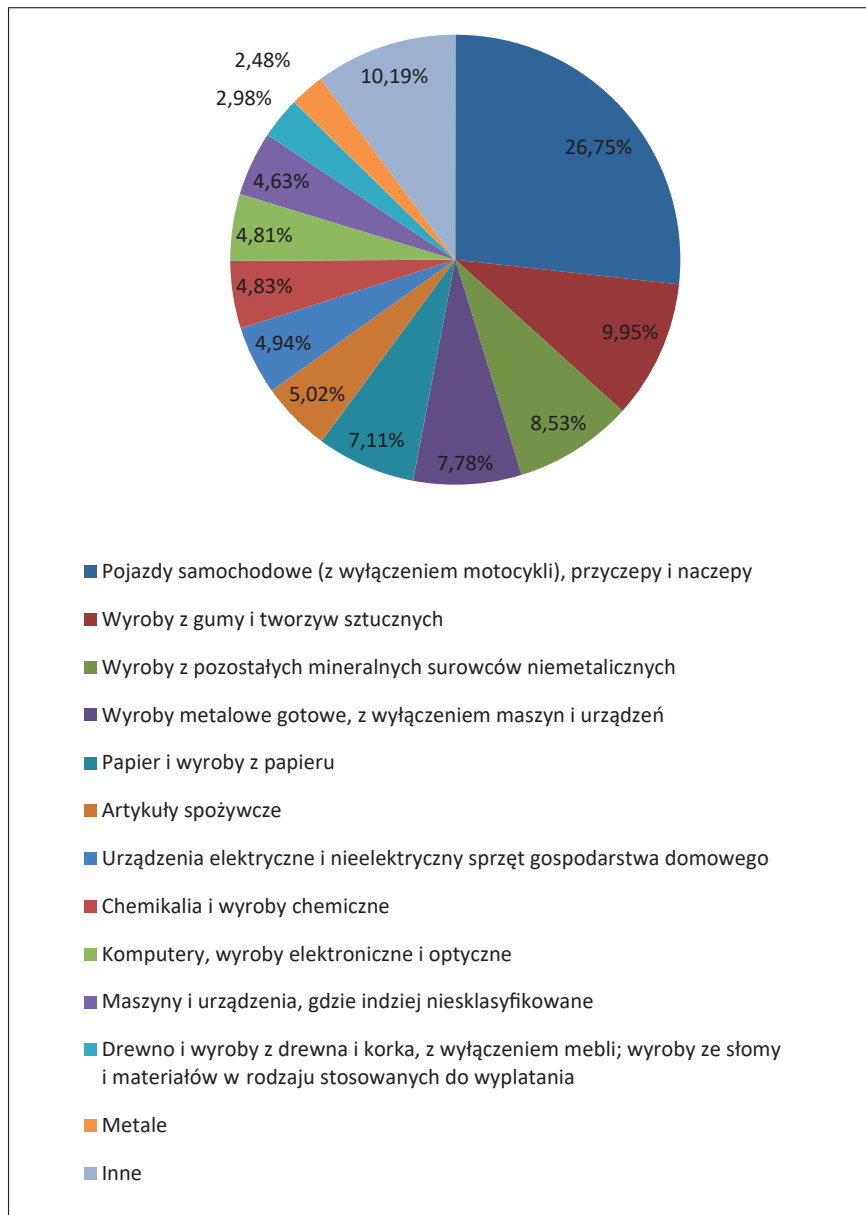
* Niektóre gminy posiadały podstrefy dwóch SSE.

^a Zarządzana przez Krakowski Park Technologiczny, ^b z siedzibą w Sopocie, ^c zarządzana przez Pomorską Agencję Rozwoju Regionalnego S.A. w Słupsku.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Informacja o realizacji...* (2016), PAIH (2017), informacji publikowanych przez poszczególne SSE

Na koniec 2015 roku w Polsce działało 14 SSE z podstrefami w 419 gminach, w tym w 174 miastach. Na terenie 12 gmin, w tym siedmiu miejskich, zlokalizowane były po dwie podstrefy należące do różnych SSE: miasta Jawor, Zgorzelec, Częstochowa, Szczecin, Krosno, Kalisz, Kraśnik, gminy Olecko, Ujazd, Karlino, Połaniec i Kobyryce. Najwięcej SSE znajdowało się w południowo-zachodniej Polsce (ryc. 1). Łączna powierzchnia terenów objętych SSE według stanu z 31 grudnia 2015 roku wynosiła

Ryc. 1. Struktura branżowa SSE w Polsce według skumulowanej wartości inwestycji (w %)



Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Informacja o realizacji...* (2016)

19 836,9 ha, z czego 59,5% stanowiły grunty zagospodarowane, a pozostałą część tereny pod inwestycje (*Informacja o realizacji...*, 2016). Część podstref SSE była pusta, tzn. nie działał na ich terenie żaden zakład. Dotyczyło to m.in. 71 podstref SSE w gminach miejskich i miejsko-wiejskich (Dej, 2016).

Zarządcy poszczególnych stref wspierali tworzenie klastrów przemysłowych zrzeszających przedsiębiorców z danej branży. Katowicka SSE zarządzała klastrem Silesia Automotive & Advanced Manufacturing, zrzeszającym ponad 200 firm (Katowicka SSE, 2017), zaś Legnicka i Wałbrzyska SSE współtworzyły Dolnośląski Klaster Motoryzacyjny zrzeszający 34 podmioty (Legnicka SSE, 2017). Na Podkarpaciu działało Stowarzyszenie Grupy Przedsiębiorców Przemysłu Lotniczego „Dolina Lotnicza” posiadające status krajowego klastra kluczowego. Skupiało ono ok. 130 podmiotów, które w dużej części działały na terenach mieleckiej SSE. Był to najstarszy i jeden z najlepiej rozwiniętych klastrów przemysłowych w Polsce („Dolina Lotnicza”, 2017).

Na terenie SSE przeważały przedsiębiorstwa z branży motoryzacyjnej (dział 29 wg Polskiej Klasyfikacji Wyrobów i Usług) – stanowiące ponad 26% wg skumulowanej wartości inwestycji (ryc. 1). Branża ta pod względem wartości inwestycji należała do wiodących w czterech strefach: Legnickiej (61%), Katowickiej (52,5%), Wałbrzyskiej (42%) i Kostrzyńsko-Słubickiej (19%). Dużym udziałem inwestycji z branży motoryzacyjnej charakteryzowały się również strefy: Krakowska (21%), Kamiennogórska (19%) i Starachowicka (12%) (*Informacja o realizacji...*, 2016). W strefach tych zlokalizowane były zakłady takich koncernów, jak: Volkswagen (Polkowice, Poznań, Białężyce w gminie Września), General Motors (Gliwice), Fiat (Bielsko-Biała), Toyota (Wałbrzych, Jelcz-Laskowice).

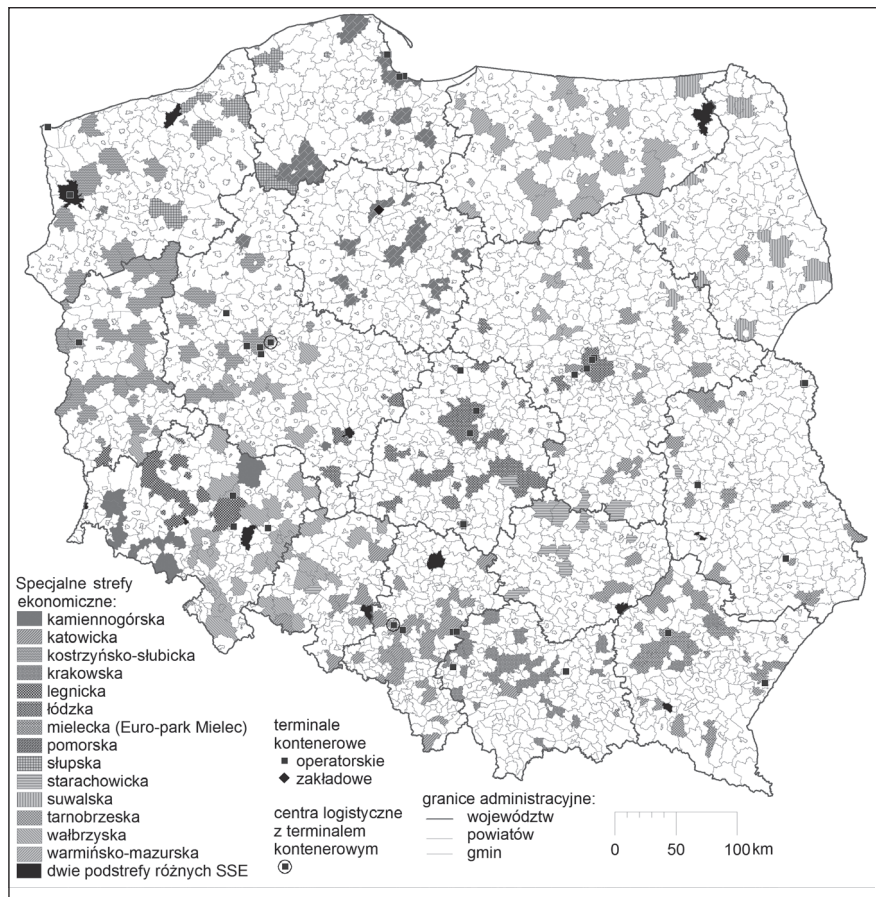
Inwestycje związane z magazynowaniem i usługami wspomagającymi transport (dział 52 według Polskiej Klasyfikacji Wyrobów i Usług) odnotowano jedynie w Słupskiej SSE – były to przedsiębiorstwa obsługujące przemysł rybny oraz spedytor transportu drogowego (Słupska SSE, 2017), czyli niezwiązane z transportem intermodalnym lub kolejowym. Pomimo że kilka terminali kontenerowych powstało na terenach objętych SSE lub w ich bezpośrednim sąsiedztwie (np. w: Sławkowie, Gliwicach i Kutnie), to ich właściciele nie posiadali zezwoleń umożliwiających korzystanie z ulg w ramach SSE.

DOSTĘP SPECJALNYCH STREF EKONOMICZNYCH W POLSCE DO KOLEI I TERMINALI INTERMODALNYCH

W badaniach SSE autor skoncentrował się na dostępie poszczególnych podstref do terminali. Odrębną kwestią jest bezpośredni dostęp do kolei w postaci własnej bocznic. Posiadały je przede wszystkim duże zakłady, m.in. z branży chemicznej i celulozowo-papierniczej, funkcjonujące przed objęciem ich strefą, np. w Pomorskiej SSE bocznicę miały zakłady celulozowe w Świeciu i Kwidzynie, drzewne w Czarnej Wodzie i Czarnkowie oraz chemiczne we Włocławku, Inowrocławiu, Toruniu i farmaceutyczne w Starogardzie Gdańskim, a także cementownia w Barcinie (Pomorska SSE, 2017; Google Maps, 2018). Ogółem na 32 podstrefy pomorskiej SSE zakłady z czynnymi bocznicami działały w 12. Z silnie reprezentowanej w polskich SSE branży motoryzacyjnej jedynie zakład Volkswagena w Polkowicach na terenie podstrefy Legnickiej SSE miał czynną bocznicę.

Na terenie 16 gmin (Brzeg Dolny, Gdańsk, Gdynia, Gliwice, Kolbuszowa, Kutno, Łódź, Poznań, Pruszków, Radomsko, Rzepin, Sławków, Stryków, Swarzędz, Szczecin,

Ryc. 2. Gminy w Polsce, na terenie których znajdowały się specjalne strefy ekonomiczne oraz lokalizacja terminali kontenerowych w 2016 roku

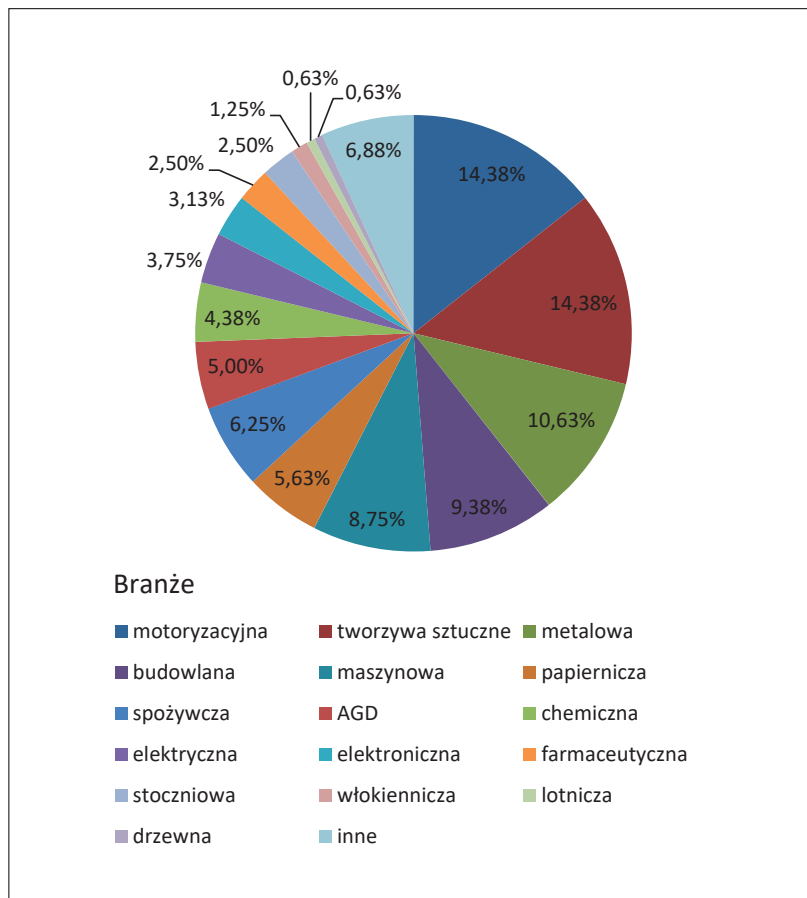


Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Informacja o realizacji...* (2016), PAIH (2017)

Warszawa), w których funkcjonowały SSE, zlokalizowane były terminale kontenerowe, zaś w promieniu do 50 km od terminali znajdowało się łącznie 179 gmin z podstrefami SSE, w tym 11 wokół głównych ośrodków portowych. Obszary pięciu stref (śląskiej, suwalskiej, warmińsko-mazurskiej, starachowickiej) położone były w znacznym oddaleniu od jakichkolwiek terminali intermodalnych i centrów logistycznych (ryc. 2). W Świeciu na terenie zakładów celulozowych funkcjonował wewnętrzny (tzn. wyłącznie na potrzeby zlokalizowanych tam zakładów) terminal kontenerowy. W minionych latach terminale funkcjonowały na terenie jeszcze sześciu innych gmin, gdzie znajdowały się SSE: Sosnowiec (lata osiemdziesiąte XX wieku do 2016 roku), Tychy (2010–2014), Wrocław (1997–2015), Piotrków Trybunalski (2010–2014), Mława (2006–2012) (Bocheński, 2017). Terminal w Mławie powstał głównie na potrzeby zakładu LG Electronics Mława Sp. z o.o. działającego na terenie Warmińsko-Mazurskiej SSE (Biuro Nieruchomości PKP, 2017).

Przeanalizowano strukturę branżową zakładów zlokalizowanych w podstrefach SSE w najbliższym sąsiedztwie terminali kontenerowych. Pod uwagę wzięto łącznie

Ryc. 3. Struktura branżowa zakładów produkcyjnych na terenach SSE w 20 badanych gminach w Polsce



Źródło: opracowanie własne na podstawie informacji publikowanych przez SSE

20 gmin, oprócz wymienionych wyżej 16 uwzględniono dodatkowo Sosnowiec i Dąbrowę Górniczą, na pograniczu których zlokalizowany był Euroterminal Sławków, Oświęcim (terminal znajduje się we Włosienicy w gminie wiejskiej Oświęcim), Świecie, gdzie funkcjonował terminal zakładowy, oraz Zabrze, gdzie zlokalizowana była część gliwickiej podstrefy SSE, a w sąsiedniej gminie Gliwice funkcjonowały dwa terminale. Na badanym obszarze działało łącznie 195 zakładów, w tym 160 produkcyjnych (82,1%).

Spośród badanych gmin najwięcej zakładów, w tym produkcyjnych, zlokalizowanych było w Gliwicach – podstrefa Katowickiej SSE. W odległości kilku kilometrów od tej podstrefy funkcjonowało Śląskie Centrum Logistyczne z terminalem PCC Intermodal, a firmy z Katowickiej SSE stanowiły jego głównych klientów (Goc, 2017). Dodatkowo w Gliwicach działał drugi terminal należący do PKP Cargo. Ponadto gliwicka podstrefa Katowickiej SSE obejmowała także tereny w sąsiednim Zabrzu.

W strukturze branżowej zakładów produkcyjnych objętych SSE w badanych gminach największy udział miały branże motoryzacyjna, tworzyw sztucznych i metalowa (ryc. 3).

Na podstawie analizy informacji publikowanych przez zarządców poszczególnych SSE i zlokalizowanych na ich terenie przedsiębiorstw można przyjąć, że znaczna część produkcji była eksportowana. Sprzyja to wykorzystaniu transportu intermodalnego, ze względu na większą odległość przewozu.

Około 20% stanowią zakłady świadczące różnego rodzaju usługi. Obejmowały one m.in. branżę IT, usługi dla przemysłu oraz logistykę. Działalność logistyczną świadczyły m.in. przedsiębiorstwa ulokowane na terenie SSE w: Gliwicach (5), Sławkowie, Łodzi i Kutnie.

UWARUNKOWANIA FUNKCJONOWANIA PARKÓW PRZEMYSŁOWYCH I TECHNOLOGICZNYCH W POLSCE

Park przemysłowy to zespół wyodrębnionych nieruchomości wraz z infrastrukturą techniczną pozostałą po restrukturyzowanym lub likwidowanym przedsiębiorcy, utworzony przez jednostkę samorządu terytorialnego (ustawa z dnia 20 marca 2002 roku).

Park technologiczny to zespół wyodrębnionych nieruchomości wraz z infrastrukturą techniczną, utworzony w celu zapewnienia warunków umożliwiających ścisłą współpracę pomiędzy ośrodkami naukowymi i przedsiębiorstwami wykorzystującymi nowe technologie – tzw. innowacyjnymi (ustawa z dnia 20 marca 2002 roku).

W 2017 roku funkcjonowało 80 parków przemysłowych, technologicznych i naukowo-technologicznych na terenie 69 gmin (ryc. 4), w których działało ponad 2,2 tys. przedsiębiorstw. Po trzy parki znajdowały się w Poznaniu i Krakowie, a po dwa we Wrocławiu, Szczecinie, Katowicach, Gliwicach, Rudzie Śląskiej, Opolu, Stargardzie, Puławach (przemysłowy i naukowo-technologiczny) i Żorach. Wśród nich 23 były częściowo objęte obszarem SSE. W 40 parkach prowadzona była działalność produkcyjna, natomiast w pozostałych jedynie usługowa. Parki naukowo-technologiczne wspierały działania badawczo-rozwojowe i często znajdowały się na ich terenie specjalistyczne laboratoria dostosowane do potrzeb lokalnych przedsiębiorstw. Park w gminie Płużnica koło Grudziądza oraz część parku w Kędzierzynie-Koźlu, obejmująca tereny dawnego portu rzecznego, były niezagospodarowane i dopiero czekały na inwestorów (PAIH, 2017; informacje zarządców poszczególnych parków).

Powstawanie parków przemysłowych było związane z restrukturyzacją przemysłu i przekształceniem terenów po zlikwidowanych zakładach przemysłowych. Udośćnianio w ten sposób istniejącą infrastrukturę przemysłową: Park Przemysłowy Boruta Zgierz na terenie po zakładach chemicznych Boruta, Park Przemysłowy Zastal Zielona Góra na terenie dawnych Zakładów Przemysłu Metalowego (Zastal S.A., 2017), Wrocławski Park Przemysłowy na terenie dawnych zakładów: Archimedes, Dolmel i Pafawag (Dozamel Sp. z o.o., 2017), Żorski Park Przemysłowy na terenie po upadłym Przedsiębiorstwie PEBEROW (Górnośląska Agencja..., 2017), Park Przemysłowy Cross Point Winterbourne Żory na terenie byłych zakładów chemicznych Krywałd-Erg (Ślesziona, 2010), Szczeciński Park Przemysłowy na terenie po upadłej Stoczni Szczecińskiej (Szczeciński Park Przemysłowy, 2017), Zielony Park Przemysłowy w Tarnowie – częściowo na terenie po byłych Zakładach PONAR (Tarnowski Klaster Przemysłowy, 2017), Mielecki Park Przemysłowy – częściowo na terenach po zrestrukturyzowanym przedsiębiorstwie WSK-PZL Mielec (Euro-Park Mielec, 2017), Kędzierzyńsko-Kozielski Park Przemysłowy – obejmujący dwa kompleksy: na terenie dawnych zakładów

chemicznych Błachownia oraz na terenie nieczynnego portu rzecznego (Błachownia Holding S.A., 2017).

Część parków przemysłowych i technologicznych utworzono w sąsiedztwie prężnie działających dużych zakładów przemysłowych, które często je współtworzyły. Były to m.in. zakłady branży chemicznej: Płocki Park Przemysłowo-Technologiczny (PKN ORLEN – Rafineria Płock), Park Przemysłowy Luvena Sp. z o.o. w Luboniu (Zakłady Chemiczne Luvena), Puławski Park Przemysłowy (Zakłady Azotowe Puławy), Włocławska Strefa Rozwoju Gospodarczego – Park Przemysłowo-Technologiczny (Zakłady Azotowe Anwil), Bukowice koło Brzegu Dolnego (Grupa PCC) oraz metalurgicznej – Legnicki Park Technologiczny Letia S.A. (KGHM – huta miedzi Legnica) i celulozowo-papierniczej – Vistula Park (Mondi Świecie). W przypadku parków technologicznych i naukowo-technologicznych starano się pozyskać przede wszystkim inwestorów związanych z przemysłem zaawansowanych technologii.

Lokalizacja parków w sąsiedztwie dużych zakładów przemysłowych zwiększała potencjalne potoki ładunków przeznaczone do przewozów intermodalnych.

DOSTĘP PARKÓW PRZEMYSŁOWYCH I TECHNOLOGICZNYCH DO KOLEI I TERMINALI INTERMODALNYCH

Dostęp do kolei miało 16 parków przemysłowych i technologicznych, w tym wymienione wyżej parki powstałe na terenie zlikwidowanych przedsiębiorstw (z wyjątkiem parków w Żorach, gdzie bocznicą została zlikwidowana) lub działających w sąsiedztwie dużych zakładów przemysłowych (za pośrednictwem bocznic należących do tychże zakładów) oraz Kutnowski Park Agro-Przemysłowy (tab. 2).

Terminale kontenerowe działały na terenie ośmiu gmin, w których znajdowały się parki, w tym w pięciu parkach, gdzie prowadzona była działalność produkcyjna (ryc. 4). Kolejne 47 parków, w tym 29 z zakładami produkcyjnymi, zlokalizowanych było w promieniu do 50 km od najbliższego terminala.

Tab. 2. Parki przemysłowe i technologiczne posiadające najlepszy dostęp do infrastruktury kolejowej i intermodalnej w Polsce w 2017 roku

Nazwa strefy przemysłowej	Liczba zakładów	SSE	Bocznicą kolejowa	Terminal kontenerowy*	Główne branże
Vistula Park Świecie	17	-	+	Świecie	IP, KS
Włocławska Strefa Rozwoju Gospodarczego	2	p	+	-	TS
Wrocławski Park Przemysłowy	260	-	+	Siechnice	E, K, KS, M, MN
Kutnowski Park Agro-Przemysłowy	60	ł	+	Kutno	F, MN, O, S, TS
Park Przemysłowy Boruta Zgierz	150	-	+	Stryków	B, Ch, UO
Park Przemysłowy Zastal Zielona Góra	b.d.	-	+	-	KS, SG
Zielony Park Przemysłowy w Tarnowie	40	-	+	Brzesko	B, E, MN, S, Sz
Puławski Park Przemysłowy	b.d.	s	+	Nałęczów	Ch
Kędzierzyńsko-Kozielski Park Przemysłowy	b.d.	-	+	Gliwice	Ch
Park Przemysłowy Luvena w Luboniu	b.d.	-	+	Poznań	b.d.
Euro-Park Mielec	b.d.	m	+	Kolbuszowa	L, M

Płocki Park Przemysłowo-Technologiczny	10	-	+	-		Ch
Stargardzki Park Przemysłowy	125	-	+	Szczecin		K, KS, M
Szczeciński Park Przemysłowy	65	-	+	Szczecin		KS, SO
Legnicki Park Technologiczny Letia	b.d.	-	+	-		IP, MN
Bydgoski Park Przemysłowo-Technologiczny	64	p	+	-		B, Ch, E, F, IP, K, KS, MN, O, Od, S, SG, Sz, TS, UO,
Auro Business Park Gliwice	b.d.	k	-	Gliwice		b.d.
Park Przemysłowy Bukowice	1	-	-	Brzeg Dolny		Ch

Uwaga: uwzględniono parki, na terenie których prowadzono działalność produkcyjną.

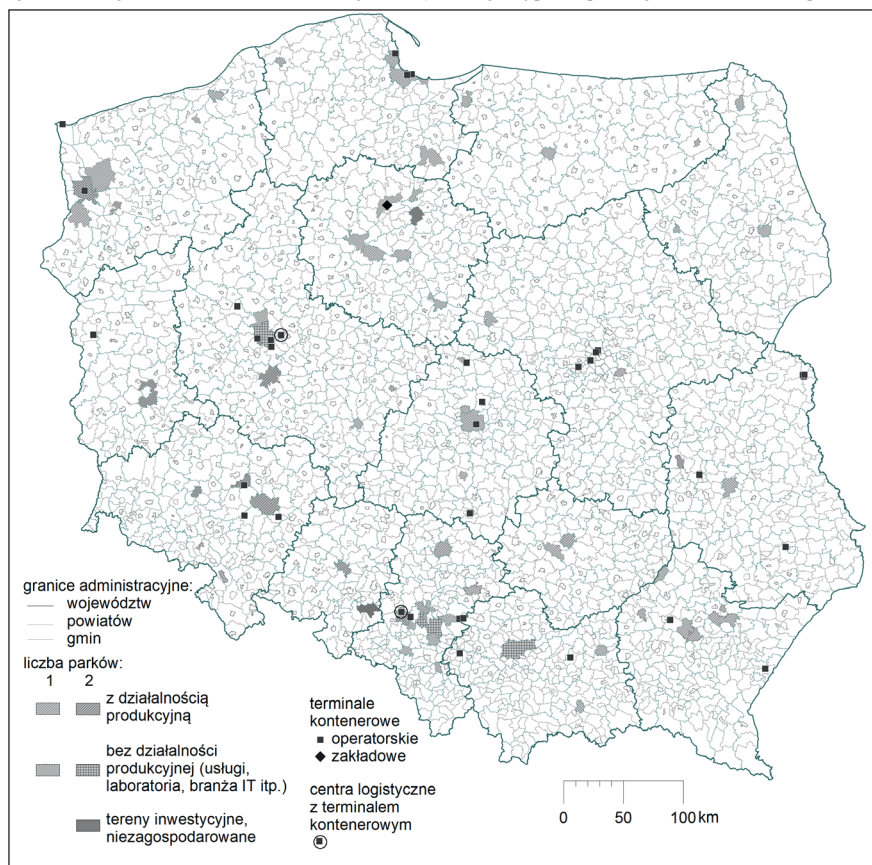
* Zlokalizowany na terenie tej samej gminy lub w odległości drogowej do 50 km.

SSE: p – Pomorska, ł – Łódzka, s – Starachowicka, m – Mielecka, k – Katowicka.

Branże: B – budownictwo, Ch – chemiczna, E – elektrotechnika, F – farmaceutyczna, IP – instalacje przemysłowe, K – tabor kolejowy, KS – konstrukcje stalowe, L – lotnicza, M – motoryzacja, MN – metalowa i narzędziowa, O – opakowaniowa, Od – odzieżowa, SO – stoczniowa i offshore, S – spożywcza, SG – systemy grzewcze, Sz – szklana, TS – tworzywa sztuczne, UO – utylizacja odpadów.

Źródło: opracowanie własne na podstawie PAIH (2017) i informacji zarządców poszczególnych parków.

Ryc. 4. Gminy w Polsce, na terenie których znajdowały się parki przemysłowe i technologiczne w 2017 roku



Źródło: opracowanie własne na podstawie PAIH (2017)

W obrębie Kutnowskiego Parku Agro-Przemysłowego, objętego częściowo podstrefą Łódzkiej SSE, funkcjonował terminal kontenerowy PCC Intermodal oraz centrum dystrybucyjne Nijhof-Wassink. Dodatkowo park w Mielcu miał bezpośredni dostęp do lotniska, park w Szczecinie do portu morskiego (nabrzeże stoczni), zaś część parku w Kędzierzynie-Koźlu obejmowała teren portu rzecznego.

Wiele firm działających na terenie parków przemysłowych i technologicznych łączyło działalność produkcyjną i usługową. Wśród zakładów działających na terenie parków najczęściej reprezentowało branże: metalową, produkcji konstrukcji stalowych i instalacji przemysłowych, a także przetwórstwa tworzyw sztucznych. Działalność części zakładów zaliczana była do kilku branż.

POLITYKA TRANSPORTOWA I PRZEMYSŁOWA PAŃSTWA

Polityka transportowa państwa była formułowana w dokumentach przyjmowanych przez Radę Ministrów. Od transformacji ustrojowej powstały trzy takie dokumenty: w 1995 roku (*Polityka transportowa – program działania w kierunku przekształcenia transportu w system dostosowany do wymogów gospodarki rynkowej i nowych warunków współpracy gospodarczej w Europie*), w 2001 roku (*Polityka transportowa państwa na lata 2001–2015 dla zrównoważonego rozwoju kraju*) i w 2005 roku (*Polityka transportowa państwa na lata 2006–2025*). Wszystkie one obejmowały perspektywę średniookresową. W wymienionych wyżej dokumentach rządowych eksponowane było dążenie do zrównoważonego rozwoju transportu. Brakowało jednak konsekwencji w jego realizacji i w rzeczywistości główny nacisk kładziony był na infrastrukturę drogową, co powodowało zwiększenie dysproporcji pomiędzy stanem dróg i kolei, zaś żegluga śródlądowa została całkowicie zapomniana. W efekcie system transportowy w kraju był coraz mniej zrównoważony. Odzwierciedlała to wysokość nakładów ponoszonych na inwestycje infrastrukturalne, które w przypadku dróg krajowych rosły w latach 2001–2011 z 3,7 do 26,2 mld zł rocznie, a w przypadku kolei z 0,4 do 3,8 mld zł rocznie. W 2011 roku, kiedy nastąpił szczyt inwestycji drogowych związany z przygotowaniem do mistrzostw w piłce nożnej Euro 2012, nakłady na same tylko drogi krajowe były prawie siedmiokrotnie większe niż na linie kolejowe. Po 2011 roku odnotowano zmniejszenie nakładów na drogi i dalszy wzrost nakładów na kolej – w 2013 roku różnica była dwuipółkrotna na korzyść dróg. Spółka PKP PLK jako narodowy zarządca infrastruktury kolejowej miała trudności w prowadzeniu inwestycji współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej, co doprowadziło do utraty części środków przeznaczonych na kolej. Ponadto spółka ta nie dysponowała wystarczającymi środkami na utrzymanie posiadanej infrastruktury (Bocheński, 2016). Dodatkowo w perspektywie finansowej UE na lata 2007–2013 wynegocjowano zmianę podziału środków na drogi i kolej. Pula środków na kolej została zmniejszona z 40 do 20% (Nowosielski, 2006).

Władze państwowe nie prowadziły realnych działań na rzecz rozwoju transportu intermodalnego. Nie powstała sieć centrów logistycznych ani ogólnodostępnych terminali kontenerowych. Inwestycje w tym zakresie były realizowane według aktualnych potrzeb przez operatorów intermodalnych, którzy wykorzystywali posiadane terminale niemal wyłącznie na swoje potrzeby. Jedynym elementem wspierającym kolejowe przewozy intermodalne była wprowadzona przez PKP PLK w porozumieniu z Ministerstwem Infrastruktury ulga w opłacie podstawowej za korzystanie z torów od pociągów intermodalnych.

Pierwszy rządowy dokument dotyczący polityki przemysłowej po transformacji ustrojowej przyjęto w 1994 roku – *Program polityki przemysłowej na lata 1995–1997. Międzynarodowa konkurencyjność polskiego przemysłu*. Na przełomie XX i XXI wieku dominowała polityka o charakterze horyzontalnym, nakierowana na inwestycje, wzrost konkurencji, prywatyzację i wspieranie samorządności gospodarczej (Radło, Spałek, 2017, za: Gorynia, 1996). Koncepcja horyzontalnej polityki przemysłowej w Polsce z 2007 roku zakładała m.in. podejmowanie działań zgodnie z ideą zrównoważonego rozwoju, w tym: „zastosowanie rozwiązań technologicznych energo-, materiało- i wodooszczędnych w procesie produkcji prowadzących do zmniejszenia szkodliwego oddziaływania na środowisko” (*Koncepcja horyzontalnej...*, 2007). Można do tego zaliczyć także wykorzystanie transportu kolejowego jako mniej energochłonnego.

Pomimo przygotowywanych dokumentów i zakładanych celów, rzeczywistość polityki przemysłowa była prowadzona wybiórczo, chaotycznie i często w sprzeczności z założeniami innych polityk (Ślusarczyk, 2016). Wspierano branże i przedsiębiorstwa, w których istniały silne związki zawodowe, np. górnictwo węgla.

Po kryzysie gospodarczym w 2009 roku nastąpiła zmiana wcześniejszego podejścia do selektywnej polityki przemysłowej. Zakładano wsparcie przemysłu wysokiej i średnio wysokiej techniki w celu podniesienia poziomu technologicznego polskiej gospodarki i podniesienia jej konkurencyjności. Głównym elementem realizacji polityki przemysłowej były różnego rodzaju instrumenty udzielania pomocy publicznej dla przedsiębiorstw. Wyróżnić można tutaj pomoc branżową oraz horyzontalną i regionalną. Ta pierwsza kierowana była przede wszystkim do górnictwa węgla oraz branż: energetycznej, gazu ziemnego, budownictwa okrętowego, telekomunikacyjnej i kinematografii. Po wzroście wydatków na pomoc branżową do 2011 roku nastąpiło ich systematyczne zmniejszanie. Zgodnie z założeniami wartość pomocy horyzontalnej oraz regionalnej w latach 2011–2014 była zdecydowanie wyższa niż wartość pomocy branżowej. Istotnym instrumentem wsparcia był program pomocy dla przedsiębiorców, w tym zwolnienia z podatku dochodowego od osób prawnych prowadzących działalność w specjalnych strefach ekonomicznych.

Korzystaliby z niego m.in. producenci: wyrobów z gumy i tworzyw sztucznych, wyrobów z mineralnych surowców niemetalicznych i producenci samochodów. Pomimo deklaracji podnoszenia poziomu technologicznego, w latach 2011–2014 najwięcej środków trafiło do przedsiębiorstw przemysłowych z branż średnio niskiej techniki oraz podmiotów świadczących usługi rynkowe (Radło, Spałek, 2017).

Rzeczywiście realizowana w Polsce polityka transportowa, jak i przemysłowa, były rozbieżne z deklaracjami zawartymi w oficjalnych dokumentach rządowych. Obie polityki nie były ze sobą powiązane, wbrew oczywistym zależnościom pomiędzy tymi gałęziami gospodarki. W polityce transportowej przyjętej w 2005 roku w aspekcie przestrzennym założono „koordynację zagospodarowania przestrzennego i systemu transportowego w celu ograniczenia tempa wzrostu generowanego ruchu i pracy przewozowej” (*Polityka transportowa...*, 2005). Postulat ten nie został jednak wdrożony. Nie wykorzystano okazji, aby np. uzależnić wysokość ulg w SSE od wykorzystania w procesach logistycznych transportu kolejowego. Obszary inwestycyjne były często lokowane z dala od linii kolejowych. Dodatkowo skomplikowane przepisy i znaczne koszty użytkowania zniechęcały przedsiębiorców do posiadania własnej bocznicy kolejowej. Działania organów państwowych były zatem rozbieżne z deklarowanymi założeniami zrównoważonego rozwoju oraz polityką transportową Unii Europejskiej.

STUDIUM PRZYPADKU – STREFA PRZEMYSŁOWA W CHORZELACH

Powiat przasnyski w województwie mazowieckim utworzył Przasnyską Strefę Gospodarczą, która została objęta częściowo tarnobrzeską SSE na terenie gminy Przasnysz. W 2016 roku do strefy przyłączono tereny w gminie Chorzele. Podstrefa w gminie Chorzele została wyposażona m.in. w bocznicę kolejową i mają tam powstać zakłady produkcyjne z branży budowlanej, drzewnej i motoryzacyjnej oraz centrum transportowo-logistyczne. Zakłada się utworzenie klastra przemysłowo-transportowego pod przewodnictwem spółki SO SPV 114 Sp. z o.o. (Strefa gospodarcza w Chorzelach..., 2017). W najbliższych latach prowadząca przez tę gminę linia kolejowa Ostrołęka-Wielbark zostanie zmodernizowana (*Kolej na trasie...*, 2017). Linia ta od 2001 roku była zamknięta dla ruchu (Stankiewicz, Stiasny, 2014) i dopiero utworzenie strefy spowodowało przywrócenie jej przejezdności z Wielbarka do Chorzeli i stało się przesłanką do jej reaktywacji na całej trasie.

Strefa w Chorzelach stanowi dobry przykład odpowiedniej lokalizacji i zapewnienia multimodalnej infrastruktury transportowej dla działalności przemysłowej.

WNIOSKI

Wiele lokalnych samorządów zabiegało o utworzenie na swoim terenie specjalnej strefy ekonomicznej oraz tworzyło parki przemysłowe lub technologiczne w celu przyciągnięcia inwestorów. Obszar SSE i zakres czasowy obowiązywania ulg podatkowych na ich terenie był kilkakrotnie zwiększany i wydłużany. Przy lokalizacji nowych stref i parków technologicznych obecność infrastruktury kolejowej nie była dostatecznie ważnym kryterium, toteż były one – oraz zlokalizowane na ich terenie zakłady – w znacznej części pozbawione dostępu do infrastruktury kolejowej.

Ze względu na rolę transportu w gospodarce oraz jego silne negatywne oddziaływanie na środowisko Unia Europejska promuje koncepcję współmodalności i rozwój transportu intermodalnego. Koncentracja wielu firm na danym obszarze stwarza możliwości do kumulowania generowanych przez nie ładunków i ich łączenia w celu zapewnienia odpowiedniej masy dla przewozów całopociągowych. Służą temu terminale towarowe i centra logistyczne. Poszczególne zakłady nie potrzebują wówczas dostępu do kolei w postaci własnej bocznicy, a towary dowożone są do terminali transportem drogowym, najczęściej zapewnianym przez operatora intermodalnego.

Terminale kontenerowe zlokalizowane były na terenie 17 gmin, w których funkcjonowały SSE lub parki przemysłowe i technologiczne, w tym w dziewięciu gminach funkcjonowały zarówno parki, jak i SSE (Brzeg Dolny, Gdańsk, Gdynia, Gliwice, Kutno, Łódź, Poznań, Szczecin, Świecie). Łącznie działało w tych gminach 26 terminali, w tym jeden zakładowy. Około 40% gmin, na terenie których funkcjonowały SSE, znajdowało się w promieniu 50 km, zaś 7% gmin w odległości ponad 150 km od najbliższego terminala kontenerowego.

Większość terenów SSE i parków przemysłowych nie posiadała dostępu do kolei, a spora część z nich położona była dodatkowo w znacznym oddaleniu od terminali kontenerowych. Wśród parków przemysłowych i naukowo-technologicznych 16 posiadało własne bocznicę kolejową, a bezpośrednio na terenie jednego z nich zlokalizowano terminal kontenerowy.

Duży udział wśród zakładów działających na terenach SSE miała branża motoryzacyjna, która często w łańcuchach dostaw wykorzystywała transport intermodalny – CLIP w Swarzędzu oraz Śląskie Centrum Logistyczne z terminalem PCC w Gliwicach, które w znacznym stopniu obsługiwały właśnie zakłady tej branży w zakresie transportu intermodalnego. Kolejne branże pod względem liczby zakładów i zainwestowanego kapitału to przetwórstwo tworzyw sztucznych i przemysł metalowy. Natomiast w parkach przemysłowych najliczniej reprezentowana była branża metalowa i produkcji konstrukcji stalowych.

Przy lokalizacji SSE w małym stopniu brano pod uwagę możliwość doprowadzenia bocznic kolejowej czy też odległość od terminali kontenerowych. Stanowiło to barierę w rozwoju transportu intermodalnego w Polsce oraz wpływało na zwiększenie kosztów zewnętrznych transportu i jego negatywnego wpływu na środowisko. Jednym z nielicznych przykładów wyposażenia w infrastrukturę kolejową strefy przemysłowej powstałej na terenie dotychczas niezagospodarowanym była utworzona w 2016 roku strefa Chorzele. Zakłady na terenie tej strefy były jednak dopiero w fazie budowy. Parki przemysłowe były często lokowane na terenach restrukturyzowanych kombinatów przemysłowych, dzięki czemu miały lepszy dostęp do kolei.

Polityka państwa w zakresie rozwoju transportu i przemysłu była niespójna, a prowadzone działania w znacznym stopniu sprzeczne z założeniami. Dominacja transportu drogowego i brak zachęt ze strony państwa do korzystania z kolei, w tym w ramach przewozów intermodalnych, powodowały, że zainteresowanie przedsiębiorców transportem kolejowym i intermodalnym było stosunkowo niewielkie. Należy zatem dokonać rewizji dotychczasowego sposobu prowadzenia polityki przemysłowej i transportowej oraz ich instrumentów. Oto rekomendowane działania mające na celu wzrost wykorzystania kolei i transportu intermodalnego:

- uzależnianie wysokości ulg udzielanych przedsiębiorcom prowadzącym działalność na terenie SSE od wykorzystania w procesach logistycznych kolei, w tym jako elementu przewozów intermodalnych,
- wyposażenie parków przemysłowych i technologicznych przeznaczonych dla zakładów produkcyjnych w ogólnodostępną bocznicę kolejową, której utrzymanie byłoby w gestii podmiotu zarządzającego danym parkiem,
- ograniczenie możliwości lokalizacji stref przemysłowych do miejsc pozwalających na doprowadzenie bocznic kolejowej,
- wsparcie budowy nowych terminali kontenerowych, szczególnie na obszarach położonych w znacznej odległości od istniejących obiektów tego typu.

Literatura

References

- Badya, A. (2010). Zagrożenia środowiskowe ze strony transportu. *Nauka*, 4, 115–125.
- Biała księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu (2011, 28 marca). Komisja Europejska, KOM(2011) 144 wersja ostateczna.
- Błachownia Holding S.A. (2017, październik). Pozyskano z: <http://www.jpmholding.pl/historia>
- Bocheński, T. (2016). *Przemiany towarowego transportu kolejowego w Polsce na przełomie XX i XXI wieku*. Rozprawy i Studia, 938. Szczecin: Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego.

- Bocheński, T. (2017). *Rozwój transportu intermodalnego z wykorzystaniem kolei w Polsce*. Praca końcowa na studiach podyplomowych logistyka i spedycja w transporcie kolejowym, Katedra Transportu Szynowego w Wyższej Szkole Biznesu w Dąbrowie Górniczej.
- Brezdeń, P., Spallek, W. (2008). Specjalne strefy ekonomiczne w przestrzeni gospodarczej w województwie dolnośląskim. *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, 10, 217–229.
- Bydgoski Park Przemysłowo-Technologiczny (2018, luty). Pozyskano z: <http://www.bppt.pl/>
- Czermański, E. (2011). Zagadnienia terminologiczne transportu wielogłęziowego. *Współczesna Gospodarka*, 2(2), 47–53.
- Dej M. (red.) (2016). *Raport o stanie polskich miast 2016. Rozwój gospodarczy*. Kraków: Instytut Rozwoju Miast.
- „Dolina Lotnicza” (2017, październik). Stowarzyszenie Grupy Przedsiębiorców Przemysłu Lotniczego „Dolina Lotnicza”. Pozyskano z: <http://www.dolinalotnicza.pl/>
- Dozamel Sp. z o.o. – Wrocławski Park Przemysłowy (2017, październik). Pozyskano z: <http://dozamel.pl>
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz.U. UE L 343/32).
- Euro-Park Mielec Specjalna Strefa Ekonomiczna Agencja Rozwoju Przemysłu S.A. (2017, październik). Pozyskano z: <https://europark.arp.pl>
- Euro-Park Wiśłosan. Tarnobrzaska Specjalna Strefa Ekonomiczna Agencja Rozwoju Przemysłu S.A. (2017, październik). Pozyskano z: <https://tsse.arp.pl/>
- Google Maps (2018, styczeń). Pozyskano z: <https://www.google.pl>
- Gorynia, M. (1996). Koncepcja liberalno-instytucjonalnej polityki przemysłowej. *Gospodarka Narodowa*, 1–2.
- Górnośląska Agencja Przedsiębiorczości i Rozwoju sp. z o.o. – GAPR (2017, 30 października). Pozyskano z: <http://www.gapr.pl/>
- Informacja o realizacji ustawy o specjalnych strefach ekonomicznych. Stan na 31 grudnia 2015 r.* (2016). Warszawa: Ministerstwo Rozwoju.
- Jankowiak, A.H. (2016). Branżowe specjalizacje specjalnych stref ekonomicznych w kontekście tworzenia klastrów i inicjatyw klastrowych. *Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu*, 448, 131–142.
- Katowicka Specjalna Strefa Ekonomiczna (2017, październik). Pozyskano z: <http://ksse.com.pl/>
- Kolej na trasie Ostrołęka–Chorzele będzie uruchomiona* (2017, 18 stycznia). Powiat Przasnyski. Pozyskano z: <http://www.powiat-przasnysz.pl>
- Koncepcja horyzontalnej polityki przemysłowej w Polsce* (2007, 19 lutego). Warszawa: Ministerstwo Gospodarki.
- Kostrzyńsko-Słubicka Specjalna Strefa Ekonomiczna (2017, październik). Pozyskano z: <http://kssse.pl/>
- Legnicka Specjalna Strefa Ekonomiczna S.A. (2017, październik). Pozyskano z: <http://lsse.eu/>
- Logistyka transportu towarowego w Europie – klucz do zrównoważonej mobilności* (2006, 28 czerwca). Dodatek do załącznika do komunikatu Komisji do Rady, Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów. Bruksela, SEC(2006)820.
- Łódzka Specjalna Strefa Ekonomiczna (2017, październik). Pozyskano z: <http://sse.lodz.pl/>
- Nowosielski, L. (2006). Transport kolejowy w polityce transportowej Polski. *Problemy Kolejnictwa*, 142, 5–16.
- Poliński, J. (2015). *Rola kolei w transporcie intermodalnym*. Warszawa: Instytut Kolejnictwa.
- Polityka transportowa państwa na lata 2006–2025* (2005, 27 czerwca). Warszawa: Ministerstwo Infrastruktury.
- Polska Agencja Inwestycji i Handlu S.A. – PAIH (2017, luty). Pozyskano z: <http://www.paiz.gov.pl>
- Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna (2017, październik). Pozyskano z: <http://www.strefa.gda.pl/>
- Radło, M.J., Spałek, P. (2017). Deklarowana i rzeczywista polityka przemysłowa Polski w świetle danych o pomocy publicznej w latach 2007–2014. *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, 31(1), 7–23.

- Ślupska Specjalna Strefa Ekonomiczna (2017, październik). Pozyskano z: <https://www.sse.slupsk.pl>
- Stankiewicz, R., Stiasny, M. (2014). *Atlas linii kolejowych Polski 2014*. Rybnik: Wydawnictwo Europrinter.
- Strefa gospodarcza w Chorzelach praktycznie sprzedana. Strefa w Przasnyszu ponownie zablokowana (2017, 21 marca). *Gazeta w Przasnyszu*, 3.
- Szczeciński Park Przemysłowy Sp. z o.o. (2017, 25 października). Pozyskano z: <http://szczecinpark.pl>
- Ślezione, K. (2010, 1 grudnia). Dzisiaj biznes kręci się wokół miasta Żory. *Nasze Miasto Żory*. Pozyskano z: <http://zory.naszemiasto.pl/>
- Ślusarczyk, B. (2016). Wspieranie konkurencyjności polskiego przemysłu w świetle założeń nowej polityki przemysłowej. *Zeszyty Naukowe Politechniki Częstochowskiej. Zarządzanie*, 22, 7–22.
- Tarnowski Klaster Przemysłowy (2017, październik). Pozyskano z: <http://www.tkp.com.pl/>
- Terminology on combined transport* (2001). Nowy Jork–Genewa: Economic Commission for Europe, United Nations.
- Transport. Wyniki działalności* (1995–2015). Warszawa: GUS.
- Trojak, A., Wiederman, K. (2009). Specjalne strefy ekonomiczne i strefy przemysłowe w kształtowaniu rozwoju gospodarczego regionów na przykładzie Polski i Czech. *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, 12, 133–143.
- Ustawa z dnia 20 października 1994 r. o specjalnych strefach ekonomicznych (Dz.U. z 2017 r., poz. 1010).
- Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz.U. z 2017 r. poz. 2200, z późn. zm).
- Ustawa z dnia 20 marca 2002 r. o finansowym wspieraniu inwestycji (Dz.U. z 2006 r. nr 66, poz. 472).
- Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2017 r. poz. 2361, z późn. zm).
- Wałbrzyska Specjalna Strefa Ekonomiczna Invest Park (2017, październik). Pozyskano z: <https://invest-park.com.pl/>
- Wiedermann, K. (2016). *Współczesne modele uprzemysłowienia a kształtowanie się struktur społecznych i gospodarczych*. Prace Monograficzne, 775. Kraków: Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Pedagogicznego w Krakowie.
- Zastal S.A. (2017, październik). Pozyskano z: <http://www.zastal.pl/>

Materiały niepublikowane

- Biuro Nieruchomości PKP CARGO S.A. w Katowicach (2017, 30 maja).
- Goc, R. – dyrektor Śląskiego Centrum Logistycznego (2017, 28 maja). *Rola centrów logistycznych w łańcuchu dostaw na przykładzie Śląskiego Centrum Logistyki S.A. w Gliwicach*.

Tadeusz Bocheński, dr, adiunkt, Uniwersytet Szczeciński, Wydział Nauk o Ziemi, Katedra Badań Miast i Regionów. Specjalizuje się w geografii transportu. Prowadzi badania m.in. z zakresu funkcjonowania kolei i transportu intermodalnego oraz ich powiązań z przemysłem. W polu jego zainteresowań znajduje się również delimitacja regionów funkcjonalnych.

Tadeusz Bocheński, Ph.D., assistant professor in the Urban and Regional Study Unit, Faculty of Geosciences, University of Szczecin. He specializes in transport geography. He conducts research on the functioning of railways and intermodal transport and their connections with industry. His academic interests also include the delimitation of functional regions.

Adres/address:

Uniwersytet Szczeciński
Wydział Nauk o Ziemi
Katedra Badań Miast i Regionów
ul. Mickiewicza 18, 70-383 Szczecin, Polska
e-mail: tadeusz.bochenski@usz.edu.pl