

**Nowe możliwości
transportowe
pomiędzy Polską
a Ukrainą - korytarz
Gdańsk - Odessa**

© PAIH S.A.

Niniejsza publikacja ma charakter informacyjny.
Została opracowana na podstawie informacji uznanych za wiarygodne
i nie stanowi wykładni ani opinii prawnej.

Wydawca: Polska Agencja Inwestycji i Handlu S.A.

Warszawa, maj 2021 r.

Spis treści

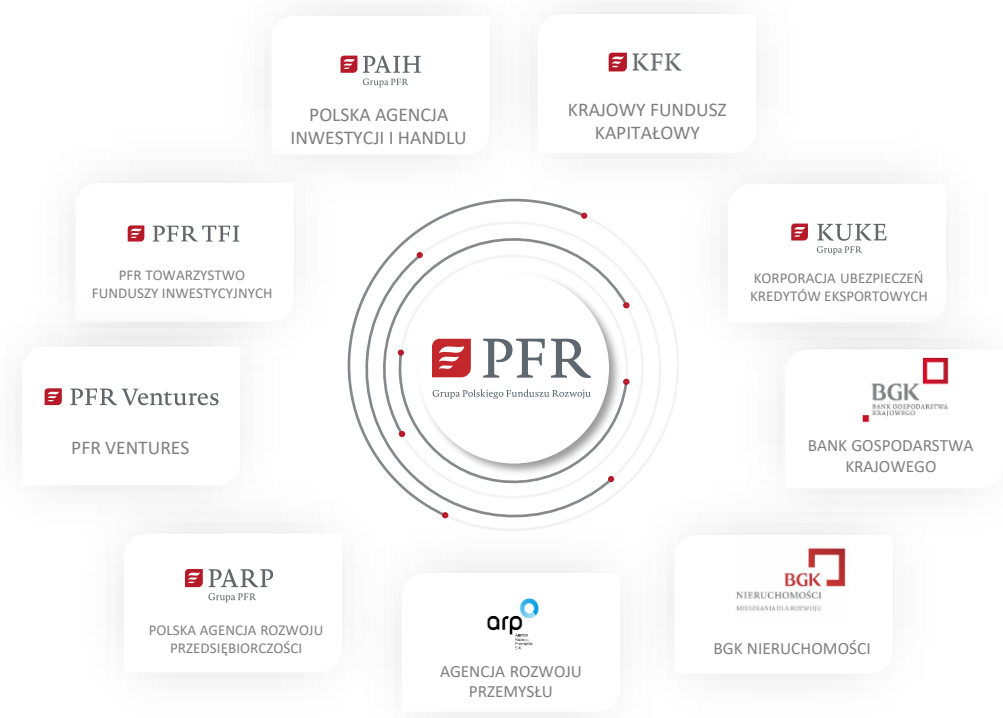
1. O Polskiej Agencji Inwestycji i Handlu.....	4
2. Bieżąca sytuacja gospodarcza na Ukrainie.....	6
3. Infrastruktura transportowa na Ukrainie.....	10
4. Udział polskich podmiotów w procesie logistycznym.....	22
4.1 Port Gdańsk – morska brama do Europy Środkowo - Wschodniej.....	22
4.2 Kompleksowe usługi logistyczne w korytarzu Gdańsk – Odessa. PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.....	25
4.3 PKP LHS – szerokie tory możliwości.....	31
4.4 PKP CARGO TERMINALE – Terminal Kontenerowy Medyka- Żurawica.....	34



1. O Polskiej Agencji Inwestycji i Handlu

Polska Agencja Inwestycji i Handlu (PAIH) jest instytucją doradczą wchodzącą w skład Grupy Polskiego Funduszu Rozwoju (PFR), punktem pierwszego kontaktu dla eksporterów oraz inwestorów.

Komplementarna oferta grupy PFR



Misją PAIH jest zwiększenie napływu bezpośrednich inwestycji zagranicznych do kraju oraz zasięgu i dynamiki umiędzynarodowienia polskich przedsiębiorstw. Działamy zarówno w Polsce, jak i poprzez Zagraniczne Biura Handlowe (ZBH).

Oferujemy szybki dostęp do kompleksowej informacji dotyczącej otoczenia gospodarczo-prawnego Państwa projektów biznesowych. Pomagamy również w pokonywaniu procedur administracyjnych dotyczących konkretnych przedsięwzięć, opracowaniu rozwiązań prawnych, znalezieniu odpowiedniej lokalizacji oraz wiarygodnych partnerów i dostawców.

Zapewniamy również dostęp do instrumentów finansowych, w tym ubezpieczeń oferowanych przez instytucje zrzeszone w Grupie Polskiego Funduszu Rozwoju.

Oferta Polskiej Agencji Inwestycji i Handlu składa się z trzech kluczowych filarów:



Eksport

Wsparcie polskiego eksportu ze szczególnym uwzględnieniem małych i średnich przedsiębiorstw (MŚP).



Partnerstwo

Współpraca z administracją publiczną oraz instytucjami otoczenia biznesu w realizacji wspólnych projektów.



Inwestycje

Zwiększanie rodzimych inwestycji w Polsce oraz za granicą. Wsparcie inwestycji zagranicznych na terenie naszego kraju.

Gdzie jesteśmy?

Regiony, w których działamy...



2. Bieżąca sytuacja gospodarcza na Ukrainie

Gospodarka Ukrainy w roku 2020 i pierwszym kwartale 2021

Pandemia oraz związane z nią bezprecedensowe działania przeciwepidemiczne spowodowały spowolnienie rozwoju gospodarczego na Ukrainie. Maksymalny negatywny wpływ był najbardziej zauważalny w okresie największych obostrzeń przeciwepidemicznych w okresie kwietnia-maja 2020 roku. W III-IV kwartałach 2020 roku w związku z osłabieniem obostrzeń kwarantannowych nastąpiło pewne ożywienie aktywności gospodarczej. Łącznie spadek PKB Ukrainy w ciągu roku wyniósł 4,0%.

Przyczynami tego stosunkowo niskiego spadku są charakterystyki systemowe gospodarki Ukrainy, m.in. słabe zaangażowanie w łańcuchy wartości dodanej w gospodarce światowej, znaczny udział szarej strefy, słabo rozwinięta turystyka, znaczny udział rolnictwa, duży udział produkcji wielkoskalowej, która nie zatrzymała się nawet w okresach największych obostrzeń. Innymi czynnikami umiarkowanego osłabienia ukraińskiej gospodarki było szybkie przystosowanie niektórych sektorów gospodarki do funkcjonowania w warunkach ograniczeń, zachowanie stabilności przez sektor finansowy, utrzymanie inflacji na koniec roku na poziomie 5%, który odpowiadał celowi inflacyjnemu Banku Narodowego Ukrainy. Inflacja konsumencka przyspieszyła do 2,3% w okresie styczeń-luty 2021 r. (1,3% w styczniu, 1% w lutym). Jest to wynikiem rosnących cen żywności (zachowany popyt gospodarstw domowych w warunkach ograniczonej podaży spowodowanej zeszłorocznymi gorszymi zbiorami, np. braki cukru, ziemniaków) oraz wzrostu taryf za energię, paliwa i media.

Spadek popytu konsumpcyjnego w gospodarstwach domowych był najmniejszy w czasie kryzysu i faktycznie stał się jedynym składnikiem, który zapewnił dodatni wkład w PKB

Źródło: Ministerstwo Rozwoju Gospodarki, Handlu i Rolnictwa Ukrainy, Państwowy Urząd Statystyczny Ukrainy, Narodowy Bank Ukrainy.

w 2020 roku. Wkład w dodatnią dynamikę popytu miało m.in. stopniowe podniesienie minimum socjalnego do wysokości 668,45 zł (w przeliczeniu) od 1 września 2020 roku, wypłata tymczasowych zasiłków w wysokości 50% średniego wynagrodzenia w trakcie obostrzeń przeciwepidemicznych, wypłata świadczeń pracodawcom MSP w okresie kwarantanny. Poziom bezrobocia na koniec 2020 roku wynosił 9,5%.

Jednym z głównych skutków pandemii COVID-19 stał się istotny spadek inwestycji, mimo znacznego wzrostu wydatków inwestycyjnych rządu (m.in. na budowę dróg). W 2020 roku nakłady brutto na środki trwałe były największym z czynników redukcji popytu, ponieważ ich spadek wyniósł 24,4% (wobec wzrostu o 11,7% w 2019 roku). Spadek inwestycji nastąpił praktycznie we wszystkich branżach, z wyjątkiem inwestycji w działalność pocztową i kurierską oraz w telekomunikację, które są bezpośrednio związane ze specyfiką funkcjonowania gospodarki w warunkach ograniczeń kwarantannowych. Największą redukcję nakładów inwestycyjnych wykazały te sektory, które jednocześnie najbardziej ucierpiały przez ograniczenia kwarantannowe m.in. transport lotniczy i działalność artystyczna, sport, rozrywka i rekreacja.

Negatywne skutki wystąpiły w handlu zagranicznym. Na to złożyły się czynniki słabszych zbiorów w rolnictwie w 2020 roku i spadek cen światowych na niektóre pozycje ukraińskiego eksportu (m.in. metale żelazne, kukurydza, nawozy). Tym samym w 2020 roku eksport towarów i usług zmniejszył się wartościowo, według danych Banku Narodowego Ukrainy, o 4,6%. Jednocześnie przy braku znacznych wahań kursu walutowego import ponosił większe straty niż eksport. Wartość importu towarów i usług spadła o 17,9% w stosunku do 2019 roku. Saldo handlu towarami i usługami w 2020 roku wyniosło „minus” 1813 mln USD. W okresie styczeń-luty 2021 r. eksport towarów i usług zmniejszył się o 0,3% w stosunku do analogicznego okresu 2020 r. Jednocześnie import towarów i usług spadł o 5,3%. Saldo w handlu zagranicznym towarami i usługami w tym samym czasie wyniosło „minus” 125 mln USD (do porównania w okresie styczeń-luty 2020 r. było „minus” 659 mln USD).

Źródło: Ministerstwo Rozwoju Gospodarki, Handlu i Rolnictwa Ukrainy, Państwowy Urząd Statystyczny Ukrainy, Narodowy Bank Ukrainy.

Sektor usług poniósł znaczne straty, m.in. przewozy pasażerskie (spadek o 53,9%), gastronomia i hotelarstwo. Ucierpiały głównie małe i średnie przedsiębiorstwa, których działalność podlega szeregowi zakazów i ograniczeń przeciwepidemicznych. Znacząco ograniczyły produkcję również branże działające w ramach cyklu inwestycyjnego (w tym budowa maszyn - o 17,6%), z wyjątkiem branży budowlanej, która wzrosła o 5,6%. Istotny spadek produkcji wykazały branże nastawione na eksport (m.in. hutnictwo o 8,7%). Znacznie mniejsze straty poniosły branże nastawione głównie na rynek wewnętrzny oraz te, które potrafiły szybko dostosować swoją działalność do nowych warunków oraz potrafiły przejść na technologie cyfrowe w warunkach pracy zdalnej.

Przykładami są produkcja farmaceutyczna (wzrost o 3% w 2020 roku) i chemiczna (wzrost o 5,1%), przemysł spożywczy (tylko 0,8% spadku), sektor IT, sektor finansowy i oczywiście służba zdrowia, na której spoczywała największa odpowiedzialność za walkę z koronawirusem.

W okresie styczeń-luty 2021 roku produkcja przemysłowa przyśpieszyła spadek w porównaniu do analogicznego okresu 2020 r. (w okresie styczeń-luty 2021 r. spadła o 4,2%, w okresie styczeń-luty 2020 o 3%), rolnictwo spadło o 6,1% (było odpowiednio „plus” 0,1%), indeks produkcji budowlanej spadł o 12,8% (w okresie styczeń-luty 2020 roku był on na tym samym poziomie, co w styczniu-lutym 2019 r.), spadek produkcji w sektorze transportu wyniósł 7,7% (było „minus” 3,8% w okresie styczeń-luty 2020 r.). Oznacza to, że w I kwartale 2021 roku zachowała się ujemna dynamika rozwoju gospodarczego. Obecna sytuacja w gospodarce zależy głównie od dynamiki i skali pandemii, przeważają czynniki ograniczonego popytu i dużej niepewności co do najbliższej przyszłości.

Natomiast ukraiński rząd oczekuje wznowienia wzrostu od drugiego kwartału, biorąc pod uwagę niską bazę porównawczą z ubiegłego roku. W założeniach budżetowych na 2021

rok przyjęto wzrost gospodarczy w 2021 roku na poziomie 4,6% PKB. Inne prognozy również przewidują wzrost ukraińskiej gospodarki w 2021 roku: konsensus prognoz opracowany przez Ministerstwo Rozwoju Gospodarczego i Rolnictwa 4,1%, Międzynarodowy Fundusz Walutowy 4%, Bank Światowy 3,8%, EBRD 3 %.

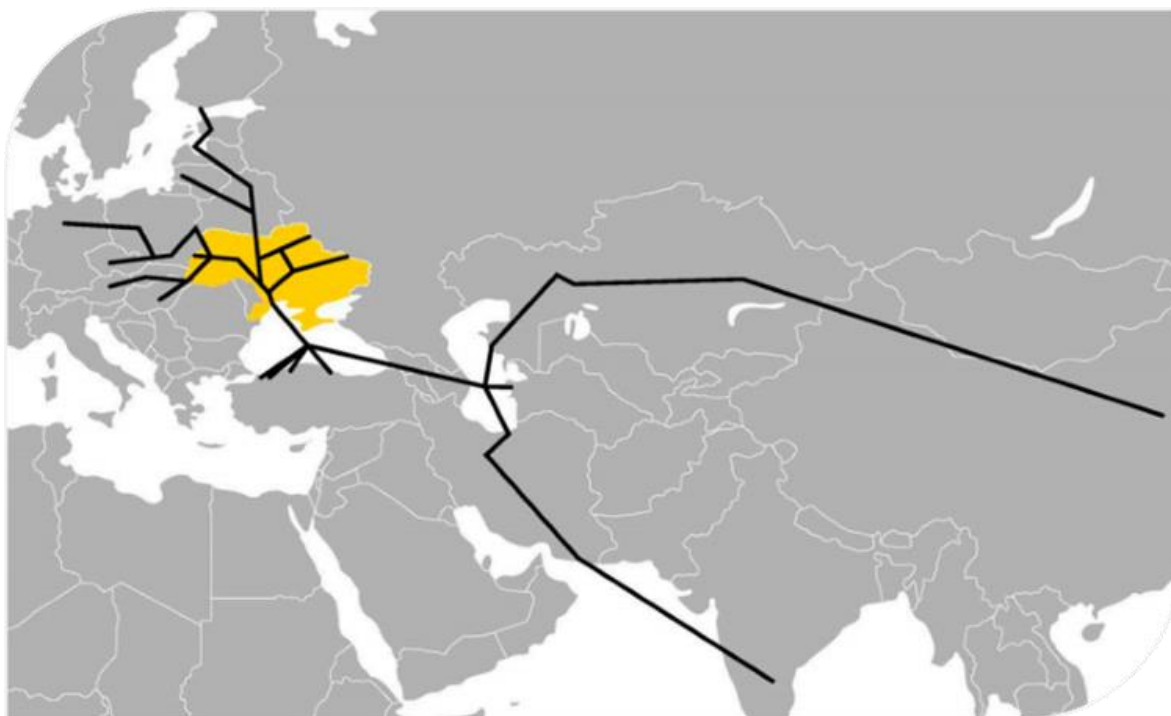
Wyniki branży transportowej w 2020 roku

Transport towarowy. W 2020 roku praca przewozowa przedsiębiorstw transportowych Ukrainy wyniosła 290,3 mld tkm, co stanowi 85,7% wolumenu 2019 roku. Przetransportowano 600,0 mln ton ładunków, co stanowi 88,8% wolumenu z 2019 roku.

Transport pasażerski. W 2020 roku praca przewozowa wykonana przez przedsiębiorstwa przewozowe wyniosła 49,4 mld pasażerokilometrów, czyli 46,1% wolumenu 2019 roku. Z przewozów pasażerskich skorzystało 2568,7 mln pasażerów, co wynosi 60,3% liczby z 2019 roku.

3. Infrastruktura transportowa na Ukrainie

Ukraina jest krajem tranzytowym, przez który przebiega pięć z dziesięciu międzynarodowych korytarzy transportowych Europy. Rozwinięte są wszystkie nowoczesne dziedziny transportu m.in. kolejowy, samochodowy, rurociągowy oraz lotniczy, w mniejszym stopniu – żegluga śródlądowa i morska. Obecnie można wyróżnić najważniejszy szlak tranzytowy surowców energetycznych (gaz ziemny) z Rosji do Europy przez Ukrainę.

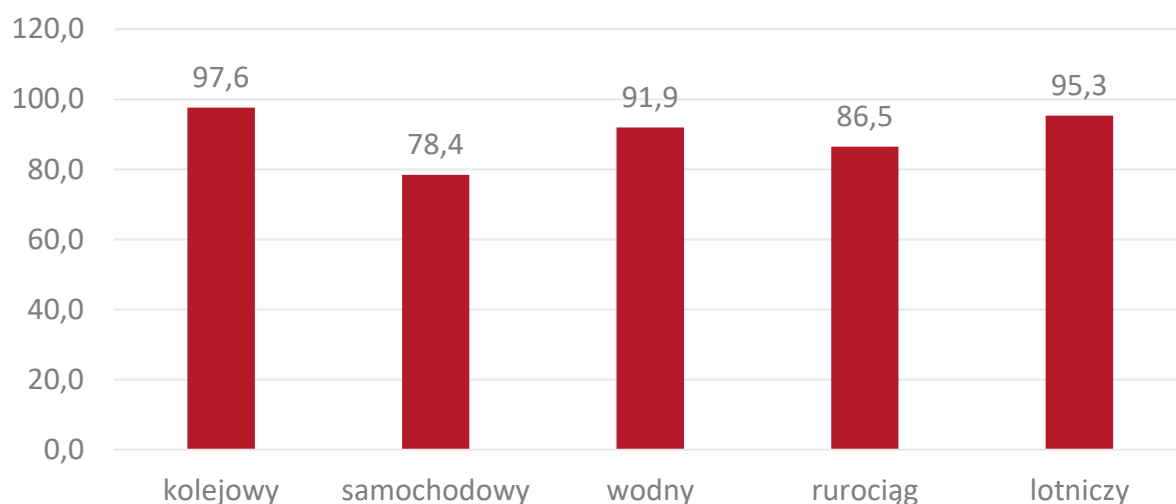


Ukraina jest także ważnym krajem tranzytowym między Europą a Azją. Realizowane są projekty połączenia kolejowego z Chińską Republiką Ludową, Kazachstanem i krajami nadbałtyckimi (Nowy Jedwabny Szlak). Łączna sieć dróg stanowi 169 491 km, dróg kolejowych – około 20 000 km.

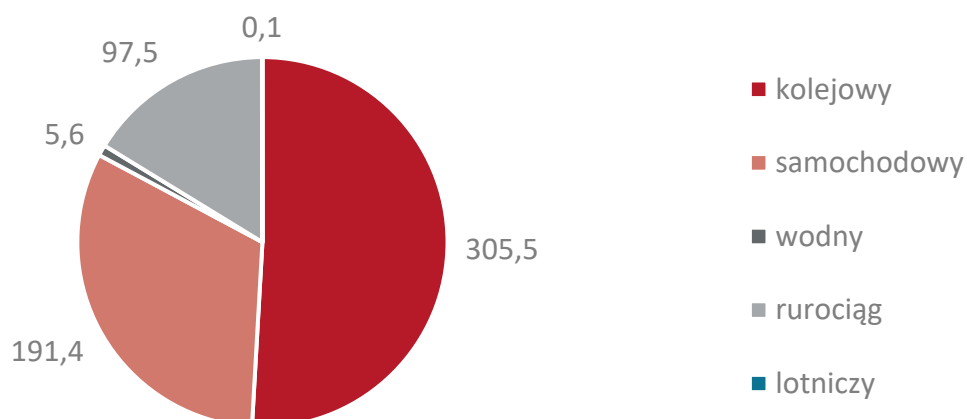
Źródło: Ministerstwo Infrastruktury Ukrainy, Państwowy Urząd Statystyczny Ukrainy.

Długość śródlądowych dróg wodnych wynosi 1672 km. Rzeki Dniepr oraz Dunaj są ważnymi szlakami transportowymi ładunków międzynarodowych. Ukraina ma rozwiniętą sieć rurociągów naftowych i gazowych (odpowiednio 20 070 i 4540 km, a także 4170 km rurociągów dla produktów powstałych z rafinacji ropy naftowej), kierunkiem strategicznym jest tranzyt rosyjskiego gazu i produktów naftowych do Europy. Czołowe porty morskie usytuowane są nad Morzem Czarnym oraz Azowskim: Odessa, Czarnomorsk, Mikołajów i Mariupol.

Przewozy towarowe wg rodzajów transportu w % 2020 r. do 2019 r.



Przewozy towarowe wg rodzajów transportu na Ukrainie w 2020 r. [mln t]



Źródło: Ministerstwo Infrastruktury Ukrainy



Drogi publiczne

Duża długość dróg o znaczeniu międzynarodowym, krajowym i lokalnym stwarza lepsze perspektywy rozwoju regionalnej produkcji oraz wpływa na przyciągnięcie nowych inwestycji.

Większość ukraińskich dróg charakteryzuje się złą jakością, chociaż są deklaracje rządu ukraińskiego w sprawie ich remontu, co stwarza olbrzymie możliwości dla firm zagranicznych, specjalizujących się w budowie, konserwacji i utrzymaniu dróg. W konserwacji dróg na Ukrainie miały duży udział firmy polskie oraz tureckie. Zagraniczni przedsiębiorcy mogą uczestniczyć w przetargach publicznych, dotyczących budowy i modernizacji infrastruktury drogowej na Ukrainie.

- Łącznie sieć drogowa wynosi 169 tys. km. Jej gęstość to 281 km na tysiąc km² (dla porównania w Polsce ten wskaźnik jest trzy razy większy).
- 47000 tys. km dróg o znaczeniu krajowym i międzynarodowym; 122000 tys. km dróg o znaczeniu lokalnym.
- Tylko 2% autostrad/dróg ekspresowych zaliczanych jest do 1. kategorii.
- W większości słaba infrastruktura dróg krajowych i o znaczeniu międzynarodowym. Planowane inwestycje w tym zakresie, co stwarza możliwości dla polskich firm specjalizujących się zarówno w ich budowie, jak i modernizacji.
- Rząd Ukrainy buduje korytarz drogowy GO Highway, który ma połączyć porty Morza Czarnego na południu kraju z portami polskimi. Jego długość wyniesie 1746 km.
- Od 1 stycznia 2018 roku działa Krajowy Fundusz Drogowy.
- Władze ukraińskie zamierzają produkować samochody elektryczne.
- Wzrasta ilość kupowanych aut elektrycznych na Ukrainie.

Źródło: Ministerstwo Infrastruktury Ukrainy; Administracja Portów Morskich Ukrainy; Państwowa Służba Lotnicza Ukrainy, Państwowy Urząd Statystyczny Ukrainy.



Transport kolejowy

Długość ukraińskich linii kolejowych wynosi około 20 tysięcy km, jest to trzeci wynik w Europie. Otwarcie Tunelu Beskidzkiego pod koniec maja 2018 r. znacznie poszerzyło możliwości transportowe: przepustowość wzrosła z 45 do 100 pociągów dziennie, a prędkość przejazdu między stacjami wzrosła z 40 do 60 km/h. Tory kolejowe łączą wszystkie duże przedsiębiorstwa górnicze i przemysłu ciężkiego, a także czołowe porty morskie.

- Ukraina odgrywa istotną rolę w tranzycie między Europą a Azją.
- Sieć kolejowa wymaga inwestycji i modernizacji (np. obecnie trwają prace nad elektryfikacją 94-kilometrowego odcinka Kowel – Izov – granica państwowa).
- Do 2025 r. Ministerstwo Infrastruktury planuje integrację z europejską siecią kolejową i dostosowanie rozstawu torów do formatu 1435 mm.
- Silna współpraca z UE w ramach podpisanej umowy stowarzyszeniowej mająca na celu rozwój i zwiększenie efektywności kolei. Działania modernizacji oraz wprowadzenia nowoczesnego modelu zarządzania trakcją etc.

Międzynarodowe połączenia pociągów kontenerowych na Ukrainie w 2020 r. :

- Do Polski:

Chiny - Kazachstan - Federacja Rosyjska - Ukraina - Polska;

Chiny - Kazachstan - Federacja Rosyjska - Białoruś - Ukraina – Polska;

Rosja (Czerepowiec 2 - Suzemka) - Ukraina (Zernowe - Izov) - Polska (Hrubieszów - Zamost - Bortatycze LHS)

Nizhnedniprovsk-Vuzol (Ukraina) do stacji Sławków (Polska). Ze stacji Nizhnedniprovsk-Vuzol pociąg odjeżdża w każdą sobotę. Czas dostawy kontenerów do granicy Ukrainy z Polską wynosi 40 godzin.

Źródło: Ministerstwo Infrastruktury Ukrainy; Urząd Statystyczny Ukrainy, Kolejy Ukraińskie Ukrzaliznyca

- Z Ukrainy do Polski przetransportowano w 2020 r. – 37 pociągów kontenerowych (z 83 łącznie), za 2 mies. 2021 r. – 12 pociągów kontenerowych .

- Do innych krajów:

Chiny - Mongolia - Federacja Rosyjska - Ukraina;

Chiny - Kazachstan - Federacja Rosyjska - Ukraina - Słowacja / Węgry;

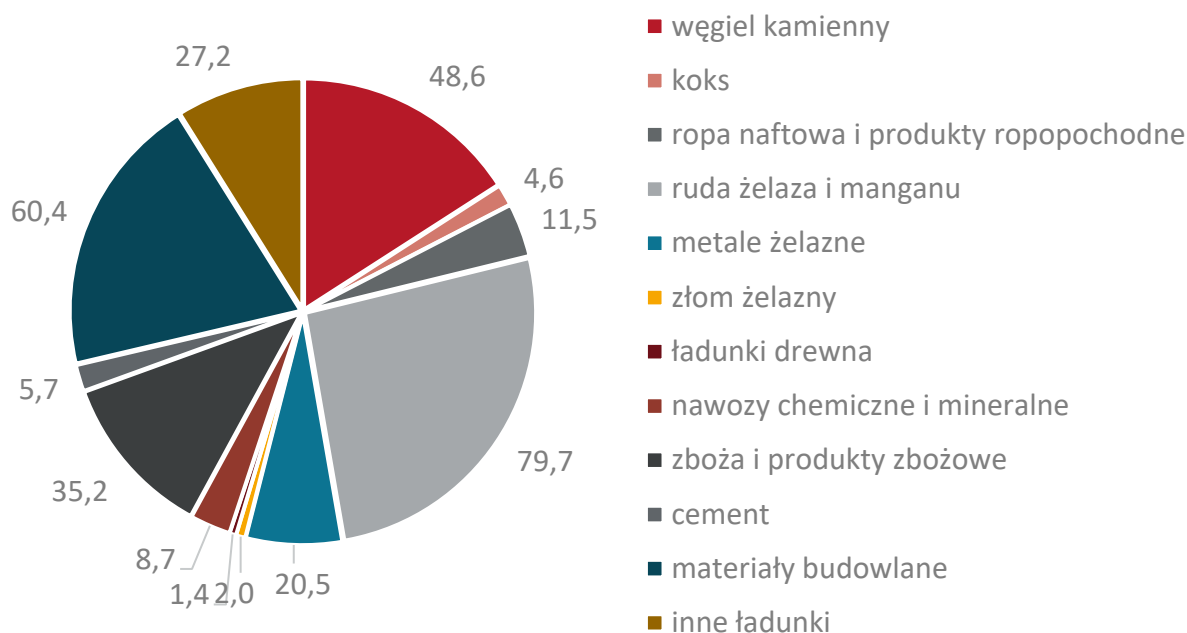
Chiny - Mongolia - Federacja Rosyjska - Ukraina - Węgry.

Przewozy towarowe pomiędzy Ukrainą a Polską. Transport kolejowy (w tonach)

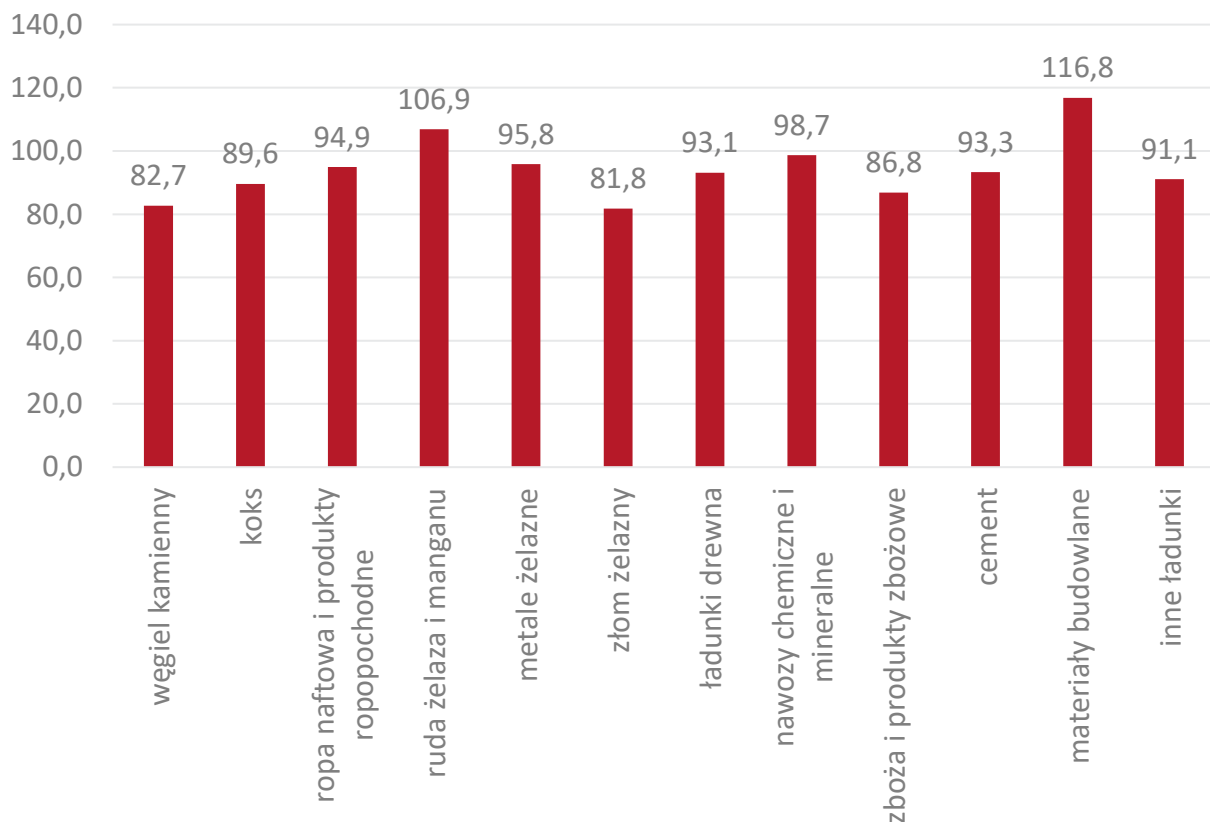
	2019	2020	% do 2019
Import	876 314	870 991	99,39
Eksport	9 124 134	7 482 822	82,01
Tranzyt	2 01822	1459811	72,33
Razem	12 018 470	9 813 624	81,65

Źródło: Ministerstwo Infrastruktury Ukrainy, Urząd Statystyczny Ukrainy

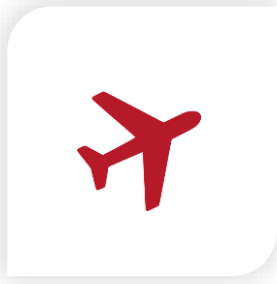
Transport towarów koleją w podziale na rodzaje ładunków na Ukrainie w 2020 r. [mln t]



Transport towarów koleją w podziale na rodzaje ładunków na Ukrainie, % 2020 roku do 2019 roku



Źródło: Ministerstwo Infrastruktury Ukrainy; Urząd Statystyczny Ukrainy, Kolejce Ukraińskie Ukrzaliznycia



Transport lotniczy

We wszystkich miastach obwodowych są zlokalizowane lotniska, ale najbardziej rozwinięte znajdują się w Kijowie (Port lotniczy Boryspol i Port lotniczy Żulany), we Lwowie, Odessie, Charkowie etc. Jest to związane z działalnością gospodarczą tych miast, migracją zarobkową oraz atrakcyjnością turystyczną. Ukraiński rynek lotniczy reprezentują ukraińskie i międzynarodowe linie lotnicze: Ukraine International Airlines, Air Arabia, Air France, Austrian Airlines, British Airways, KLM Royal Dutch Airlines, Polskie Linie Lotnicze LOT, Lufthansa, Royal Jordanian Airlines, Pegasus Airlines, Wizz Air, Flydubai i inni. Ostatnio coraz więcej firm stosujących strategię niskich kosztów (tzw. Low Cost Business Models) trafia na rynek ukraiński. Od września 2018 r. regularne loty z Kijowa i Lwowa są obsługiwane przez Ryanair.

- Spośród 19 lotnisk największe znaczenie w lotniczych połączeniach międzynarodowych ma lotnisko Boryspol w Kijowie. Pozostałe lotniska: Kijów-Żuliany oraz porty w Odessie, Charkowie, Dnieprze, Lwowie, Zaporozżu, IwanoFrankowsku, Krzywym Rogu, Użhorodzie, Mariupolu, Czerniowcach i Równem, choć mają status międzynarodowych, odgrywają rolę głównie w ruchu krajowym.
- 24,3 milionów pasażerów w 2019 roku – ruch pasażerski na Ukrainie stale wzrasta (w ciągu ostatnich 4 lat odnotowano dwukrotny przyrost).



Źródło: Państwowa Służba Lotnicza Ukrainy, Ministerstwo Infrastruktury Ukrainy; Państwowa Służba Lotnicza Ukrainy



Porty morskie

Na Ukrainie jest 13 czynnych portów morskich (nie uwzględniając portów na terytorium tymczasowo okupowanego Krymu), a mianowicie: Białogród nad Dniestrem, Berdiańsk, Izmań, Czarnomorskie, Mariupol, Mikołajów, Chersoń, Odessa, Specjalistyczny Port morski w Olwii, Reni, Skadowśk, Ust-Dunajski morski port handlowy oraz „Jużnym”. Portami głębokowodnymi są: „Jużny”, porty w Czarnomorsku, Odessie i Mikołajowie.

- 13 czynnych portów morskich (bez uwzględnienia portów tymczasowo okupowanego Krymu).
- 16 czynnych portów rzecznych.
- 160 milionów ton stanowiły ładunki cargo w ukraińskich portach w 2019 roku.
- Długość śródlądowych dróg wodnych wynosi 1672 km (główną rolę odgrywają rzeki: Dniepr i Dunaj). Maksymalna wydajność szacowana jest na 30 milionów ton rocznie.
- Najważniejsze ukraińskie porty morskie na Morzu Czarnym to: Odessa, Czarnomorsk, Piwdenny, Biłhorod Dniestrowski, Mikołajów, Oczaków, Chersoń, Skadowsk; na Morzu Azowskim: Mariupol, Berdiańsk oraz na Dunaju: Izmań, Kilija i Reni.
- Około 60 % ładunków przechodzi przez trzy główne porty w Odessie, Czarnomorsku i Jużnym (wszystkie w obwodzie odeskim).
- Najbardziej rozpowszechnione ładunki w portach morskich na Ukrainie to zboża i rudy żelaza (eksport) oraz węgiel (import). Ważnym elementem tej branży jest dostęp do znacznej ilości terminali przeładunkowych, skąd zboże jest transportowane dalej.
- Na Ukrainie jest kilka portów śródlądowych nad Dnieprem i Dunajem, jednak mają one niewielkie znaczenie dla gospodarki kraju.

Korzyści dla biznesu z zacieśnienia współpracy w korytarzu Odessa – Gdańsk:

- Dodatkowe możliwości transportu towarów dla ukraińskiego biznesu w kierunku krajów unijnych w połączeniu kolejowym a także w kierunku krajów skandynawskich i Wielkiej Brytanii przez Port Gdańsk.
- Dodatkowe możliwości transportu towarów dla polskiego biznesu z krajami trzecimi, m.in.: połączenia intermodalne (kontenerowe, kontrailerowe) z Turcją oraz innymi państwami basenu Morza Czarnego; połączenia intermodalne z krajami Azji Środkowej oraz Chinami w ramach korytarzy transportowych TMTM, TRACECA, Szlaku Jedwabnego.





Transport rurociągowy

System transportu ropy naftowej na Ukrainie liczy około 4,8 tys. km. Jego przepustowość na wejściu wynosi 114 mln ton rocznie, a na wyjściu – 56,3 mln ton rocznie. Obecnie przepustowość systemu transportu ropy naftowej jest poniżej 40%, w szczególności z powodu nieproduktywnego wykorzystania procesów rafineryjnych. Nadal ma miejsce tendencja do zmniejszenia częstotliwości transportu ropy naftowej, w tym jej tranzytu. Ukraiński system transportu gazu jest na drugim miejscu po Rosji w skali Europy. Jego moc na wejściu wynosi 290 mld m³, na wyjściu - 175 mld m³ rocznie. Łączna długość gazociągów wynosi 39,8 tys. km, w tym 23 tys. km stanowią gazociągi magistralne. System transportu gazu jest bezpośrednio połączony z systemami gazociągów w Rosji, Polsce, na Białorusi, Słowacji, Węgrzech, w Rumunii, a poprzez te systemy jest faktycznie zintegrowany z ogólnoeuropejską siecią gazową. Ukraina ma jedną z najpotężniejszych (drugie miejsce po Rosji) podziemnych sieci magazynowania gazu w Europie, która jest ważną technologiczną częścią systemu transportu gazu, która zapewnia niezawodność zarówno dostaw gazu krajowego, jak i tranzytu gazu rosyjskiego do krajów europejskich. Łączna pojemność czynna podziemnych magazynów gazu (których jest 13) wynosi 32 mld m³. Napełnianie ukraińskich magazynów gazu tylko do połowy dla zapewnienia własnych potrzeb umożliwia wynajem tych obiektów dla klientów z całej Europy. 17 grudnia 2014 r. w Warszawie operatorzy systemu transportu gazu Ukrainy (UKRTRANSGAS S.A.) i Polski (GAZ-SYSTEM S.A.) podpisali umowę o współpracy. Głównym celem połączenia systemów Polski i Ukrainy jest dywersyfikacja źródeł dostaw gazu dla Ukrainy oraz dalsza integracja systemów przesyłowych i rynków gazu w regionie Europy Wschodniej, a także wzmocnienie solidarności energetycznej pomiędzy krajami Unii Europejskiej i Wspólnoty Energetycznej. Zakończenie projektu planowane jest na 2020 rok. Planowane połączenie gazowe Polska – Ukraina zakłada budowę nowego gazociągu pomiędzy węzłami Hermanowice na terytorium Polski i Bilcze-Wołyca po stronie

ukraińskiej. Łączna długość gazociągu to około 110 km z wydajnością 8,0 mld m³ rocznie w kierunku Polska – Ukraina i 7,0 mld m³ rocznie w kierunku Ukraina – Polska. Dzięki projektowanemu połączeniu międzysystemowemu Polska oraz inne kraje UE uzyskają także dostęp do magazynów gazu na Ukrainie.

Do czynników wspierających rozwoju sektora infrastrukturalnego na Ukrainie możemy zaliczyć:

- Wspierane przez rząd procesy modernizacji oraz szerokie zachęty dla inwestorów.
- Wprowadzenie partnerstwa publiczno-prywatnego.
- Otwarty dla wszystkich system zamówień publicznych prozorro.gov.ua
- Decentralizacja
- Rozwój przewozów intermodalnych (kanałami morsko-drogowo-kolejowymi).
- Wsparcie przez instytucje i organizacje międzynarodowe w zakresie modernizacji.
- Zrealizowane i realizowane projekty przy wsparciu: Banku Światowego; Europejskiego Banku Odbudowy i Rozwoju, Unii Europejskiej.
- Współpraca z podmiotami zagranicznymi w celu budowy nowych połączeń.

Zachodzące procesy modernizacji infrastruktury drogowej na Ukrainie stwarzają również szanse dla polskiego biznesu. Udział w zamówieniach publicznych realizowanych przez rząd i instytucje państwowe Ukrainy, a także finansowanie przez instytucje i organizacje międzynarodowe.

Szereg ważnych działań i projektów w zakresie infrastrukturalnym pomiędzy Polską a Ukrainą regulują i wspierają liczne umowy międzyrządowe oraz MoU:

- Transport samochodowy (umowa międzyrządowa Polska – Ukraina),
- Transport lotniczy (2 umowy międzyrządowe Polska – Ukraina),
- Transport kolejowy (6 umów międzyrządowych Polska – Ukraina oraz memorandum pomiędzy Kolejami Ukraińskimi a PKP LHS Sp. z o.o.),

Źródło: Urząd Statystyczny Ukrainy, Ukrtransgaz, Ministerstwo Infrastruktury, EBOR, Bank Światowy

- Kontenerowe przewozy,
- Intermodalne przewozy (projekt umowy dotyczący rozwoju korytarza Morze Bałtyckie – Morze Czarne – Morze Kaspijskie),
- Umowy w zakresie modernizacji, budowy i utrzymania dróg (3 umowy międzyrządowe Polska – Ukraina oraz memorandum).

PRZYDATNE KONTAKTY:

Stowarzyszenie Międzynarodowych Przewoźników Samochodowych Ukrainy (ASMAP)

Federacja Pracodawców Transportu Ukrainy

Ogólnoukraińskie Centrum Reform Infrastruktury Transportowej

Ministerstwo Infrastruktury Ukrainy

Państwowa Służba Lotnicza Ukrainy

Państwowe przedsiębiorstwo obsługi ruchu lotniczego Ukrainy „Ukraeroruch”

Państwowe przedsiębiorstwo „Administracja Portów Morskich Ukrainy”

Państwowa Służba Ukrainy ds. Bezpieczeństwa Transportu (Ukrtransbezpeka)

Międzynarodowy port lotniczy Boryspol

Międzynarodowy port lotniczy Lwów imienia Daniela Halickiego

Międzynarodowy port lotniczy Odessa

Międzynarodowy port lotniczy Kijów (Żuliany)

Odeski port morski

Państwowe przedsiębiorstwo Morski port handlowy Południowy (Jużnyy)

Mikołajowski port handlowy

Narodowy Uniwersytet Transportu

Narodowy Uniwersytet Lotnictwa

Dniepropietrowski Narodowy Uniwersytet Transportu Kolejowego imienia Akademika W. Lazariana

„Państwowy Instytut Naukowy Drogownictwa im M. P. Szulgina”

4. Udział polskich podmiotów w procesie logistycznym

4.1 Port Gdańsk – morska brama do Europy Środkowo – Wschodniej

Port Gdańsk jest globalnym hubem transportowym na Morzu Bałtyckim jako port uniwersalny, który może obsługiwać wszystkie rodzaje towarów, m.in. kontenery, automotive, paliwa płynne, masowe suche oraz produkty chemiczne. Tor głębokowodny ma głębokość 17 metrów, dzięki czemu w Porcie Zewnętrznym można przyjmować największe jednostki o zanurzeniu do 15 metrów; brak pływów zapewnia stałą głębokość wody; brak zalodzenia umożliwia pracę przez cały rok. Port Gdańsk to jedyny bałtycki port, który obsługuje bezpośrednie połączenia kontenerowe z Chinami. Dla Azji jest morską bramą do rynków Europy Środkowo-Wschodniej, najdynamiczniej rozwijającego się regionu Unii Europejskiej.



Teren portu dzieli się na dwa obszary. Pierwszy z nich to port wewnętrzny, usytuowany wzdłuż Martwej Wisły oraz kanału portowego. Drugi to port zewnętrzny, zlokalizowany bezpośrednio na wodach Zatoki Gdańskiej.

Źródło: Port Gdańsk

Na terenie portu wewnętrznego znajdują się: terminal kontenerowy, terminal promowo-pasażerski i RO-RO, nabrzeża do przeładunku samochodów osobowych, owoców cytrusowych, siarki, nawozów. Port wewnętrzny przystosowany jest do przeładunku drobnicy konwencjonalnej i towarów masowych (wyrobów hutniczych, sztuk ciężkich, ponadgabarytowych, zbóż, nawozów sztucznych, rudy czy węgla).

Port zewnętrzny tworzą 4 pirsy: paliwowy, węglowy, LPG i rudowy oraz terminal kontenerowy DCT (Deepwater Container Terminal), znajdujące się bezpośrednio na wodach Zatoki Gdańskiej. Tutaj przeładowuje się surowce energetyczne takie jak paliwa płynne, węgiel oraz gaz płynny. Dynamiczny rozwój tej części portu (m.in. budowa terminala masowego, lokalizacja Terminala Naftowego PERN, rozbudowa terminala DCT) sprawia, że stale poszukiwane są nowe kierunki przestrzennego rozwoju portu. W planach na najbliższe lata jest budowa Portu Centralnego. To projekt załadownia akwenu o powierzchni ok. 410 ha.

Port Gdańsk to jedyny port na Bałtyku przystosowany do obsługi największych statków oceanicznych na świecie. Leży na styku głównych szlaków logistycznych, dzięki czemu jest bramą dla towarów importowanych i eksportowanych przez przedsiębiorstwa Europy Środkowo-Wschodniej. Port jest doskonale skomunikowany, zarówno od strony wody jak i lądu. Autostrada A1 łącząca Czechy z polskim wybrzeżem Morza Bałtyckiego i Portem Gdańsk jest już gotowa w 85%. Już w 2022 roku można będzie przejechać bez światła autostradą bezpośrednio z Portu Gdańsk do czeskiej Ostrawy, Brna, Pragi czy słowackiej Bratysławy. Taka lokalizacja gwarantuje sprawną dystrybucję towarów na terenie kraju, ale także poza jego granicami. Dzięki zrealizowanym inwestycjom drogowo-kolejowym, dowóz ładunków z dowolnego nabrzeża do sieci dróg ekspresowych i autostrad zajmuje zaledwie parę minut. Doceniają to przedsiębiorcy.

Obecnie na portowych terenach o powierzchni blisko 700 ha, działalność gospodarczą prowadzi ponad setka firm o różnorodnym profilu działalności, z czego ponad 20 kontrahentów realizuje swoje przeładunki w relacji morskiej.

To przede wszystkim branże: petrochemiczna, energetyczna, rolno-spożywcza, budowlana. To dzięki synergii z operatorami Port Gdańsk stale rośnie w siłę.

Od 2016 r. przeładunki na portowych nabrzeżach wzrosły o 15 mln ton, osiągając rekordowy wolumen 52 mln ton w 2019 r. Port Gdańsk już dziś jest oknem na świat dla towarów z Polski, Ukrainy, Białorusi, Czech, Słowacji i całego regionu Europy Środkowo – Wschodniej. Na początku 2021 roku Port Gdańsk awansował do grona trzech największych portów na Morzu Bałtyckim, a w ubiegłym roku do pierwszej dwudziestki portów europejskich. Pierwszy kwartał 2021 r. utwierdził tylko wysoką pozycję portu na Bałtyku (pierwsze miejsce w przeładunkach kontenerów).



Obecnie Port Gdańsk obsługuje 21 regularnych połączeń morskich. Oprócz Europy, statyami

Źródło: Port Gdańsk

kierunkami obrotu towarów są USA, Ameryka Środkowa i Południowa oraz Azja. W ramach oferowanych linii oceanicznych (aliansów: 2M i Ocean Alliance) Gdańsk jest jedynym bałtyckim portem, który obsługuje bezpośrednie połączenia kontenerowe z Chinami.

4.2 Kompleksowe usługi logistyczne w korytarzu Gdańsk – Odessa. PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.

PKP CARGO CONNECT jest międzynarodowym operatorem logistycznym świadczącym kompleksowe usługi w zakresie transportu, przeładunków, magazynowania i odprawy celnej towaru.



Specjalizuje się w krajowym i międzynarodowym transporcie kontenerów, nadwozi wymiennych i naczep, za pomocą pociągów dedykowanych dla klienta oraz pociągów operatorskich w ramach usługi Connect Operator. Jako wiodący operator proponuje także

Źródło: PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.

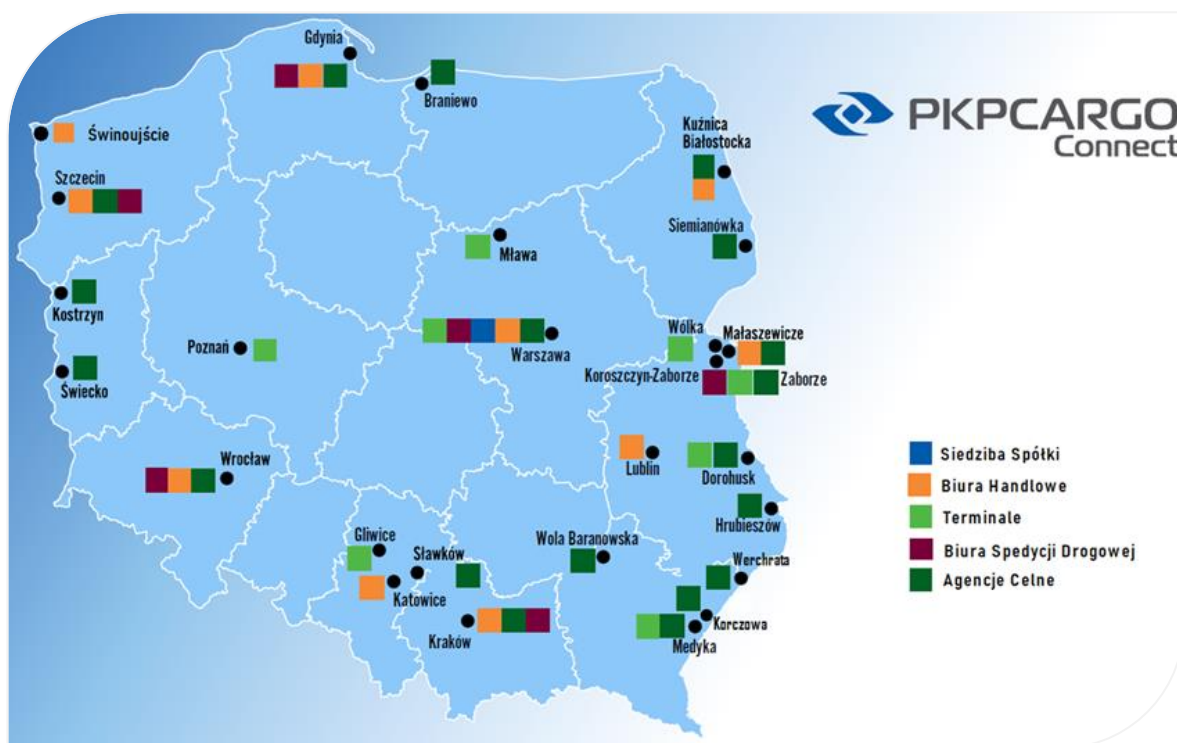
rozwiązania intermodalne wykorzystujące transport morski, drogowy, a przede wszystkim kolejowy na terenie Polski oraz innych krajów Unii Europejskiej, a także Rosji, Białorusi, Ukrainy, Kazachstanu, Turcji oraz Wielkiej Brytanii. Świadczy usługi spedycyjne związane z przewozem kolejowym wszelkiego rodzaju towarów, zarówno w pojedynczych wagonach i zespołach wagonów, jak i całowociągowych. Świadczy również usługi w transporcie drogowym cało pojazdowym FTL i częściowym LTL, transporcie chłodniczym (z możliwością stałego monitorowania temperatury) oraz transporcie towarów niebezpiecznych (ADR). Proponuje m.in. obsługę door-to-door, just in time i place on time.

PKP CARGO CONNECT świadczy kompleksowe usługi intermodalne dzięki sieci terminali, w tym trzech kontenerowych, zlokalizowanych w Poznaniu, Gliwicach i Warszawie, trzech konwencjonalnych w Wólce, Zaborzu (na granicy z Białorusią) i Dorohusku, oraz konwencjonalno – kontenerowym w Medyce.

PKP Cargo Connect obecne jest na Nowym Jedwabnym Szlaku od 2013 roku i jako członek grupy PKP Cargo stał się dedykowaną częścią Grupy do obsługi wolumenów na trasie Chiny- Polska- Chiny.

- Świadczy kompleksową obsługę klientów poprzez przeładunek z toru szerokiego na tor normalny, obsługę celną, usługi terminalowe, transport drogowy i kolejowy.
- Jest liderem w dostarczaniu szerokiej gamy usług na terenie Unii Europejskiej.
- Bierze udział w otwieraniu nowych korytarzy i nowych połączeń, jak np. połączenie Xi'an- Sławków- Mediolan, czy korytarz transkaspijski.
- Wprowadził na Nowy Jedwabny Szlak swój terminal w Gliwicach, uruchamiając stałe połączenie Gliwice-Chongqing.

Dodatkowo posiada rozbudowaną sieć agencji celnych usytuowanych na przejściach granicznych w Polsce, w portach morskich oraz w innych miejscach na terenie kraju.



Usługi PKP CARGO CONNECT:

Transport ponadgabarytowy

PKP CARGO CONNECT to przedsiębiorstwo, które realizuje transport ponadgabarytowy dowolnego asortymentu ładunków o niestandardowych wymiarach. Dzięki specjalistycznemu sprzętowi jest w stanie przewieźć nawet bardzo ciężkie i charakteryzujące się zupełnie niekonwencjonalnymi gabarytami ładunki. PKP CARGO CONNECT przewozi ogromne maszyny, elementy mostów, czy też konstrukcji stalowych wykorzystywanych do budowy różnego rodzaju obiektów użytkowych.

Firma posiada własną brygadę załadunkową, dlatego realizacja każdego zlecenia przebiega bardzo szybko i sprawnie - nawet nietypowe i wymagające dużego nakładu pracy świadczenia transportowe wykonywane są rzetelnie i efektywnie. Usługi w transporcie ponadgabarytowym są świadczone klientom z całej Polski.

Źródło: PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.

Transport morski

PKP CARGO CONNECT świadczy usługi w transporcie morskim. Już od najdawniejszych czasów transport morski stanowił jeden z głównych sposobów przewozu towarów na skalę krajową i międzynarodową. Transportowanie ładunków drogą morską było niekiedy jedyną możliwą opcją – niejednokrotnie warunki geopolityczne nie pozwalały na bezproblemowe przewiezienie produktów drogą lądową. Również współcześnie transport morski jest bardzo często wykorzystywaną formą transportu - wiele przedsiębiorstw działających na terenie różnych krajów Europy korzysta z możliwości przewozu kontenerów lub innych przesyłek przy pomocy specjalistycznych sprzętów.

Aranżacja ładunków na pokładach różnego rodzaju statków wymaga sporego doświadczenia oraz rozeznania w środowisku transportowym. Do niewątpliwych zalet transportu morskiego można zaliczyć fakt, że ładunki mogą być przewożone w taki sposób nawet na bardzo dużą odległość, a koszt transportu jest stosunkowo niewielki. Należy również pamiętać, że drogą morską można przetransportować nawet niezwykle duże ładunki, jedynym minusem może okazać się fakt, że tego typu transport uzależniony jest w sporym stopniu od panującej pogody oraz przebiega wolniej od transportu drogą lądową.

PKP CARGO CONNECT ma doświadczenie w obsłudze transportu morskiego na szeroką skalę –obsługuje procedury celne i organizuje przeładunki w portach. Zapewnia również profesjonalną aranżację ubezpieczeń.

Odprawy celne

Obsługa celna to jeden z najistotniejszych elementów towarzyszących każdemu rodzajowi transportu międzynarodowego. Przewożąc różnego typu ładunki musimy przejść niezbędne odprawy celne, a także spełnić wszelkie określone prawem wymogi dotyczące cła i ubezpieczenia. Wywóz, przywóz oraz tranzyt towarów wymaga każdorazowego dopełnienia standardowych procedur, podczas których następuje kontrola całości lub części transportowanych towarów.

Źródło: PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.



W trakcie kontroli następuje również ustalenie wysokości stawki cła, jakie należy uiścić. Korzystając z usług ekspertów z dziedziny transportu morskiego i odpraw celnych, można liczyć na rzetelne podejście do realizacji wszelkiego typu zleceń z zakresu odpraw celnych.

PKP CARGO CONNECT posiada magazyny czasowego składowania towarów na terenie wielu miast, dlatego może zagwarantować w pełni bezpieczne dopełnienie procedur. Oferuje również doradztwo celne i fachową reprezentację każdego klienta przed organami administracji celnej. Wyspecjalizowana kadra agentów celnych pracujących w PKP CARGO CONNECT posiada fachową wiedzę teoretyczną oraz ogromną praktykę zdobytą na przestrzeni ponad 20 lat. PKP CARGO CONNECT posiada tytuł AEO i może zapewnić klientom dogodne uproszczenia celne podczas kontroli. Sieć Agencji Celnych na terenie kraju i na granicy UE pozwala na sprawne i szybkie załatwienie wszelkich formalności związanych z odprawą celną.

Źródło: PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.

Transport zboża

Przemysł rolno-spożywczy to jeden z wiodących sektorów w polskiej gospodarce. Ogromna powierzchnia upraw zbóż na terenie Polski stawia nasz kraj w zdecydowanej czołówce Unii Europejskiej. Transport zboża wymaga wykorzystania profesjonalnych, specjalnie do tego przygotowanych wagonów samowyładowczych, dzięki którym przewóz odbywa się w pełni bezpiecznie. Tego typu sprzęty posiadają uchylane dachy, a także usprawniające transport zboża uszczelnienia zapobiegające usypywaniu. PKP CARGO CONNECT dysponuje nowoczesnymi wagonami umożliwiającymi bezproblemowy przewóz różnego rodzaju towarów sypkich o wadze nawet do 63 ton. Transport zboża, cukru, rzepaku, a także innych produktów odbywa się w specjalistycznym taborze kolejowym. Klientom oferowane są profesjonalne usługi logistyczne z zakresu załadunku, rozładunku i magazynowania, a także możliwość monitoringu wszystkich przesyłek. Firma pomaga w doborze optymalnego sposobu transportu i doradza w indywidualnych kwestiach związanych z logistyką.

Spedycja morska

Organizacja przewozu towarów jest zadaniem wymagającym rzetelnego i w pełni profesjonalnego podejścia. Jeżeli chcemy skorzystać z usług związanych ze spedycją morską, warto wybrać specjalistów, którzy posiadają duże doświadczenie w transporcie towarów nawet na bardzo duże odległości. Niezależnie od tego, czy interesuje Państwa międzynarodowa spedycja morska, samochodowa, czy też kolejowa - ważne jest, aby sprzęty wykorzystywane podczas realizacji usług transportowych spełniały wszystkie wymagane normy.

PKP CARGO CONNECT posiada dostęp do najnowocześniejszych promów, wagonów kolejowych oraz innych maszyn, które usprawniają każdy etap przewozowy. Dzięki spedycji morskiej towarów umieszczonych w kontenerach można dostarczyć dowolny asortyment nawet na dalekie, egzotyczne rynki. Spedycja morska pozwala na dotarcie w najbardziej odległe zakątki świata - profesjonalna obsługa celna i portowa to sposób na

szybki i sprawny transport o nieograniczonych możliwościach. Niezwykle ważne są również dodatkowe usługi, które usprawniają każdy etap spedycji morskiej - m.in. magazynowanie, składowanie i pakowanie ładunków. W PKP CARGO CONNECT można również korzystać z pomocy w odprawach fiskalnych, opcji korzystnych ubezpieczeń morskich, a także fachowej organizacji przeładunków portowych. Spedycja morska umożliwia również przetransportowanie różnego rodzaju towarów ponadgabarytowych, których czasami nie można dostarczyć przy pomocy innych środków przewozowych.

W trosce o zapewnienie najwyższej jakości i bezpieczeństwa świadczonych usług Spółka wdrożyła systemy:

- ISO 9001:2015,
- ISO 22000:2005
- oraz stale utrzymuje certyfikaty w zakresie:
- GMP+ B4,
- AEO.

4.3 PKP LHS - szerokie tory możliwości

PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o. od wielu lat angażuje się w kwestie rozwoju współpracy w zakresie kolejowych przewozów towarowych i usług spedycyjnych pomiędzy Polską a Ukrainą. Od ponad 40 lat linia szerokotorowa jest naturalną trasą transportową dla towarów między naszym krajem a państwami Europy Wschodniej, głównie Ukrainą.

Zalety linii LHS doskonale wpisują się w oczekiwania obecnego rynku logistycznego: najdalej wysunięta, w głąb UE, linia kolejowa o prześwicie torów 1520 mm o długości 400 km, łącząca granicę polsko-ukraińską Hrubieszów/Izov ze Sławkowem na Śląsku – przemysłowym regionem Polski; przeznaczona wyłącznie do transportu towarowego, umożliwia transport bez konieczności przeładunku towarów na granicy.

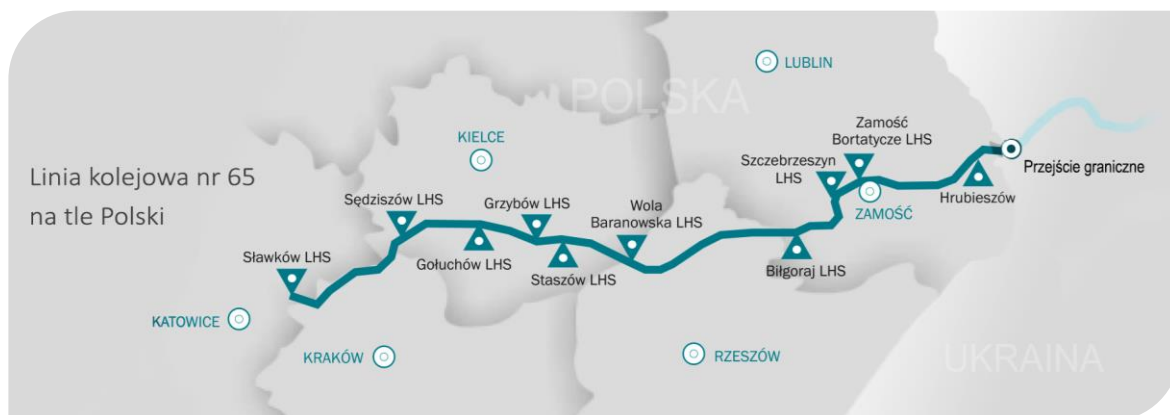
Źródło: PKP LHS Sp. z o.o.



Linia LHS posiada bezpośrednie połączenie z siecią kolejową krajów Europy i Azji a stacje położone na linii LHS są stacjami stycznymi z siecią europejską o prześwicie 1435 mm., co daje Klientom z Europy możliwość budowania trwałych łańcuchów dostaw na rynki Ukrainy a także do innych państw Europy Wschodniej i Azji.

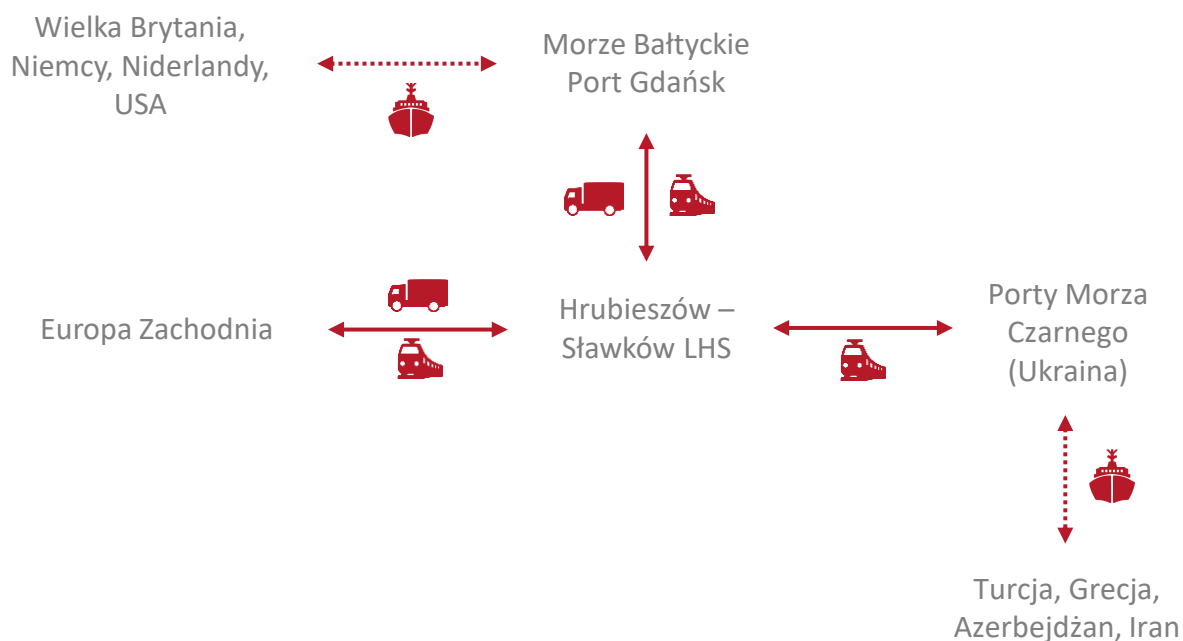
PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o. działa od 2001 roku i należy do Grupy PKP. Funkcjonuje w ramach zintegrowanej struktury, jako zarządca i przewoźnik towarowy, oferując kompleksową obsługę transportową, spedycyjną i logistyczną w zakresie kolejowego międzynarodowego i krajowego transportu towarów.

PKP LHS świadczy kompleksową obsługę w zakresie kolejowego transportu towarów i kompleksowej obsługi celnej oraz logistycznej. Oferta Spółki skierowana jest do różnych gałęzi przemysłu, m.in. metalurgicznego, chemicznego, paliwowo - energetycznego, przetwórstwa drzewnego, budownictwa oraz rolno-spożywczego.



Na końcu linii LHS zlokalizowana jest stacja Sławków LHS – centrum logistyczne wyposażone w nowoczesne terminale, w tym „Euroterminalem Sławków” realizujące przeładunki kontenerów.

ŁAŃCUCHY DOSTAW



Spółka PKP LHS organizuje również kompleksowe usługi operatorskie i spedycyjne dla przewozów konwencjonalnych oraz kontenerowych na trasach z Europy Wschodniej i Azji do Europy i w kierunku odwrotnym. W marcu 2021 Spółka rozpoczęła samodzielną obsługę operatorką pociągów w relacji Chiny – UE – Chiny.

Źródło: PKP LHS Sp. z o.o.

4.4 PKP CARGO TERMINALE - Terminal Kontenerowy Medyka-Żurawica

1 lutego 2011 roku PKP CARGO S.A. powołała do życia PKP CARGO CENTRUM LOGISTYCZNE MEDYKA-ŻURAWICA Sp. z o.o., które powstało przy granicy z Ukrainą, na przejściu granicznym Medyka – Mościska, właścicielem jest PKP CARGO S.A.

Centrum obsługuje wymianę handlową głównie pomiędzy krajami Unii Europejskiej a Ukrainą i Rosją. Posiada nowoczesne terminale na styku normalnych (1435 mm) i szerokich (1520 mm) torów kolejowych, umożliwiające przeładunek i składowanie większości ładunków. Centrum Logistyczne Medyka – Żurawica zlokalizowane jest w III Europejskim Korytarzu Transportowym biegnącym jako połączenie drogowe i kolejowe z Berlina, przez Wrocław, Kraków, Przemyśl, Lwów do Kijowa, na dystansie 1640 km. EKT III jest jednym z najważniejszych europejskich połączeń transportowych pomiędzy UE oraz państwami ościennymi na linii wschód – zachód.

W odległości ok. 90 km od Medyki w Jasionce k/Rzeszowa znajduje się lotnisko, które zapewnia dostęp do wszystkich rodzajów środków transportu lotniczego (lotnisko może przyjąć największe samoloty transportowe i pasażerskie). Zadaniem Centrum jest obsługa i zaspokojenie oczekiwań klientów wraz z kompleksową obsługą logistyczną zmierzającą do połączenia głównych gałęzi transportu tj. kolei, transportu samochodowego, lotniczego, żeglugi śródlądowej i morskiej w jedną elastyczną sieć transportową.

Terminal Kontenerowy Medyka-Żurawica w Liczbach:

- Powierzchnia Terminala – 5,8 ha.
- Obecne możliwości przeładunkowe - 2 pociągi kontenerowe na dobę.
- Wyposażenie do przeładunku kontenerów – 2 Urządzenia Reach Stacker Kalmar DRG 450.
- Pojemność Depotu kontenerowego – 2000 TEU.

Źródło: PKP Cargo Terminale

Oferowane są usługi:

- przeładunku kontenerów:
 - wagon-wagon,
 - wagon-plac składowy (depot),
 - wagon-samochód,
 - samochód-samochód,
- składowania kontenerów.

Terminale Masowe:

- Możliwości Przeładunkowe : 4,8 mln ton;
- łączna długość torów szerokotorowych: 7351m;
- Wyposażenie przeładunkowe: suwnice, koparko-ładowarki.



ZASTRZEŻENIE

Powyższy materiał jest chroniony prawami autorskimi, które przysługują Polskiej Agencji Inwestycji i Handlu S.A. („PAIH”) i można go wykorzystywać w sposób dozwolony przez przepisy ustawy z dnia 4 lutego 1994 r. o prawie autorskim i prawach pokrewnych (tj. Dz. U. z 2019, poz. 1231), ale jedynie w celach niekomercyjnych (tj. na użytek własny). Nie jest dozwolone komercyjne wykorzystanie przekazywanych treści. Ponadto, materiał ten można wykorzystać, jeżeli przepisy lub zgoda uprawnionego zakładają, że wykorzystanie w celach niekomercyjnych nie wymaga pozwolenia ze strony uprawnionego. Dla innych sposobów wykorzystania materiału niezbędne jest uzyskanie pozwolenia od uprawnionego z tytułu autorskich praw majątkowych. PAIH nie ponosi odpowiedzialności z tytułu jakiegokolwiek szkody bezpośredniej lub pośredniej jakiegokolwiek rodzaju, w tym szkody za utratę zysków, wynikłej z całkowitego lub częściowego wykorzystania informacji udostępnionych przez PAIH w niniejszym materiale. W związku z tym, każdy odbiorca tych informacji powinien sprawdzić przydatność i poprawność wyżej wymienionych informacji zgodnie z ich przeznaczeniem i korzystać z tych informacji na własną odpowiedzialność. PAIH oraz jej pracownicy nie ponoszą w żadnym wypadku odpowiedzialności za jakąkolwiek decyzję lub działanie podjęte w oparciu o wyżej wymienione informacje, ani za jakiegokolwiek konsekwencje wynikające z decyzji podjętych w oparciu o te informacje.

Polska Agencja Inwestycji i Handlu S.A.

ul. Krucza 50
00-025 Warszawa

NIP: 526-030-01-67

KRS: 0000109815

Kontakt:

Serwis PAIH24: +48 22 334 99 55

Kontakt PAIH24: paih24@paih.gov.pl



Polska Agencja
Inwestycji i Handlu
Grupa PFR

