

Projekt współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego  
w ramach Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013



# Sektor logistyczny w Polsce Wschodniej

■ wielkość i struktura ■ ośrodki rozwoju ■ success story ■ potencjał sektora ■



# Sektor logistyczny w Polsce Wschodniej

**Wydawca:**

Polska Agencja Informacji i Inwestycji Zagranicznych S.A., ul. Bagatela 12, 00-585 Warszawa

tel. +48 (22) 334 98 00; fax +48 (22) 334 98 86, [www.paiz.gov.pl](http://www.paiz.gov.pl), [www.polskawschodnia.eu](http://www.polskawschodnia.eu)

---

Informacje zamieszczane w opracowaniu nie stanowią doradztwa, opinii ani rekomendacji w zakresie indywidualnych stanów faktycznych związanych z podejmowaniem lub prowadzeniem działalności gospodarczej, lecz służą jedynie jako ogólna informacja i pomoc przy planowaniu decyzji inwestycyjnych. W związku z tym publikacje i materiały promocyjne mogą nie pozwalać na prawidłowe podjęcie decyzji i działań w niektórych złożonych i nietypowych sytuacjach. Publikacje i materiały promocyjne nie mają na celu zastąpienia doradcy podatkowego lub finansowego.

---

*Zdjęcia: Shutterstock, Urząd Miasta w Suwałkach (4), Urząd Miasta w Mielcu (5), PAIiZ (7)*



# 1. Potencjał Polski Wschodniej

Polska Wschodnia to zajmujący 31,6% (99 tys. km<sup>2</sup>) terytorium Polski obszar zamieszany przez ponad 21% (8145,8 tys.) ludności. Składa się z pięciu województw: lubelskiego, podkarpackiego, podlaskiego, świętokrzyskiego i warmińsko-mazurskiego. O wyjątkowości i atrakcyjności Makroregionu dla inwestorów świadczy jego położenie – wzdłuż wschodniej granicy Polski. Jest to jednocześnie najbardziej na wschód wysunięty region Unii Europejskiej, stanowiący bezpośrednią granicę pomiędzy Unią Europejską, a Rosją, Białorusią i Ukrainą. Nie tylko doskonałe położenie geograficzne w strefie transgranicznej, ale również wieloletnie bliskie kontakty gospodarcze pomiędzy przedsiębiorstwami i samorządami Makroregionu oraz przedsiębiorstwami i samorządami Rosji, Ukrainy i Białorusi powodują, że Polska Wschodnia może stać się platformą współpracy pomiędzy firmami z Unii Europejskiej i państw byłego Związku Radzieckiego.

Polska Wschodnia to Makroregion ludzi młodych (ponad 31% ludności nie ukończyło 25 roku życia) i wykształconych (w 53 uniwersytetach kształci się ponad 335 tys. studentów). Mając na uwadze również niższe wydatki na wykształcenie w Polsce Wschodniej – o 15-20% – w porównaniu z pozostałymi regionami Polski, to właśnie Polska Wschodnia stwarza inwestorom znakomity klimat do inwestycji i działalności gospodarczej. Potencjał inwestycyjny Polski Wschodniej dodatkowo wzmacnia infrastruktura otoczenia biznesu. W Makroregionie działa 5 Specjalnych Stref Ekonomicznych, oferujących zwolnienia podatkowe dla potencjalnych inwestorów. Funkcjonowanie parków naukowo-technologicznych wspiera współpracę biznesu i środowisk naukowych. Nie bez znaczenia jest także system zachęt inwestycyjnych. Inwestorzy mogą liczyć nie tylko na dodatkowe fundusze w ramach rządowych dotacji celowych (tzw. programów wieloletnich), ale także na wsparcie w ramach programów operacyjnych – krajowych i regionalnych, czy ulg lokalnych. Potencjalni inwestorzy mają także możliwość otrzymania funduszy w ramach PO RPW, skierowanego wyłącznie do 5 województw Polski Wschodniej.

MAPA 1. Województwa Polski Wschodniej



Źródło: Opracowanie własne na podstawie podziału administracyjnego Polski

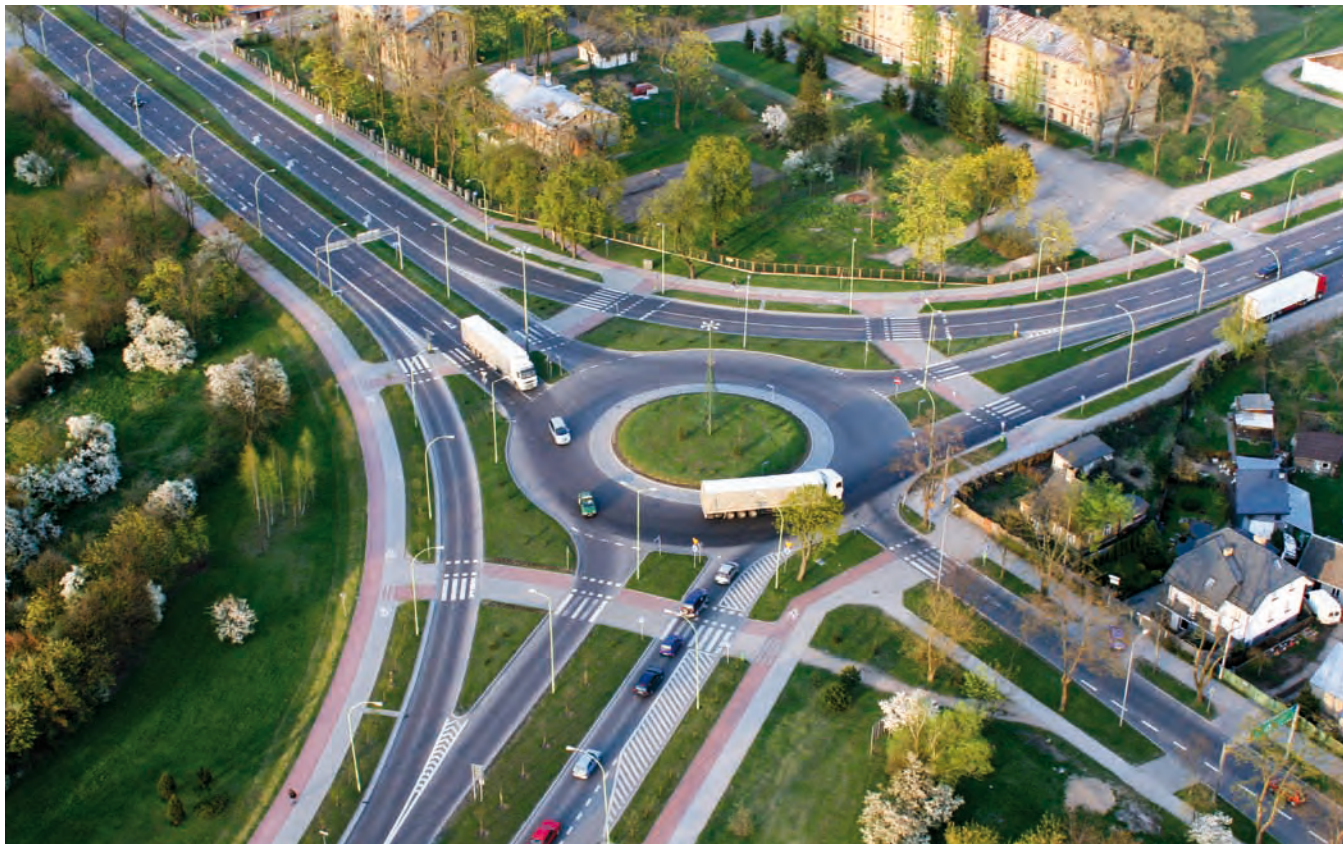
Ze względu na swoje położenie, zasoby, warunki naturalne oraz tradycje, w Polsce Wschodniej wyjątkowo silnie rozwinęły się sektory: BPO, budowlany, chemiczny, drzewny i meblarski, sektor odnawialnych źródeł energii, logistyczny, lotniczy, maszynowy, metalowy, odzieżowy, spożywczy oraz turystyka biznesowa.

TABELA 1. Struktura samorządu terytorialnego w Polsce Wschodniej

| Województwo                            | lubelskie             | podkarpackie                    | podlaskie                 | świętokrzyskie                                | warmińsko-mazurskie  |
|----------------------------------------|-----------------------|---------------------------------|---------------------------|-----------------------------------------------|----------------------|
| powiaty                                | 24                    | 25                              | 17                        | 14                                            | 23                   |
| gminy wiejskie                         | 171                   | 111                             | 79                        | 71                                            | 67                   |
| gminy miejskie                         | 42                    | 49                              | 39                        | 31                                            | 49                   |
| miasta na prawach powiatu              | 4                     | 4                               | 3                         | 1                                             | 2                    |
| największe miasta (wg liczby ludności) | Lublin, Chełm, Zamość | Rzeszów, Przemyśl, Stalowa Wola | Białystok, Łomża, Suwałki | Kielce, Ostrowiec Świętokrzyski, Starachowice | Olsztyn, Elbląg, Ełk |

Źródło: Opracowanie własne na podstawie podziału administracyjnego Polski

## 2. Sektor logistyczny w Polsce



Sektor logistyczny to ważna część polskiej gospodarki. Przeciętne zatrudnienie, na podstawie stosunku pracy, w całym sektorze logistycznym wyniosło w 2009 roku 491,4 tys. osób i było o 1,3% mniejsze w porównaniu z 2008 rokiem. Przeciętne wynagrodzenie miesięczne brutto pracowników zatrudnionych na podstawie stosunku pracy w całym sektorze wyniosło 2825,4 PLN i w porównaniu z 2008 rokiem było wyższe o 1,9%. W 2009 roku wszystkimi rodzajami transportu przewieziono 1691,0 mln ton ładunków (z czego 227,4 mln ton w transporcie międzynarodowym), tj. o 2,1% więcej niż przed rokiem i wykonano pracę przewozową w wysokości 282,8 mld tonokilometrów, tj. o 1,3% większą niż przed rokiem. Wzrosły

przewozy ładunków transportem samochodowym oraz rurociągowym, spadły natomiast przewozy transportem kolejowym, lotniczym, żeglugą śródlądową i morską. W 2009 roku przewieziono 902 mln pasażerów, z czego 7,9 mln w transporcie międzynarodowym.

Raport Banku Światowego z 2010 roku podaje, że Polska pozostaje liderem branży logistycznej w regionie Europy Środkowo-Wschodniej. Przed spowolnieniem gospodarczym w 2008 roku Polska notowała wzrosty rzędu 12-14% rocznie. Branża logistyczna jako jedna z pierwszych odczuła negatywne skutki spowolnienia gospodarczego zapoczątkowanego w 2008 roku. Dotyczyło to szczególnie branży transportowej – według szacunków Zrzeszenia Firm Transportowych od jesieni 2008 roku do jesieni 2009 roku skurczyła się ona w Polsce o około 40%. Mimo tych niepomyślnych uwarunkowań sektor logistyczny od 2010 roku notuje ponowny wzrost, w wielu przypadkach przekraczając wskaźniki sprzed spowolnienia ogólnogospodarczego. Dotyczy to zwłaszcza branży magazynowej – na koniec III kwartału 2010 roku zasoby nowoczesnych magazynów w Polsce przekroczyły 6,2 mln m<sup>2</sup>. Sektor logistyczny w Polsce w należyłym stopniu zaspokaja potrzeby zgłaszane przez nowoczesny biznes.

### Wyniki finansowe sektora logistycznego

Wynik finansowy brutto, osiągnięty przez jednostki o liczbie pracujących powyżej 49 osób, wyniósł w 2009 roku 1053,9 mln PLN wobec 453,3 mln PLN sprzed roku, co spowodowane było szybszym wzrostem przychodów z całokształtu działalności niż kosztów ich uzyskania oraz dzięki poprawie wyniku na operacjach finansowych. Wynik finansowy netto wzrósł z 61,3 mln PLN w 2008 roku do 392,9 mln PLN w roku 2009.

## 3. Sektor logistyczny w Polsce Wschodniej

TABELA 2. Nakłady inwestycyjne i skumulowana wartość środków trwałych infrastruktury logistycznej w Polsce Wschodniej w 2008 r.

| Wyszczególnienie    | Nakłady inwestycyjne |                                                      |                                                 | Wartość brutto środków trwałych |                                                      |                                                 |
|---------------------|----------------------|------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|---------------------------------|------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|
|                     | Ogółem (mln zł)      | Transport, gospodarka magazynowa i łączność (mln zł) | Transport, gospodarka magazynowa i łączność (%) | Ogółem (mln zł)                 | Transport, gospodarka magazynowa i łączność (mln zł) | Transport, gospodarka magazynowa i łączność (%) |
| warmińsko-mazurskie | 5 905                | 218                                                  | 3,7%                                            | 67 546                          | 14 657                                               | 21,7%                                           |
| podlaskie           | 4 823                | 289                                                  | 6,0%                                            | 59 876                          | 13 053                                               | 21,8%                                           |
| lubelskie           | 7 629                | 862                                                  | 11,3%                                           | 99 213                          | 18 751                                               | 18,9%                                           |
| podkarpackie        | 7 883                | 599                                                  | 7,6%                                            | 97 133                          | 17 387                                               | 17,9%                                           |
| świętokrzyskie      | 5 584                | 145                                                  | 2,6%                                            | 59 154                          | 10 352                                               | 17,5%                                           |
| Polska Wschodnia    | 31 824               | 2 113                                                | 6,6%                                            | 382 922                         | 74 200                                               | 19,4%                                           |
| Polska              | 217 260              | 18 033                                               | 8,3%                                            | 2 227 406                       | 389 796                                              | 17,5%                                           |

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Rocznik Statystyczny, GUS, Warszawa 2009 r.

### 3.1. Wielkość, struktura i charakterystyka sektora

Infrastruktura transportowa w Polsce Wschodniej rozwija się dynamicznie od kilku lat. Nakłady inwestycyjne na działalność logistyczną w Polsce Wschodniej w 2008 roku były najniższe w województwie świętokrzyskim, a najwyższe w województwie lubelskim. Zaobserwować też można wysoką wartość brutto środków trwałych w Polsce Wschodniej w stosunku do tej samej wielkości w całej Polsce [tabela 2].

#### 3.1.1. Infrastruktura drogowa

Sieć drogowa Makroregionu Polski Wschodniej odpowiada potrzebom związanym z prowadzeniem działalności inwestycyjnej i gospodarczej zarówno pod względem przepustowości, jak też wytrzymałości nawierzchni oraz nośności mostów i wiaduktów względem dopuszczalnej masy całkowitej pojazdów wykorzystywanych do przewo-

zów. W Makroregionie przypada średnio 108 kilometrów dróg na 100 km<sup>2</sup> powierzchni. Przeważają tu drogi gminne i powiatowe, co stanowi prawie 88% wszystkich dróg w tym Makroregionie. Wśród województw należących do Polski Wschodniej najlepiej uzbrojone w infrastrukturę drogową jest województwo świętokrzyskie [tabela 3].

Trwa także proces modernizacji istniejących już dróg, co wpływa na ich jakość. Pod koniec 2009 roku, zgodnie z danymi Generalnej Inspekcji Dróg Krajowych i Autostrad, w Makroregionie Polski Wschodniej, drogi krajowe utrzymane są w dobrym stanie technicznym. W Makroregionie występuje najniższy współczynnik zapotrzebowania na natychmiastowy remont [tabela 4].

Początkiem gwałtownego przyspieszenia modernizacji infrastruktury drogowej w Makroregionie Polski Wschodniej stało się przystąpienie Polski do UE. Według

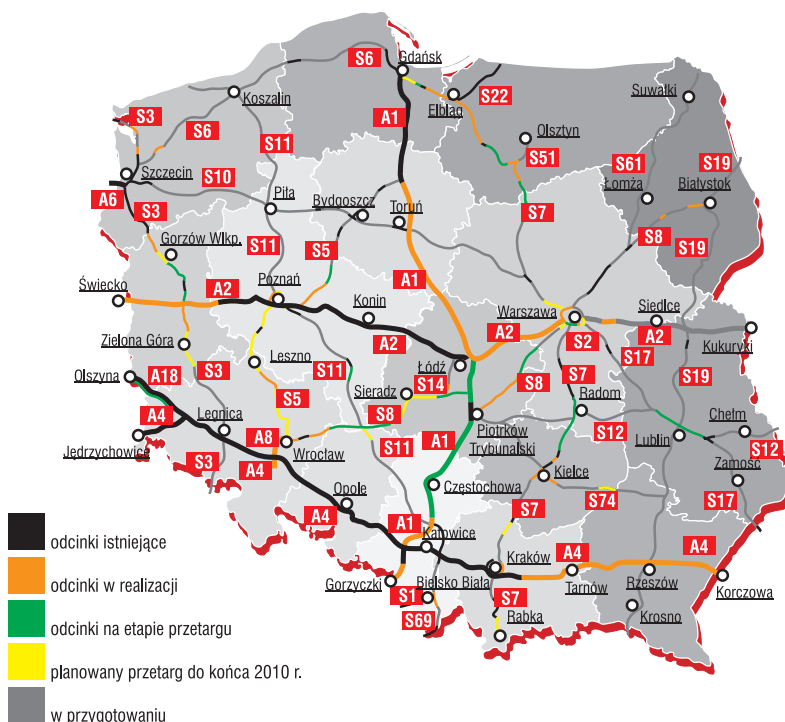
TABELA 3. Drogi publiczne ogółem w Polsce Wschodniej według kategorii dróg, stan w dniu 31.12.2009 r.

| Region              | Razem                    |                        |
|---------------------|--------------------------|------------------------|
|                     | W liczbach bezwzględnych | Na 100 km <sup>2</sup> |
| warmińsko-mazurskie | 21 545,6                 | 89,1                   |
| podlaskie           | 19 951,6                 | 98,8                   |
| lubelskie           | 30 415,4                 | 121,1                  |
| podkarpackie        | 18 248,4                 | 102,3                  |
| świętokrzyskie      | 16 841,1                 | 143,8                  |
| Polska Wschodnia    | 107 002,1                | 108                    |
| Polska              | 384 830,0                | 123,1                  |

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: GUS, Transport wyniki działalności, 2009 r.



MAPA 2. Planowana docelowa sieć autostrad i dróg ekspresowych w Polsce



Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

planów, rozpoczęta w 2011 roku dekada będzie okresem bezprecedensowego rozwoju tej infrastruktury, który sprawi, że do 2020 roku poziom infrastruktury drogowej w Polsce Wschodniej nie będzie znacząco odbiegał od średniego stanu dla całej UE. Wpływ na taki stan rzeczy będą mieć w szczególności unijne programy pomocowe, z których na modernizację infrastruktury transportowej Polski Wschodniej będą rozdysponowane środki polityki spójności – w sumie niemal 10 mld PLN. Do najważniejszych Programów finansujących rozwój infrastruktury

TABELA 4. Zapotrzebowanie na natychmiastowe remonty dróg krajowych w wybranych województwach, stan na koniec 2009 r.

| Region              | Współczynnik d – natychmiastowej potrzeby remontowej dróg |
|---------------------|-----------------------------------------------------------|
| podlaskie           | 0,12                                                      |
| podkarpackie        | 0,17                                                      |
| świętokrzyskie      | 0,18                                                      |
| lubelskie           | 0,19                                                      |
| warmińsko-mazurskie | 0,21                                                      |
| wielkopolskie       | 0,23                                                      |
| kujawsko-pomorskie  | 0,26                                                      |
| małopolskie         | 0,27                                                      |
| Polska              | 0,19                                                      |

Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Raport o stanie technicznym nawierzchni asfaltowych i betonowych sieci dróg krajowych na koniec 2009 roku, Warszawa 2010 r.

drogowej (i nie tylko) w Makroregionie Polski Wschodniej należą: największy program inwestycyjny realizowany do tej pory w Polsce czyli Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko (ponad 11,4 mld EUR alokacji w skali całego kraju przeznaczonych na transport drogowy), Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej (776,9 mln EUR na szeroko pojętą infrastrukturę transportową) oraz Regionalne Programy Operacyjne poszczególnych województw Makroregionu.

Jak na razie większy nacisk kładziony jest na modernizację dróg gminnych i powiatowych. W ciągu kilku najbliższych lat, transformacji ulegnie także sieć najważniejszych arterii drogowych Makroregionu. Wiosną 2012 roku planowane jest ukończenie budowy całości autostrady A4, a więc także jej podkarpackiego odcinka, aż do granicy w Korczowie. W 2015 roku ma zostać ukończony ostatni odcinek autostrady A2, łączący Siedlce z granicznym Brześciem. W tym samym roku ma być ukończona biegnąca w kierunku północ-południe droga ekspresowa S19, łącząca przejścia graniczne w Kuźnicy Białostockiej i Barwinku. Równolegle do użytku oddawane będą inne ważne drogi przebiegające przez teren Makroregionu, takie jak m.in. drogi ekspresowe S7, S8, S12, S17, S51 i S61. Te nowoczesne, dwupasmowe drogi sprawią, że sieć drogowa Makroregionu Polski Wschodniej, pod względem jakości i przepustowości, stanie się integralną częścią europejskiego systemu drogowego. W szybki i łatwy sposób będzie można dotrzeć praktycznie do wszystkich krajów Europy Zachodniej i Południowej, krajów Bałtyckich (Via Baltica) oraz pozostałych państw byłego ZSRR. Inwestycje w drogi Wschodniej Polski są o tyle istotne, że ponad połowa transportu towarowego w Polsce jest obecnie realizowana za pośrednictwem transportu samochodowego. [mapa 2, tabela 6].

### 3.1.2. Infrastruktura kolejowa

Stan techniczny sieci oraz infrastruktury kolejowej w Makroregionie Polski Wschodniej znacząco nie odbiega od średniej krajowej. W regionie dominuje niezelektryfikowana sieć normalnotorowa. Wyjątkiem jest województwo świętokrzyskie, w którym udział infrastruktury zelektryfikowanej w liczbie bezwzględnej wyniósł ponad 75% [tabela. 5].

Mimo że gęstość sieci kolejowej na obszarze Makroregionu jest wyraźnie niższa niż w zachodniej i północnej części kraju, można ją uznać za zupełnie wystarczającą z punktu widzenia potrzeb prowadzenia biznesu. Sieć ta łączy praktycznie wszystkie najważniejsze ośrodki miejskie i przemysłowe Makroregionu. Na części odcinków funkcjonuje wyłącznie ruch towarowy. Przykładem są m.in. odcinki: Radzyń Podlaski – Lublin, Włodawa – Chełm, Zamość – Dorohusk itp. Praktycznie każdy z tych ośrodków dysponuje wyspecjalizowanymi stacjami towarowymi, umożliwiającymi sprawny załadunek i rozładunek ładunków wszelkiego typu, w tym także paliw ciekłych i gazowych oraz kontenerów. Największe miasta Makroregionu dysponują z reguły więcej niż jedną stacją towarową; np. w Lublinie,

## Obsługa transportu kolejowego

Bezpośrednie korzystanie z transportu kolejowego, dzięki własnym bocznicom, ułatwia istnienie na polskim rynku wyspecjalizowanych, doświadczonych firm zajmujących się obsługą i zarządzaniem tego typu obiektami. Trzech największych graczy tego segmentu rynku to DB Schenker Rail Polska, CTL Logistics oraz Grupa PKP Cargo, do której należą takie firmy jak PKP Cargo Service czy przedsiębiorstwo Trade Trans.

oprócz stacji Tatary, obsługującej gros ruchu towarowego, istnieje również stacja Lublin Towarowy. Kielce i Białystok dysponują aż 3 wyspecjalizowanymi stacjami towarowymi: Kielce Towarowe, Kielce Herbskie oraz Kielce Białogon, zaś w Białymstoku funkcjonują stacje: Białystok Towarowy (m.in. przeładunek kontenerów), Białystok Starosielce oraz Białystok Fabryczny).

Wybrane stacje przystosowane do ruchu towarowego (w tym także mniejsze stacje postojowe) posiadają bezpośrednie połączenia z czynnymi bocznkami okolicznych zakładów przemysłowych – przykładem może być stacja Rzeszów Staroniwa, obsługująca rzeszowską elektrociepłownię oraz zakłady WSK Rzeszów. Odpowiednie zagęszczenie infrastruktury kolejowej sprawia, że transport niezbędnych surowców, półproduktów potrzebnych do prowadzenia działalności gospodarczej, jak również transport wyrobów gotowych oraz towarów jest znacząco ułatwiony. Można go realizować zarówno przy wykorzystaniu istniejących, jak i nowo budowanych bocznic.

W ciągu kilku najbliższych lat przewidziana jest gruntowna modernizacja najważniejszych szlaków kolejowych Makroregionu. Jedną z najważniejszych inwestycji będzie unowocześnienie linii E 74 Warszawa – Białystok – Trakiszki. Stanowi ona część korytarza I, zdefiniowanego jako Kolej Bałtycka (Rail Baltica), łączącego Helsinki przez Tallin, Rygę i Kowno z Warszawą. Jest to jedyne połączenie

TABELA 5: Linie kolejowe eksploatowane w województwach Polski Wschodniej w kilometrach według stanu z 31.12.2009 r.

| Region              | Normalnotorowe                        |                        | Zelektryfikowane |
|---------------------|---------------------------------------|------------------------|------------------|
|                     | Ogółem<br>W liczbach<br>bezwzględnych | Na 100 km <sup>2</sup> |                  |
| warmińsko-mazurskie | 1207                                  | 5,0                    | 492              |
| podlaskie           | 760                                   | 3,8                    | 220              |
| lubelskie           | 1039                                  | 4,1                    | 409              |
| podkarpackie        | 972                                   | 5,4                    | 358              |
| świętokrzyskie      | 722                                   | 6,2                    | 543              |
| Polska Wschodnia    | 4700                                  | 4,75                   | 2022             |
| Polska              | 20 171                                | 6,5                    | 11 956           |

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: GUS, Transport wyniki działalności 2009 r., oraz GUS, Województwa pod względem powierzchni – stan na 31.12.2009 r.

kolejowe pomiędzy krajami bałtyckimi i Polską, z możliwością połączeń z innymi stolicami, takimi jak: Praga, Berlin i Wiedeń. Modernizacja linii sprawi, że szybkość poruszających się nią pociągów pasażerskich wzrośnie do 160 km/h, zaś pociągów towarowych do 120 km/h. Podobny charakter ma, przebiegająca odcinkami, modernizacja linii kolejowej E 20 Kunowice – Poznań – Warszawa – Terespol, należącej do II Paneuropejskiego Korytarza Transportowego Zachód-Wschód, łączącego Berlin z Moskwą. Wschodni odcinek tego szlaku przebiega przez północną część województwa lubelskiego – w trakcie modernizacji jest m.in. odcinek Siedlce – Terespol. Trzecia, największa duża inwestycja modernizacyjna to kompleksowa modernizacja linii E 30 należącej do III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego, łączącego m.in. Drezno (Niemcy), Wrocław, Katowice, Kraków z Lwowem (Ukraina).

TABELA 6. Drogi publiczne ekspresowe i autostrady w Polsce Wschodniej, stan na 31.12.2009 r.

| Region              | Ekspresowe |
|---------------------|------------|
| warmińsko-mazurskie | 57,7       |
| podlaskie           | -          |
| lubelskie           | 4,2        |
| podkarpackie        | -          |
| świętokrzyskie      | 29,4       |
| Polska Wschodnia    | 91,3       |
| Polska              | 521,5      |

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: GUS, Transport wyniki działalności, 2009 r.





### 3.1.3. Terminale przeładunkowe – wschodnia specjalność

Szczególne znaczenie Makroregionu Polski Wschodniej, z punktu widzenia efektywności systemu logistycznego całego kraju, wynika z faktu jego bezpośredniego graniczenia z krajami b. ZSRR, w których obowiązuje tzw. rosyjski rozstaw szyn kolejowych (1520 mm). Różnica w rozstawie szyn praktycznie uniemożliwia (z kilkoma wyjątkami) bezpośredni przewóz wszelkiego typu towarów transportem kolejowym w głąb kraju. Jedynym sposobem na przezwycięzenie tej bariery są różnego typu i wielkości terminale przeładunkowe, dzięki którym można dokonywać szybkiego przeładunku z „szerokotorowych” wagonów na wagony o europejskim rozstawie szyn, bądź na wszelkiego typu pojazdy transportu samochodowego. Na obszarze Makroregionu istnieje kilkadziesiąt tego typu obiektów o zróżnicowanej wielkości i specjalizacji. Obsługują dużą część wymiany handlowej między Polską (a także Europą), a krajami byłego ZSRR. Największe terminale zlokalizowano w pobliżu dużych kolejowych przejść granicznych, takich jak: Kuźnica Białostocka, Małaszewicze – Brześć, Medyka, Dorohusk – Jagodin, Hrebenne – Rawa Ruska itp. Terminale przeładunkowe istnieją również na największych dużych stacjach towarowych zlokalizowanych w bliskim sąsiedztwie granicy – przykładem może być stacja Chelm Wschodni, na której, oprócz 4 ramp przeładunkowych przy 16 torach o standardowej szerokości (1435 mm), funkcjonują też 2 rampy przeładunkowe przy pięciu szerokich torach. Jednym z najnowocześniejszych i największych jest otwarty w 2007 roku railport, mieszczący się w Medyce. Obiekt może przeładować rocznie do 600 tys. ton ładunków. Railport posiada m.in. magazyny o łącznej powierzchni 4 tys. m<sup>2</sup> oraz plac składowy o powierzchni 23 tys. m<sup>2</sup>. Specjalizacja poszczególnych terminali pozwala na sprawny i bezpieczny przeładunek – w obydwu kierunkach – surowców masowych, paliw płynnych i gazu (większość masy przeładunku), a także kontenerów, drewna oraz tzw. drobnicy.

Szczególne znaczenie dla rozwoju sektora ma przebiegająca przez 3 województwa Makroregionu linia kolejowa nr 65, czyli Linia Hutnicza Szerokotorowa (LHS), łącząca przejście graniczne w Hrubieszowie ze stacją kolejową Sławków (30 km od Katowic). Poprzez ukraiński system kolejowy LHS posiada bezpośrednie połączenie z Kolejami Transsyberyjskimi. Dzięki temu możliwe są połączenia z kolejowym systemem Ukrainy i Rosji. Umożliwia to także stworzenie paneuropejskiego korytarza transportu lądowego Europa – Azja. Wzdłuż liczącej 395 km linii zlokalizowano kilkanaście dużych specjalistycznych terminali przeładunkowych, które dodatkowo upraszczają i czynią tańszym transport intermodalny na obszarze południowej Polski. Największe z nich to m.in. Zamość – Boratycze, Szczepieszyń – Brody Małe, Biłgoraj, Sędziszów i Sławków.

Pozostałe odcinki szerokotorowe mają mniejsze znaczenie, głównie z racji niewielkiej długości i konkurencji ze strony dużych terminali zlokalizowanych w bezpośrednim

TABELA 7. Nowoczesna powierzchnia magazynowa ogółem w regionie Polski Wschodniej

| Wyszczególnienie    | Nowoczesna powierzchnia magazynowa (tys. m <sup>2</sup> ) |        |        |
|---------------------|-----------------------------------------------------------|--------|--------|
|                     | 2007                                                      | 2008   | 2009   |
| warmińsko-mazurskie | 2                                                         | 2      | 2      |
| podlaskie           | 0                                                         | 0      | 0      |
| lubelskie           | 17,8                                                      | 17,8   | 17,8   |
| podkarpackie        | 4,5                                                       | 20     | 20     |
| świętokrzyskie      | 0                                                         | 15     | 15     |
| Polska Wschodnia    | 24,3                                                      | 54,8   | 54,8   |
| Polska              | 4547,6                                                    | 6716,2 | 7803,3 |

Źródło: Logistyka w Polsce. Raport 2009, Poznań 2010 r., (red.) I. Fechner, G. Szyszka, Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań 2010 r.

sąsiedztwie przejść granicznych. W ich sąsiedztwie działają głównie mniejsze terminale, wyspecjalizowane w przeladunku gazu i produktów naftowych, m.in. obiekt logistyczny firmy Chemikals w Siedlisku (przy granicy rosyjskiej) czy baza paliw Naftobazy w Zabłotczyźnie (w pobliżu granicy białoruskiej).

### 3.1.4. Infrastruktura magazynowa

W ostatnich latach w Polsce obserwowany jest wzrost nowoczesnych powierzchni magazynowych, których udział w zasobach powierzchni magazynowych został oszacowany w 2007 roku na 12%. Zasoby nowoczesnych powierzchni magazynowych na wynajem w 2009 roku oszacowano na 6,5 mln m<sup>2</sup>. Największe obiekty magazynowe oraz centra dystrybucji są w centrum kraju. Większość nowoczesnych magazynów znajduje się jest w parkach logistycznych [tabela 7].

W Makroregionie Polski Wschodniej największe znaczenie mają własne magazyny poszczególnych przedsiębiorstw. Czołowe firmy Makroregionu realizują duże inwestycje związane z rozbudową powierzchni magazynowej – przykładem jest m.in. liczący ponad 32 tys. m<sup>2</sup> obiekt produkcyjno-magazynowy realizowany w Rzeszowie dla firmy Zelmer, polskiego potentata w produkcji sprzętu AGD. Na terenie Polski Wschodniej planowane jest dalsze tworzenie nowoczesnych powierzchni magazynowych na wynajem. Według specjalistów firmy Cushman&Wakefield najwięcej nowych inwestycji ma powstać w Lublinie i Rzeszowie oraz okolicach tych miast. Przykładem jest np. nowy kompleks magazynowy, który właśnie powstaje na terenie Euro-Parku Mielec w podlubelskim Felinie. Obiekt o powierzchni 14,1 tys. m<sup>2</sup> posiada 24 doki i 12 bram, wysokość składowania w nim to 10 m, zaś minimalny moduł to 2350 m<sup>2</sup>.

W Makroregionie funkcjonują także usługi wynajmowania powierzchni magazynowej różnego typu, wielkości i przeznaczenia. Oferentami są najczęściej przedsiębiorstwa dysponujące wolnymi powierzchniami magazynowymi. Często oznacza to, że magazyny wyposażone są w specjalistyczny sprzęt załadunkowy i transportowy, taki jak np. suwnice torowe nośności kilku ton, oraz to, że są bardzo korzystnie zlokalizowane (bliskość szlaków komunikacyjnych, dzielnic przemysłowych etc). Czynsz za wynajem 1 m<sup>2</sup> magazynu w Makroregionie waha się w granicach 10-18 zł/m<sup>2</sup> brutto.

### 3.1.5. Outsourcing logistyczny – oferta

Przedsiębiorstwa mogą skorzystać z usług wyspecjalizowanych operatorów, oferujących outsourcing kompleksowych usług logistycznych, zarządzania łańcuchem dostaw itp. Polski rynek branży TSL jest pod tym względem bardzo rozwinięty; funkcjonuje na nim kilkadziesiąt dużych i średnich operatorów (w większości o kapitale zagranicznym) wyspecjalizowanych w transporcie, spedycji (tak krajowej, jak i zagranicznej) oraz usługach magazynowych. Firmy te, dzięki posiadaniu niezbędnego zaplecza i doświadczenia, potrafią zapewnić odpowiedni poziom usług, z punktu widzenia

TABELA 8. Wybrani operatorzy logistyczni działający na terenie całego kraju

| Firma                                     | Strona www                                                                                             |
|-------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| CAT LC Polska                             | <a href="http://www.groupecat.pl">www.groupecat.pl</a>                                                 |
| Dartom Sp. z o.o.                         | <a href="http://www.dartom.com.pl">www.dartom.com.pl</a>                                               |
| DB Schenker Poland                        | <a href="http://www.schenker.pl">www.schenker.pl</a>                                                   |
| Delta Trans                               | <a href="http://www.deltatrans.pl">www.deltatrans.pl</a>                                               |
| Diera                                     | <a href="http://www.diera.pl">www.diera.pl</a>                                                         |
| DHL Polska                                | <a href="http://www.dpd.com.pl">www.dpd.com.pl</a>                                                     |
| FM Logistic Poland                        | <a href="http://www.pl.fmlogistic.com">www.pl.fmlogistic.com</a>                                       |
| Frans Maas Polska Sp. z o.o.              | <a href="http://www.frans-maas-polska.polandtrade.pl">www.frans-maas-polska.polandtrade.pl</a>         |
| Gefco Polska                              | <a href="http://www.pl.gefco.net">www.pl.gefco.net</a>                                                 |
| Hellmann Worldwide Logistics Polska       | <a href="http://www.hellmann.pl">www.hellmann.pl</a>                                                   |
| PEKAES S.A.                               | <a href="http://www.pekaes.com.pl">www.pekaes.com.pl</a>                                               |
| Raben Polska Sp. z o.o.                   | <a href="http://www.raben.com.pl">www.raben.com.pl</a>                                                 |
| TNT Express Worldwide (Poland) Sp. z o.o. | <a href="http://www.tnt.com/express/pl_pl/site/home.html">www.tnt.com/express/pl_pl/site/home.html</a> |

Źródło: Opracowanie własne na podstawie stron internetowych firm

potrzeb nowoczesnego biznesu. Oprócz zasadniczych usług TSL firmy oferują także usługi przepakowywania, co-manufacturingu i innych usług dodanych, uszlachetniających powierzony towar. Przykładem jest Grupa Raben, oferująca w Polsce i kilkunastu krajach Europy m.in. logistykę kontraktową, magazynowanie (485 tys. m<sup>2</sup> magazynów klasy A), międzynarodowy transport drogowy (przesyłki drobnicowe, częściowe, całosamochodowe), dystrybucję krajową, kompleksowe usługi logistycznej dla produktów świeżych (od 2°C do 60°C) oraz spedycję morską i lotniczą [tabela 8].

### 3.1.6. Bezpośrednia obsługa podmiotów handlu zagranicznego

Makroregion Polski Wschodniej to wschodnia granica strefy Schengen oraz Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EEA). Rodzi to dodatkowe potrzeby związane z należytą obsługą transferu towarów przez granice z Rosją, Ukrainą i Białorusią. Nieodzownym elementem, wspierającym prowadzenie zagranicznej wymiany handlowej, są wyspecjalizowane agencje celne, których w Makroregionie Polski Wschodniej jest kilkadziesiąt. Agencje te oferują szereg specjalistycznych usług, wśród których wymienić można zwłaszcza dokonywanie odpraw celnych w eksporcie, imporcie i tranzycie, wypełnianie karnetów TIR i CMR, organizowanie dokumentów dodatkowych, takich jak: świadectwa pochodzenia, świadectwa EUR.1, doradztwo, wnioski i odwołania w sprawach celnych, stałą współpracę z magazynami i składami celnymi oraz pomoc w organizowaniu przewozów. Ich funkcjonowanie wspierane jest przez stosunkowo gęstą sieć publicznych i prywatnych składów celnych [tabela 9].

### 3.1.7. Usługi transportowe

W Polsce Wschodniej działa wiele firm świadczących usługi transportowe. Wschodnie województwa, stanowiące granicę Polski, są również wschodnią granicą UE.

TABELA 9. Liczba składów celnych, wolnych obszarów celnych, składów wolnocłowych i magazynów czasowego składowania istniejących w I półroczu 2010 r.

| Liczba celna     | Liczba składów celnych | Liczba wolnych obszarów celnych i składów wolnocłowych | Liczba magazynów czasowego składowania |
|------------------|------------------------|--------------------------------------------------------|----------------------------------------|
| Biała Podlaska   | 52                     | 1                                                      | 21                                     |
| Białystok        | 17                     | 0                                                      | 1                                      |
| Kielce           | 14                     | 0                                                      | 0                                      |
| Olsztyn          | 12                     | 1                                                      | 3                                      |
| Przemyśl         | 46                     | 0                                                      | 37                                     |
| Polska Wschodnia | 141                    | 2                                                      | 62                                     |
| Polska           | 564                    | 15                                                     | 311                                    |

Źródło: Biuletyn Statystyczny Służby Celnej za I-II kw. 2010 r., Ministerstwo Finansów

Graniczą one ze Słowacją, Ukrainą, Białorusią, Litwą oraz Obwodem Kaliningradzkim. Wynika z tego duże zainteresowanie transportem międzynarodowym [tabela 10].

Firmy zajmujące się transportem kolejowym mają w planach inwestycje w Makroregionie Polski Wschodniej, na przykład PKP LHS zamierza rozbudować terminale w województwie lubelskim (Szczepieszyń) oraz w województwie podkarpackim (Wola Baranowska).

### 3.1.8. System transportu

#### 3.1.8.1. Transport samochodami ciężarowymi

W regionie Polski Wschodniej zarejestrowanych jest prawie 20% ogólnej liczby samochodów ciężarowych w Polsce. Najmniejsza ich ilość znajduje się w województwach podlaskim (2,7%) i warmińsko-mazurskim (3,3%), zaś największa – w województwie lubelskim (ponad 5%).

Oprócz liczby wykorzystywanych samochodów ciężarowych, istotna jest także ich ładowność [tabela 12].

Najczęściej występujące samochody ciężarowe w Makroregionie Polski Wschodniej, jak również w całej Polsce, posiadają niewielką ładowność – poniżej 1 tony. Największy odsetek samochodów ciężarowych, posiadających ładowność od 5 ton, znajduje się w województwie podlaskim. Samochody te stanowią 7,75% ogólnej liczby poruszających się tego typu samochodów ciężarowych w województwie. Odsetek ten dla Makroregionu Polski Wschodniej jest większy niż dla Polski i wynosi 6,96% w stosunku do 6,7% całego kraju. Wynika to przede wszystkim z transgranicznego charakteru regionu.

Oprócz transportu towarowego, w Makroregionie Polski Wschodniej rozwija się transport pasażerski [tabela 13].

TABELA 10. Wybrane firmy świadczące usługi transportowe

| Województwo         | Przedsiębiorstwo                                        | Zakres działalności | Adres internetowy                                                                       |
|---------------------|---------------------------------------------------------|---------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|
| podlaskie           | Adampol S.A.                                            | międzynarodowy      | <a href="http://www.adampolsa.com.pl/">http://www.adampolsa.com.pl/</a>                 |
| podlaskie           | Bilax Sp. z o.o.                                        | międzynarodowy      | <a href="http://www.bilax.pl/">http://www.bilax.pl/</a>                                 |
| podlaskie           | Bojar                                                   | międzynarodowy      | <a href="http://www.bojar.pl/">http://www.bojar.pl/</a>                                 |
| podlaskie           | Logistyka Podlasie                                      | krajowy             | <a href="http://www.logistykapodlasie.pl">http://www.logistykapodlasie.pl</a>           |
| podlaskie           | Pronar Sp. z o.o.                                       | krajowy             | <a href="http://www.pronar.pl/">http://www.pronar.pl/</a>                               |
| warmińsko-mazurskie | Sped Trans Olsztyn                                      | międzynarodowy      | <a href="http://www.spedtrans.net/">http://www.spedtrans.net/</a>                       |
| warmińsko-mazurskie | Warmińsko-Mazurskie Centrum Logistyczne Lemar Logistics | krajowy             | <a href="http://www.logistyka.olsztyn.pl/">http://www.logistyka.olsztyn.pl/</a>         |
| warmińsko-mazurskie | Wekta                                                   | międzynarodowy      | <a href="http://www.wekta.pl/">http://www.wekta.pl/</a>                                 |
| warmińsko-mazurskie | MBK Bogusław Kamiński                                   | międzynarodowy      | <a href="http://www.mbk-transport.pl/">http://www.mbk-transport.pl/</a>                 |
| warmińsko-mazurskie | Eureka Sp. z o.o.                                       | międzynarodowy      | <a href="http://www.eureka-trans.pl/">http://www.eureka-trans.pl/</a>                   |
| świętokrzyskie      | Rob-Trans                                               | międzynarodowy      | <a href="http://www.robtrans.pl/">http://www.robtrans.pl/</a>                           |
| świętokrzyskie      | Trans-Serwis                                            | międzynarodowy      | <a href="http://www.trans-serwis.com/">http://www.trans-serwis.com/</a>                 |
| świętokrzyskie      | Elpologistyka Sp. z o.o.                                | międzynarodowy      | <a href="http://www.elpologistyka.pl/">http://www.elpologistyka.pl/</a>                 |
| świętokrzyskie      | JuPiter                                                 | międzynarodowy      | <a href="http://www.jupiter-przeprowadzki.pl/">http://www.jupiter-przeprowadzki.pl/</a> |
| świętokrzyskie      | Magpol                                                  | międzynarodowy      | <a href="http://www.magpol.net/">http://www.magpol.net/</a>                             |
| lubelskie           | California Trailer Sp. z o.o.                           | międzynarodowy      | <a href="http://www.c-t.pl/">http://www.c-t.pl/</a>                                     |
| lubelskie           | Export-Import Tomasz Prokopiuk                          | międzynarodowy      | <a href="http://www.prokopiuk.pl/">http://www.prokopiuk.pl/</a>                         |
| lubelskie           | Kociuk & Magier Sp. z o.o.                              | międzynarodowy      | <a href="http://www.k-m.pl/">http://www.k-m.pl/</a>                                     |
| lubelskie           | OCM Logistic Sp. z o.o.                                 | międzynarodowy      | <a href="http://www.ocmlogistics.com/">http://www.ocmlogistics.com/</a>                 |
| lubelskie           | Galaauto Sp. z o.o.                                     | międzynarodowy      | <a href="http://www.galaauto.pl/">http://www.galaauto.pl/</a>                           |
| podkarpackie        | Omega Pilzno Godawski&Godawski Sp. z o.o.               | międzynarodowy      | <a href="http://www.omega-pilzno.com.pl/">http://www.omega-pilzno.com.pl/</a>           |
| podkarpackie        | Transsped Sp. z o.o.                                    | międzynarodowy      | <a href="http://www.transsped.net.pl/">http://www.transsped.net.pl/</a>                 |
| podkarpackie        | Krys Trans Sped Sp. z o.o.                              | międzynarodowy      | <a href="http://www.krystranssped.com.pl/">http://www.krystranssped.com.pl/</a>         |
| podkarpackie        | Rod-Trans Sp. z o.o.                                    | międzynarodowy      | <a href="http://www.rodtrans.eu/">http://www.rodtrans.eu/</a>                           |
| podkarpackie        | Alta-Trans                                              | międzynarodowy      | <a href="http://www.alta-trans.pl/pl/">http://www.alta-trans.pl/pl/</a>                 |

Źródło: Opracowanie własne

### 3.1.8.2. Transport autobusowy

Transport autobusowy w Makroregionie Polski Wschodniej jest dobrze rozwinięty na tle całego kraju. Przeważają połączenia podmiejskie i regionalne. W województwach tych, ze względu na położenie geograficzne, istnieje wiele połączeń międzynarodowych. Najwięcej tego typu połączeń znajduje się w województwie lubelskim (co stanowi 68% ogólnej liczby połączeń w Makroregionie Polski Wschodniej). Linie miejskie najlepiej rozwinięte są w województwie świętokrzyskim – 20% połączeń, co stanowi 58% połączeń w regionie Polski Wschodniej [tabela 14].

W Makroregionie Polski Wschodniej znajduje się 9,3 tys. km linii komunikacyjnej autobusowej, co stanowi 18,5% ogólnej ilości w Polsce. Najlepiej rozwinięte są one w województwach podkarpackim i świętokrzyskim, zaś najgorzej w województwie podlaskim. W województwie warmińsko-mazurskim dostępne są linie komunikacyjne tramwajowe.

Województwa: warmińsko-mazurskie, podlaskie, lubelskie i podkarpackie, stanowią wschodnią granicę UE w Polsce. Sprawowana jest przez nie funkcja kontroli przepływów towarów we wschodniej granicy Unii Europejskiej.

TABELA 11. Samochody ciężarowe w Polsce Wschodniej na tle Polski, stan na 31.12.2008 r.

| Region              | Samochody ciężarowe | Udział % w ogólnej liczbie sam. ciężarowych |
|---------------------|---------------------|---------------------------------------------|
| warmińsko-mazurskie | 82 631              | 3,29                                        |
| podlaskie           | 67 447              | 2,69                                        |
| lubelskie           | 126 610             | 5,04                                        |
| podkarpackie        | 117 651             | 4,68                                        |
| świętokrzyskie      | 101 892             | 4,06                                        |
| Polska Wschodnia    | 496 231             | 19,76                                       |
| Polska              | 2 511 677           | 100                                         |

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: GUS, Transport wyniki działalności, 2009 r.

Najważniejszym miejscem, pod względem transportu autobusowego jest województwo lubelskie, w którym to znajdują się przejścia graniczne osobowe-drogowe: Dorohusk – Jagodzin, Hrebenne – Rawa Ruska, Sławatycze – Domaczewo, Terespol – Brześć oraz Zosin – Ustulug. Przejścia te (oprócz Sławatycze – Domaczewo, w którym nie są obsługiwane autobusy) umożliwiły w 2009 roku przekroczenie granicy autobusom ponad 50 tys. razy, zaś

TABELA 12. Samochody ciężarowe w Polsce Wschodniej według grup ładowności, stan na 31.12.2008 r.

| Region              | Według grup ładowności w kilogramach |           |           |           |           |           |           |               |           |
|---------------------|--------------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|---------------|-----------|
|                     | 0-999                                | 1000-1499 | 1500-2999 | 3000-3499 | 3500-4999 | 5000-6999 | 7000-9999 | 10 000-14 999 | od 15 000 |
| warmińsko-mazurskie | 46899                                | 17078     | 4844      | 762       | 1934      | 5239      | 2535      | 2480          | 860       |
| podlaskie           | 35598                                | 16396     | 4247      | 521       | 1285      | 4171      | 2327      | 2247          | 655       |
| lubelskie           | 70039                                | 28769     | 8431      | 1095      | 2234      | 7636      | 4297      | 3066          | 1043      |
| podkarpackie        | 64424                                | 24912     | 8498      | 1073      | 2791      | 7487      | 4179      | 3291          | 996       |
| świętokrzyskie      | 50957                                | 26452     | 7128      | 1019      | 2169      | 7595      | 3282      | 2389          | 901       |
| Polska Wschodnia    | 267917                               | 113607    | 33148     | 4470      | 10413     | 32128     | 16620     | 13473         | 4455      |
| Polska              | 1389278                              | 558019    | 171258    | 24818     | 52763     | 147136    | 80040     | 63629         | 24736     |

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: GUS, Transport wyniki działalności, 2009 r.

TABELA 13. Linie regularnej komunikacji autobusowej w Polsce Wschodniej w 2009 r.

| Region              | Linie krajowe |                  |              |        |            |        |             |        |          |        | Linie międzyn. |        |
|---------------------|---------------|------------------|--------------|--------|------------|--------|-------------|--------|----------|--------|----------------|--------|
|                     | Ilość         | Ogółem<br>[w km] | Dalekobieżne |        | Regionalne |        | Podmiejskie |        | Miejskie |        |                |        |
|                     |               |                  | Ilość        | [w km] | Ilość      | [w km] | Ilość       | [w km] | Ilość    | [w km] | Ilość          | [w km] |
| warmińsko-mazurskie | 931           | 61221            | 62           | 29469  | 271        | 20053  | 592         | 20672  | 6        | 27     | 5              | 7500   |
| podlaskie           | 844           | 48441            | 35           | 12160  | 208        | 16000  | 595         | 20245  | 5        | 36     | 15             | 23666  |
| lubelskie           | 2158          | 112589           | 73           | 21976  | 488        | 37815  | 1595        | 52787  | 2        | 11     | 85             | 193145 |
| podkarpackie        | 2034          | 92883            | 76           | 25831  | 200        | 16566  | 1757        | 50479  | 1        | 7      | 19             | 20359  |
| świętokrzyskie      | 1168          | 51727            | 47           | 13662  | 158        | 12793  | 943         | 25052  | 20       | 220    | 1              | 2681   |
| Polska Wschodnia    | 7135          | 366861           | 293          | 103098 | 1325       | 103227 | 5482        | 169235 | 34       | 301    | 125            | 247351 |
| Polska              | 22210         | 1 110139         | 785          | 261993 | 4017       | 310452 | 17123       | 533329 | 285      | 4365   | 293            | 556448 |

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: GUS, Transport wyniki działalności, 2009 r.

MAPA 3. Przejścia graniczne – drogowe, kolejowe, lotnicze i wodne – w Makroregionie Polski Wschodniej



TABELA 14: Sieć komunikacji miejskiej w Polsce Wschodniej stan na 31.12.2009 r. w kilometrach

| Region              | Linie komunikacyjne |            |
|---------------------|---------------------|------------|
|                     | Autobusowe          | Tramwajowe |
| warmińsko-mazurskie | 1477                | 42         |
| podlaskie           | 1134                | -          |
| lubelskie           | 1848                | -          |
| podkarpackie        | 2727                | -          |
| świętokrzyskie      | 2173                | -          |
| Polska Wschodnia    | 9359                | 42         |
| Polska              | 50 666              | 2 246      |

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: GUS, Transport wyniki działalności, 2009 r.

samochodom osobowym i motocyklom przeszło 3,2 mln razy [tabele 15 i 16].

W przypadku liczby przekraczania przejść granicznych przez samochody ciężarowe i ciągniki, oprócz województwa lubelskiego, znaczny odsetek obsługują przejścia graniczne w województwie podlaskim. Granica przekraczana jest na przejściach: Bobrowniki – Bierestowica oraz Kuźnica – Bruzgi [tabela 17].

### 3.1.8.3. Transport kolejowy

Transport kolejowy w Makroregionie Polski Wschodniej, jak i w całej Polsce jest mocno zliberalizowany. Świadczy o tym fakt, że w grudniu 2009 roku istniało ponad 100 przewoźników.

Dużym walorem Makroregionu Polski Wschodniej jest położenie geograficzne. Status regionu przygranicznego sprzyja wymianie towarowej, a co za tym idzie branży kolejowej. Najaktywniejszym usługodawcą transportu kolejowego w roku 2008 było PKP Cargo. Ponadto wyróżniły się takie firmy, jak: Logistics z Katowic, PCC Rail z Jaworzna, PTK Holding z Zabrze, Pol-Miedź Trans z Lubina oraz Rail Polska z Warszawy [tabela 18].

### 3.1.8.4. Transport lotniczy

Na obszarze Polski Wschodniej działa jeden port lotniczy Rzeszów-Jasionka. W latach siedemdziesiątych port stał się lotniskiem międzynarodowym i jednocześnie zapasowym dla Okęcia. Obecnie port lotniczy obsługuje loty do: Londynu, Bristolu, Dublina, Birmingham, Frankfurtu, Barcelony, Nowego Jorku i Warszawy.

Pomimo ogólnego spadku ilości transportowanych ładunków w Polsce w związku z kryzysem gospodarczym, w porcie lotniczym Rzeszów-Jasionka odnotowano 8,16% wzrost przepływów ładunkowych cargo.

Port obsługiwany jest na razie przez jeden terminal pasażerski (w 2006 r. rozpoczęła się budowa drugiego terminala). Posiada drogę startową o długości 3200 metrów i szerokości 45 m, umożliwiającą przyjmowanie szerokokadłubowych samolotów. Dostępne są dwie drogi kołowania o wymiarach 24 x 400 m oraz 23 x 160 m. Płyty postojowe wykonane są w technologii betonowej (11 600 m<sup>2</sup>) oraz z betonu asfaltowego (5330 m<sup>2</sup>). Lotnisko posiada również płytę dyspozycyjną (4950 m<sup>2</sup>), a także utwardzoną drogę o długości 2 km i szerokości 5,5 m.

Terminal towarowy Cargo 1 posiada 102 m<sup>2</sup> powierzchni całkowitej, Cargo 2 – 136,9 m<sup>2</sup>, a Cargo 3, będący obiektem kontenerowym – chłodnią, ma 33,95 m<sup>2</sup> powierzchni.

Podobnie jak w przypadku transportu ładunków, transport pasażerski w porcie lotniczym Rzeszów-Jasionka w latach 2007-2008 odnotował znacznie większy wzrost niż w przypadku pozostałych polskich lotnisk. Przyczynił się do tego niewątpliwie rozwój rzeszowskiego lotniska oraz fakt, że jest to jedyne lotnisko pasażerskie w tej części Polski [tabela 19].

W Polsce Wschodniej planowana jest budowa kolejnych dwóch lotnisk. Jedno z nich ma zostać zlokalizowa-

ne w Sannikach, w odległości ok. 20 km od Białegostoku, drugie w Obicach, w odległości ok. 25 km od Kielc.

Lotnisko w Sannikach ma obsługiwać przewozy krajowe oraz międzynarodowe na liniach średniego i krótkiego zasięgu na pasie startowym o długości 2450 m i szerokość 60 m. Roczna przepustowość lotniska planowana jest na 340 tys. pasażerów.

Port Lotniczy Kielce planowany jest również jako lotnisko międzynarodowe z drogą startowania o długości 2800 m i szerokości 60 m. Roczna przepustowość lotniska planowana jest z podziałem na dwie fazy: 500 tys. pasażerów w pierwszej fazie funkcjonowania do aż 4,5 mln w fazie końcowej.

### 3.1.8.5. Transport śródlądowy

Transport wodny śródlądowy jest od dawna wykorzystywany na terenie Polski i jest mocno oparty na rozwijanej przez wieki sieci połączeń. W 2006 roku ogólna długość dróg wodnych wynosiła 3660 km, w tym 334 km żeglownych kanałów oraz 259 km jezior. Powinny zostać nią objęte tak istotne odcinki dróg wodnych, jak odcinek Wisły od Bydgoszczy do Zakroczymia oraz odcinek rzeki Narew i Bug, aż do Terespolu. Prace te umożliwiłyby połączenie z wodnym systemem krajów Wspólnoty Niepodległych Państw oraz przywrócenie transportu żegluga na kierunku Zachód-Wschód-Zachód.

## 3.2. Success story

### Adampol

Firma powstała w 1990 roku, a jej główna siedziba mieści się w Zaściankach k. Białegostoku. Dzięki szybkiemu rozwojowi przedsiębiorstwo już 1996 roku stało się spółką akcyjną. Firma zajmuje się transportem głównie samochodów osobowych, dostawczych i półciężarowych. Posiada place przeładunkowe oraz warsztaty naprawcze. Transport odbywa się przy pomocy taboru autotransporterów oraz specjalistycznych wagonów. Firma wykorzystuje nowoczesne rozwiązania m.in. system monitorowania przy pomocy numerów VIN.

### Barter S.A.

Podstawowym profilem działalności tej firmy jest import, sprzedaż i dystrybucja propanu, butanu oraz mieszaniny propan-butan. Gaz płynny importowany jest z najlepszych rafinerii Rosji i Europy Środkowej. Barter jest również jednym z kluczowych importerów węgla kamiennego, pochodzącego z Rosji i Kazachstanu oraz importerem i dystrybutorem nawozów sztucznych. Firma posiada własny terminal przeładunkowy w Sokółce, którego głównym zadaniem jest przeładunek, magazynowanie i dystrybucja gazu płynnego, węgla oraz nawozów mineralnych. Terminal jest przystosowany do przeładunku towarów z wagonów szerokotorowych do środków transportu kolejowego i samochodowego. W 2009 roku Barter został sklasyfikowany na 195 miejscu na liście 500 naj-

TABELA 15. Liczba autobusów przekraczających zewnętrzne granice Unii Europejskiej w granicach Polski w 2009 r.

| Region              | Ogółem | Pojazdy obywateli przekraczających granicę w kierunku |           |              |           |
|---------------------|--------|-------------------------------------------------------|-----------|--------------|-----------|
|                     |        | Polskich                                              |           | Cudzoziemców |           |
|                     |        | Z Polski                                              | Do Polski | Z Polski     | Do Polski |
| warmińsko-mazurskie | 17 694 | 5566                                                  | 5626      | 3196         | 3306      |
| podlaskie           | 4365   | 295                                                   | 276       | 1 953        | 1 841     |
| lubelskie           | 50 260 | 5916                                                  | 5870      | 19 669       | 18 805    |
| podkarpackie        | 35 344 | 3728                                                  | 3802      | 14 039       | 13 775    |

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: GUS, Transport wyniki działalności, 2009 r.

TABELA 16. Liczba samochodów osobowych i motocykli przekraczających zewnętrzne granice Unii Europejskiej w granicach Polski w 2009 r.

| Region              | Ogółem    | Pojazdy obywateli przekraczających granicę w kierunku |           |              |           |
|---------------------|-----------|-------------------------------------------------------|-----------|--------------|-----------|
|                     |           | Polskich                                              |           | Cudzoziemców |           |
|                     |           | Z Polski                                              | Do Polski | Z Polski     | Do Polski |
| warmińsko-mazurskie | 558 007   | 147 562                                               | 149 736   | 122 525      | 138 184   |
| podlaskie           | 1 564 448 | 107 244                                               | 106 584   | 663 685      | 686 935   |
| lubelskie           | 3 262 989 | 647 435                                               | 640 085   | 992 241      | 983 228   |
| podkarpackie        | 1 816 487 | 440 622                                               | 447 837   | 466 686      | 461 342   |

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: GUS, Transport wyniki działalności, 2009 r.

TABELA 17. Liczba samochodów ciężarowych i ciągników przekraczających zewnętrzne granice Unii Europejskiej w granicach Polski w 2009 r.

| Region              | Ogółem  | Pojazdy obywateli przekraczających granicę w kierunku |           |              |           |
|---------------------|---------|-------------------------------------------------------|-----------|--------------|-----------|
|                     |         | Polskich                                              |           | Cudzoziemców |           |
|                     |         | Z Polski                                              | Do Polski | Z Polski     | Do Polski |
| warmińsko-mazurskie | 97 047  | 9355                                                  | 8613      | 35 650       | 43 429    |
| podlaskie           | 379 376 | 107 536                                               | 46 579    | 105 745      | 119 516   |
| lubelskie           | 648 194 | 96 359                                                | 66 345    | 195 092      | 290 398   |
| podkarpackie        | 221 534 | 30 093                                                | 29 164    | 76 317       | 85 960    |

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: GUS, Transport wyniki działalności, 2009 r.

TABELA 18. Przejścia graniczne kolejowe w województwach Polski Wschodniej

| Region              | Liczba przejść granicznych kolejowych |            |
|---------------------|---------------------------------------|------------|
|                     | Osobowych                             | Towarowych |
| warmińsko-mazurskie | 1                                     | 3          |
| podlaskie           | 2                                     | 2          |
| lubelskie           | 4                                     | 3          |
| podkarpackie        | 2                                     | 2          |

Źródło: Opracowanie własne na podstawie [www.strazgraniczna.pl](http://www.strazgraniczna.pl)

TABELA 19. Przewóz ładunków cargo w porcie lotniczym Rzeszów-Jasionka na tle Polski w latach 2008-2009

| Port lotniczy    | Ładunki w tonach |        |
|------------------|------------------|--------|
|                  | 2008             | 2009   |
| Rzeszów-Jasionka | 515              | 557    |
| Polska – ogółem  | 80 255           | 73 982 |

Źródło: Logistyka w Polsce. Raport 2009, Poznań 2010 r.

TABELA 20. Ruch pasażerski w wybranych portach lotniczych w latach 2007-2008

|                                           | Rzeszów |       |           | Polska ogółem |         |           |
|-------------------------------------------|---------|-------|-----------|---------------|---------|-----------|
|                                           | 2007    | 2008  | 2008/2007 | 2007          | 2008    | 2008/2007 |
| liczba operacji PAX (odlotów i przylotów) | 3 022   | 3 450 | 14,16%    | 249 282       | 258 121 | 3,55%     |

Źródło: Analiza rynku transportu lotniczego w Polsce w 2008 roku, Urząd Lotnictwa Cywilnego, Departament Rynku Transportu Lotniczego, Warszawa 2010 r.

TABELA 21. Struktura ruchu pasażerów w porcie lotniczym w Rzeszowie na tle Polski

| Pasażerowie |                         | Rzeszów |        |        |         | Polska ogółem |           |           |           |
|-------------|-------------------------|---------|--------|--------|---------|---------------|-----------|-----------|-----------|
|             |                         | 2000    | 2005   | 2007   | 2008    | 2000          | 2005      | 2007      | 2008      |
| przybyli    | z portów krajowych      | 2 048   | 33 941 | 47 734 | 42 845  | 519 337       | 868 164   | 1 050 278 | 958 499   |
|             | z portów zagranicznych  | 2 029   | 12 400 | 92 504 | 116 180 | 2 344 921     | 4 861 860 | 8 467 175 | 9 395 732 |
| odprawieni  | do portów krajowych     | 2 457   | 36 299 | 46 143 | 43 807  | 517 217       | 837 751   | 1 063 969 | 964 626   |
|             | do portów zagranicznych | 2 063   | 11 328 | 93 616 | 120 310 | 2 360 387     | 4 946 296 | 8 546 513 | 9 397 847 |

Źródło: Rocznik Statystyczny 2009, GUS, Warszawa 2009 r.

większych polskich firm w prestiżowym rankingu Polityki, osiągając przychód w wysokości 1,015 mld PLN.

### 3.3. Potencjał rozwoju sektora

Województwa znajdujące się na tym obszarze mają charakter transgraniczny, a zatem stanowią dobrą lokalizację pod budowę baz spedycyjnych, ze szczególnym uwzględnieniem nowoczesnych powierzchni magazynowych.

Pomimo że wielkość infrastruktury liniowej drogowej w województwach wschodnich jest zdecydowanie mniejsza od pozostałej części Polski, to pozostaje w dobrym stanie. Istnieje duże zapotrzebowanie na budowę dróg – w szczególności ekspresowych i autostrad. Ich budowa

powinna zdecydowanie wpłynąć na atrakcyjność branży logistycznej w regionie.

Infrastruktura kolejowa jest stale modernizowana. Zasadniczym celem działalności inwestycyjnej jest szeroko pojęty program, którego jednym z głównych założeń jest dążenie do zintegrowania polskiego transportu kolejowego z systemem Unii Europejskiej, zarówno w aspekcie standardów technicznych, jak i interoperacyjności linii kolejowych. Dla tego sektora branży logistycznej kluczowe znaczenie ma transgraniczny charakter, gdzie świadczone są usługi transportowe zwłaszcza z krajami spoza Unii Europejskiej.

Sektor logistyki lotniczej rokrocznie odnotowuje wzrost. Obsługiwany dotychczasowo jedynie poprzez rzeszowskie lotnisko, być może wkrótce zostanie wsparty dzięki planowanej inwestycji budowy lotniska w województwie podlaskim. Realizacja planowanej inwestycji powinna w zdecydowany sposób uatrakcyjnić region pod względem rynku usług logistycznych.

### 3.4. Perspektywy rozwoju

Makroregion Polski Wschodniej jest, i wszystko wskazuje na to, że jeszcze przez długie lata będzie stanowił wschodnią rubież Unii Europejskiej i jej Wspólnego Obszaru Gospodarczego. Oznacza korzystne perspektywy dla dalszego rozwoju ogólnie rozumianego sektora logistycznego na tym obszarze, w tym zwłaszcza infrastruktury przeładunkowej i magazynowej. Sprzyjać temu będzie systematyczna modernizacja drogowych i kolejowych szlaków komunikacyjnych. Pozytywny wpływ na rozwój sektora logistycznego już obecnie wywierają największe inwestycje na terenie Makroregionu Polski Wschodniej. Jednym z najbardziej spektakularnych przykładów jest nowa fabryka płyt drewnopochodnych koncernu IKEA, która kosztem 340 mln EUR powstaje w gminie Orla w województwie podlaskim. Przewidywany import surowca z Białorusi już obecnie wpływa na modernizację ciągów komunikacyjnych łączących gminę Orla z przejściem granicznym w Połowcach.



## 4. Zachęty inwestycyjne – pomoc publiczna

Zgodnie z mapą publicznej pomocy regionalnej, inwestorzy inwestujący w nowe przedsięwzięcia w Polsce Wschodniej mogą liczyć na najwyższy możliwy poziom wsparcia, jaki można uzyskać w Unii Europejskiej. Mogą oni otrzymać wsparcie z różnych źródeł równe 50% kosztów kwalifikowanych nowego projektu (w przypadku małych i średnich firm wsparcie może być powiększone odpowiednio do 70% i 60%).

Polska oferuje atrakcyjny system zachęt inwestycyjnych przeznaczonych na wspieranie nowych inwestycji w regionach. Składają się na niego przede wszystkim:

- zwolnienie z podatku dochodowego w specjalnych strefach ekonomicznych;
- zwolnienie z podatku od nieruchomości;
- dotacje celowe z budżetu państwa;
- granty finansowe z funduszy strukturalnych UE.

Wszystkie te formy zachęt inwestycyjnych wiążą się, co do zasady, z udzielaniem pomocy publicznej w postaci regionalnej pomocy inwestycyjnej.

### 4.1. Regionalna pomoc inwestycyjna

Regionalna pomoc inwestycyjna jest pomocą udzielaną na tzw. **inwestycje początkowe**, które polegają na inwestycji w aktywa materialne oraz niematerialne i prawne związane z:

- utworzeniem nowego przedsiębiorstwa;
- rozbudową istniejącego przedsiębiorstwa;
- dywersyfikacją produkcji istniejącego przedsiębiorstwa przez wprowadzenie nowych, dodatkowych produktów;
- wprowadzeniem zasadniczej zmiany w procesie produkcyjnym istniejącego przedsiębiorstwa.

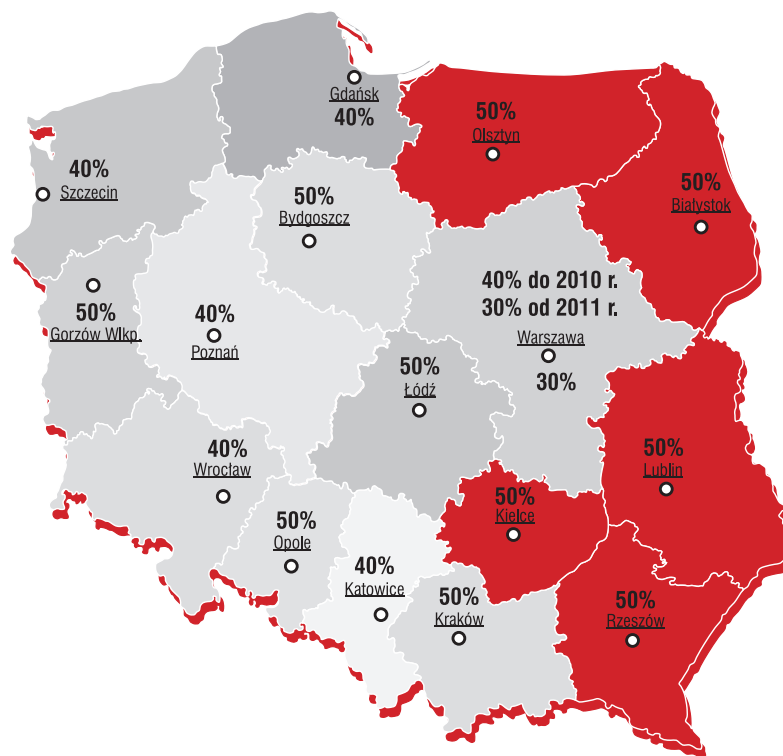
**Aktywa materialne** – to m.in. grunty, budynki, budowle oraz urządzenia.

**Aktywa niematerialne i prawne** – oznaczają aktywa związane z transferem technologii poprzez nabycie praw patentowych, licencji, know-how lub nieopatentowanej wiedzy technicznej. Za nową inwestycję nie uznaje się inwestycji odtworzeniowych.

Regionalną pomoc inwestycyjną oblicza się na dwa sposoby:

- w odniesieniu do ponoszonych nakładów inwestycyjnych
- lub w odniesieniu do dwuletnich kosztów zatrudnienia pracowników na nowo tworzonych miejscach pracy (koszty wynagrodzenia brutto oraz koszty składek na ubezpieczenia społeczne).

MAPA 4. Mapa pomocy regionalnej na lata 2007-2013



Źródło: Opracowanie własne na podstawie MRR, 2010 r.

Utworzenie nowych miejsc pracy – oznacza przyrost netto zatrudnienia w danym przedsiębiorstwie, w porównaniu ze średnią z poprzednich 12 miesięcy.

### 4.2. Efekt zachęty

Dopuszczalność udzielania pomocy regionalnej zależy od spełnienia tzw. **efektu zachęty**. Oznacza on obowiązek złożenia wniosku o przyznanie pomocy przed rozpoczęciem projektu inwestycyjnego, a dodatkowo, w przypadku dużych przedsiębiorstw, konieczne jest wykazanie, że wnioskowana pomoc spowoduje:

- znaczące zwiększenie rozmiaru, zasięgu lub zwiększenie całkowitej kwoty wydanej przez beneficjenta na projekt;
- znaczące przyspieszenie zakończenia projektu.

Efekt zachęty jest również spełniony, jeżeli w przypadku braku pomocy, projekt nie zostałby zrealizowany w danym obszarze objętym pomocą (np. w innym kraju zamiast w Polsce).

### 4.3. Zasady udzielania pomocy publicznej

Maksymalna dopuszczalna pomoc regionalna na jeden projekt inwestycyjny to wynik iloczynu jej intensywności w danym regionie (patrz mapa pomocy regionalnej) oraz kosztów kwalifikowanych: nakładów inwestycyjnych lub dwuletnich kosztów zatrudnienia pracowników – jeśli pomoc przyznawana jest na tworzenie nowych miejsc pracy [mapa 4].

W przypadku dużych projektów inwestycyjnych (gdy koszty kwalifikowane przekraczają 50 mln EUR) ma zastosowanie mechanizm ograniczający maksymalną dopuszczalną pomoc regionalną, zgodnie ze wzorem:

$$\text{maksymalna kwota pomocy} = R \times (50 + 0,50B + 0,34C),$$

gdzie: **R** – oznacza intensywność pomocy zgodnie z mapą pomocy regionalnej; **B** – wartość kosztów kwalifikowanych w przedziale od 50 do 100 mln EUR; **C** – wartość kosztów kwalifikowanych powyżej 100 mln EUR.

W latach 2007-2013 do pomocy regionalnej kwalifikują się następujące rodzaje kosztów:

- wydatki na grunty, budynki i budowle oraz maszyny/urządzenia,
- w przypadku MSP koszty analiz przygotowawczych oraz usług doradczych związanych z inwestycją (do 50% faktycznie poniesionych kosztów),
- koszty związane z nabyciem aktywów innych niż grunty, budynki/budowle, objętych najmem lub dzierżawą w formie leasingu finansowego (przynajmniej na 5 lub 3 lata w przypadku MSP) z obowiązkiem ich nabycia wraz z wygaśnięciem najmu lub dzierżawy,

- koszty inwestycji w aktywa niematerialne i prawne, przy czym w wypadku dużych przedsiębiorstw uwzględnia się je do wysokości 50% całkowitej kwoty wydatków kwalifikowanych.

W przypadku projektów realizowanych przez duże przedsiębiorstwa nabywane aktywa winny być nowe.

Przedsiębiorca, otrzymujący pomoc regionalną (niezależnie od jej formy), musi zagwarantować trwałość projektu, na który pomoc została przyznana. Oznacza to obowiązek utrzymania inwestycji w danym regionie przez okres przynajmniej 5 lat, a w przypadku małych i średnich przedsiębiorstw (dalej również jako MSP) przez okres przynajmniej 3 lat od zakończenia projektu. W przypadku, gdy pomoc została udzielona w związku z tworzeniem nowych miejsc pracy w wyniku realizacji nowej inwestycji, wówczas nowo utworzone miejsca pracy muszą być utrzymane przez okres przynajmniej 5 lat (lub 3 lat w przypadku MSP), od dnia ich utworzenia. Nowe miejsca pracy powinny być utworzone w ciągu 3 lat od zakończenia inwestycji.

### 4.4. Fundusze strukturalne UE

Na lata 2007-2013 Polsce zostało przyznanych około 67,3 mld EUR w ramach Polityki Spójności Unii Europejskiej. Oznacza to, że Polska jest w tym okresie największym beneficjentem funduszy strukturalnych spośród wszystkich państw UE.

Powyższa kwota została rozdysponowana pomiędzy 5 krajowych Programów Operacyjnych:

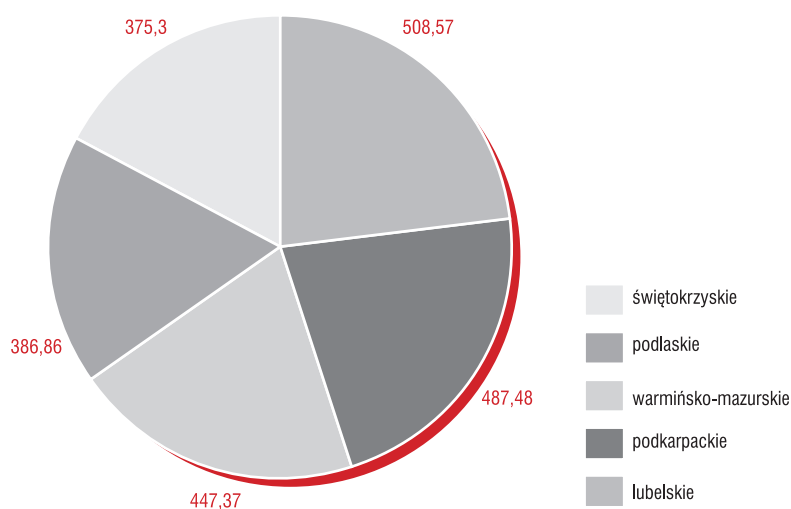
- Program Infrastruktura i Środowisko – 41,9% całości środków (27,9 mld EUR),
- Program Kapitał Ludzki – 14,6% całości środków (9,7 mld EUR),
- Program Innowacyjna Gospodarka – 12,4% całości środków (8,3 mld EUR),
- Program Rozwój Polski Wschodniej – 3,4% całości środków (2,3 mld EUR),
- Program Pomoc Techniczna – 0,8% całości środków (0,5 mld EUR).

Fundusze przyznane Polsce w ramach Polityki Spójności Unii Europejskiej trafiły również do 16 Regionalnych Programów Operacyjnych (RPO) – 24,9% całości środków (16,6 mld EUR) oraz do Programu Celu Europejskiej Współpracy Terytorialnej (0,7 mld EUR).

### 4.5. Programy dotyczące wyłącznie Polski Wschodniej

Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej (PO RPW) ma na celu przyspieszenie tempa rozwoju społeczno-gospodarczego 5 województw Polski Wschodniej poprzez stymulowanie rozwoju gospodarki opartej na wiedzy, zwiększeniu dostępu do Internetu szerokopasmowego, rozwoju miast metropolitalnych, poprawie infrastruktury kolejowej oraz rozwoju turystyki [wykres 3].

WYKRES 3. Łączna kwota w mln EUR na poszczególne województwa w ramach RPO



Źródło: Komisja Europejska

## 5. Fundusze strukturalne Unii Europejskiej na lata 2007-2013

W ramach środków przeznaczonych na realizację polityki regionalnej Unii Europejskiej w Polsce na lata 2007-2013 (realizacja do 2015 r.) jest dostępne bezpośrednie wsparcie inwestycyjne dla przedsiębiorców w ramach:

1. Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka (program obejmuje całą Polskę).
2. Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej (program obejmuje 5 województw Polski Wschodniej).
3. Regionalnych Programów Operacyjnych Województwa: Warmińsko-Mazurskiego, Podlaskiego, Lubelskiego, Świętokrzyskiego i Podkarpackiego.
4. Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki (program przeznaczony na całą Polskę, jak i poszczególne województwa).
5. Program Rozwoju Obszarów Wiejskich.

### 5.1. Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka (PO IG)

#### PO IG Działanie 1.4 Wsparcie projektów celowych

**Beneficjenci:** firmy planujące prowadzenie badań, których celem ma być wynalezienie nowych produktów (usług) lub udoskonalenie tych, które już istnieją.

**Dofinansowane działania:** przygotowanie dokumentów potrzebnych do wprowadzenia nowych produktów (usług) na rynek.

**Intensywność i kwota wsparcia:**

**Dla dużych firm:**

- dotacje na badania przemysłowe – do 50% wydatków kwalifikowanych,
- dotacja na prace rozwojowe – do 25% wydatków kwalifikowanych.

**Dla pozostałych:**

- dotacja na badania przemysłowe – do 70% wydatków kwalifikowanych,
- dotacja na prace rozwojowe – do 45% wydatków kwalifikowanych,
- kwota dofinansowania – do 5 mln EUR,
- całkowita wartość projektu do 50 mln EUR.

**Instytucja:** Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości ([www.parp.gov.pl](http://www.parp.gov.pl))

#### PO IG Działanie 4.1 Wsparcie wdrożeń wyników prac B+R

**Beneficjenci:** firmy kontynuujące prace badawczo-rozwojowe w postaci wdrożeń, które zostały już wcześniej dofinansowane z działania 1.4 Programu.

**Dofinansowane działania:** praktyczne zastosowanie wyników prac badawczych w firmie, na zastosowanie ulep-

szeń w produktach lub wprowadzenie nowych produktów (towarów lub usług).

**Intensywność i kwota wsparcia:**

- mikro- i małe przedsiębiorstwa – do 70%,
- średnie przedsiębiorstwa – do 60%,
- duże przedsiębiorstwa – do 50%,
- wartość projektu – do 50 mln EUR,
- kwota wsparcia – do 20 mln PLN.

**Instytucja:** Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości ([www.parp.gov.pl](http://www.parp.gov.pl))

#### PO IG Działanie 4.2 Stymulowanie działalności B+R przedsiębiorstw oraz wsparcie w zakresie wzornictwa przemysłowego

**Beneficjenci:** małe i średnie przedsiębiorstwa prowadzące działalność i mające siedzibę, a w przypadku przedsiębiorców będących osobami fizycznymi – miejsce zamieszkania, na terytorium RP.

**Dofinansowane działania:** rozwój działalności B+R w przedsiębiorstwach, wsparcie w zakresie opracowania wzoru przemysłowego lub użytkowego i wdrożenia go do produkcji.

**Kwota wsparcia:**

- w zakresie wzornictwa:
  - część inwestycyjna – 21 mln PLN,
  - część szkoleniowa – 1 mln PLN,
  - część doradcza – 600 tys. PLN,
  - przedsiębiorcy prowadzący działalność w sektorze transportu drogowego – 100 tys. EUR.
- w zakresie zwiększenia potencjału badawczo-rozwojowego:
  - część inwestycyjna – 1,4 mln PLN,
  - część szkoleniowa – 100 tys. PLN,
  - część doradcza – 100 tys. PLN.

**Instytucja:** Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości ([www.parp.gov.pl](http://www.parp.gov.pl))

#### PO IG 4.3 Kredyt technologiczny

**Beneficjenci:** mikro-, mali i średni przedsiębiorcy, planujący wdrożenie własnej lub nabytej nowej technologii oraz uruchomienie na jej podstawie wytwarzania nowych lub znacząco ulepszonych towarów, procesów lub usług.

**Dofinansowane działania:** inwestycje w zakresie wdrażania nowych technologii poprzez udzielenie MSP kredytu technologicznego z możliwością jego częściowej spłaty ze środków Funduszu Kredytu Technologicznego w formie premii technologicznej.

**Kwota wsparcia:**

- premia technologiczna – maks. do 4 mln PLN.

**Instytucja:** Bank Gospodarstwa Krajowego ([www.bgk.com.pl](http://www.bgk.com.pl))

#### POIG 4.4 Nowe inwestycje o wysokim potencjale innowacyjnym

**Beneficjenci:** przedsiębiorstwa produkcyjne i usługowe dokonujące nowych inwestycji oraz niezbędnych dla ich realizacji projektów doradczych i szkoleniowych, obejmujących nabycie innowacyjnych rozwiązań technologicznych.

**Kwota wsparcia:**

- minimalna kwota wsparcia – **2,4 mln PLN**,
- maksymalna wartość projektu – **50 mln EUR**,
- maksymalna kwota wsparcia:
  - część inwestycyjna – **40 mln PLN**,
  - część doradcza – **1 mln PLN**,
  - część szkoleniowa – **1 mln PLN**.

**Instytucja:** Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości ([www.parp.gov.pl](http://www.parp.gov.pl))

#### POIG 4.5 Wsparcie inwestycji o dużym znaczeniu dla gospodarki

##### POIG 4.5.1 Wsparcie inwestycji w sektorze produkcyjnym

**Dofinansowane działania:** nowe inwestycje o charakterze innowacyjnym, obejmujące zakup lub wdrożenie rozwiązania technologicznego, które jest stosowane na świecie przez okres nie dłuższy niż 3 lata lub wartość sprzedaży na świecie wyrobów lub usług wytworzonych w oparciu o tę technologię nie przekraczające 15% wartości sprzedaży w danej branży oraz spełniające poniższe warunki (łącznie): wydatki kwalifikowane nie mniejsze niż 160 mln zł oraz wzrost zatrudnienia netto nie mniejszy niż 150 osób.

**Intensywność wsparcia:**

- do 30% wydatków kwalifikowanych.

##### POIG 4.5.2 Wsparcie inwestycji w sektorze usług nowoczesnych

**Dofinansowane działania:** nowe inwestycje obejmujące zakup środków trwałych, wartości niematerialnych i prawnych oraz wzrost zatrudnienia netto nie mniejszy niż 100 osób, prowadzące do utworzenia lub rozbudowy:

- centrów usług wspólnych (np. finanse, księgowość, zarządzanie zasobami ludzkimi, administracja, zaplecze bankowe i ubezpieczeniowe, badania rynkowe),
- centrów IT (np. rozwój oprogramowania, testowanie aplikacji, projektowanie i wdrażanie sieci, optymalizacji produktu, zarządzanie bazami danych).

**Intensywność wsparcia:**

- do 30% wydatków kwalifikowanych.

##### POIG 4.5.2 Wsparcie inwestycji w sektorze usług nowoczesnych (projekty B+R)

**Dofinansowane działania:** nowe inwestycje dotyczące rozpoczęcia lub rozwoju działalności badawczo-rozwojowej przez jednostki organizacyjne lub wyodrębnione organizacyjnie jednostki rozpoczynające lub rozwijające działalność, obejmujące zakup środków trwałych, wartości niematerialnych i prawnych oraz wzrost zatrudnienia

netto nie mniejszy niż 10 osób personelu B+R, prowadzące do utworzenia lub rozbudowy centrów badawczo-rozwojowych (np. centra usług inżynierskich, centra jakości)

**Intensywność i kwota wsparcia:**

- minimalna wartość wydatków kwalifikowanych – **od 2 mln PLN**,
- część inwestycyjna – maks. 70% wartości wydatków kwalifikowanych,
- część szkoleniowa – do 45% wartości wydatków kwalifikowanych, ale nie więcej niż **1 mln PLN**,
- część doradcza – do 50% wartości wydatków kwalifikowanych, ale nie więcej niż **600 tys. PLN**.

**Instytucja:** Ministerstwo Gospodarki ([www.mg.gov.pl](http://www.mg.gov.pl))

#### PO IG 5.1 Wspieranie rozwoju powiązań kooperacyjnych o znaczeniu ponadregionalnym

**Beneficjenci:** osoby prawne prowadzące powiązanie kooperacyjne.

**Dofinansowane działania:** wspólne przedsięwzięcia grup podmiotów mających na celu przygotowanie wspólnego produktu lub usługi o charakterze innowacyjnym i ich wprowadzenie na rynek.

**Kwota wsparcia:**

- część inwestycyjna – **20 mln PLN**,
- część doradcza – **400 tys. PLN**,
- część szkoleniowa – **1 mln PLN**,
- ekspansja rynkowa – **600 tys. PLN**.

**Instytucja:** Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości ([www.parp.gov.pl](http://www.parp.gov.pl))

#### PO IG 5.3 Wspieranie ośrodków innowacyjności

**Beneficjenci:** wysoko wyspecjalizowane IOB świadczące usługi o wysokim potencjale rynkowo-technologicznym, w tym podmioty zarządzające parkami naukowo-technologicznymi, inkubatorami technologii, centrami zaawansowanych technologii, centrami produktywności, innymi ośrodkami specjalistycznych usług dla przedsiębiorców, w szczególności MSP.

**Dofinansowane działania:** doradztwo w zakresie przygotowania strategii rozwoju ośrodka uwzględniające potrzeby przedsiębiorców; doradztwo oraz promocja wynikające z realizowanej strategii rozwoju ośrodka; inwestycje wynikające z realizowanej strategii rozwoju ośrodka w zakresie rozbudowy lub modernizacji istniejącej infrastruktury technicznej; działania promocyjne wynikające z realizowanej strategii rozwoju ośrodka w zakresie promocji usług instytucji proinnowacyjnego otoczenia biznesu w środowisku lokalnym, regionalnym i międzynarodowym.

**Minimalna wartość projektu:** 40 mln PLN.

**Instytucja:** Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości ([www.parp.gov.pl](http://www.parp.gov.pl))

#### PO IG 5.4 Zarządzanie własnością intelektualną

**Beneficjenci:** MSP (dla projektów 1, 2); Instytucje otoczenia biznesu (projekt 3)

**Dofinansowane działania:**

- pokrycie kosztów uzyskania ochrony własności przemysłowej,
- wsparcie dla przedsiębiorców na pokrycie kosztów związanych z postępowaniem w zakresie unieważnienia patentu, prawa ochronnego na wzór użytkowy albo prawa z rejestracji lub stwierdzenia wygaśnięcia patentu, prawa ochronnego na wzór użytkowy albo prawa z rejestracji,
- projekty dotyczące upowszechnienia wiedzy na temat korzyści wynikających z ochrony własności intelektualnej w przedsiębiorstwach.

**Kwota wsparcia:**

- uzyskanie ochrony prawa własności przemysłowej – od 2 tys. PLN do 400 tys. PLN,
- realizacja ochrony własności przemysłowej – od 2 tys. PLN do 400 tys. PLN,
- popularyzacja wiedzy w zakresie własności intelektualnej – od 200 tys. do 2 mln PLN.

**Instytucja:** Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości ([www.parp.gov.pl](http://www.parp.gov.pl))

**PO IG 6.1 Paszport do eksportu**

**Beneficjenci:** małe i średnie przedsiębiorstwa (MSP).

**Dofinansowane działania:** pakiet usług dla przedsiębiorców składający się z doradztwa, wyszukiwania i doboru partnerów na rynku docelowym, udziału w imprezach targowo-wystawienniczych w charakterze wystawcy, udziału w branżowych misjach gospodarczych, uzyskanie niezbędnych dokumentów uprawniających do eksportowania produktów.

**Kwota i intensywność wsparcia:**

- przygotowanie planu rozwoju eksportu – do 10 tys. PLN,
- wdrożenie planu rozwoju eksportu – do 200 tys. PLN oraz do 50% całkowitych wydatków kwalifikowanych.

**Instytucja:** Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości ([www.parp.gov.pl](http://www.parp.gov.pl))

**PO IG 8.1 Wsparcie działalności gospodarczej w dziedzinie gospodarki elektronicznej**

**Beneficjenci:** mikro- i mali przedsiębiorcy prowadzący działalność gospodarczą nie dłużej niż 1 rok od dnia rejestracji oraz spółki kapitałowe w organizacji.

**Dofinansowane działania:** realizacja indywidualnych projektów beneficjentów, mających na celu świadczenie usług drogą elektroniczną i ewentualne wytworzenie produktów cyfrowych niezbędnych do świadczenia tych usług, które będą dofinansowywane przez okres 24 miesięcy ich realizacji od dnia rozpoczęcia realizacji projektu określonego w umowie o dofinansowanie.

**Kwota wsparcia:**

- wspieranie działalności gospodarczej w dziedzinie gospodarki elektronicznej – do 80% wydatków kwalifikowanych projektu – od 20 tys. PLN do 1 mln PLN.

**Instytucja:** Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości ([www.parp.gov.pl](http://www.parp.gov.pl))

**PO IG 8.2 Wsparcie wdrażania elektronicznego biznesu typu B2B**

**Rodzaj dofinansowanych działań:** przedsięwzięcia o charakterze technicznym (informatycznym) i organizacyjnym, prowadzące do realizacji procesów biznesowych w formie elektronicznej, obejmujących trzech lub więcej współpracujących przedsiębiorców; czas dofinansowania – do 24 miesięcy.

**Kwota wsparcia:** od 20 tys. PLN do 2 mln PLN.

**PO IG 8.4 Zapewnienie dostępu do Internetu na etapie „ostatniej mili”**

**Beneficjenci:** mikro-, mali i średni przedsiębiorcy, organizacje pozarządowe non-profit.

**Dofinansowane działania:** budowa i utrzymanie dedykowanej infrastruktury teleinformatycznej stworzonej pomiędzy najbliższym lub najbardziej efektywnym punktem dystrybucji internetu a grupą docelową (na obszarze gminy może być realizowany więcej niż jeden projekt tego typu).

**Minimalna kwota wsparcia:** 30 tys. PLN.

**Instytucja:** Władza Wdrażająca Programy Europejskie ([www.wvpe.gov.pl](http://www.wvpe.gov.pl))

**5.2. Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej****PO RPW 1.3 Wsparcie innowacji**

**Beneficjenci:** uczelnie, jednostki naukowe, JST oraz związki i stowarzyszenia, instytucje wspierające rozwój innowacyjny regionu, przedsiębiorcy, agencje i fundacje rozwoju regionalnego i lokalnego, organizacje pozarządowe.

**Dofinansowane działania:**

- budowa i inne roboty budowlane oraz wyposażenie w sprzęt jednostek naukowych wraz z zatrudnieniem wykwalifikowanej kadry naukowej,
- budowa i inne roboty budowlane oraz uruchomienie parków przemysłowych, parków technologicznych oraz inkubatorów m.in.: technologicznych wraz z wyposażeniem znajdujących się w nich laboratoriów oraz zatrudnieniem wykwalifikowanej kadry naukowej,

- budowa i inne roboty budowlane wraz z uruchomieniem centrów doskonałości i centrów transferu technologii,
- tworzenie infrastruktury zaplecza badawczo-rozwojowego w przedsiębiorstwach wraz z zatrudnieniem wykwalifikowanej kadry naukowej,
- przygotowanie terenów inwestycyjnych na potrzeby stworzenia obszarów produkcyjnych oraz stref nowoczesnych usług (tj. centra logistyczne, parki maszynowe, parki technologiczne, inkubatory itp.) – kompleksowe przygotowanie terenu pod inwestycje wraz z budową dróg wewnętrznych i połączeniem ich z istniejącym układem komunikacyjnym oraz doprowadzeniem mediów.

**Kwota kosztów kwalifikowalnych:** minimum 4 mln PLN.

**Intensywność wsparcia:** do 90%.

**Instytucja:** Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości ([www.parp.gov.pl](http://www.parp.gov.pl))

### 5.3. Regionalne Programy Operacyjne Województw Polski Wschodniej

#### Regionalny Program Operacyjny Województwa Warmińsko-Mazurskiego

##### PRO WM 1.1.6 Wsparcie na nowe inwestycje dla dużych przedsiębiorstw

**Beneficjenci:** duże przedsiębiorstwa, zatrudniające więcej niż 250 pracowników.

**Dofinansowane działania:** wsparcie nowych inwestycji w zakresie:

- **innowacji procesowych** – stosowania innowacyjnych w regionie metod produkcji,
- **innowacji produktowych** – dostarczania nowych lub znacząco ulepszonych towarów i usług,
- **innowacji organizacyjnych** – zmian dotyczących organizacji firmy.

Promowane są rozwiązania innowacyjne, nie stosowane do tej pory w regionie.

**Kwota wsparcia:**

- od 300 tys. PLN do 4 mln PLN (do 50% kwoty kosztów kwalifikowanych),

- wartość projektu: do 8 mln PLN

**Instytucja:** Warmińsko-Mazurska Agencja Rozwoju Regionalnego S.A. w Olsztynie ([www.wmarr.olsztyn.pl](http://www.wmarr.olsztyn.pl))

##### RPO WM 1.1.7 Dotacje inwestycyjne dla mikroprzedsiębiorstw i sektora MŚP w zakresie innowacji i nowych technologii

**Beneficjenci:** mikro-, małe i średnie przedsiębiorstwa.

**Dofinansowane działania:** wprowadzenie nowoczesnych rozwiązań w procesie produkcji, dystrybucji oraz w samej organizacji firmy; tworzenie przez firmę nowych i nowoczesnych produktów; budowa lub przebudowa infrastruktury oraz na zakup sprzętu, który umożliwi zastosowanie nowoczesnych technologii, maszyn w procesie produkcyjnym.

**Intensywność i kwota wsparcia:**

- dotacja do 50% kosztów kwalifikowanych projektu,
- wartość projektu: do 8 mln PLN,
- kwota wsparcia: od 20 tys. PLN do 2 mln PLN.

**Instytucja:** Warmińsko-Mazurska Agencja Rozwoju Regionalnego S.A. w Olsztynie ([www.wmarr.olsztyn.pl](http://www.wmarr.olsztyn.pl))

##### RPO WM 1.1.9 Inne inwestycje w przedsiębiorstwa

**Beneficjenci:** mikro-, małe i średnie przedsiębiorstwa.

**Dofinansowane działania:** służące wzrostowi konkurencyjności przedsiębiorstw, dotacje inwestycji rozwojowych; inwestycje, w wyniku których zostaną utworzone nowe miejsca pracy lub, dzięki którym, zostaną utrzymane już istniejące.

**Intensywność i kwota wsparcia:**

- kwota wsparcia – od 10 tys. PLN do 1,5 mln PLN,
- poziom dofinansowania – do 50%.

**Instytucja:** Warmińsko-Mazurska Agencja Rozwoju Regionalnego S.A. w Olsztynie ([www.wmarr.olsztyn.pl](http://www.wmarr.olsztyn.pl))

#### Regionalny Program Operacyjny Województwa Podlaskiego

##### RPO WP 1.4.1 Mikroprzedsiębiorstwa

##### RPO 1.4.2 Małe i średnie przedsiębiorstwa

**Beneficjenci:** promowane będą rozwiązania sprzyjające oszczędności surowców i energii oraz zmniejszaniu emisji szkodliwych substancji do środowiska. Pozyskane środki można przeznaczyć na zakup maszyn i urządzeń lub licencji, patentów itp. Pomoc może być udzielona jedynie na nową inwestycję (w środki trwałe oraz wartości niematerialne i prawne) związaną z: utworzeniem nowego przedsiębiorstwa, rozbudową istniejącego przedsiębiorstwa, dywersyfikacją produkcji przedsiębiorstwa poprzez wprowadzenie nowych, dodatkowych produktów, zasadniczą zmianą dotyczącą procesu produkcyjnego w istniejącym przedsiębiorstwie.

**Intensywność i kwota wsparcia:**

maksymalny poziom dofinansowania:

- do 70% dla mikro- i małych przedsiębiorstw,
- do 60% dla średnich przedsiębiorstw,



- do **50%** dla przedsiębiorstw działających w sektorze transportu
- do **50%** dla przedsiębiorstw w przypadku pomocy de minimis.

**Maksymalna kwota dofinansowania:**

- dla małych i średnich przedsiębiorstw **4 mln PLN**;
- mikroprzedsiębiorstwa – **500 tys. PLN**.

**Minimalna/Maksymalna kwota wsparcia:**

- mikroprzedsiębiorstwa – min. wartość projektu **30 tys. PLN**,
- małe i średnie przedsiębiorstwa – min. wartość projektu **100 tys. PLN**.

**Maksymalna wartość wydatków kwalifikowalnych** – bez ograniczeń.

**Instytucja:** Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego ([www.wrotapodlasia.pl](http://www.wrotapodlasia.pl))

## Regionalny Program Operacyjny Województwa Lubelskiego

### RPO WL 1.1 Dotacje dla nowopowstałych mikroprzedsiębiorstw

**Beneficjenci:** celem działania jest zwiększenie zdolności inwestycyjnej w początkowym okresie funkcjonowania mikroprzedsiębiorstw realizujących projekty na terenie województwa lubelskiego.

**Intensywność i kwota wsparcia:** maksymalny udział środków UE w wydatkach kwalifikowanych na poziomie projektu wynosi maksymalnie 70%. Minimalna wartość projektu wynosi **143 tys. PLN**. Maksymalna wartość projektu nie może przekroczyć **8 mln PLN**.

Minimalna wartość wsparcia wynosi **21,5 tys. PLN**. Maksymalna wartość wsparcia wynosi **310 tys. PLN**.

Dla projektów, w których wartość wydatków kwalifikowalnych przekroczy **1 mln PLN** maksymalna kwota wsparcia wynosi **500 tys. PLN**.

**Instytucja:** Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego ([www.lubelskie.pl](http://www.lubelskie.pl))

### RPO WL Działanie: 1.2 Dotacje inwestycyjne dla mikroprzedsiębiorstw

**Beneficjenci:** celem działania jest poprawa konkurencyjności mikroprzedsiębiorstw prowadzących działalność gospodarczą dłużej niż 2 lata, realizujących innowacyjne projekty inwestycyjne na terenie województwa lubelskiego. Cel zostanie zrealizowany poprzez wsparcie przedsięwzięć inwestycyjnych związanych z nowocześnieowaniem oferty produktowej i technologicznej mikroprzedsiębiorstw.

**Intensywność i kwota wsparcia:** maksymalny udział środków UE w wydatkach kwalifikowanych na poziomie projektu wynosi maksymalnie 70%. Minimalna wartość projektu wynosi **42,5 tys. PLN**. Minimalna wartość wsparcia wynosi **30 tys. PLN**. Maksymalna wartość wsparcia wynosi **700 tys. PLN**.

Dla projektów, w których wartość wydatków kwalifikowalnych przekroczy **2 mln PLN** maksymalna kwota wsparcia wynosi **1 mln PLN**.

**Instytucja:** Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego ([www.lubelskie.pl](http://www.lubelskie.pl))

### RPO WL Działanie: 1.3 Dotacje inwestycyjne dla małych i średnich przedsiębiorstw

**Beneficjenci:** można uzyskać środki na przedsięwzięcia związane z wprowadzaniem nowych lub nowocześnieowaniem istniejących produktów, wdrażaniem innowacyjnych technologii, a także poprawę rozwiązań organizacyjnych i marketingowych w małych i średnich przedsiębiorstwach.

**Forma wsparcia:**

maksymalny udział środków UE w wydatkach kwalifikowanych na poziomie projektu dla:

- małych przedsiębiorstw wynosi maksymalnie **70%**,
- średnich przedsiębiorstw wynosi maksymalnie **60%**.

Minimalna wartość projektu wynosi **143 tys. PLN**. Maksymalna wartość projektu nie może przekroczyć **8 tys. PLN**. Minimalna wartość wsparcia wynosi **85 tys. PLN**. Maksymalna wartość wsparcia wynosi **1 mln PLN**. Dla projektów, w których wartość wydatków kwalifikowalnych przekroczy **4 mln PLN** maksymalna kwota wsparcia wynosi **2 mln PLN**.

**Instytucja:** Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego ([www.lubelskie.pl](http://www.lubelskie.pl))

## Regionalny Program Operacyjny Województwa Świętokrzyskiego

### RPO WŚ 1.1 Bezpośrednie wsparcie sektora mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw

**Beneficjenci:** będą wspierane jedynie te projekty, które mają charakter innowacyjny lub w znaczący sposób wpłyną na wzrost zatrudnienia. Realizowane projekty muszą skutkować podniesieniem konkurencyjności przedsiębiorstwa w skali rynku lokalnego bądź regionalnego.

**Intensywność i kwota wsparcia:** maksymalna wysokość dotacji 50% kosztów kwalifikowanych projektu. W przypadku mikroprzedsiębiorstw (z wyjątkiem prowadzących działalność gospodarczą w sektorze transportu), istnieje możliwość zwiększenia maksymalnej wartości procentowej dotacji o 20%.

Wartość wydatków kwalifikowalnych nie mniejsza niż **20 tys. PLN** i poniżej **8 mln PLN**. Minimalna wartość dotacji to **10 tys. PLN**, a maksymalna: dla mikroprzedsiębiorstw – **1,5 mln PLN**, dla małych przedsiębiorstw – **2,4 mln PLN**, dla średnich przedsiębiorstw – **3,999 mln PLN**.

**Instytucja:** Urząd Marszałkowski Województwa Świętokrzyskiego ([www.sejmik.kielce.pl](http://www.sejmik.kielce.pl)).

## Regionalny Program Operacyjny Województwa Podkarpackiego

### RPO WP 1.1 Schemat B: Bezpośrednie dotacje inwestycyjne

**Beneficjenci:** otrzymane środki można wykorzystać na wszelkie inwestycje, które poprawią funkcjonowanie oraz proces produkcji i zarządzania w firmie. Można m.in. kupić patenty i nowe technologie, które podniosą wydajność

i konkurencyjność przedsiębiorstwa, również jako element towarzyszący projektu – montaż instalacji i urządzeń zapobiegających zanieczyszczeniu środowiska.

**Kwota wsparcia:** minimalna kwota wsparcia – 10 tys. PLN. Maksymalna kwota wsparcia: mikro- i małe przedsiębiorstwa – 800 tys. PLN, średnie przedsiębiorstwa – 1,2 mln PLN.

Maksymalna kwota wsparcia MŚP w przypadku projektów wykazujących wyższy poziom innowacyjności:

- projekty innowacyjne, w których zastosowano rozwiązania stosowane w kraju przez okres nie dłuższy niż 4 lata – 2 mln PLN,
- projekty o wysokim potencjale innowacyjnym, w których zastosowano rozwiązania stosowane na świecie przez okres nie dłuższy niż 3 lata do 5,6 mln PLN.

**Instytucja:** Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego ([www.si.podkarpackie.pl](http://www.si.podkarpackie.pl))

### RPO WP 1.3 Regionalny system innowacji

**Beneficjenci:** celem jest stworzenie warunków do rozwoju gospodarczego i wzrostu potencjału innowacyjnego w regionie oraz transferu wiedzy. W ramach tego programu można zbudować lub udoskonalić zaplecze badawczo-rozwojowe, np. wybudować laboratorium, bądź stworzyć sieć współpracy pomiędzy swoją firmą bądź wieloma firmami a jednostką naukową lub jednostkami naukowymi w regionie.

**Kwota wsparcia:** dotacja do 70% kosztów kwalifikowanych projektu.

**Maksymalna kwota wsparcia:** do 30 mln PLN.

**Maksymalna wartość projektu:**

- do 400 tys. PLN dla projektów w zakresie zakupu środków trwałych do prowadzenia prac badawczo-rozwojowych,
- do 4 mln PLN dla projektów inwestycyjnych w zakresie infrastruktury badawczo rozwojowej,
- do 40 mln PLN dla projektów w zakresie wsparcia parków technologicznych.

**Instytucja:** Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego ([www.si.podkarpackie.pl](http://www.si.podkarpackie.pl))

## 5.4. Program Operacyjny Kapitał Ludzki (program przeznaczony na całą Polskę, jak i poszczególne województwa)

### PO KL 2.1.1 Rozwój kapitału ludzkiego w przedsiębiorstwach

**Beneficjenci:** przedsiębiorcy

**Przykładowe projekty:**

- ponadregionalne zamknięte projekty szkoleń i doradztwa dla przedsiębiorców przygotowane w oparciu o indywidualne strategie rozwoju firm,
- ogólnopolskie otwarte projekty szkoleń i doradztwa dla przedsiębiorców i pracowników przedsiębiorstw,
- studia podyplomowe dla przedsiębiorców oraz pracowników przedsiębiorstw.

**Minimalna wartość projektu:** 50 tys. PLN.

**Instytucja:** Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości ([www.parp.gov.pl](http://www.parp.gov.pl))

### PO KL 4.2 Rozwój kwalifikacji kadr systemu B+R i wzrost świadomości roli nauki w rozwoju gospodarczym

**Instytucja:** Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego, Departament Wdrożeń i Innowacji

**Beneficjenci:** wszystkie podmioty – za wyjątkiem osób fizycznych (nie dotyczy osób prowadzących działalność gospodarczą lub oświatową na podstawie przepisów odrębnych).

**Przykładowe projekty:**

- podnoszenie umiejętności pracowników systemu B+R w zakresie zarządzania badaniami naukowymi i pracami rozwojowymi oraz komercjalizacja rezultatów prac badawczych w zakresie wagi i zasad badań naukowych i prac rozwojowych dla gospodarki oraz potrzeb sektora nauki i gospodarki w tym zakresie,
- upowszechnianie osiągnięć nauki w procesie kształcenia na poziomie wyższym.

**Minimalna wartość projektu:** 50 tys. PLN

### PO KL 8.1 Rozwój pracowników i przedsiębiorstw w regionie

#### POKL 8.1.1 Wspieranie rozwoju kwalifikacji zawodowych i doradztwo dla przedsiębiorstw

#### POKL 8.1.2 Wsparcie procesów adaptacyjnych i modernizacyjnych w regionie

**Beneficjenci:** wszystkie podmioty z wyłączeniem osób fizycznych.

**Przykładowe projekty:**

#### Poddziałanie 8.1.1

- szkolenia oraz doradztwo dla kadr zarządzających i pracowników przedsiębiorstw (w zakresie m.in.: zarządzania, identyfikacji potrzeb w zakresie kwalifikacji pracowników, organizacji pracy, zarządzania BHP, elastycznych form pracy, wdrażania technologii produkcyjnych przyjaznych środowisku, wykorzystania w prowadzonej działalności technologii informacyjnych i komunikacyjnych);
- doradztwo dla mikro i MSP, w tym dla osób samozatrudnionych, w szczególności w zakresie ekonomii, finansów, zarządzania zasobami ludzkimi lub rachunkowości;
- szkolenia, kursy i doradztwo zawodowe skierowane do dorosłych osób pracujących, które z własnej inicjatywy są zainteresowane nabyciem nowych, uzupełnianiem lub podwyższaniem kwalifikacji w szczególności osób zatrudnionych o niskich lub zdezaktualizowanych kwalifikacjach.

#### Poddziałanie 8.1.2

- pomoc w tworzeniu partnerstw lokalnych mających na celu opracowanie i wdrażanie strategii przewidywania

i zarządzania zmianą gospodarczą na poziomie lokalnym i wojewódzkim;

- wsparcie dla pracodawców i pracowników firm przechodzących procesy adaptacyjne i modernizacyjne;
- szkolenia przekwalifikowujące i usługi doradcze w zakresie wyboru nowego zawodu i zdobycia nowych umiejętności zawodowych,
- badania i analizy dotyczące trendów rozwojowych i prognozowania zmian gospodarczych zachodzących w regionie.

**Minimalna wartość projektu:** 50 tys. PLN.

**Instytucja:** Instytucje regionalne wskazane przez samorząd województwa

## 5.5. Program Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2007-2013

### Oś 1 Poprawa konkurencyjności sektora rolniczego i leśnego

#### Działanie 123 – Zwiększenie wartości dodanej podstawowej produkcji rolnej i leśnej

**Beneficjenci:** celem działania jest poprawa konkurencyjności przedsiębiorstw w sektorze przetwórstwa i wprowadzania do obrotu produktów rolnych, uwarunkowana wzrostem wartości dodanej, jakości produkcji, obniżeniem kosztów oraz rozwojem nowych produktów, procesów i technologii produkcji, jak również poprawa warunków produkcji w odniesieniu do obowiązujących lub nowo wprowadzanych standardów. Celem realizacji działania jest również wzmocnienie pozycji grup producentów rolnych w kanale marketingowym zbytu produktów, a także szerszy ich udział w uzyskiwaniu wartości dodanej produkcji rolnej poprzez wsparcie inwestycji w zakresie przetwarzania produktów rolnych.

**Kwota wsparcia:** maksymalna wysokość pomocy, przyznana w okresie realizacji PROW jednemu beneficjentowi wynosi **20 mln PLN**. Wielkość pomocy przyznanej na realizację jednego projektu nie może być niższa niż **100 tys. PLN**.

**Poziom pomocy wynosi maksymalnie:**

- **25%** kosztów inwestycji kwalifikującej się do wsparcia, realizowanej przez przedsiębiorcę, który nie jest małym lub średnim przedsiębiorcą;
- **40%** kosztów inwestycji kwalifikującej się do objęcia pomocą, realizowanej przez przedsiębiorcę wykonującego działalność jako małe lub średnie przedsiębiorstwo;
- **50%** kosztów inwestycji kwalifikującej się do objęcia pomocą, realizowanej przez przedsiębiorcę wykonującego działalność jako małe lub średnie przedsiębiorstwo,
  - który zaopatruje się w surowce na podstawie umów długoterminowych, zawieranych z grupami producentów rolnych, wstępnie uznanymi grupami lub uznanymi organizacjami producentów owoców i warzyw
  - który jest zarejestrowany jako grupa producentów rolnych lub ich związek, wstępnie uznana grupa lub uznana organizacja producentów owoców i warzyw

– który realizuje projekt dotyczący przetwarzania produktów rolnych na cele energetyczne.

**Instytucja:** Agencja Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa ([www.arimr.gov.pl](http://www.arimr.gov.pl))

### Oś 3 Jakość życia na obszarach wiejskich

#### Działanie 312 – Tworzenie i rozwój mikroprzedsiębiorstw

Celem działania jest wzrost konkurencyjności gospodarczej obszarów wiejskich, rozwój przedsiębiorczości i rynku pracy, a w konsekwencji – wzrost zatrudnienia na obszarach wiejskich.

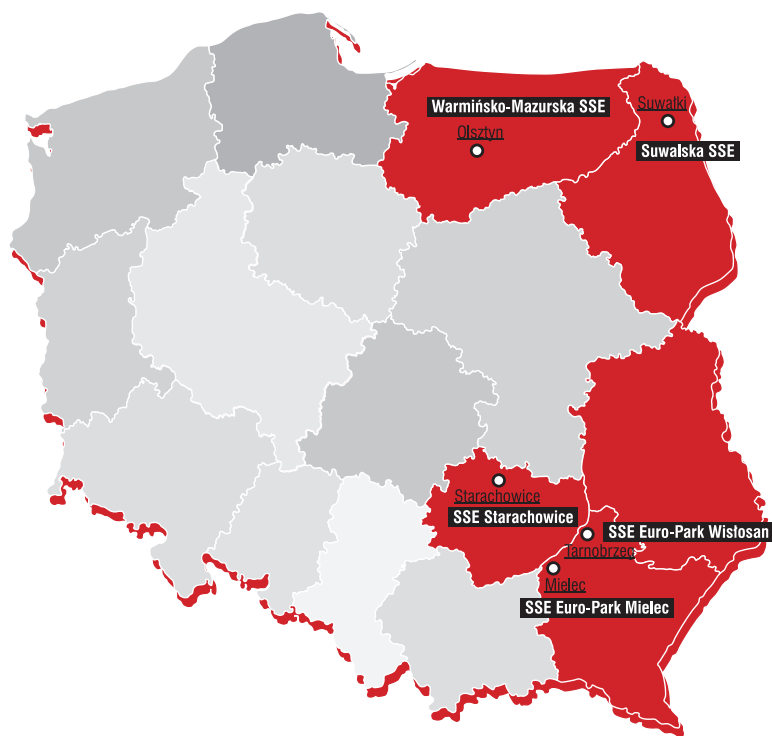
**Wysokość pomocy przyznanej na realizację operacji nie może przekroczyć:**

- **100 tys. PLN** – jeśli biznesplan przewiduje utworzenie co najmniej jednego i mniej niż dwóch miejsc pracy (w przeliczeniu na pełne etaty średnioroczne), co uzasadnione jest zakresem rzeczowym operacji;
- **200 tys. PLN** – jeśli biznesplan przewiduje utworzenie co najmniej dwóch i mniej niż trzech miejsc pracy (w przeliczeniu na pełne etaty średnioroczne), co uzasadnione jest zakresem rzeczowym operacji;
- **300 tys. PLN** – jeśli biznesplan przewiduje utworzenie co najmniej trzech miejsc pracy (w przeliczeniu na pełne etaty średnioroczne), co uzasadnione jest zakresem rzeczowym operacji.

Maksymalna wysokość pomocy udzielonej jednemu beneficjentowi, w okresie realizacji Programu, nie może przekroczyć **300 tys. PLN**. Poziom pomocy finansowej wynosi maksymalnie **50%** kosztów kwalifikowalnych operacji.



**MAPA 3. Mapa pomocy regionalnej na lata 2007-2013**



A hand is shown holding a 2 Euro coin, poised to drop it into a small green plant that is growing out of a pile of various coins. The scene is set against a plain white background, symbolizing investment and growth.

Nakłady inwestycyjne poniesione przez inwestorów we wszystkich 5 strefach Polski Wschodniej wyniosły ponad 15,75 mld PLN przy jednoczesnym utworzeniu prawie 49 tys. miejsc pracy. Najwięcej miejsc pracy utworzyli inwestorzy w strefach: tarnobrzelskiej i mieleckiej (odpowiednio 23 335 i 11 953). Ze względu na bardzo atrakcyjne warunki inwestowania strefy przyciągają zarówno kapitał polski, jak i zagraniczny, przy czym udział kapitału zagranicznego w specjalnych strefach ekonomicznych Makroregionu Polski Wschodniej jest wyższy niż kapitału polskiego.

## 6.1. Warmińsko-Mazurska Specjalna Strefa Ekonomiczna

Położona w północno-wschodnim rejonie Polski, o łącznym obszarze **838,9 ha gruntów**, z czego 222 ha jest dostępnych pod inwestycje. Na obszar ten składają się **24 podstrefy** zlokalizowane na terenie następujących miast i gmin: Bartoszyce, Ciechanów, Dobie Miasto, Elbląg, Iława, Iłowo, Lidzbark Warmiński, Mława, Morąg, Mrągowo, Nidzica, Nowe Miasto Lubawskie, Olecko,

Olsztyn, Olsztynek, Orzysz, Ostrołęka, Ostróda, Pasłęk, Piecki, Szczytno oraz Wielbark.

Na dzień 30 września 2010 roku wydano **64 zezwolenia** na prowadzenie działalności w strefie, **39 przedsiębiorstw** prowadziło działalność gospodarczą, poniesiono **3 mld PLN** nakładów inwestycyjnych oraz utworzonych zostało **5586** nowych miejsc pracy.

MAPA 6. Warmińsko-Mazurska Specjalna Strefa Ekonomiczna



**Warmińsko-Mazurska Specjalna Strefa Ekonomiczna**

**Siedziba: Olsztyn**

**Województwa: warmińsko-mazurskie, mazowieckie**

TABELA 22. Najwięksi inwestorzy w Warmińsko-Mazurskiej SSE

| Inwestor                                 | Kraj pochodzenia | Sektor              |
|------------------------------------------|------------------|---------------------|
| Michelin Polska S.A.                     | Francja          | opony               |
| LG Electronics Mława Sp. z o.o.          | Korea Pd.        | elektroniczny       |
| Swedwood Poland Sp. z o.o.               | Szwecja          | drzewny             |
| Wydawnictwo Bauer Sp. z o.o.             | Niemcy           | poligraficzny       |
| Wójcik Fabryka Mebli Sp. z o.o.          | Polska           | meblowy             |
| Cetco Poland Sp. z o.o.                  | Holandia         | materiały budowlane |
| Fabryka Mebli Szyńska Sp. z o.o.         | Polska           | meblowy             |
| Bruss Polska Sp. z o.o.                  | Niemcy           | metalowy            |
| DFM Sp. z o.o.                           | Polska           | meblowy             |
| Fabryka Mebli Taranko Aleksander Taranko | Polska           | meblowy             |

Źródło: Opracowanie własne na podstawie baz danych PAIiIZ

## 6.2 Suwalska Specjalna Strefa Ekonomiczna

Położona jest na terenie województw: podlaskiego, warmińsko-mazurskiego oraz mazowieckiego. Zajmuje łączny obszar **342,76 ha**, z czego 106,16 ha jest dostępnych do zagospodarowania w czterech podstrefach: Suwałki, Elk, Gołdap oraz Białystok.

Na terenach strefy działalność gospodarczą prowadzi ponad **60 firm** z kapitałem polskim i zagranicznym, które utworzyły ponad **5300 nowych miejsc pracy** i poniosły nakłady inwestycyjne o wartości ponad **1,5 mld PLN**.

MAPA 7. Suwalska Specjalna Strefa Ekonomiczna



**Suwalska Specjalna Strefa Ekonomiczna**  
**Siedziba: Suwałki**  
**Województwa: podlaskie, warmińsko-mazurskie, mazowieckie**

TABELA 10. Najwięksi inwestorzy w Suwalskiej SSE

| Inwestor                        | Kraj pochodzenia | Sektor               |
|---------------------------------|------------------|----------------------|
| Pfleiderer MDF Sp. z o.o.       | Niemcy           | drzewny              |
| Rockwool Polska Sp. z o.o.      | Dania            | budowlany            |
| Porta KMI Poland Sp. z o.o.     | Polska           | drzewny              |
| Impress Decor Polska Sp. z o.o. | Austria          | poligraficzny        |
| Malow Sp. z o. o.               | Polska           | metalowy             |
| Mispol S.A.                     | Polska           | spożywczy            |
| Iryd Sp. z o.o.                 | Polska           | metalowy, drzewny    |
| Aquael Sp. z o.o.               | Polska           | mechanika precyzyjna |
| Cezar D. Niewiński              | Polska           | tworzyw sztucznych   |
| Reckman Sp.j.                   | Polska           | odzieżowy            |

Źródło: Opracowanie własne na podstawie baz danych PAIiZ

### 6.3 Tarnobrzaska Specjalna Strefa Ekonomiczna Euro-Park Wisłosan

Posiada podstrefy na terenie aż 5 województw, w tym 3 w Polsce Wschodniej: podkarpackim, świętokrzyskim, lubelskim oraz w mazowieckim i dolnośląskim. Łączny obszar strefy to **1551,91 ha**, z czego 535,7 ha to wolne tereny do zagospodarowania w 17 podstrefach: Tarnobrzeg, Stalowa Wola, Nowa Dęba, Staszów, Radom, Jąsło, Wrocław-Kobierzyce, Przemyśl, Janów Lubelski, Sie-

dłce, Łuków, Tomaszów Lubelski, Węgrów, Nowe Miasto nad Pilicą, Kraśnik, Przasnysz, Horodło.

Do końca marca 2010 roku wydano **188 zezwoleń**, w tym **32 dla firm** z udziałem kapitału zagranicznego, utworzono **17 tys. nowych miejsc pracy**, a nakłady inwestycyjne przekroczyły **5,53 mld PLN**.

MAPA 8. Tarnobrzaska Specjalna Strefa Ekonomiczna Euro-Park Wisłosan



#### Tarnobrzaska Specjalna Strefa Ekonomiczna Euro-Park Wisłosan

**Siedziba:** Tarnobrzeg

**Województwa:** podkarpackie, świętokrzyskie, lubelskie, mazowieckie i dolnośląskie

TABELA 24. Najwięksi inwestorzy w Tarnobrzskiej SSE Euro-Park Wisłosan

| Inwestor                                     | Kraj pochodzenia | Sektor                                |
|----------------------------------------------|------------------|---------------------------------------|
| LG Philips LCD Poland Sp. z o.o.             | Korea            | produkcja telewizorów i monitorów LCD |
| ATS Stahlschmidt&Maiworm Sp. z o.o.          | Niemcy           | produkcja felg aluminiowych           |
| Sanfarm Sp. z o.o.                           | Polska           | produkcja farmaceutyków               |
| LG Electronics Wrocław Sp. z o.o.            | Polska           | elektronika                           |
| Heesung Electronics Poland Sp. z o.o.        | Korea            | elektronika                           |
| QuadWinkowski Sp. z o.o.                     | Polska           | drukarnia, usługi poligraficzne       |
| Toshiba Television Central Europe Sp. z o.o. | Japonia          | elektronika                           |
| Alumetal Gorzyce Sp. z o.o.                  | Polska           | metalowy                              |
| Jadar Technikat S.A.                         | Polska           | produkcja kostki brukowej             |
| Zakłady Metalowe Dezamet S.A.                | Polska           | przemysł obronny                      |

Źródło: Opracowanie własne na podstawie baz danych PAIIIZ

## 6.4 Specjalna Strefa Ekonomiczna Euro-Park Mielec

Zlokalizowana jest głównie w południowo-wschodniej Polsce, zajmuje łączny obszar **1135 ha** w 22 podstrefach, z czego 396,5 ha to obszary do zagospodarowania, zlokalizowane w podstrefach znajdujących się na terenie miast i gmin: Mielec, Rzeszów, Głogów Małopolski, Trzebownisko, Lublin, Ropczyce, Ostrów, Zamość, Leżajsk,

Jarosław, Laszki, Sanok i Zagórz, Lubaczów, Kolbuszowa oraz Szczecin.

Do końca III kwartału 2010 roku wydano **195 zezwoleń** na prowadzenie działalności gospodarczej na terenie strefy, inwestorzy ponieśli **4,5 mld PLN nakładów inwestycyjnych** oraz utworzyli **12 438 nowych miejsc pracy**.

MAPA 9. Specjalna Strefa Ekonomiczna Euro-Park Mielec



### Specjalna Strefa Ekonomiczna Euro-Park Mielec

Siedziba: Mielec

Województwa: podkarpackie, lubelskie, małopolskie i zachodnio-pomorskie

TABELA 25. Najwięksi inwestorzy w SSE Euro-Park Mielec

| Inwestor                                   | Kraj pochodzenia | Sektor              |
|--------------------------------------------|------------------|---------------------|
| Polskie Zakłady Lotnicze Mielec Sp. z o.o. | USA              | lotnictwo           |
| MTU Aero Engines Polska Sp. z o.o.         | Niemcy           | lotnictwo           |
| Borgwarner Turbo Systems Polnad Sp. z o.o. | USA              | motoryzacja         |
| Lear Corporation Sp. z o.o.                | USA              | motoryzacja         |
| Kirchhoff Polska Sp. z o.o.                | Niemcy           | motoryzacja         |
| Firma Oponiarska Dębica S.A.               | USA              | motoryzacja         |
| Kronospan Mielec Sp. z o.o.                | Austria          | przetwórstwo drewna |
| Ball Packaging Europe Lublin Sp. z o.o.    | USA              | opakowania          |
| Bury Sp. z o.o.                            | Polska           | elektronika         |
| BRW Sp. z o.o.                             | Polska           | meble               |
| Goodrich Aerospace Poland Sp. z o.o.       | USA              | lotnictwo           |

Źródło: Opracowanie własne na podstawie baz danych PAIIIZ

## 6.5. Specjalna Strefa Ekonomiczna Starachowice

Zlokalizowana jest na terenie województwa świętokrzyskiego, a swoje podstrefy posiada również w województwach: lubelskim, mazowieckim, łódzkim oraz opolskim. Strefa zajmuje łącznie powierzchnię **595,8 ha**, z czego do zagospodarowania pozostało 225,38 ha (stan na koniec września 2010 r.) w następujących podstrefach: Starachowice, Ostrowiec Św., Skarżysko-Kamienna, Końskie, Stąporków, Suchedniów, Morawica, Szydłowiec, Puławy, Ilża.

Na koniec trzeciego kwartału 2010 roku **aktywnych zezwoleń w strefie było 69**, utworzono **2914 nowych miejsc pracy**, a inwestorzy ponieśli **1,426 mld PLN nakładów inwestycyjnych**.

MAPA 10. Specjalna Strefa Ekonomiczna Starachowice



**Specjalna Strefa Ekonomiczna Starachowice**

**Siedziba: Starachowice**

**Województwa: świętokrzyskie, lubelskie, mazowieckie, łódzkie, opolskie**

TABELA 26. Najwięksi inwestorzy w SSE Starachowice

| Inwestor                                          | Kraj pochodzenia | Sektor              |
|---------------------------------------------------|------------------|---------------------|
| Biella Szydłowiec Sp. z o.o./Biella-Neher AG      | Szwajcaria       | artykuły biurowe    |
| Cerrad Sp. z o.o.                                 | Polska           | ceramiczny          |
| Cersanit II S.A.                                  | Polska           | ceramika sanitarna  |
| Gerda 2 Sp. z o.o.                                | Polska           | metalowy            |
| Gerda 3 Sp. z o.o.                                | Polska           | metalowy            |
| MAN Bus Sp. z o.o./MAN Nutzfahrzeuge Gruppe       | Niemcy           | motoryzacyjny       |
| Orizzonte Polska Sp. z o.o.                       | Międzynarodowy   | metalowy            |
| RR Donnelley Starachowice Sp. z o.o./RR Donnelley | USA              | poligraficzny       |
| Starpol II Sp. z o.o.                             | Polska           | elektrotechniczny   |
| Star-Dust Sp. z o.o.                              | Polska           | ceramiczny          |
| Ceramika Nowa Gala II Sp. z o.o.                  | Polska           | ceramiczny          |
| Star-Gres Sp. z o.o.                              | Polska           | ceramiczny          |
| Alpol Gips Sp. z o.o.                             | Polska           | materiały budowlane |
| Nova Ceramika Sp. z o.o.                          | Polska           | ceramiczny          |
| Ceramika Końskie Sp. z o.o.                       | Włochy           | ceramiczny          |
| Kaye Aluminium Opole Sp. z o.o.                   | Hiszpania        | metalowy            |
| Valdi Ceramika Sp. z o.o.                         | Polska           | ceramiczny          |
| Zakłady Azotowe Puławy S.A.                       | Polska           | chemiczny           |
| Air Liquide Polska Sp. z o.o.                     | Francja          | chemiczny           |
| Fabryka Kottów Sefako S.A.                        | Polska           | metalowy            |

Źródło: Opracowanie własne na podstawie baz danych PAIIIZ

## 7. Parki Naukowo-Technologiczne i Przemysłowe

W Polsce funkcjonuje lub znajduje się na zaawansowanym etapie tworzenia ponad 30 parków technologicznych. Najprężniej działa 20 z nich. W sumie ulokowanych jest tam 523 instytucji oraz 18 jednostek naukowo-badawczych. W parkach tych zatrudnionych jest ponad 16,5 tys. osób. Dwadzieścia najdynamiczniej rozwijających się parków zajmuje niemal 1,3 tys. ha, z czego zagospodarowanych jest prawie 550 tys. m<sup>2</sup>. Stanowi to niewiele powyżej 3% ich całkowitej powierzchni. Wśród największych parków znajdują się parki technologiczne z Krakowa, Bełchatowa i Płocka oraz podkarpacki Aeropolis. Ich powierzchnia to odpowiednio 416 ha, 384 ha, 200,4 ha oraz 118 ha. Stanowią one 88% całkowitej powierzchni tych dwudziestu parków. Oprócz Aeropolis, wśród 20 największych parków, znajduje się jeszcze jeden park ulokowany w Makroregionie Polski Wschodniej – Park Naukowo-Technologiczny Polska-Wschód w Suwałkach. Co prawda nie jest on tak duży jak Aeropolis: o ile park podkarpacki zajmuje powierzchnię 118 ha wykorzystywaną w niecałych 2%, to park w Suwałkach zajmuje 8,6 ha (wykorzystanie 0,55%). Zatrudnienie jest także największe w parku podkarpackim, 618 osób wobec 80 osób w parku suwalskim.

### 7.1. Kielecki Park Technologiczny

Kielecki Park Technologiczny powstał na bazie Kieleckiego Inkubatora Technologicznego utworzonego w 2008 roku. Od początku swojego istnienia inkubator współpracował z małymi i średnimi przedsiębiorstwami oraz samorządem lokalnym. W lipcu 2009 roku, uchwałą Rady Miasta Kielce, jednostka zmieniła nazwę na Kielecki Park Technologiczny. Park powstał m.in. w celu wspierania funkcjonowania nowo utworzonych, innowacyjnych firm. Jest on ukierunkowany na rozwój przedsiębior-

czości akademickiej, wspieranie relacji na linii nauka-gospodarka, preinkubację i inkubację przedsiębiorstw wywodzących się z uczelni. Koncepcja utworzenia parku zakłada funkcjonowanie dwóch wyodrębnionych komórek organizacyjnych: **Inkubatora Technologicznego** (przeznaczonego dla firm w fazie start-up) oraz **Centrum Technologicznego** (przeznaczonego dla firm opuszczających Inkubator Technologiczny w fazie ekspansji lub dla kapitału zewnętrznego planującego uruchomienie działalności w Kielcach).

Na potrzeby KPT zostanie zagospodarowana północna, przemysłowa część Kielc. Budynek Kieleckiego Parku Technologicznego będą miał ok. 17 tys. m<sup>2</sup> powierzchni. W planach jest zakup kolejnych terenów, które będzie można w przyszłości wykorzystać pod inwestycje parku. Zasięgnięcie parku ma się rozpocząć na początku 2011 roku.

**Kielecki Park Technologiczny**  
ul. Piotrkowska 6  
25-510 Kielce  
tel./fax: +48 (41) 367 63 55  
tel.: +48 (41) 367 63 85

### 7.2. Lubelski Park Naukowo-Technologiczny

Lubelski Park Naukowo-Technologiczny został utworzony w maju 2005 roku. Akcjonariuszami parku są: samorząd województwa lubelskiego oraz Uniwersytet Przyrodniczy w Lublinie. Obszar parku liczy, wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą, łączną powierzchnię przekraczającą 10 000 m<sup>2</sup>.

Misją Lubelskiego Parku Naukowo-Technologicznego jest wspieranie rozwoju województwa lubelskiego poprzez stworzenie zinstytucjonalizowanej platformy dla współpracy lubelskich uczelni wyższych i biznesu. Głównym założeniem powstania Parku jest wspieranie realizacji projektów komercjalizacji wyników badań naukowych, które przyczyniłyby się do podniesienia stanu innowacyjności lubelskich przedsiębiorstw. W 2009 roku nastąpiło oficjalne otwarcie pierwszych obiektów parku. Obecnie na terenie parku prowadzą działalność m.in.: **Laboratorium Badań Genetycznych Sp. z o.o.** (badania chromosomów ludzkich w niepowodzeniach rozrodu, badania nad wykrywaniem genetycznych uszkodzeń oraz podatności na poszczególne choroby genetyczne), **Centralne Laboratorium Aparaturowe Uniwersytetu Przyrodniczego** (prowadzenie certyfikowanych prac badawczych i pomiarowych – w tym pomiary fizyko-chemiczne w szerokim zakresie, działalność szkoleniowa w zakresie praktyki analitycznej), **Lubelskie Centrum Konsultingu Sp. z o.o.** (usługi consultingowe, usługi dla MSP w zakresie prowadzenia działalności gospodarczej, obsługa handlu międzynarodowego, działalność szkoleniowa), **VADO Sp. z o.o.** (produkcja oprogramowań oraz specja-



listycznych systemów teleinformatycznych, opracowanie i produkcja urządzeń elektronicznych, doradztwo specjalistyczne), **KTI Konsulting** (usługi doradcze i szkoleniowe w zakresie pozyskiwania finansowania projektów ze źródeł zewnętrznych, w szczególności dotacji z funduszy strukturalnych Unii Europejskiej), **Centrum Innowacji i Transferu Technologii Lubelskiego Parku Technologicznego Sp. z o.o.** (usługi związane z postprodukcją, animacją i efektami wizualnymi do projektów reklamowych, telewizyjnych, filmowych i na potrzeby nowych mediów, produkcja spotów reklamowych, teledysków filmów pełnometrażowych).

**Lubelski Park Naukowo-Technologiczny**

ul. Dobrzyńskiego 3

20-262 Lublin

tel.: +48 (81) 534 61 00

fax: +48 (81) 531 85 48

e-mail: [biuro@lntp.pl](mailto:biuro@lntp.pl)

[www.lntp.pl](http://www.lntp.pl)



### 7.3. Podkarpacki Park Naukowo-Technologiczny Aeropolis

Ideą utworzenia parku było założenie, że ma on być jednym z instrumentów podnoszenia konkurencyjności podkarpackiej gospodarki, wdrażania nowoczesnych rozwiązań technologicznych oraz zarządzania zasobami wiedzy i kapitału. Istotą działania parku, ulokowanego w Rzeszowie na 118 ha, postrzegano jako ogniwo łączące i przetwarzające innowacyjne pomysły naukowe w nowoczesne rozwiązania technologiczne wdrażane następnie w podmiotach gospodarczych. W maju 2003 roku zostało podpisane przez samorząd Województwa Podkarpackiego, miasto Rzeszów, powiat Rzeszowski, Politechnikę Rzeszowską oraz Uniwersytet Rzeszowski porozumienie o utworzeniu Podkarpackiego Parku Naukowo-Technologicznego Aeropolis. Zarządzanie PPN-T Aeropolis powierzone zostało Rzeszowskiej Agencji Rozwoju Regionalnego S.A.

Celami Strategicznymi parku są: aktywacja terenów poprzemysłowych, tworzenie infrastruktury inwestycyjnej i pozyskiwanie inwestorów, efektywne zagospodarowanie wolnych obiektów i obszarów oraz świadczenie usług pomocniczych – głównie dla przedsiębiorców PPN-T Aeropolis – zwiększenie konkurencyjności, innowacyjności przedsiębiorców działających na terenie województwa, rozwój infrastruktury aktywizującej lokalną i regionalną przedsiębiorczość, wykorzystanie potencjału zlokalizowanych na obszarze Parku przedsiębiorstw oraz wykonujących produkty komplementarne oraz efektywne zagospodarowanie wolnych obiektów i obszarów oraz świadczenie usług pomocniczych, głównie dla przedsiębiorców PPNT. Prócz tego park stawia sobie za zadanie zwiększenie liczby absolwentów szkół wyższych podejmujących działalność na własny rachunek (Preinkubator Akademicki), rozwój technologiczny i stymulowanie działalności badawczej.

Na terenie parku zainwestowało do tej pory kilka firm m.in.: **Opatem S.A.** – producent i integrator systemów

wykorzystujących technologie kart elektronicznych, **Borg Warner Turbo Systems** – firma zajmująca się produkcją turbosprężarek, **Ultratech Sp. z o.o.** – producent części i podzespołów dla zakładów przemysłu lotniczego i motoryzacyjnego, **Yanko Sp. z o.o.** – producent opakowań czy **MasterProfi Sp. z o.o.** – producent profesjonalnych odkurzaczy. Największą i najważniejszą inwestycją jest zakład należący do niemieckiej firmy **MTU Aero Engines**, otworzony w maju 2009 roku na terenach parkowych w Jasionce pod Rzeszowem. Firma zainwestowała 50 mln EUR. W zakładzie powstają elementy turbin do silników lotniczych. Pracę dostało już ponad 200 mieszkańców regionu, a docelowo liczba ta ma się zwiększyć do 400.

**Podkarpacki Park Naukowo-Technologiczny Aeropolis**

**Centrum Zarządzania PPN-T**

ul. Szopena 51

35-959 Rzeszów

tel.: +48 (17) 866 62 06

fax: +48 (17) 852 06 11

**Centrum Obsługi Inwestora**

tel.: +48 (17) 852 43 76

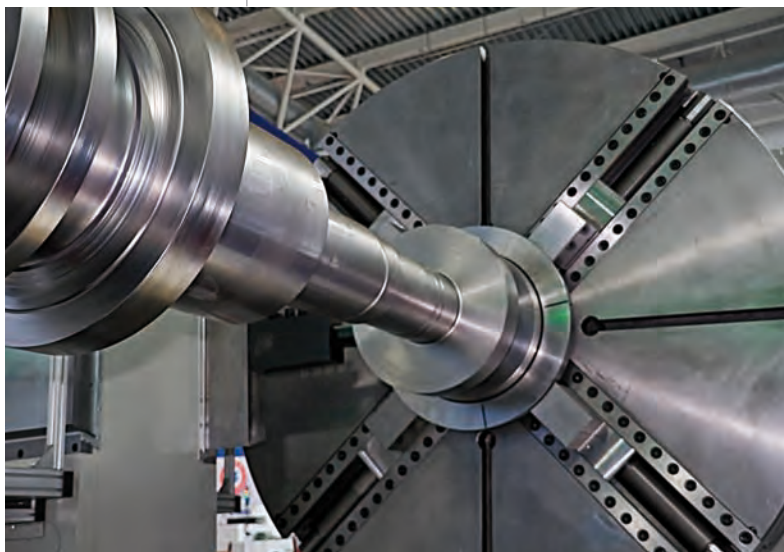
fax: +48 (17) 852 43 74

e-mail: [aeropolis@rarr.rzeszow.pl](mailto:aeropolis@rarr.rzeszow.pl)

[www.aeropolis.com.pl](http://www.aeropolis.com.pl)

### 7.4. Park Przemysłowy Stare Miasto

W sierpniu 2005 roku Rada Gminy Leżajsk podjęła uchwałę w sprawie realizacji zadania utworzenia Parku Przemysłowego pod nazwą Stare Miasto – Park. Rok później podpisano umowę z Agencją Rozwoju Przemysłu S.A. w Warszawie na realizację zadań tworzenia pełnej infrastruktury w Parku Przemysłowym oraz budowę 3 hal produkcyjnych. W 2007 roku zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów część terenów Parku uzyskało status Specjalnej



Strefy Ekonomicznej Euro-Park Mielec. Park Przemysłowy Stare Miasto – Park jest zlokalizowany na terenie gminy Leżajsk, w dwóch miejscowościach: Stare Miasto (Strefa A) i Wierzawice (Strefa B) o łącznej powierzchni ponad 35 ha (obszar docelowy Parku planuje się na 200 ha). Do tej pory na terenie parku zainwestowały głównie firmy z kapitałem polskim, takie jak: **SGS Eko-Projekt Sp. z o.o.**, **Emka Mirosław Kłosowski**, **Igłobud Leżajsk Jerzy Szostak**, **Netkom Sp. z o.o.**, czy drukarnia **Poligraf**.

#### **Park Przemysłowy Stare Miasto**

**Wierzawice 874**

**37-300 Leżajsk**

**tel./fax: +48 (17) 242 60 94**

**e-mail: sm-park@sm-park.pl**

**www.sm-park.pl**

## 7.5. Mielecki Park Przemysłowy

Mielecki Park Przemysłowy jest obszarem inwestycyjnym ustanowionym w marcu 2005 roku przez Radę Miejską w Mielcu w celu zagospodarowania majątku pozostałego po restrukturyzacji WSK-PZL Mielec. Zarządzanie Mieleckim Parkiem Przemysłowym powierzono Agencji Rozwoju Rolnego MARR S.A. na podstawie porozumienia z miastem Mielec. Około 100 ha terenów parku, kompletnie uzbrojonych infrastrukturalnie i przygotowanych do uruchomienia projektów, położonych jest w granicach specjalnej strefy, co uprawnia inwestorów, decydujących się na rozpoczęcie inwestycji w parku, do ubiegania się o korzystanie z ulg inwestycyjnych Specjalnej Strefy Ekonomicznej Euro-Park Mielec w Mielcu. Do tej pory na terenie parku zainwestowały firmy, takie jak: **Husquarna** – szwedzki producent sprzętu elektrotechnicznego, **Regom Polska** – producent elementów na potrzeby przemysłu hydraulicznego, motoryzacyjnego i lotniczego, **First Company** z Niemiec – producent damskiej konfekcji, głównie na rynek niemiecki, **RD Precision** – producent części i komponentów lotniczych.

#### **Mielecki Park Technologiczny**

#### **Agencja Rozwoju Regionalnego MARR S.A.**

**ul. Chopina 18**

**39-300 Mielec**

**tel.: +48 (17) 788 18 50**

**fax: +48 (17) 788 18 64**

**e-mail: marr@marr.com.pl**

**www.marr.com.pl**

## 7.6. Puławski Park Przemysłowy

Projekt Puławskiego Parku Przemysłowego (PPP) powstał w styczniu 2003 roku, jako wspólna inicjatywa Zakładów Azotowych Puławy S.A. i Gminy Miasto Puławy. W kwietniu 2003 roku na Sesji Rady Miasta Puławy podjęto uchwałę w sprawie przyjęcia wspólnych działań i zwolnień od podatku od nieruchomości dla przedsiębiorców inwestujących na terenie PPP. Obecnie park dysponuje obszarem 700 ha. Około 570 ha należy bezpośrednio do Zakładów Azotowych Puławy S.A., następne 99 ha stanowi podstrefę Specjalnej Strefy Ekonomicznej – Starachowice (obszar będący w kompetencji Zarządu SSE Starachowice S.A. i Zarządu Zakładów Azotowych Puławy S.A.). 130 ha znajduje się w gestii miasta Puławy. W 2008 roku Zakłady Azotowe Puławy S.A., miasto Puławy, Instytut Nawozów Sztucznych, Instytut Uprawy, Nawożenia i Gleboznawstwa, Fundacja Puławskie Centrum Przedsiębiorczości oraz przedstawiciele władz samorządowych podpisali list intencyjny dotyczący przekształcenia dotychczasowego parku w Puławski Park Naukowo-Technologiczny. Do tej pory na terenie parku zainwestowały m.in. firmy: **Kozap** – spedycja i transport kolejowy, **Elza** – linie i maszyny energetyczne, **Medical** – kompleksowe usługi medyczne oraz **PIA-ZAP** – autoryzacja procesów produkcyjnych.

#### **Puławski Park Przemysłowy**

**Zakłady Azotowe Puławy S.A.**

**Al. Tysiąclecia Państwa Polskiego 13**

**24-110 Puławy**

**tel.: +48 (81) 565 22 46**

**fax: +48 (81) 565 38 07**

**e-mail: ppp@azoty.pulawy.pl**

**www.parkpulawy.pl**

## 7.7. Park Naukowo-Technologiczny Polska-Wschód

Misją Parku Naukowo-Technologicznego Polska-Wschód w Suwałkach jest zwiększenie spójności społeczno-gospodarczej i rozwój ekonomiczny Makroregionu Polski północno-wschodniej, a w konsekwencji województwa podlaskiego, poprzez wspieranie przedsiębiorczości opartej na wiedzy zorientowanej na zaawansowane technologie i wykorzystanie możliwości współpracy międzynarodowej. Powierzchnia parku zajmuje 8,6 ha. Park rozpoczął działalność w 2004 roku. W latach 2005-2008, równolegle z przygotowaniem infrastruktury, park realizował projekty związane z rozwojem nowych technologii na terenie regionu, takie jak: **Park**

**Naukowo-Technologiczny Polska-Wschód** drogowskazem nowych technologii innowacji dla rozwoju gospodarczego Podlasia, Potencjał innowacyjny subregionu suwalskiego dla rozwoju infrastruktury nowych technologii i społeczeństwa informacyjnego **eSudovia** czy **E-klaster Dolina Zdrowego Życia**. Do roku 2012 park zamierza wybudować Inkubator Technologiczny, 4 laboratoria naukowo-badawcze (zlokalizowane w jednym budynku), halę procesów logistyczno-technologicznych oraz utworzyć Międzynarodowe Wschodnie Centrum Innowacji.

Partnerami parku są m.in. Politechnika Warszawska, miasto Suwałki, Uniwersytet Warmińsko-Mazurski, Uniwersytet w Białymstoku, Instytut Łączności oraz Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Suwałkach.

**Park Naukowo-Technologiczny Polska-Wschód**

**ul. Noniewiczza 10 pok. 426**

**16-400 Suwałki**

**tel.: +48 (87) 562 84 77**

**fax: +48 (87) 562 84 78**

**e-mail: park@park.suwalki.pl**

**www.park.suwalki.pl**

## 7.8. Regionalny Park Przemysłowy Świdnik

Park przemysłowy został utworzony w wyniku restrukturyzacji majątkowej i podmiotowej PZL-Świdnik S.A. Swym zasięgiem obejmuje część terenu przedsiębiorstwa o powierzchni ok. 50 ha. Park przemysłowy został utworzony na bazie istniejącej infrastruktury produkcyjno-technologicznej, która została wydzielona i wyłączona z procesu produkcyjnego PZL-Świdnik S.A. Utworzenie Parku Przemysłowego ma na celu przyciągnięcie do Świdnika dużych i małych inwestorów, którzy chcieliby uruchomić działalność gospodarczą w tym regionie Polski. Większość nieruchomości i obiektów przemysłowych jest już użytkowana przez nowoutworzone lub przeniesione do obszaru parku podmioty gospodarcze.

Udziałowcami są zakłady PZL-Świdnik S.A., miasto Świdnik, Zakład Narzędziowy w Świdniu, Skarb Państwa oraz powiat Świdnik. Obecnie w obszarze parku funkcjonują ponad 33 firmy, zatrudniające około 1100 pracowników, m.in.: **SMF Poland** – przemysł plastikowy, **Advanced Technology Centra OBR** – konstrukcja maszyn i urządzeń, sterowania napędów pneumatycznych, automatyzacja procesów produkcyjnych, **Elto** – instalacje elektryczne w sektorze energetycznym, **ISK Engineering** – dostawca farb, tynków i systemów dociepleń, **Arctica BB** – materiały izolacyjne, płyty warstwowe, drzwi chłodnicze. Park Przemysłowy posiada bardzo dobrą infrastrukturę komunikacyjną zewnętrzną i wewnętrzną (sieć dróg umożliwia dojazd samochodami TIR, bez ograniczeń nośności, bocznicą kolejową z rampami rozładowniczymi oraz w bezpośredniej bliskości parku lotnisko Świdnik, które w przyszłości będzie modernizowane i rozbudowywane, w oparciu o plany rozwoju regionu lubelskiego). Do spółki – Port Lotniczy Lublin w Świdniku, mogą również przy-

stąpić firmy, które rozpoczną działalność gospodarczą na terenie utworzonego Parku.

**Regionalny Park Przemysłowy Świdnik**

**Al. Lotników Polskich 1**

**21-045 Świdnik**

**tel.: +48 (81) 722 60 22**

**fax: +48 (81) 722 60 52**

**e-mail: biuro@park.swidnik.pl**

**www.park.swidnik.pl**

## 7.9. Zambrowski Park Przemysłowy

Zambrowski Park Przemysłowy rozpoczął działalność w styczniu 2006 roku. Powstał na bazie byłych Zambrowskich Zakładów Przemysłu Bawełnianego Zamtex, przejętych przez Skarb Państwa, a następnie przekazanych Samorządowi Miasta Zambrów. Bezpośrednim realizatorem przedsięwzięcia była Spółka miejska – Zarząd Nieruchomościami Sp. z o.o. Po przyjęciu wniosku o dofinansowanie ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach SPO-WKP, miasto Zambrów wniosło aportem nieruchomości na majątek Spółki, co zostało zakwalifikowane jako udział samorządu w realizacji projektu.

Park zlokalizowany jest na działce o powierzchni 40 577 m<sup>2</sup>. Podmiotem zarządzającym jest Zarząd Nieruchomościami w Zambrowie Sp. z o.o.

**Zambrowski Park Przemysłowy – Zarząd Nieruchomościami w Zambrowie Sp. z o.o.**

**Aleja Wojska Polskiego 27 A**

**18-300 Zambrów**

**tel.: +48 (86) 271 36 54**

**fax: +48 (86) 267 12 40**

**e-mail: znwzambrowie@interia.pl**

**www.zpp.info.pl**





