

Marian MORAWSKI¹

POTENCJAŁ TRÓJMIEJSKICH CENTR LOGISTYCZNYCH ORAZ POMORSKICH PORTÓW SZANSĄ ROZWOJU GOSPODARCZEGO BIAŁORUSI

STRESZCZENIE

Istnieje szansa rozwoju gospodarki Białorusi poprzez perspektywę eksportu produktów wyprodukowanych w specjalnych wolnych strefach ekonomicznych w Grodnie i Brześciu z portów Trójmiasta przez sprawne skomunikowanie Gdańska i Gdyni linią kolejową polskiej szerokości. Przedsięwzięcie to jest możliwe do realizacji ale pod warunkiem dobrego wykorzystania infrastruktury gdańskiego i gdyńskiego portu oraz centrów logistycznych Trójmiasta dostosowane do możliwości białoruskiego zaplecza logistycznego ulokowanego w wybranych rejonach logistycznych Białorusi.

Słowa kluczowe: gospodarka Białorusi, wolne strefy ekonomiczne w Grodnie i Brześciu, porty morskie Trójmiasta, PKP, centra logistyczne Trójmiasta, białoruskie zaplecze logistyczne, wybrane rejony logistyczne, Wolne Strefy Ekonomiczne w Białorusi

WSTĘP

Położenie geograficzne Polski na głównych szlakach przepływów towarowych z Europy do Azji sprzyja tworzeniu logistycznej platformy z pełną infrastrukturą, umożliwiając polskiej gospodarce wymianę handlową o zasięgu globalnym, ale ze szczególnym ukierunkowaniem na kraje Europy Środkowo - Wschodniej z uwzględnieniem również Białorusi.

Prawidłowy rozwój gospodarki Białorusi opierać się musi przede wszystkim na sprawnym i dynamicznym działaniu handlu zagranicznego. Wymianę handlową tj. eksport oraz import z krajami UE oraz resztą świata Białoruś powinna prowadzić szlakami powietrznymi, lądowymi oraz morskimi. Dla Białorusi rozwój stosunków handlowych z innymi krajami, współpraca inwestycyjna, gospodarcza jest niezwykle ważna ale nie zawsze możliwa w obecnej sytuacji politycznej. Należy stwierdzić, iż strona białoruska jest zainteresowana zrównoważonym rozwojem współpracy

¹ Marian MORAWSKI, kmdr dr, Akademia Marynarki Wojennej, Wydział Dowodzenia i Operacji Morskich.

z wszystkimi krajami świata. Białoruś jest największym europejskim krajem pozbawionym dostępu do morza, a mimo to przeładowuje w zagranicznych portach morskich aż 15 milionów ton ładunków rocznie. Spośród grup towarowych, które Białoruś eksportuje drogą morską, są między innymi nawozy sztuczne (kombinat w Salihorsku jest jednym z większych na świecie), autobusy, traktory, drewno, żywność oraz paliwa i produkty ropopochodne, przetworzone w białoruskich rafineriach (w Nowopołacku i Mozyrze).

W najbliższym okresie czasu istnieje możliwość aby gospodarka Białorusi skorzystała z Trójmiejskich portów morskich w kontaktach handlowych z zagranicą poprzez utworzenie specjalnego korytarza transportowego tj.: korytarza kolejowego z Grodna oraz korytarza transportowego kolejowo - drogowego z Brześcia do terminali Gdańska oraz Gdyni po torach polskiej szerokości. Białoruska masa towarowa powinna być przewożona do centrów logistycznych, centrów dystrybucji w Województwie Pomorskiem i dalej ekspediowana za granicę. Dlatego też Rząd Białorusi w okęgach graniczących z Polską powinien opracować program resortowy dotyczący powstania sprawnej infrastruktury transportowo - logistycznej oraz doprowadzić do zbudowania odpowiedniej sieci centrów logistycznych finansowanych z własnego krajowego kapitału jak również zezwolić na udział w tych inwestycjach kapitału zagranicznego np.: z kapitałem polskim.

OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA HANDLU BIAŁORUSI²

Rząd Białorusi określa system gospodarczy swojego państwa jako „społecznie zorientowaną gospodarkę rynkową” ale w zarządzaniu gospodarką dominuje jednak sektor państwowy. Dlatego też około 53% własności w gospodarce stanowi własność państwowa co stanowi 75% PKB Białorusi wytwarzanego przez przedsiębiorstwa będące własnością publiczną. Reformy gospodarcze są słabo zaawansowane i pozbawione cech wolno rynkowych. W ostatnim okresie Białoruś ubiega się o przyjęcie do WTO, fakt ten z całą pewnością ułatwiłby światową wymianę handlową z tym krajem.

Analizując dane statystyczne w handlu zagranicznym Białorusi w okresie od stycznia – do maja 2009 roku należy stwierdzić, iż wystąpiło ujemne saldo w wysokości 3,203 mld USD. W analogicznym okresie ubiegłego roku saldo wynosiło - 1,730 mld USD. Natomiast eksport towarów w styczniu-maju 2009 roku zmniejszył się o 48% do 7,241 mld USD, a import zmniejszył się o 33,3% do 10,444 mld USD. Z ogólnej kwoty eksportu, dostawy do:

- krajów WNP wyniosły 3,188 mld USD, co oznacza spadek o 48,7%, w tym do Rosji - 2,393 mld USD (minus 47,2%),

² Ambasada Republiki Białorusi w Rzeczypospolitej Polskiej, www.president.gov.by/en/www.poland.belembassy.org/16.09.2010

- na Ukrainę - 520 mln USD (minus 59,7%).
Eksport do pozostałych krajów wyniósł 4,053 mld USD (minus 47,4%)
- W ogólnej kwocie importu dostawy:
 - z krajów WNP wyniosły 6,628 mld USD (minus 39,7%), w tym z Rosji 6,072 mld USD (minus 39,5%),
 - z Ukrainy - 467,7 mln USD (minus 42,3%),
 - import z pozostałych krajów wyniósł 3,816 mld USD (minus 18,3%).
- Ogółem struktura handlu zagranicznego Białorusi w styczniu - maju 2009r. wygląda następująco:
 - WNP 55,5%, w tym Rosja 47,9%,
 - Ukraina 5,6%,
 - kraje spoza WNP 44,5%, w tym Niemcy 5,7%.

Tabela 1.

Główne wskaźniki makroekonomiczne Białoruś

Wyszczególnienie	2006	2007	2008	2009
1. PKB (EUR mld)	29,2	32,3	42,3	39
2. Ludność (mln)	9,71	9,69	9,67	9,57
3. PKB per capita (EUR)	3 001	3 385	4 230	4 075
4. PKB (w cenach stałych r-d-r %)	10	8,6	10	1,5
5. Eksport, wartości realne, r-d-r (%)	23	23	36	
6. Import, wartości realne, r-d-r (%)	32	28	38	

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych statystycznych Urzędu Statystycznego Białorusi www.bialorus.pl/

IMPORT ROPY WENEZUELSKIEJ NA BIAŁORUŚ

W 2009 roku Rząd Białorusi³ podpisał kontrakt na ropę z Wenezueli jako jeden z elementów dywersyfikacji po problemach jakie wystąpiły z dostawami tego surowca z Rosji. Od maja 2010 do maja 2011 r. Białoruś ma odebrać 4 mln ton wenezuelskiej ropy. Docelowo ma być to 10 mln ton surowca rocznie i dlatego potrzebne są dodatkowe trasy transportowe z terminali morskich do wyznaczonych rafinerii białoruskich. Dotychczas większość ropy z Wenezueli Białorusini odbierają przez port w Odessie a następnie transportowano ropę koleją do białoruskich rafinerii na odległość około 1100 km. Dostawa kolejnej transzy surowca została przetransportowana drogą morską i skierowana do odbioru w estońskim naftoporcie Muuga a następnie transportowana transportem kolejowym do białoruskich rafinerii.

Z rachunku ekonomicznego wynika, że transport kolejowy wenezuelskiej ropy powinien być zastąpiony tańszym system rurociągowym. Dlatego Nadbałtyckie terminale paliwowe i porty morskie na Łotwie Ventspils i na Litwie terminal naftoport w Kłajpedzie konkurują o możliwość przeładunku kolejnej transzy wenezuelskiej ropy dla Białorusi. Należy również dodać, iż gdański Naftoport Sp. z o.o. Przedsiębiorstwo Przeładunku Paliw Płynnych ma połączenia z rurami białoruskimi co pozwala na realizację transporty ropy wenezuelskiej rurociągami do Białorusi; to również znacząca szansa dla terminalu w Gdańsku⁴. Na ewentualnym transporcie ropy do Białorusi mógłby skorzystać też PERN, operator polskich rurociągów a w tym nitka rurociągu „Przyjaźń”, którą płynie do Polski rosyjski surowiec i łączy się z infrastrukturą białoruskiej rafinerii w Mozyrze.

WOLNE STREFY EKONOMICZNE W BIAŁORUSI

Importowana białoruska masa towarowa, która docelowo wpływałyby do portów Trójmiasta, mogłyby być przewożone na Wschód koleją gdyż, istnieje duże prawdopodobieństwo powstania lądowego korytarza transportowego – polskimi torami kolejowymi z Gdańska do Kuźnicy Białostockiej a dalej do Grodna. Tak więc rejony w Grodnie oraz Brześciu miałyby być centrami logistycznymi w handlu pomiędzy Polską i Białorusią⁵:

- Pierwszy rejon logistyczny – Grodno, które może się dobrze rozwijać jako międzynarodowy węzeł komunikacyjny, funkcjonujący na potrzeby Polski, i Białorusi. Może być też miejscem wysyłki towarów koleją do portów w Gdańsku lub Gdyni i przywożenia stamtąd ładunków, docierających do Trójmiasta statkami.

³ info.wiadomosci.gazeta.pl/szukaj/wiadomosci/bialorus

⁴ www.rp.pl/.../514815_Ropa_od_Chaveza_poplynie_na_Bialorus_przez_Polske_.html

⁵ old.bialorus.pl/index.php?pokaz=wolne_strefy_ekonomiczne

- Drugim rejonem logistycznym może być Brześć i spełniać podobną rolę jak Grodno.

W białoruskiej polityce gospodarczej istnieją wolne strefy ekonomiczne (WSE) co jest jedynym z symboli wolnego rynku i atrakcyjnym wskaźnikiem „białoruskiego cudu gospodarczego”.

Wspólnym celem ich tworzenia jest przyspieszenie rozwoju poszczególnych regionów kraju za pomocą przyciągania inwestycji zagranicznych i wprowadzenia nowoczesnych technologii. Wolne Strefy Ekonomiczne w Białorusi to: WSE „Mińsk” ,WSE „Mohylew” ,WSE „Witebsk” ,WSE „Homel-Raton” ,WSE „Brześć” ,WSE Grodno: „Grodnoinvest”.



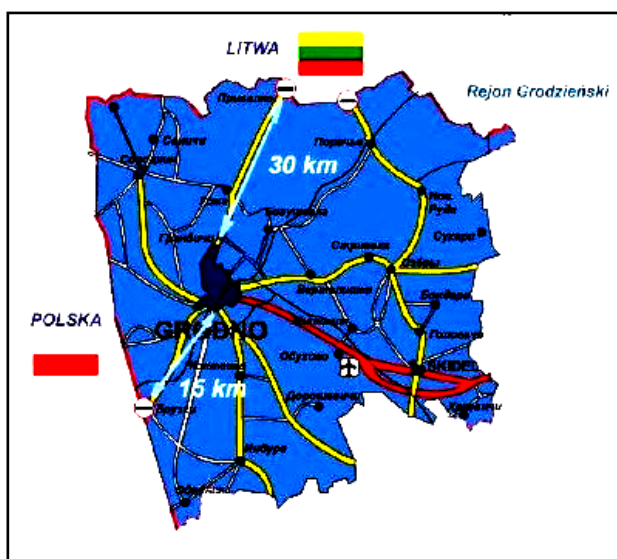
Źródło: www.grodnoinvest.com/pol/news/2007/9 - Białoruś.

Rys. 1. Lokalizacja WSE na Białorusi

Należy zaznaczyć, że WSE „Brześć” ,WSE Grodno: „Grodnoinvest” to strefy położone bezpośrednio przy granicy z Polską, umożliwiające znaczny dostęp do polskojęzycznej kadry pracowniczej.

WOLNA STREFA EKONOMICZNA GRODNO: „GRODNOINWEST”⁶

WSE „Grodnoinvest” została utworzona na okres 30 lat na podstawie rozporządzenia Prezydenta RB Nr 208 z 16 kwietnia 2002 roku „O utworzeniu wolnej strefy ekonomicznej „Grodnoinvest”. Zajmuje teren 376,95 ha na terenie Grodna, w związku z czym posiada odpowiednią infrastrukturę techniczno-logistyczną. Ponadto jest dogodnie położona blisko przejścia na granicy z Unią Europejską, w Kuźnicy Białostockiej. W WSE „Grodnoinvest” postawiono na rozwój produkcji i eksportu oraz tworzenia dobrego klimatu inwestycyjnego, umożliwiono wykorzystanie istniejącej infrastruktury, zwłaszcza terenów należących uprzednio do wojska.



Źródło: www.grodnoinvest.com/pol/news/2007/9 - Białoruś

Rys. 2. Lokalizacja WSE w Grodnie

Ulgi i przywileje Rezydentów Wolnej Strefy Ekonomicznej „Grodnoinvest”⁷ są między innymi następujące:

- płacą podatek od zysku zmniejszony o 50 %;
- podatek dochodowy od obrotu papierami wartościowymi zmniejszony o 50 %.

Rezydenci zagraniczni płacą pięcioprocentowy podatek od dochodów uzyskanych w wolnych strefach ekonomicznych, jeżeli nie mają w Białorusi

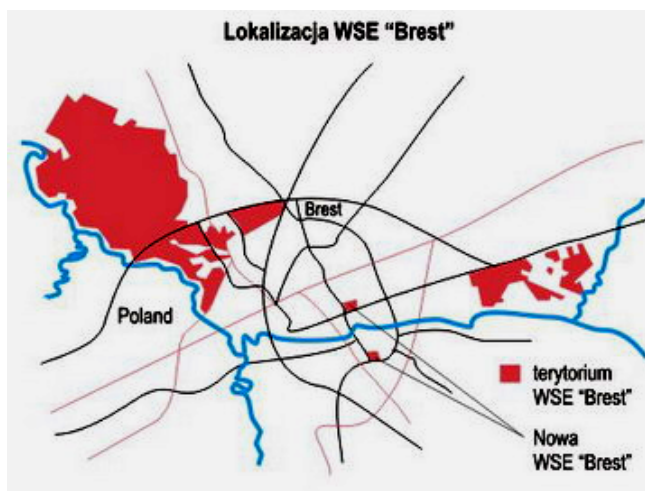
⁶ www.grodnoinvest.com/pol/news/2007/9 - Białoruś

⁷ www.dazinconsulting.pl/4001/6685.html

stałego przedstawicielstwa. Ulgi podatkowe pozwalają rezydentom zmniejszyć wartość płaconych podatków do 40 %, szczególnie w przypadku, gdy wytwarzane towary będą przeznaczone na eksport.

WOLNA STREFA EKONOMICZNA „BRZEŚĆ”⁸

WSE „Brześć” utworzona na okres 50 lat na podstawie rozporządzenia Prezydenta RB Nr 114 z 20 marca 1996 roku „O wolnych strefach ekonomicznych na terytorium Białorusi” rozpoczęła działalność w grudniu 1996 roku. Strefa obejmuje obszar położony na północny zachód i wschód od Brześcia i graniczy z Polską wzdłuż Bugu, na odcinku 10 km. WSE „Brześć” jest specjalnie przeznaczonym terytorium o ogólnej powierzchni 71 m kw. Z dobrze rozwiniętą infrastrukturą. Korzystna lokalizacja WSE „Brześć” jest uzupełniana obecnością dwóch stref przemysłowych: obok największego terminalu ciężarowego „Kozłowicze” oraz lotniska w Brześciu, posiadającej właściwą infrastrukturę i komunikację. Przez terytorium strefy przebiega gazociąg i autostrada międzynarodowa z przejściem granicznym Kozłowicze. W WSE „Brześć” preferowane są inwestycje w przemyśle drzewnym, farmaceutycznym, samochodowym, spożywczym, elektronicznym, meblowym i maszynowym. W WSE „Brześć” nie mogą być zarejestrowane przedsiębiorstwa, fundacje i organizacje państwowe zajmujące się energetyką, transportem kolejowym.



Źródło: www.fez.brest.by

Rys. 3. Lokalizacja WSE w Brześciu
Ulgi podatkowe i przywileje w WSE „Brześć” są następujące:

⁸ www.business-valley.org/.../free-economic-zone-brest-belarus.html

- w ciągu pierwszych 5 lat podmioty gospodarcze płacą połowę obowiązujących stawek wszystkich podatków;
- producenci priorytetowych towarów mogą być dodatkowo zwolnieni z podatku dochodowego i innych podatków przez Rząd Białorusi na wniosek Administracji strefy;
- administracja może też obniżyć opłaty za dzierżawę majątku;
- podmioty osiągające zysk ze sprzedaży własnych usług są zwolnione z podatku dochodowego w ciągu 5 lat od wykazania zysku, łącznie z pierwszym rokiem;
- podmioty, które eksportują powyżej 70 % swojej produkcji, przez kolejne 5 lat płacą 50 % podatku dochodowego;
- towary eksportowane nie podlegają koncesjom i licencjom;
- dywidendy nie podlegają opodatkowaniu przez pierwsze 5 lat;
- od towarów krajowych i zagranicznych wwożonych do WSE „Brześć” nie pobiera się cła (towary wywożone podlegają oceniu w normalnym trybie);
- minimalne wynagrodzenie w WSE „Brześć” jest wyższe o 20 % od minimalnego wynagrodzenia na terytorium Białorusi, a pracownicy zagraniczni mogą swobodnie transferować dochody uzyskane z pracy w strefie za granicę.

Ogólny wkład WSE w gospodarkę Białorusi nie przekracza 2% produktu krajowego brutto, dochodu z realizacji produkcji, eksportu towarów i usług. Jednak dla konkretnych obszarów i władz lokalnych struktury te okazały się bardzo przydatne i władze regionalne starają się wszelkimi sposobami stymulować dalszy rozwój WSE w swoich regionach.

CENTRA LOGISTYCZNE A TRANSPORT INTERMODALNY

Wschodnia granica Polski, która obecnie stała się zewnętrzną granicą Unii Europejskiej spowodowała że, kraje UE i państwa Europy Wschodniej, tworzą dwa odrębne systemy prawne dotyczące procesu przewozu towarów koleją CIM /SMGS. Dlatego PKP S.A. i PKP Cargo uczestniczą w międzynarodowej grupie roboczej, której zadaniem jest usprawnienie transportu kolejowego z Unii Europejskiej przez Polskę do krajów byłego ZSRR i dalej do krajów azjatyckich. Istnieje możliwość że, PKP w korytarzu Nr III, łączącym Ukrainę, Polskę i Niemcy, w towarowym transporcie kolejowym będzie mógł być stosowany ujednolicony list przewozowy CIM/SMGS. Istotnym ułatwieniem będzie także uznawanie ujednoliconego listu przewozowego za dokument celny a odprawa składów kolejowych na granicy wschodniej Polski będzie szybsza, a transport koleją tym samym

atrakcyjniejszy dla nadawcy ładunków niż było to dotychczas. Należy jednak stwierdzić że, obecnie PKP nie jest konkurencyjna dla innych przewoźników ani cenowo ani jakościowo w porównaniu np.: z transportem samochodowym.

Mimo powyższych stwierdzeń Polska granica wschodnia, ma ogromny potencjał logistyczny, ale niewykorzystany ze względu na wiele barier między innymi takie jak:

- brak specjalistycznego transportu towarów,
- brak odpowiedniego polskiego taboru kolejowego,
- ograniczenia celne w handlu z Ukrainą, Rosją i Białorusią.

Tak więc w obecnej polityce transportowej Europy Polska nie jest zaliczana do krajów tranzytowych i dlatego transport towarów z UE na Wschód omija Polskę, a większość towarów przewożonych z Europy do Azji przechodzi przez tereny naszych południowych sąsiadów. Aby przejąć transport towarówce składów logistycznych z portów morskich a następnie przewieść koleją do wybranych państw Wschodniej Europy oraz Azji, muszą funkcjonować duże centra logistyczno - dystrybucyjne oraz, parki magazynowe, powierzchnie magazynowe, terminale kontenerowe jak również cross-dock.

Szansą na stworzenie korzystnych dla Polski możliwości tranzytowych jest budowa centrów logistycznych i uruchomienie przewozów intermodalnych Istnieje duża możliwość rozwoju centrów logistycznych na granicy wschodniej poprzez rozwiązanie następujących kwestii:

- określenie zakresu polityki transportowej Polski w kontekście wschodniej granicy UE;
- zaliczenie centrów logistycznych do czynników zrównoważonego rozwoju regionów granicy wschodniej;
- określenie zakresu rozwoju rynku kolejowego w kontekście jego wpływu na rozwój poszczególnych centrów logistycznych w regionach wzdłuż granicy wschodniej;
- określenie wpływ budowy modernizacji logistycznej infrastruktury na poziom kosztów funkcjonowania polskiego kolejowego transportu towarowego;
- wkomponowanie centrów logistycznych jako elementu kompleksowego rozwiązania w dziedzinie logistyki i dystrybucji.

Właściwe kształtowanie możliwości poszczególnych centrów logistyczno – dystrybucyjnych na granicy wschodniej może być szansą rozwoju międzynarodowych przewozów intermodalnych w Polsce poprzez realizację następujących postulatów:

- dynamicznego rozwój polskiego transportu intermodalnego;

- sprostanie standardom stojącym przed transportem kolejowym polskim i białoruskim w ramach przewozów intermodalnych;
- budowę centrów logistycznych i terminali kontenerowych w regionie granicy wschodniej;
- zakup specjalistycznego wyposażenia logistycznego do centr logistycznych i terminali kontenerowych.

Dla właściwej interpretacji rodzaju przewozów wyodrębniono następujące definicje różnicujące transport jako :

- transport multimodalny – przewóz towarów przez co najmniej dwie różne gałęzie transportu;
- transport intermodalny – przewóz towarów w jednej i tej samej jednostce ładunkowej, lub pojeździe, przy użyciu sukcesywnie różnych gałęzi transportu i bez przeładunku samych towarów w zmieniających się gałęziach transportu;
- transport kombinowany – transport intermodalny, w którym główna część przewozu jest wykonywana przez kolej, żeglugę śródlądową, lub transport morski, a początkowy i/lub końcowy odcinek wykonywany jest przez transport drogowy, tak krótko jak to możliwe.

A zatem warunkiem wdrożenia i rozwoju transportu intermodalnego jest osiągnięcie niezbędnej w układzie międzygałęziowym harmonizacji technicznej oraz wzajemnej spójności pomiędzy systemami transportowymi to.

- tworzenie transeuropejskich sieci transportu ;
- kierowanie przewozów ładunków z transportu drogowego na kolej;
- kierowanie przewozów z transportu lądowego na morski;
- zwiększanie wykorzystywania prywatnego kapitału w finansowaniu rozwoju infrastruktury transportowej (Partnerstwo Publiczno Prywatne).

Rozwój przewozów intermodalnych na świecie wskazuje, że szczególnie dynamicznie rozwijają się one w międzynarodowym transporcie lądowo – morskim. Właśnie międzynarodowe lądowo – morskie łańcuchy dostaw globalizują przewozy i znacznie zmniejszają odległości ⁹.

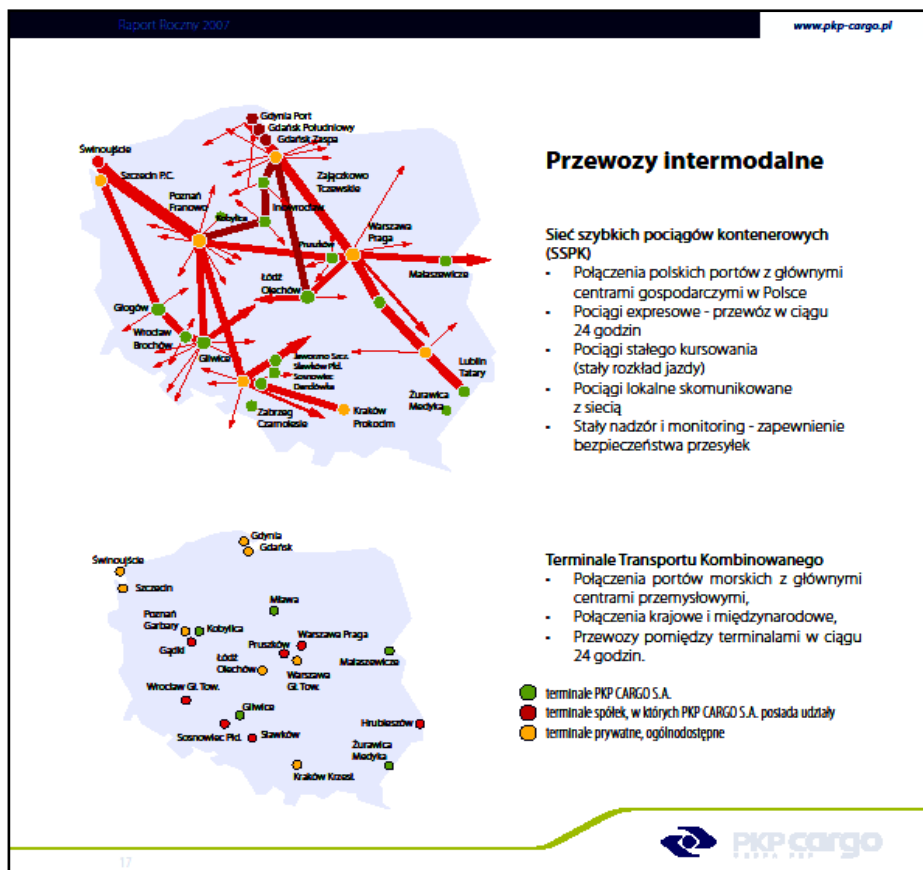
1. *Terminal transportu intermodalnego* – nazywamy obiekt przestrzennie – funkcjonalny wraz z infrastrukturą i organizacją, w którym dokonuje się przeładunków pomiędzy różnymi gałęziami transportu oraz manipulacji i składowania kontenerów naczep i nadwozi wymiennych.
2. *Terminale kontenerowe* – pełnią rolę punktów przeładunkowych dla transportu intermodalnego. Ich cechą charakterystyczną są

⁹ K. Misztal, Infrastruktura transportowa lądowo . Morskiego – Łańcucha Dostaw, INTLOG 2006

przeładunki jednostek logistycznych (kontenerów, nacze, nadwozi wymiennych) pomiędzy środkami transportu należącymi co najmniej do dwóch gałęzi transportu.

3. *Terminale przeładunkowe* - w relacji szyna + droga, szyna + woda (transport wodny śródlądowy), droga + morze oraz ich dowolnymi potrójnymi i poczwórnymi kombinacjami.

Intensywność prac przeładunkowych na terminalu kontenerowym zależy od wielkości potoków transportowych w jednostkach logistycznych.



Źródło: Raport Roczny2007 - PKP Cargo www.pkp-cargo.pl

Rys. 4. Sieć polskiego transportu intermodalnego

W zakresie funkcjonowania centrów logistycznych, czynnik intermodalności transportu to przede wszystkim transport kombinowany co oznacza przejście od modelu przewozów w systemie pojedynczym do modelu przewozów w systemie połączonym. Dzięki temu każda gałąź transportu i każdy system przewozów w łańcuchu dostaw może być wykorzystany

w sposób bardziej zrównoważony. Istotną zmianą w koncepcji transportu jest przesunięcie części ładunków z transportu lądowego na transport morski, w myśl lansowanej przez Unię Europejską idei „from land to sea”. Sprawność intermodalnego systemu transportowego uzależniona od dobrze rozwiniętej i droższej infrastruktury samego portu morskiego (centrów logistycznych) jak i infrastruktury dostępu do portu od strony lądu. Dlatego rozwój systemu transportu intermodalnego większość inwestycji dotyczy centrów logistycznych i terminali transportu intermodalnego (terminale przeładunkowe i terminale kontenerowe), zlokalizowanych w układzie głównych korytarzy transportowych, szczególnie tych w relacji z polskimi portami morskimi.

Centra logistyczne stymulują handel międzynarodowy, wpływają na zmniejszenie bezrobocia i rozbudowę infrastruktury transportowej a tym samym są ważnym ogniwem gospodarki kraju i głównymi punktami nowoczesnych łańcuchów logistycznych. Układy tego typu obiektów infrastrukturalnych, tworzone w skali regionu czy kraju, połączone są z podobnymi w sąsiednich państwach. W efekcie powstaje sieć zintegrowanych międzynarodowych systemów logistycznych, które sprzyjają zwiększaniu i optymalizacji handlu zagranicznego. Pozytywne aspekty tworzenia centrów logistycznych wynikają również z faktu, że ich istnienie w danym regionie przyczynia się do przyciągania nowych inwestycji, szczególnie dotyczących działalności produkcyjnej i handlowej, wymagających obsługi logistycznej. Zarazem wymuszają one postęp w systemie infrastrukturalnym regionu, wpływa więc korzystnie na kreację rozwoju gospodarczego regionu i wzrost jego konkurencyjności. Dlatego też należy jak najszybciej budować centra logistyczna na ścianie wschodniej naszego kraju. Do centrum zaś muszą być doprowadzone lądowe drogi i linie kolejowe a ich finansowanie należy zaangażować również środki z Unii Europejskiej w ramach – „Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013”- Priorytet VI - Działy 6.1.i 6.2 oraz Priorytet VII – Działy: 7.1 – 7.2 - 8.1- 8.2. Poza przedsiębiorstwami logistycznymi i transportowymi w finansowanie centrów logistycznych powinny włączyć się też samorządy, ponieważ tego typu inwestycje wpływają na rozwój całych regionów danego kraju.

MOŻLIWOŚCI ZABEZPIECZENIA LOGISTYCZNEGO HANDLU ZAGRANICZNEGO BIAŁORUSI POPRZEZ PORTY TRÓJMIASTA

Porty morskie można w dużej mierze traktować jako centra logistyki i dystrybucji. Porty te oferując „szeroki zakres usług logistycznych stały się

istotnym ogniwem w łańcuchu dostaw surowców i towarów od producentów do finalnych odbiorców z punktu widzenia wymagań zleceniodawców”¹⁰. Obszar portu morskiego stanowi miejsce realizacji wymiany handlowej. Czynności te odnoszą się głównie do realizacji zlecenia, zarządzania potencjałem usługowym oraz dostawy usług poprzez kanał dystrybucyjny. Dlatego też port morski odgrywa znaczącą rolę w łańcuchu transportowym.

Koncepcja budowy morskich centrów logistycznych w oparciu o infrastrukturę logistyczną, skupia w sobie trzy rodzaje transportu tj.: drogowego (transport kolejowy i transport drogowy), morskiego (żeglugę morską bliskiego dalekiego zasięgu), śródlądowego¹¹. Centra logistyczne są jednostkami organizacyjnymi i systemem zaopatrywania rynku wewnętrznego kraju i obsługi partnerów międzynarodowych.

Nieustająca presja na redukcję kosztów i coraz powszechniejsza tendencja wśród przedsiębiorstw do koncentracji na działalności kluczowej sprawiają, że funkcje transportowe i logistyczne coraz częściej powierzane są wyspecjalizowanym firmom działającym w centrach logistycznych, co prowadzi do szybkiego wzrostu popytu na wszelkiego rodzaju usługi logistyczne i transportowe¹².

Morskie centra logistyczne Trójmiasta¹³ stanowią istotną część funkcjonowania portu morskiego. Wybór portu morskiego jako centa logistycznego wynika z perspektyw rozwoju polskiego handlu morskiego i tranzytu z siecią krajów oraz rozbudowy połączeń i współpracy z portami morskimi całego świata. Centra logistyczne w portach stanowią płaszczyznę obsługi handlu międzynarodowego. „Tworzenie centrów logistycznych odbywa się w ramach rozwoju portów morskich nowej generacji, które poprzez tworzenie logistycznych platform portowych stają się ośrodkami kompleksowej dystrybucji usług logistycznych oraz biegunami wzrostu gospodarczego w rozwoju regionów.”¹⁴.

Istnieje możliwość powołać do funkcjonowania organizację logistyczną np.: Białoruskie Centrum Towarowo-Logistyczne z siedzibą w Porcie Gdańskim z możliwością długoterminowej dzierżawy lub utworzenia polsko-białoruskiej spółki, która będzie zarządzać Białoruskim Centrum Towarowo-Logistycznym. W przyszłym białoruskim kompleksie portowym mają być przeładowywane przede wszystkim kontenery, dowożone z/na Białoruś koleją. Polskie centra logistyczne w Gdańsku oraz w Gdyni są ulokowane

¹⁰ Z. Kordel, Centra logistyczne jako efekt outsourcingu, wyd. cyt., s. 221.

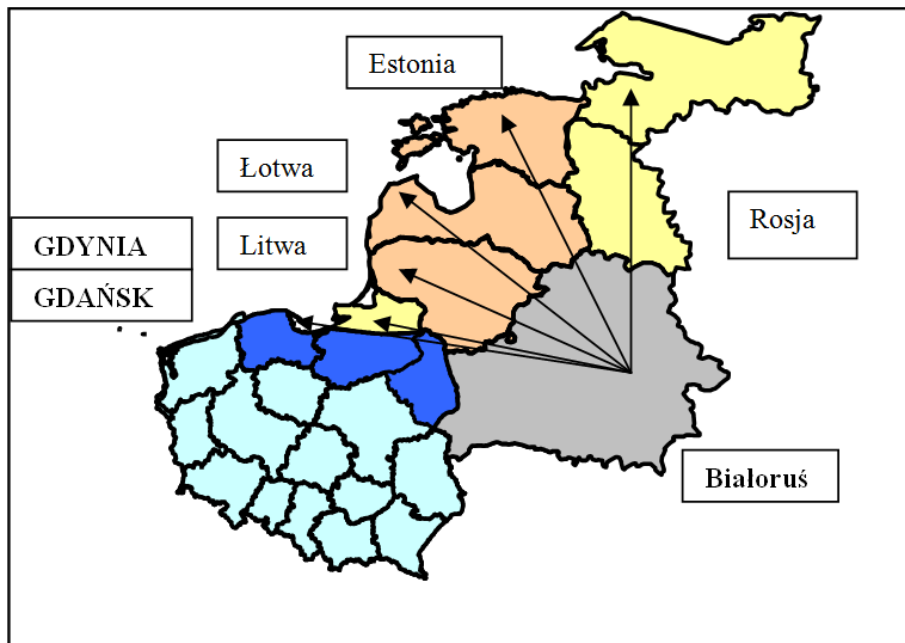
¹¹ Logistyka 1/2010 - „Transport w Polsce”- s.9

¹² Urząd Komitetu Integracji Europejskiej, raport Rynek transportu i logistyki w Polsce, <http://www.ukie.gov.pl/www/serce.nsf/0/913169EE954C46C1C12572F10047AF72?Open> z 02.08.2010.

¹³ Logistyka 5/2009 – „Trójmiejskie inicjatywy rozwoju centrów logistycznych i nowoczesnych powierzchni magazynowych: - s. 62

¹⁴ S. Szwanowski, B. Szwanowska, Wielkoskalowe projekty inwestycyjne czynnikiem podnoszenia konkurencyjności polskich portów morskich.

w atrakcyjnym miejscach, co może przyciągnąć białoruski biznes, a gdańska i gdyńska oferta może być konkurencyjna wobec oferty portów morskich Litwy, Łotwy i Estonii, z których Białorusini obecnie korzystają.



Źródło: opracowanie własne.

Rys. 5. Kierunki narodowe transportu masy towarowej Białorusi

CENTRUM LOGISTYCZNE - GDAŃSK

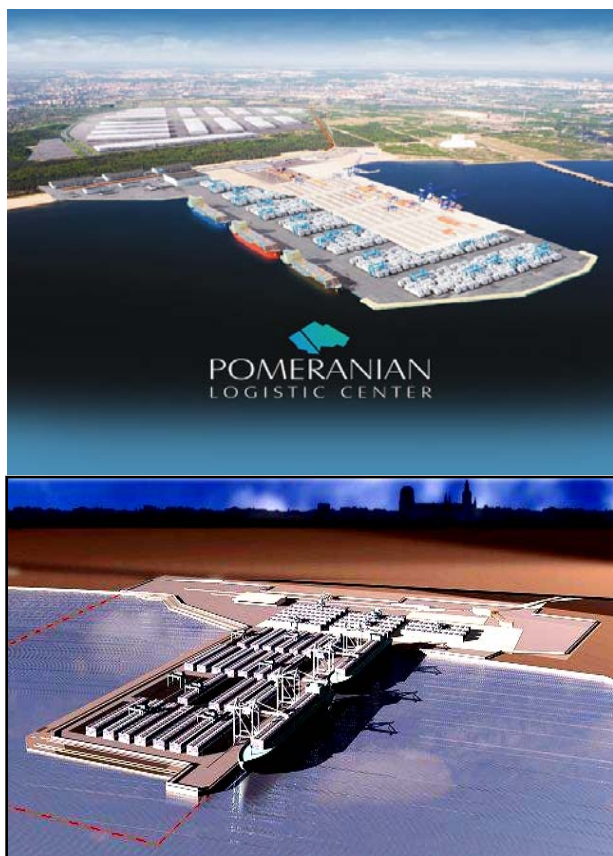
Współczesny port morski odgrywa kluczową rolę w procesie produkcyjnym gospodarki każdego morskiego państwa oraz w sferze logistyki, dystrybucji i świadczenia usług. Gdański port stanowi istotny element programu strategicznego rozwoju gospodarczego regionu pomorskiego. Jako obszar integracji handlowej jest ważnym elementem w funkcjonowaniu gospodarczym całego kraju.

Pomorskie Centrum Logistyczne w Gdańsku zajmuje 186 ha i zlokalizowane jest w sąsiedztwie Portu Północnego w Gdańsku i posiada między innymi:

- obiekty magazynowe, powiązane są z placami składowymi, obiektami produkcyjnymi, biurkami;
- bezpośrednio połączone z nowoczesnym głębokowodnym terminalem kontenerowym DCT Gdańsk;

- dobrze połączone z komunikacją drogową, kolejową, morską i międzynarodowym lotniskiem w Gdańsku;
- możliwość objęcia części centrum statusem Specjalnej Strefy Ekonomicznej
- możliwość przyłączenia do Wolnego Obszaru Celnego.

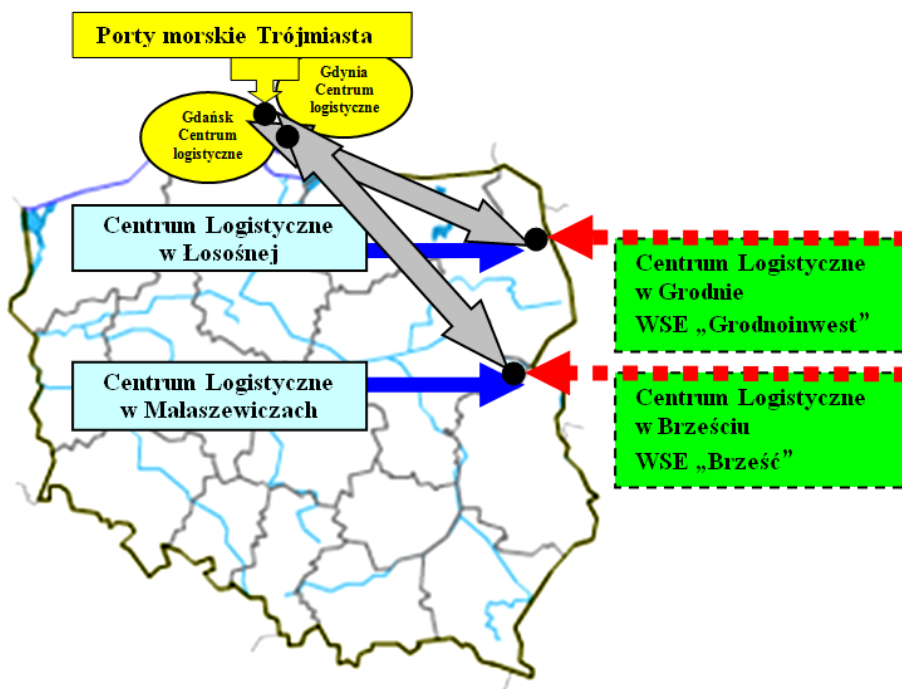
Pomorskie Centrum Logistyczne w Gdańsku lokalizowane jest w bezpośrednim sąsiedztwie Głębokowodnego Terminala Kontenerowego - DCT Gdańsk oraz modernizowanego miejskiego połączenia komunikacji drogowej i kolejowej co gwarantuje dynamiczny rozwój Pomorskiego Centrum Logistycznego w najbliższym okresie czasowym.



Źródło: www.gdansk.pl/gospodarka,1194,14361.html

Rys. 7. Lokalizacja Pomorskiego Centrum Logistycznego Gdańsk

Graficzną interpretację współpracy centrów polskich oraz białoruskich przedstawia rys.6.



Źródło: opracowanie własne.

Rys. 6. Porty - Centra Logistyczne Trójmiasta oraz Centra Logistyczne na ścianie Wschodniej granicy Polski oraz Centra Logistyczne Białorusi (planowane)

INFRASTRUKTURA PORTU MORSKIEGO – GDAŃSK¹⁵

Port w Gdańsku to najgłębszy, niezamarzający port na Bałtyku. Port Północny odgrywa znaczącą rolę w systemie transportowym Europy, gdyż łączy na swoim obszarze wszystkie gałęzi transportu, tj. transport drogowy, morski, lotniczy i śródlądowy.

W skład infrastruktura Portu Morskiego – Gdańsk należy zaliczyć:

1. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk SA. Do głównych zadań Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA należy zarządzanie nieruchomościami i infrastrukturą portową, prognozowanie, programowanie i planowanie rozwoju portu. Wykonywaniem usług portowych zajmują się prywatne przedsiębiorstwa.

¹⁵ katalog.trojmiasto.pl/...i.../porty_terminale_kontenerowe

2. Port Gdański Eksploatacja realizuje usługi przeładunkowe dla praktycznie wszystkich towarów drobnicowych (w tym ładunków ponadgabarytowych), masowych, zbóż i kontenerów; mocowanie ładunków na statkach; składowanie, manipulacje towarów w tym sortowanie, znakowanie i przepakowywanie.
3. GTK - Gdański Terminal Kontenerowy SA.
4. DCT Gdańsk S.A. To najnowszy na Bałtyku Głębokowodny Terminal Kontenerowy, o powierzchni 44 hektary, i rocznej zdolność przeładunkowej 500 tys. TEU. Terminal oferuje wysoką produktywność w obsłudze kontenerów i dogodne połączenia z zapleczem lądowym.

INFRASTRUKTURA PORTU MORSKIEGO – GDYNIA¹⁶

W skład infrastruktura Portu Morskiego – Gdynia należy zaliczyć:

1. Port Gdynia to uniwersalny port morski specjalizujący się w przeładunkach kontenerów, ro-ro oraz w przewozach promowych.
2. Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. odpowiada za planowy i harmonijny rozwój portu.
3. Abakus Sp. z o.o.
4. Bałtycki Terminal Drobnicowy Gdynia Sp. z o.o.
5. BBM - Bałtycka Baza Masowa Gdynia.
6. BCT - Bałtycki Terminal Kontenerowy Gdynia.
7. Gdynia Container Terminal S.A.
8. MTMG - Morski Terminal Masowy Gdynia jest uniwersalnym terminalem portowym świadczącym usługi przeładunku, składowania, big-bagowania oraz sortowania ładunków masowych występujących w obrocie portowo-morskim.
9. Terminal Promowy w Porcie Wschodnim w Gdyni.

CENTRUM DYSTRYBUCYJNO – LOGISTYCZNE W PORCIE GDYNIA

Zarząd Morskiego Portu Gdynia zmierza do utworzenia Centrum Logistycznego. Funkcje centrum będą skoncentrowane na obsłudze ładunków przeładowywanych w porcie. W ramach CL działać będą podmioty

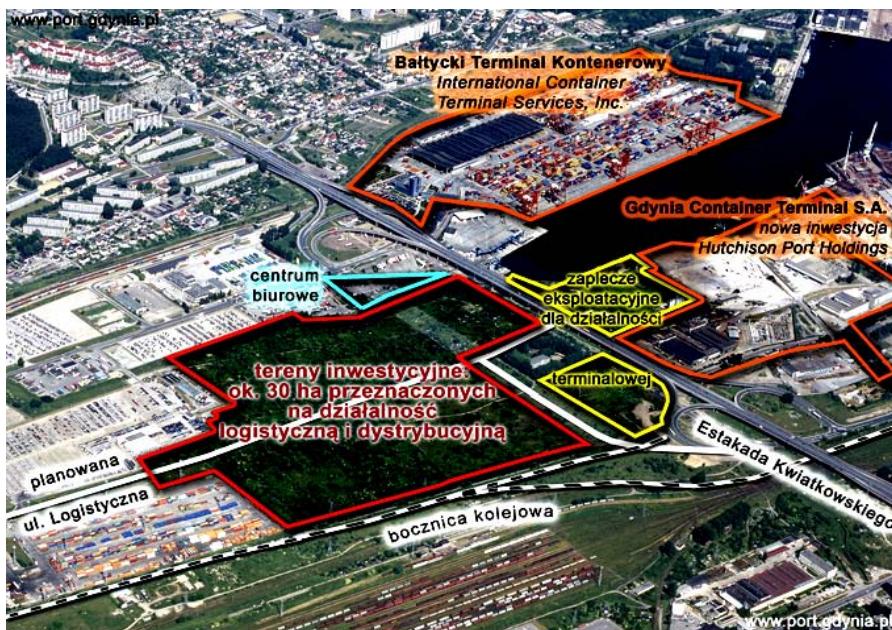
¹⁶ Tamże.

gospodarce różnych specjalności: głównie operatorzy logistyczni i przedsiębiorstwa zajmujące się usługami składowymi i spedycyjnymi. Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. nawiązał współpracę z Pomorską Specjalną Strefą Ekonomiczną, w celu włączenia terenów przyszłego Centrum do obszaru Strefy. Powstające CL jest usytuowane w miejscu zapewniającym bezpośredni dostęp do sieci dróg krajowych w regionie Polski północnej. Układ komunikacyjny obsługujący CL włączony zostanie bezpośrednio do Estakady Kwiatkowskiego, która w marcu 2008 roku uzyskała połączenie z Obwodnicą Trójmiejską i budowaną Autostradą A-1, która stanowi polski odcinek VI Transeuropejskiego Korytarza Transportowego, łączącego kraje skandynawskie, Europę środkową i Południową. Przy terenach CL zlokalizowane są bocznice kolejowe PKP - PLK, łączące ten obszar z główną magistralą kolejową - magistrala E65 (Trójmiasto-Warszawa).¹⁷

Zalety Centrum Logistycznego w Porcie Gdynia to:

- duża powierzchnia magazynowa i składowa, zarówno kryta, jak i otwarta;
- tereny rozwojowe, do tej pory jeszcze niezagospodarowane - możliwość dostosowania do potrzeb klientów;
- dogodne warunki obsługi transportowej - kolejowej i drogowej;
- nowoczesny budynek biurowo – usługowy;
- istniejące już na tym terenie budynki biurowe z przeznaczeniem do funkcji handlowo-finansowych i administracyjnych;
- sąsiedztwo terminali kontenerowych - możliwość zorganizowania wewnętrznej drogi technologicznej;
- bezpieczeństwo zapewnione przez system ochrony portu.

¹⁷ M. Gogół, H. Mawusi, M. Graban: *Nowoczesny Terminal Promowy w Porcie Wschodnim w Gdyni jako ważne ogniwo w Korytarzu Transportowym Północ – Południe*, Gdynia 2005 rok, s. 16



Źródło: www.port.gdynia.pl/logistyka.php

Rys. 8. Lokalizacja Centrum Dystrybucyjno – Logistyczne w Porcie Gdynia

CENTRUM LOGISTYCZNE MAŁASZEWICZE KOŁO BRZEŚCIA

Centrum, zlokalizowanego na granicy Unii Europejskiej z Białorusią, właścicielem jest PKP Cargo S.A. Centrum Logistyczne Małaszewicze¹⁸ to spółka, która poprzez swoje strategiczne położenie ma na celu świadczenie kompleksowych usług w zakresie obsługi granicznej przewozów handlu zagranicznego, realizowanych transportem kolejowym a także zacieśnienie współpracy z Kolejami Białoruskimi, tak by działalność przeładunkowa mogła być prowadzona po obu stronach granicy na wszystkich przejściach granicznych pomiędzy Polską i Białorusią, Bazą materialną Spółki są obiekty zlokalizowane na terenie gmin Terespol i Zalesie służące realizacji celów przeładunkowych. Połączeniu potencjału przeładunkowego PKP Cargo i Kolei Białoruskich.

Centrum Logistyczne Małaszewicze oferuje kompleksową obsługę towarów, m.in. w zakresie: przeładunku, składowania, segregowania, pakowania, kruszenia, wraz z szeregiem innych granicznych usług towarzyszących i będzie mogło zaoferować klientom konkurencyjną ofertę przeładunkową, w stosunku do prywatnych terminali po polskiej i białoruskiej

¹⁸ TSLbiznes 4/2010 Transport kolejowy – „CL Małaszewicze rozpoczyna działalność” s. 45.

stronie Lokalizacja w rejonie granicznym Małaszewicze ma kluczowe znaczenie w transporcie kolejowym między państwami Unii Europejskiej a krajami WNP¹⁹. Rejon przeładunkowy Małaszewicze znajduje się w europejskim korytarzu transportowym Nr 2 na linii kolejowej E-20. Położenie na magistrali kolejowej E-20 (Berlin – Warszawa – Moskwa), której przedłużeniem jest magistrala transsyberyjska, stwarza dogodne możliwości przewozu koleją towarów pomiędzy krajami UE a krajami WNP oraz krajami Dalekiego Wschodu²⁰. Linia E – 20 jest znajduje się w końcowej fazie modernizacji przez PLK S.A. przy współfinansowaniu ze środków UE.



Źródło: www.business-valley.org/.../logistic-center-ma322aszewicze-poland.html

Rys. 10. Centrum Logistyczne Małaszewiczach koło Brześcia

Przez Małaszewicze przebiega również droga E-30 Warszawa – Moskwa, a w przyszłości projektowany jest przebieg autostrady europejska A – 2 łączącej Berlin z Moskwą. Małaszewicze są jednocześnie największym suchym portem przeładunkowym na granicy wschodniej Polski

CENTRUM LOGISTYCZNE W ŁOSOŃEJ

Centrum Logistyczne powstało w 2005 r. w celu budowy przygranicznej stacji przeładunkowej w miejscowości Łosośna w pobliżu kolejowo-drogowego przejścia granicznego w Kuźnicy Białostockiej.²¹ Terminal jest uruchamiany etapami to jedna z czterech wielkich inwestycji na

¹⁹ TSLbiznes 5/2010 Transport kolejowy – „Nadchodzi czas kontenerów” s. 58.

²⁰ Logistyka 1/2010- „Koleje rosyjskie – euroazjatycki most lądowy”- s. 35.

²¹ www.poranny.pl/apps/pbcs.dll/article?AID=/20100223/

wschodniej granicy Polski. Pozostałe zostały zlokalizowane w Medyce, Sławkowie oraz Małaszewiczach koło Brześcia.

Kuźnica Białostocka jako tzw.: „schengenprzejście” kolejowe polsko-białoruskie będzie najnowocześniejsze, a za tym najszczelniejsze na zewnętrznej (wschodniej) granicy Unii Europejskiej ta inwestycja to jeden z etapów przebudowy tego przejścia co było konieczne w związku z wejściem Polski do strefy Schengen.



Źródło: www.sokolka.pl/gsi_marzec_2006.htm

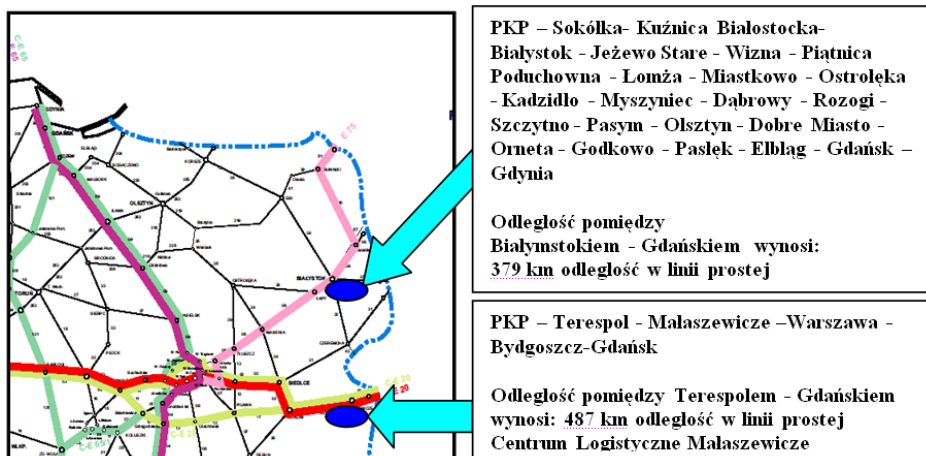
Rys. 11. Lokalizacja Centrum Logistyczne w Łosośnej

W ramach Funduszy Schengen za blisko 53 mln zł w Kuźnicy Białostockiej wybudowano²²:

- peron nr 1 dla krajowego ruchu pasażerskiego;
- peron nr 2 dla ruchu międzynarodowego pociągów dalekobieżnych i dla ruchu przygranicznego na trasie Kuźnica Białostocka-Grodno;²³
- zbudowano podziemne przejścia na perony oddzielającego ruch pasażerski krajowy od międzynarodowego;
- zbudowano stanowiska do kontroli granicznej na peronie nr 2;
- zbudowano kładkę nad torami umożliwiającą służbom granicznym obserwację pociągów z góry.

²² [pl.wikipedia.org/wiki/Kuźnica_Białostocka_\(stacja_kolejowa\)](http://pl.wikipedia.org/wiki/Kuźnica_Białostocka_(stacja_kolejowa))

²³ www.topranking.pl/1568/kuznica,bialostocka,grodno.php



Źródło: www.pkp.pl/

Rys. 12. Lokalizacja centrów logistycznych na granicy wschodniej w aspekcie połączeń kolejowych

Kolej szerokotorowa pozostanie podstawą transportu towarów na Białorusi. W 2009 r. zakończono budowę 4 torów bocznicy (2 szerokich i 2 normalnych) wraz z wcinkami do torów szlakowych. Stacja ta ma stanowić bazę dla zespołu specjalistycznych kolejowo-drogowych terminali przeładunkowych, przede wszystkim terminala kontenerowego. W roku 2010 będzie dalsza rozbudowa z zamiarem uruchomienia przeładunku kontenerów i dobudowania 3 torów bocznicy, w tym 1 szerokiego²⁴.

Na stacji Sokółka projektowana jest normalnotorowa kolejowa magistrala nadbałtycka do Tallina („Rail Baltica”) łącząca się z magistralą szerokotorową prowadzącą z Petersburga w Rosji przez Witebsk i Grodno na Białorusi. Tak więc istotne jest zbudowanie nowoczesnego terminala przeładunkowego na odcinku pomiędzy Sokółką i Kuźnicą Białostocka, gdzie obok siebie będą tor szeroki i tor normalny polskiej szerokości.

W tym rejonie istnieją stacje przeładunkowe:

- stacja graniczna w Kuźnicy, która jednak nie ma możliwości rozwoju i nie jest w stanie przyjmować do przeładunku całych pociągów;
- stacja w Sokółce, gdzie przebudowa stacji dla potrzeb Rail Baltica ograniczy możliwości przeładunku.

²⁴ www.kolejtv.pl/.../nowoczesne-przejscie-kolejowe-w-kuznicy-bialostockiej

zrealizowane do końca 2009 r.

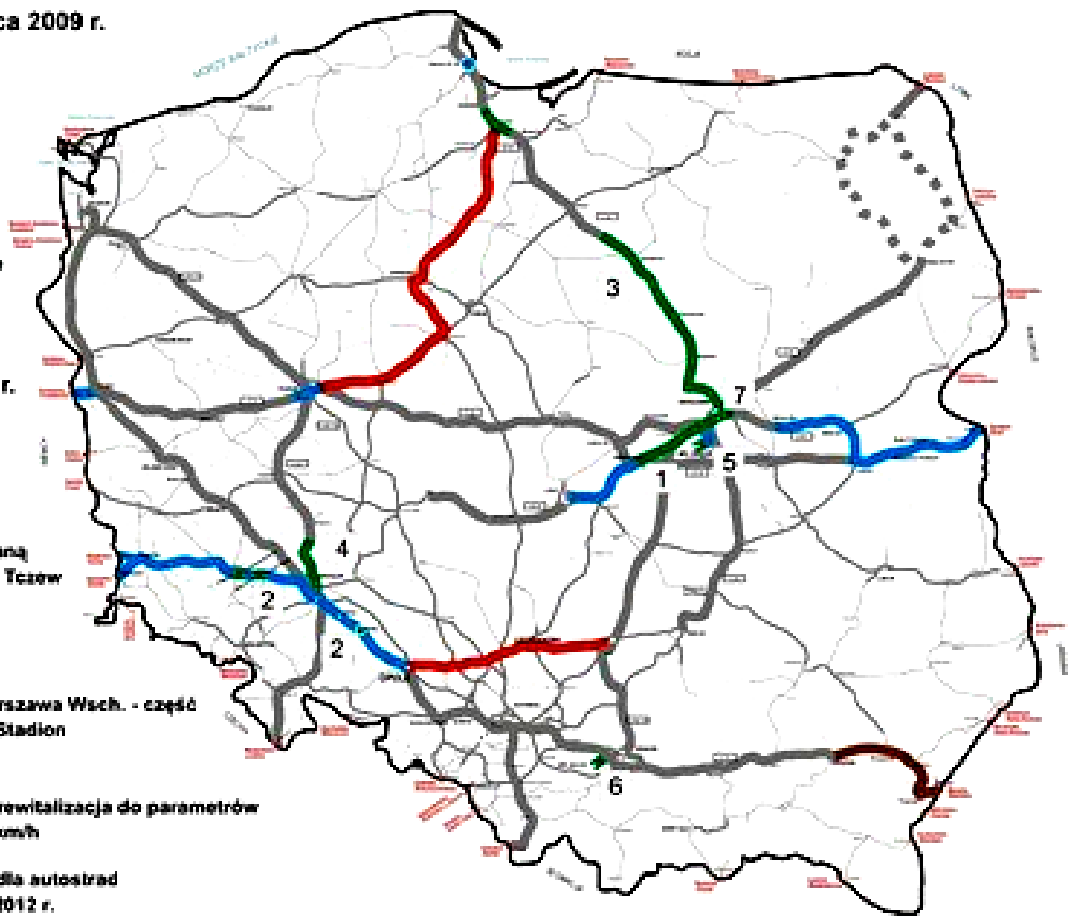
Skieriewice – Łódź Widzew
Mińsk Mazowiecki – Łuków,
Międzyrzec Podlaski – Biła Podlaska
Biła Podlaska – Terespol / gr. państwa
Zgorzelec – Legnica,
Małczyce – Szczedrzykowiec
Środa Śląska – Opole
Poznański Węzeł Kolejowy
Warszawa Zachodnia – Warszawa Okęcie
Józefinów – st. Warszawa Gdańska
Rzepin – gr. państwa
stacja Gdynia

do realizacji do 2012 r.

- 1 – Warszawa – Skieriewice
- 2 – Legnica – Szczedrzykowiec
Małczyce – Środa Śląska
stacja Brzeg
- 3 – Warszawa – Gdynia
Do EURO 2012 zmodernizowane zostaną
LCS Nasielsk, Ciechanów, Dziadkowo, Tczew
- 4 – Wrocław – gr. woj. dolnośląskiego
- 5 – Warszawa Służewiec – MPL Okęcie
- 6 – Kraków – MPL Balice
- 7 – Warszawski Węzeł Kolejowy
stacja Warszawa Gdańska, stacja Warszawa Wsch. - część
dalekobieżna, przystanek Warszawa Stadion

Rzeszów – gr. państwa – rewitalizacja do parametrów
technicznych linii $V=120$ km/h

połączenia alternatywne dla autostrad
możliwe do realizacji do 2012 r.



Źródło: www.plp.-sa.pl/uploads/pics/mapaeuro.jpg

Rys. 13. Lokalizacja inwestycji kolejowych do 2012 w Polsce

Podstawą dotychczasowej współpracy pomiędzy kolejami Polskimi i Białoruskimi były następujące zagadnienia zawarte w międzynarodowych porozumieniach tj.:

1. Porozumienia między Państwowym Zjednoczeniem „Kolej Białoruska” i PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. o współpracy w zakresie zarządzania, eksploatacji, utrzymania infrastruktury kolejowej i dostępu do niej w celu organizacji ruchu pociągów przez granicę państwową między Republiką Białorusi i Rzeczpospolitą Polską.
2. Porozumienia między Państwowym Zjednoczeniem „Kolej Białoruska” i PKP CARGO S.A. o współpracy w zakresie międzynarodowych przewozów kolejowych przez polsko-białoruską granicę państwową;
3. Porozumienia między Państwowym Zjednoczeniem „Kolej Białoruska” i PKP Informatyka Sp. z o. o. o współpracy w dziedzinie informatyki przy organizacji międzynarodowych przewozów kolejowych.
4. Porozumienia między Państwowym Zjednoczeniem „Kolej Białoruska” i PKP Energetyka S.A. o współpracy w zakresie zapewnienia ciągłości zasilania energią elektryczną zelektryfikowanych kolejowych przejść granicznych dla organizacji ruchu przez granicę państwową między Republiką Białorusi a Rzeczpospolitą Polską.

ZAKOŃCZENIE

Należy stwierdzić iż, na najbliższe lata projekty modernizacji opracowane przez PKP niestety nie dotyczą linii kolejowych łączących stacje – terminale towarowe Grodna – (Kuźnica Białostocka) oraz Brześcia – (Terespoła) do stacji portów morskich Trójmiasta i tym samym ograniczają możliwość realizacji przewozu masy towarowej z/do Białorusi.

WNIOSKI

1. Do realizacji zamierzeń handlowo - produkcyjnych na terenie Białorusi najlepiej mogą być dostosowane WSE, np.: WSE w Grodnie oraz WSE w Brzściu dobrze skomunikowane transportowo z Gdańskiem oraz Gdynią linią kolejową polskiej szerokości (polskie tory dochodzą tylko do Grodna i Brześcia).
2. Stan infrastruktury kolejowej terenów Warmii i Mazur, wymaga dogłębnej modernizacji jest elementem niezbędnym aby można było

uruchomić kolejowe korytarze transportowe pomiędzy Trójmiastem a Grodnem i Brześciem na Białorusi.

3. Problemu różnej szerokości torów tj.; problem zmiany szerokości toru 1520-1435 `begin_of_the_skype_highlighting` 1520-1435 `end_of_the_skype_highlighting` powinien być skutecznie rozwiązywany gdyż PKP przez już sprawdzony system automatycznej zmiany rozstawu kół SUW-2000, funkcjonujący z powodzeniem na granicy z Ukrainą i ten schemat wdrożyć można również na granicy polsko-białoruskiej.
4. Bez znaczących inwestycji skierowanych na poprawę infrastruktury kolejowej i drogowej terenów Warmii i Mazur, Trójmiejskie przedsięwzięcie związane tranzytem towarów białoruskich może się nie udać, gdyż istnieje znaczny rynek konkurencyjny graczy w portach bałtyckich, jak również w portach ukraińskich nad Morzem Czarnym.

LITERATURA

1. Fechner I.; *Centra logistyczne*, ILM Poznań 2004.
2. Fechner I., Szyszko G. (red.); *Logistyka w Polsce. Raport 2007*, ILM Poznań 2008.
3. Mindura L. (red.); Praca zbiorowa.: *Metodyka lokalizacji i kształtowania centrów logistycznych w Polsce*, Krajowa Oficyna Wydawnicza, Warszawa 2000.
4. Fertscha M. Praca zbiorowa.: *Słownik terminologii logistycznej*, Wydawnictwo ILiM, Poznań, 2006.
5. Szwankowski S., *Funkcjonowanie i rozwój portów morskich*, Wyd. UG, Gdańsk 2002
6. *Program Współpracy Transgranicznej Polska – Białoruś – Ukraina 2007-2013*
7. *BIAŁORUŚ-Przewodnik dla przedsiębiorców*. Wydanie szóste rozszerzone. Biuro Promocji Inwestycji i Technologii - Organizacji Narodów Zjednoczonych ds. Rozwoju Przemysłowego. Warszawa, 2006
8. *Raport Roczny 2007 - PKP Cargo* www.pkp-cargo.pl
9. *Trójmiejskie inicjatywy rozwoju centrów logistycznych i nowoczesnych powierzchni magazynowych*, Logistyka 5/2009
10. *Transport w Polsce*, Logistyka 1/2010
11. *Koleje rosyjskie – euroazjatycki most lądowy*, Logistyka 1/2010
12. *Kontenery na tory*, Transport kolejowy, TSLbiznes 5/2010
13. *Centrum Logistyczne Małaszewicze rozpoczyna działalność*, Transport kolejowy, TSLbiznes 4/2010.

14. *Nadchodzi czas kontenerów*, Transport kolejowy, TSLbiznes 5/2010
15. *Rynek transportu i logistyki w Polsce*, Raport, Urząd Komitetu Integracji Europejskiej
16. *Ambasada Republiki Białorusi w Rzeczypospolitej Polskiej*
<http://www.president.gov.by/en/>
<http://www.poland.belembassy.org/16.09.2010>
17. <http://www.onet.pl>. centrum logistyczne.
18. [http://www.info.wiadomosci.gazeta.pl/szukaj/wiadomosci/Białoruś](http://www.info.wiadomosci.gazeta.pl/szukaj/wiadomosci/Bialorus)
19. [http://www.rp.pl/.../514815_Ropa_od_Chaveza_poplynie_na_Białorus_s_przez_Polske_.html](http://www.rp.pl/.../514815_Ropa_od_Chaveza_poplynie_na_Bialorus_przez_Polske_.html)
20. http://www.old.bialorus.pl/index.php?pokaz=wolne_strefy_ekonomiczne.
21. <http://www.grodnoinvest.com/pol/news/2007/9> - Białoruś.
22. <http://www.dazinconsulting.pl/4001/6685.html>
23. <http://www.business-valley.org/.../free-economic-zone-brest-belarus.html>
24. <http://www.ukie.gov.pl/www/serce.nsf/0/913169EE954C46C1C12572F10047AF72?Open>
25. http://www.portgdansk.pl/index.php?id=transport_infr&lg=pl
26. <http://www.poranny.pl/apps/pbcs.dll/article?AID=/20100223/>
27. [http://www.pl.wikipedia.org/wiki/Kuźnica_Białostocka_\(stacja_kolejowa\)](http://www.pl.wikipedia.org/wiki/Kuźnica_Białostocka_(stacja_kolejowa))
28. <http://www.topranking.pl/1568/kuznica,bialostocka,grodno.php>
29. <http://www.kolejtv.pl/.../nowoczesne-przejscie-kolejowe-w-kuznicy-bialostockiej>
30. <http://www.plp.-sa.pl/uploads/pics/mapaeuro.jpg>
31. http://www.onet.pl.centrum_logistyczne
32. http://www.katalog.trojmiasto.pl/...i.../porty_terminale_kontenerowe

POTENTIALS OF THE TRI-CITY CENTERS AND POMMERANIAN PORTS AS A CHANSE OF BELARUS ECONOMY DEVELOPMENT

ABSTRACT

A chance of the development of the economy of Belarus exists through the prospect of the export of produced products in special free economic zones in Hrodna and Brześciu from ports Tri-City by efficient get in touch of Gdańsk and Gdynia with railway line of the Polish breadth. This undertaking is possible for the realization but under the condition of good Gdańsk and Gdynia using the infrastructure for postage and centr logistic Tri-City adapted for the possibility of the Byelorussian logistic back put up at chosen logistic areas of Belarus.