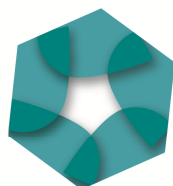


**Program Operacyjny w zakresie rozwoju
gospodarczego
dla
obszaru funkcjonalnego
Dolina Logistyczna 2020
z perspektywą 2050**



Redakcja i opracowanie

Forum Kultury Sp. z o.o.
(dawniej Agencja Rozwoju Gdyni Sp. z o.o.)



NORDA
PÓŁNOCNY BIEGUN WZROSTU

Spis treści

STRESZCZENIE	3
1. CELE PROGRAMU ROZWÓJ GOSPODARCZY OF DOLINA LOGISTYCZNA	6
1.1. Cele strategiczne Programu Operacyjnego Rozwój Gospodarczy obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna.....	6
1.2. Zdiagnozowane Obszary Problemowe.....	7
1.2.1. Obszary problemowe wynikające z nadmorskiego położenia	8
1.2.2. Obszary problemowe wynikające z procesów metropolizacji	14
2. RODZAJE WYMAGANEJ INTERWENCJI	20
3. OPIS KLUCZOWYCH PRZEDSIĘWZIĘĆ	23
3.1. Wsparcie rozwoju branży portowo-morskiej i powiązań przedsiębiorstw w OF Dolina Logistyczna.....	24
3.2. Rozwój inteligentnych przemysłów i usług morskich	28
3.3. Wsparcie transformacji branży stoczniowej i offshore.....	32
3.4. Platforma wiedzy OF Dolina Logistyczna	35
3.5. Promocja nakierowana na pozyskiwanie strategicznych inwestorów.....	40
4. PLAN MONITOROWANIA KLUCZOWYCH PRZEDSIĘWZIĘĆ.....	42
5. WSKAZANIE POTENCJAŁÓW ROZWOJOWYCH KLUCZOWYCH PRZEDSIĘWZIĘĆ.....	44
6. SYNERGIA POTENCJAŁÓW ROZWOJOWYCH OF DOLINA LOGISTYCZNA I NOU NORDA.....	46
7. SYNERGIA POTENCJAŁÓW ROZWOJOWYCH DOLINA LOGISTYCZNA Z INNYMI PODMIOTAMI	48
7.1 Dolina Logistyczna a Port Gdynia.....	48
7.2. Dolina Logistyczna a lotnisko Gdynia-Oksywie	50
7.3. Dolina Logistyczna a rozwój Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej.....	52
7.4. Dolina Logistyczna a obszar Metropolii Trójmiejskiej.....	54
8. INDYKATYWNY PLAN FINANSOWY.....	55
9. RAPORT Z PARTYCYPACJI SPOŁECZNEJ	58
ZAKOŃCZENIE.....	59
SPIS RYSUNKÓW	60
SPIS TABEL.....	60

STRESZCZENIE

Program Operacyjny w zakresie rozwoju gospodarczego stanowi operacjonalizację Projektu Strategii Zrównoważonego Rozwoju obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna (OF DL) 2020 z perspektywą 2050, obejmującej tereny gmin: Miasta Gdyni, Kosakowo, Rumi, Redy, Miasta Wejherowo i Wejherowa, i dodatkowo tzw. pozostałych Partnerów w Projekcie (tj.: Gminy Cewice, Gminy Miasta Łęborka, Gminy Liniewo, Gminy Luzino, Gminy Łęczyce i Gminy Szemud oraz Gminy Gniewino – uczestniczącej w Projekcie w charakterze obserwatora).

Program Operacyjny w zakresie rozwoju gospodarczego opracowany został w ramach procesu programowania etapu wdrożenia założeń, celów i działań określonych w Strategii Zrównoważonego Rozwoju Obszaru Funkcjonalnego Dolina Logistyczna 2020 z perspektywą 2050 jako jeden z trzech Programów Operacyjnych.

Pozostałe projekty programów operacyjnych dotyczą:

- rozwoju przestrzennego i gospodarowania gruntami,
- rozwoju transportu.

Równolegle w ramach przedsięwzięcia „NORDA - Północny Biegun Wzrostu”, poza Strategią Zrównoważonego Rozwoju Dolina Logistyczna i jej programami operacyjnymi, powstaje Strategia dla drugiego obszaru funkcjonalnego, tj. Nadmorskiego Obszaru Usługowego NORDA wraz z programami operacyjnymi w zakresie: rozwoju przestrzennego i gospodarowania gruntami, promocji, rozwoju gospodarczego.

Inicjatywa Dolina Logistyczna jest wynikiem współpracy samorządów miast Gdynia, Rumia, Reda, Wejherowo oraz gmin Kosakowo i Wejherowo przy wsparciu samorządu województwa pomorskiego, Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. oraz innych interesariuszy.

Każdy program operacyjny określa najważniejsze cele strategiczne, na podstawie zapisów Strategii, które są z kolei podstawą do określenia wiązki celów operacyjnych niezbędnych do identyfikacji oraz opisanie grupy istotnych przedsięwzięć rekomendowanych do realizacji.

Podstawą założeń dla programowania grupy istotnych przedsięwzięć są także tzw. obszary problemowe, określone specyficznie dla każdego z trzech programów na podstawie szeregu analiz zawartych w podstawowym dokumencie odniesienia - Strategii Zrównoważonego Rozwoju obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna.

W ramach Programu Operacyjnego w zakresie rozwoju gospodarczego zaproponowano następujące grupy przedsięwzięć:

- Wsparcie rozwoju branży portowo-morskiej i powiązań przedsiębiorstw w OF Dolina Logistyczna,
- Rozwój inteligentnych przemysłów i usług morskich,
- Wsparcie transformacji branży stoczniowej i offshore,
- Platforma wiedzy OF Dolina Logistyczna,

- Promocja nakierowana na pozyskiwanie strategicznych inwestorów.

Przedsięwzięcia programu operacyjnego w zakresie rozwoju gospodarczego OF Dolina Logistyczna były konsultowane i korygowane w celu zapewnienia spójności dokumentów opracowywanych dla obu obszarów funkcjonalnych.

Opracowany program operacyjny uwzględnia kluczowe dla obszaru dokumenty strategiczne na poziomie regionalnym, krajowym oraz UE.

Odniesienie do dokumentów i zapewnienie zgodności

W projekcie Programu Operacyjnego w zakresie rozwoju gospodarczego OF Dolina Logistyczna uwzględniono w szczególności priorytety zawarte w niżej wymienionych dokumentach.

- Komunikat Europa 2020 – Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu.
- Strategia UE dla Regionu Morza Bałtyckiego – Plan Działania – wersja z lutego 2013 r.
- Dokumenty programowe Europejskiej Współpracy Terytorialnej na lata 2014–2020.
- Strategia Rozwoju Kraju 2020 – Aktywne społeczeństwo, konkurencyjna gospodarka, sprawne państwo, przyjętej przez Radę Ministrów dnia 25 września 2012 r.
- Strategia Rozwoju Kraju 2020: aktywne społeczeństwo, konkurencyjna gospodarka, sprawne państwo, przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 25 września 2012 r.
- Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie, przyjęta przez Rząd RP dnia 13 lipca 2010 r.
- Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.), Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa, sierpień 2014.
- Krajowa Polityka Miejska (projekt), Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa, marzec 2014.
- Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020, przyjęta Uchwałą nr 458/XXII/12 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 24 września 2012 r.
- Projekt Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020.
- Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) Obszaru Metropolitalnego Trójmiasta na lata 2014–2020.
- Strategia Rozwoju Portu Gdynia do 2027 r.

W trakcie prac nad projektem Programu Operacyjnego uwzględniono, zgodnie z SIWZ: strategię rozwoju i polityk przestrzennych gmin, leżących w obszarze Dolina Logistyczna i Nadmorski Obszar Usługowy NORDA.

Dodatkowo, w pracach kierowano się również poniższymi dokumentami.

- Diagnoza sektorowa – Kluczowe i potencjalne motory rozwoju gospodarczego obszaru metropolitalnego WERSJA 1, Opracowanie Strategii rozwoju Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego do 2030 roku IBnGR, Gdańsk 2014.

- Identyfikacja i delimitacja obszarów problemowych i strategicznej interwencji w Polsce. Wnioski z analiz, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego i Instytut Badań Strukturalnych, 2009.
- Kryteria delimitacji miejskich obszarów funkcjonalnych ośrodków wojewódzkich, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, luty 2013.
- Obszary koncentracji potencjałów i barier rozwojowych województwa pomorskiego. Raport końcowy. ResPublic Sp. z o.o., Warszawa 2011.
- Polska 2030. Wyzwania rozwojowe. Raport.
- Programowanie perspektywy finansowej na lata 2014-2020.
- Plan działania Strategii Unii Europejskiej dla Regionu Morza Bałtyckiego, luty 2013.
- Propozycja Komisji Europejskiej „Porty - Motor Wzrostu”, Bruksela, dnia 23.5.2013 COM(2013) 295 final.
- Rola małych miast i obszarów wiejskich w rozwoju obszaru metropolitalnego. Diagnoza sektorowa do: Opracowania Strategii Rozwoju Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego do 2030 roku. J. Bański, K. Czapiewski, Warszawa-Gdańsk 2014.
- Regionalne Programy Strategiczne Województwa Pomorskiego, Gdańsk 2013.

Pojęcia i skróty wykorzystywane w dokumencie

B+R	Badania i rozwój
BPO	Business Process Outsourcing (Sektor usług dla biznesu.).
DL	Dolina Logistyczna
IS SP&C	Inteligentnej Specjalizacji Pomorza SMART PORT&CITY
JST	Jednostki samorządu terytorialnego
KSSR	Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego
MSP	Małe i średnie przedsiębiorstwa
OF	Obszar Funkcjonalny
OPAT	Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiejskiej
PAIiZ	Polska Agencja Informacji i Inwestycji Zagranicznych
PKP PLK S.A.	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
PKP S.A.	Polskie Koleje Państwowe S.A.
PO	Program Operacyjny
PPP	Partnerstwo publiczno-privatne
PSSE	Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna
RFC	Railway Freight Corridor
RPS RG	Regionalny Program Strategiczny w zakresie Rozwoju gospodarczego
SSC	Shared Services Centers (Centra Usług Wspólnych)
Strategia NOU NORDA	Projekt Strategii Zrównoważonego Rozwoju obszaru funkcjonalnego Nadmorski Obszar Usługowy NORDA 2020 z perspektywą 2050
TEN-T	Transeuropejska sieć transportowa
TOM	Trójmiejski Obszar Metropolitalny
TSL	Transport, spedycja, logistyka
ZIT	Zintegrowane Inwestycje Terytorialne

1. CELE PROGRAMU ROZWÓJ GOSPODARCZY OBSZARU FUNKcjONALNEGO DOLINA LOGISTYCZNA

1.1. Cele strategiczne Programu Operacyjnego Rozwój Gospodarczy obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna

Cel strategiczny, którego realizację ma zapewnić Program Operacyjny, wynika bezpośrednio ze Strategii Zrównoważonego Rozwoju obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna 2020. Cel główny Strategii został sformułowany następująco:

„Realizacja wizji „Doliny Logistycznej”, jako biegun wzrostu zrównoważonego, wykorzystującego korzyści położenia na styku gospodarki narodowej z gospodarką globalną.”

Cel główny będzie osiągnięty dzięki realizacji trzech celów strategicznych.

- Cel strategiczny 1: Rozwinięta infrastruktura systemu transportowego obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna, stanowiąca przewagę konkurencyjną.
- Cel strategiczny 2: Innowacyjny obszar gospodarczy oparty o sektor usług logistycznych, konkurencyjny pod względem lokalizacji działalności przemysłowej.
- Cel strategiczny 3: Przestrzeń przyjazna dla aktywności gospodarczej i inwestorów.

W ramach drugiego celu strategicznego założono podjęcie działań związanych ze współpracą w ramach klastrów, wspieraniem działalności innowacyjnej oraz usprawnieniem procesów inwestycyjnych i budowaniem przyjaznego otoczenia biznesu. Realizacja drugiego i trzeciego celu zakłada działania związane ze spójną promocją walorów gospodarczych obszaru oraz stworzeniem oferty zachęt inwestycyjnych. Obejmuje także działania związane z gromadzeniem i analizą danych z zakresu rozwoju gospodarczego, a także kreowania rozwiązań innowacyjnych oraz kształcenia i rozwoju zawodowego usprawniających funkcjonowanie OF Dolina Logistyczna.

Zasadniczym celem planowania strategicznego OF Dolina Logistyczna jest utworzenie innowacyjnego obszaru gospodarczego w oparciu o sektor usług logistycznych. Ma to także zapewnić konkurencyjność obszaru funkcjonalnego poprzez wykorzystanie jego atutów, a w perspektywie czasu – oddziaływać na napływ nowych inwestorów i poprawę warunków prowadzenia działalności gospodarczej. Połączenie przemysłu z rozwojem logistyki ma stanowić biegun wzrostu Obszaru, którego rdzeniem jest i pozostanie Port Gdynia.

Powyższe działania wpisują się także w cel strategiczny polityki regionalnej Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego (KSRR), w którym mowa o: „efektywnym wykorzystywaniu specyficznych regionalnych i innych terytorialnych potencjałów rozwojowych dla osiągnięcia celów rozwoju kraju, tj. wzrostu zatrudnienia i spójności w horyzoncie długookresowym¹.

¹ KSRR 2010-2020, s. 83.

1.2. Zdiagnozowane Obszary Problemowe

Kluczowe obszary problemowe w zakresie rozwoju gospodarczego zostały zaprezentowane na tle dwóch podstawowych kategorii determinujących rozwój OF Dolina Logistyczna, mianowicie:

- **Nadmorskiego położenia** rozumianego jako położenie OF Dolina Logistyczna w obszarze nadbałtyckim, co stwarza przewagę konkurencyjną związaną z możliwością wykorzystania transportu morskiego, ale generuje także specyficzne problemy związane z rozwojem gospodarczym – zwłaszcza z zapewnieniem infrastruktury transportu lądowego o wysokiej przepustowości, a także kadr spełniających oczekiwania przedsiębiorców z branży TSL.
- **Metropolizacji**, która wymaga osadzenia koncepcji OF Dolina Logistyczna i rozwoju gospodarczego z nią związanego na tle szerszego kontekstu przynależności Obszaru Funkcjonalnego do Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego. W zakresie rozwoju gospodarczego tworzy to także specyficzne uwarunkowania rozwoju przedsiębiorczości związane m.in. z procesami demograficznymi i przestrzennymi (w tym zwłaszcza proces suburbanizacji i odpływ młodych ludzi z rdzenia i związana z tym konieczność zapewnienia mobilności mieszkańców dojeżdżających do pracy, brakiem wspólnego dla całego obszaru centrum zbierania informacji i prognozowania zmian w lokalnej gospodarce oraz brakiem wspólnych struktur odpowiadających za przyciąganie inwestycji na teren DL).

Diagnozę obszarów problemowych oparto na opisanych powyżej wymiarach oraz problemach poszczególnych jednostek terytorialnych (miast i gmin) partycypujących w przedsięwzięciu związanym z obszarem funkcjonalnym Dolina Logistyczna. Diagnoza została wyprowadzona z części analizy SWOT Strategii OF Dolina Logistyczna, która w obszarze „gospodarka” zdefiniowała kwestie zaprezentowane w Tabeli 1.

Tabela 1. Analiza SWOT dotycząca sfery „gospodarka” dla OF Dolina Logistyczna

Mocne strony	Słabe strony
<p>Rozwijający się rynek firm transportowo-logistycznych (rejon ul. Hutniczej), logistyki naftowej.</p> <p>Rozwijająca się „inteligentna specjalizacja” gospodarki obszaru – „SmartPort-City” (handel i przemysł morski).</p> <p>Integracja jednostek terytorialnych obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna.</p>	<p>Ograniczone fundusze na rozwój OF Dolina Logistyczna, w tym przede wszystkim na rozwój infrastruktury.</p> <p>Nieadekwatne do potencjału działania informacyjno-promocyjne potencjału inwestycyjnego obszaru funkcjonalnego/subregionu.</p>
Szanse	Zagrożenia
<p>Wzrastająca liczba ludności i dodatnie saldo migracji (wzrastający rynek zbytu na towary i usługi).</p> <p>Wzrost zainteresowania lokalizowaniem przez przedsiębiorstwa działalności logistycznej i przemysłowej na zapleczu portów na skutek wzrostu liczby przeładunków w Porcie Gdynia.</p>	<p>Wysokie koszty prowadzenia działalności gospodarczej.</p> <p>Niskie uprzemysłowienie otoczenia i marginalizacja Portu morskiego w Gdyni (ograniczony popyt na usługi logistyczne).</p>

<p>Wzrost gospodarczego znaczenia terenów stanowiących potencjalne zaplecze portu w Gdyni wobec wzrostu przeładunków portowych oraz rozwoju przemysłu stoczniowego.</p> <p>Dobra dostępność siły roboczej i szeroka baza studentów i absolwentów szkół wyższych.</p> <p>Niska podaż nowoczesnych powierzchni magazynowych w regionie Trójmiasta.</p>	<p>Nieadekwatna do oczekiwań pracodawców jakość szkolnictwa zawodowego.</p> <p>W dłuższej perspektywie ograniczone możliwości finansowania przedsięwzięć inwestycyjnych z funduszy UE.</p> <p>Ograniczone możliwości finansowania przedsięwzięć inwestycyjnych w formule PPPI.</p> <p>W długiej perspektywie trudne do przewidzenia kryzysy gospodarcze w skali globalnej.</p>
--	--

Źródło: opracowanie własne na podstawie Strategia Obszaru Funkcjonalnego Dolina Logistyczna, s. 42-43

1.2.1. Obszary problemowe wynikające z nadmorskiego położenia

Obszar Dolina Logistyczna i jego funkcje determinowane są przez nadmorskie położenie. Biorąc pod uwagę możliwości rozwoju gospodarczego, w zakresie nadmorskiego położenia są one głównie zdeterminowane przez Port Gdynia S.A. i poziom dostępności komunikacyjnej terminali i terenów perspektywicznych ze względu na dalszy rozwój OF Dolina Logistyczna (np. przyszła wyładownia publiczna/terminal intermodalny w pobliżu węzła OPAT z wykorzystaniem bocznicy kolejowej OLPP w Dębogórze). OF Dolina Logistyczna cechuje się potencjałem rozwojowym wszystkich gałęzi i form transportu – drogowego, kolejowego i lotniczego, a przede wszystkim – morskiego. Ograniczeniem dla rozwoju gospodarczego są jednak deficyty zidentyfikowane w obszarze infrastruktury (dostęp do portu od strony lądu), zasobów ludzkich, relatywnie niskiego uprzemysłowienia otoczenia portu morskiego oraz dostępu do zintegrowanej informacji biznesowej, wynikające z nadmorskiego położenia i specyfiki działalności gospodarczej.

W zakresie rozwoju gospodarczego generuje to specyficzne obszary problemowe wynikające z:

- istnienia „wąskich gardeł” infrastruktury transportowej, w tym przede wszystkim drogowej i kolejowej, a także lotniczej, co stanowi ograniczenie rozwoju branży TSL i obniża konkurencyjność OF Dolina Logistyczna i całego obszaru metropolitalnego względem innych portowych metropolii bałtyckich,
- niedostatecznego dopasowania szkolnictwa do wyzwań stawianych przez nowoczesną branżę morską,
- nieskoordynowanego, wymagającego zintegrowanego wsparcia rozwoju działalności przemysłowej pozostającej w korelacji z rozwojem branży TSL.

Słabo rozwinięta infrastruktura transportowa

Kluczową barierą dla rozwoju gospodarczego OF Dolina Logistyczna jest niedorozwój infrastruktury transportowej, utrudniający aktywizację gospodarczą obszarów zlokalizowanych poza ścisłym rdzeniem – portem morskim. Dalszy rozwój portu w dużej mierze uzależniony jest od realizacji przedsięwzięć inwestycyjnych poprawiających jego dostępność od strony lądu - zarówno transportem kolejowym, jak i drogowym.

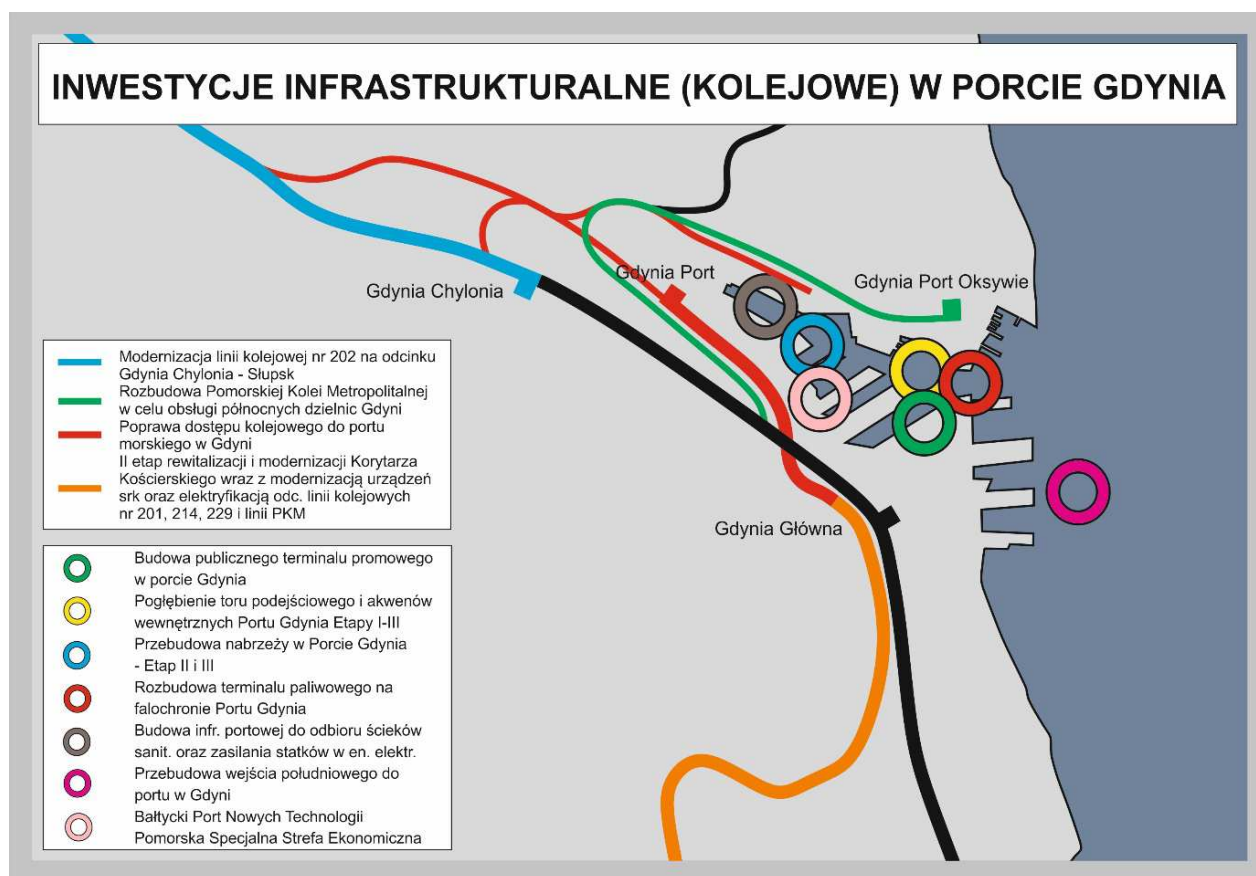
Jak wykazano w „Strategii Zrównoważonego Rozwoju obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna 2020 z perspektywą 2050” oraz w Strategii Rozwoju Nadmorskiego Obszaru Usługowego NORDA, poważnym wyzwaniem dla transportu kolejowego jest zdolność przepustowa niektórych odcinków

sieci kolejowej Trójmiejskiego Węzła Kolejowego w warunkach dynamicznego wzrostu przewozów pasażerskich i towarowych. Wąskim gardłem jest również lokalizacja torów ogólnodostępnych (tzw. wyładowni publicznej) w obrębie stacji Gdynia Port.

Kolejnym elementem hamującym rozwój funkcji logistycznych jest odcinek linii kolejowej Gdynia Chylonia – Rumia – Wejherowo – Lębork, na którym występuje niewystarczająca liczba torów szlakowych. Mankamentem ograniczającym rozwój OF Dolina Logistyczna może okazać się brak tzw. trójmiejskiej obwodnicy towarowej, która umożliwiłaby przejazd pociągów towarowych (przede wszystkim do Portu Gdynia) alternatywną trasą. Kolejnym zagrożeniem jest zły stan techniczny bocznic kolejowych zlokalizowanych na obszarze Dolina Logistyczna. W przewozach do Portu istotne ograniczenie stanowi przepustowość i brak elektryfikacji linii kolejowej nr 201. Trudności związane są także z ograniczeniami przewozów ponadgabarytowych i z przekroczoną skrajnią na niektórych nabrzeżach Portu.

Najistotniejsze braki w układzie kolejowym rdzenia OF Dolina Logistyczna na tle planowanych przez Port Gdynia inwestycji prezentuje Rys. 1.

Rysunek 1. Panowane inwestycje infrastrukturalne w transporcie kolejowym w rdzeniu OF Dolina Logistyczna

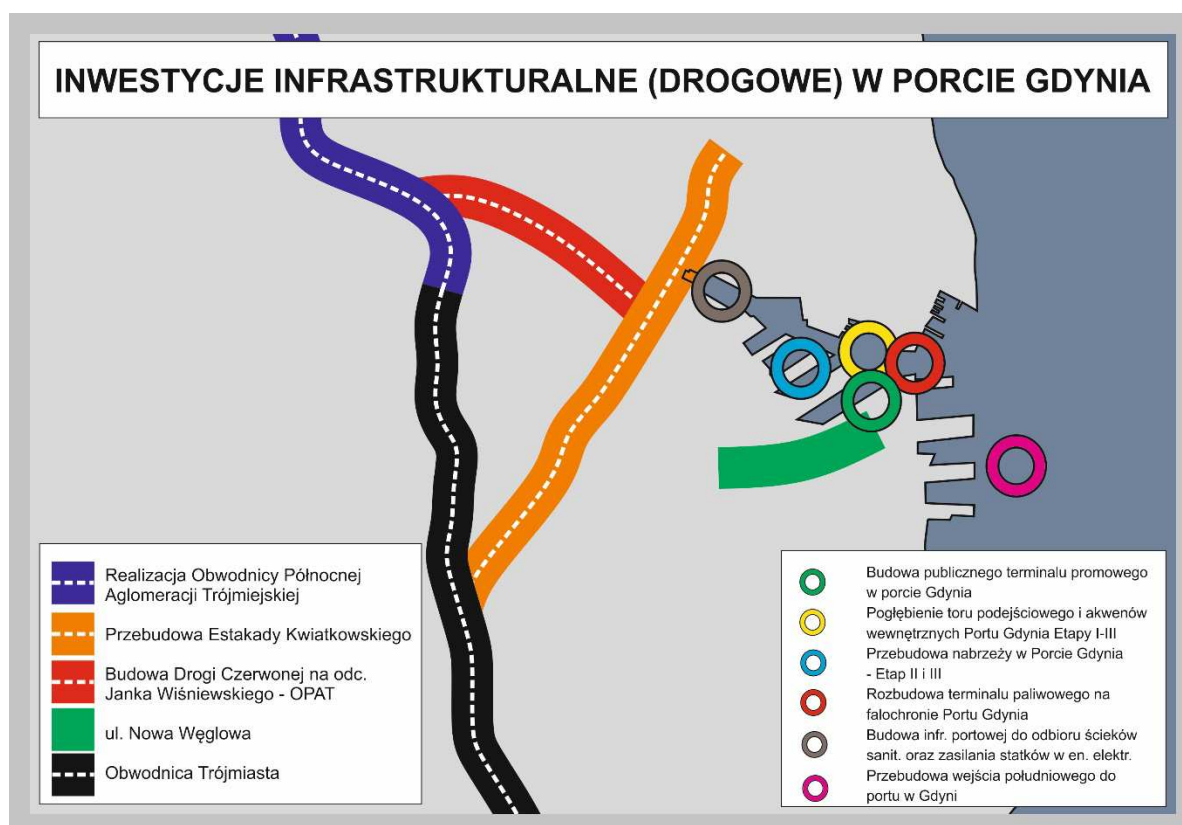


Źródło: opracowanie własne

W transporcie drogowym odnotowuje się problemy związane z utrudnieniami lub uniemożliwieniem przejazdów pojazdów nienormalnych pomiędzy potencjalnymi terenami inwestycyjnymi OF Dolina Logistyczna, a poszczególnymi terminalami zlokalizowanymi w Porcie.

Istotną barierę dla dalszego rozwoju funkcji portowo-logistycznych Gdyni stanowi zwłaszcza odcinek Estakady Kwiatkowskiego, łączący Port Gdynia z odcinkiem Trasy Kwiatkowskiego wybudowanym przy wsparciu funduszy unijnych. Stan techniczny i dopuszczalny nacisk na oś drogi na tym odcinku przy wysokim natężeniu ruchu kołowego są przesłanką do podjęcia pilnych działań zmierzających do poprawy skomunikowania portu morskiego z jego zapleczem lądowym, wśród których priorytetowe znaczenie ma budowa OPAT oraz odcinka Drogi Czerwonej łączącej OPAT i port morski w Gdyni. Najistotniejsze braki w układzie drogowym rdzenia OF Dolina Logistyczna na tle planowanych przez Port Gdynia inwestycji prezentuje Rysunek 2. Brak OPAT i Drogi Czerwonej wpływa na obniżenie efektywności obecnie realizowanych i planowanych inwestycji w przestrzeni portowej.

Rysunek 2. Planowane drogowe inwestycje infrastrukturalne poprawiające dostępność Portu Gdynia.



Źródło: opracowanie własne

Sąsiedztwo atrakcyjnych terenów turystycznych (Półwysep Helski, Trójmiasto) jest przyczyną nadmiernego obciążenia infrastruktury drogowej, szczególnie w okresie letnim. Brak OPAT stanowi istotny czynnik pogłębienia zapaści transportowej części Obszaru Funkcjonalnego i utrudnia aktywizację gospodarczą terenów zlokalizowanych w Kosakowie i Rumi, szczególnie istotnych dla rozwoju gospodarczego OF Dolina Logistyczna².

Barierą dla rozwoju transportu lotniczego jest nieużytkowanie infrastruktury powstałej na bazie istniejącego lotniska Gdynia-Oksywie, który miał być elementem Pomorskiego Węzła

² Kluczowe znaczenie OPAT-u zostało również wskazane w kontekście poprawy spójności gospodarczej i społecznej Nadmorskiego Obszaru usługowego NORDA.

Lotniczego. Skutkuje to również brakiem aktywizacji gospodarczej sąsiednich terenów zlokalizowanych na terenie gminy Kosakowo.

W transporcie morskim największym wyzwaniem jest stopniowe likwidowanie barier rozwoju przestrzennego i funkcjonalnego, utrudniających osiągnięcie statusu portu morskiego czwartej generacji, tj. intermodalnego węzła transportowego i centrum dystrybucyjno-logistycznego. Porty takie stanowią ośrodki produkcji usług transportowo-logistycznych, miejsca przetwarzania i uszlachetniania oraz produkcji dóbr, handlu itp. W konsekwencji pełnią one rolę miastotwórczą, promieniując równocześnie na region i kraj (jedno miejsce pracy w porcie generuje bezpośrednio 4 miejsca pracy w otoczeniu gospodarczym, a pośrednio kilkanaście stanowisk pracy w transporcie, spedycji, logistyce, instytucjach finansowych i innych).

Gdyński port, będąc węzłem bazowym sieci TEN-T i mając Kategorię A, jako jedyny z polskich portów morskich jest połączony ze Szwecją Autostradą Morską (Gdynia-Karlskrona). Miejsce Portu Gdynia w Regionie Morza Bałtyckiego wynika z roli, jaką będzie odgrywał w Korytarzu Bałtyk-Adriatyk, jednym z 9-ciu kluczowych Transeuropejskich Korytarzy Transportowych sieci TEN-T.

Zasoby ludzkie

W Strategii Obszaru Funkcjonalnego Dolina Logistyczna podkreślono znaczenie zasobów ludzkich, stwierdzając m.in., że „za zagrożenia uznaje się także czynniki powiązane z kapitałem ludzkim i demograficznym. Niski poziom edukacji zawodowej (oraz starzejące się społeczeństwo) są elementami wymagającymi interwencji w kolejnych latach.”³

W odniesieniu do wyzwania, jakim jest zapewnienie wykwalifikowanego kapitału ludzkiego na obszarze funkcjonalnym Dolina Logistyczna należy podkreślić, iż kształcenie i szkolenie kadr powinno spełniać oczekiwania przedsiębiorców z branży TSL. Jednocześnie, szczególnie na szczeblu szkolnictwa wyższego, oferta badawcza powinna stanowić zaplecze naukowe wspierające działania innowacyjne i typu B+R.

Najwięcej szkół na poziomie podstawowym, gimnazjalnym i ponadgimnazjalnym znajduje się w Gdyni, co wynika bezpośrednio z największej liczby ludności tej gminy. Szkolnictwo na szczeblu ponadgimnazjalnym ograniczone jest do obszaru Gdyni, Redy, Rumi i Wejherowa.

Według danych publikowanych przez Główny Urząd Statystyczny na poziomie kształcenia zawodowego (zasadniczego) na terenie OF Dolina Logistyczna proponowane są kierunki kształcenia w następujących obszarach: artystycznym, ekonomicznym, administracyjnym, inżyniersko-technicznym, produkcji i przetwórstwa, architektury i budownictwa oraz usług dla ludności. Od 2009 r. na terenie OF Dolina Logistyczna obserwuje się spadek liczby uczniów wybierających szkoły techniczne i zawodowe do 9,8% (2013 r.). Brak wykwalifikowanej kadry specjalistycznej z wykształceniem na poziomie ponadgimnazjalnym utrudnia funkcjonowanie przedsiębiorstw z obszaru i ogranicza możliwość pozyskania inwestorów, szczególnie w sferze działalności

³ „Strategia Zrównoważonego Rozwoju obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna 2020 z perspektywą 2050”, s. 45

przemysłowej, choć trend związany z malejącym zainteresowaniem kształceniem zawodowym jest elementem zjawiska diagnozowanego w skali ogólnopolskiej.

Wywiady z partnerami koncepcji OF Dolina Logistyczna także wskazywały na problemy z pozyskaniem kadry o wykształceniu zawodowym i technicznym. Według przedsiębiorców poziom kształcenia zawodowego nie jest adekwatny do zapotrzebowania rynku pracy. Wymagania, jakie stawia nowoczesny przemysł i logistyka, nie zawsze są uwzględniane w realizowanych programach nauczania. Współpraca pomiędzy szkołami a przedsiębiorstwami nie jest powszechna, co utrudnia pozyskanie kadry i wymaga od inwestorów i pracodawców środków na szkolenia potencjalnych pracowników.

Na poziomie szkolnictwa wyższego, na obszarze Dolina Logistyczna szczególnie silnie powinny oddziaływać uczelnie zlokalizowane w OF i Trójmieście, przede wszystkim Akademia Morska w Gdyni i Akademia Marynarki Wojennej w Gdyni, Uniwersytet Gdański i Politechnika Gdańska.

Obecnie kierunki kształcenia wyższego związane z transportem i spedycją wybiera ok. 3% studentów. Możliwości kreowane przez potencjał logistyczny, w tym port oraz istniejącą tradycję żeglugową, powinny być jednym z bodźców do intensyfikacji współpracy pomiędzy instytucjami naukowymi i przedsiębiorstwami w celu pozyskiwania studentów kierunków TSL.

Wyzwaniem dla przedsiębiorstw z branży morskiej jest także migracja doświadczonych specjalistów, zwłaszcza do krajów skandynawskich.

Reasumując, najbardziej istotne obszary problemowe z zakresu zasobów ludzkich to:

- niski odsetek absolwentów szkół wyższych kończących kierunki związane z transportem (3%) oraz niewielka liczba uczniów kształcących się w zakresie branży TSL na szczeblu ponadgimnazjalnym i policealnym,
- niewielkie zainteresowanie młodzieży kształceniem na poziomie zawodowym i związany z tym brak specjalistów z wykształceniem technicznym i zasadniczym zawodowym,
- nieadekwatność części programów nauczania do potrzeb przedsiębiorców działających na terenie OF Dolina Logistyczna,
- trudności z dostępem do wykwalifikowanych pracowników w branży stoczniowej.

Relatywnie niski poziom uprzemysłowienia

Istotnym czynnikiem rozwoju OF Dolina Logistyczna powinna stać się zróżnicowana działalność przetwórcza i przemysłowa. Stopniowa odbudowa połączona z głęboką restrukturyzacją branży stoczniowej i offshore na styku przestrzeni portowej i Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej jest pierwszym etapem tego procesu. Potrzeba wsparcia uprzemysłowienia została także zauważona w Strategii Rozwoju OF Dolina Logistyczna, w której do zagrożeń zaliczono „niskie uprzemysłowienie otoczenia i marginalizację Portu morskiego w Gdyni”⁴. Powoduje to w konsekwencji obniżenie wewnętrznego zapotrzebowania na usługi logistyczne. Szansą jest wciąż

⁴ Strategia Zrównoważonego Rozwoju obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna 2020 z perspektywą 2050”, s. 43

niska podaż powierzchni magazynowych w sąsiedztwie Portu, co stwarza możliwości lokowania inwestycji w celu uzupełniania luki podażowej.

Dzięki uczestnictwu portu w Gdyni w Inteligentnej Specjalizacji Pomorza SMART PORT&CITY możliwe będzie zwiększenie wartości dodanej generowanej przez sektor TSL dla regionu pomorskiego, a tym samym OF Dolina Logistyczna. Osiągnięcie tego celu wymaga realizacji kilku zasadniczych zadań, jakimi są przede wszystkim: podniesienie atrakcyjności (konkurencyjności) Portu, wzrost tworzonej w regionie jednostkowej wartości dodanej usług portowych, proekologiczne rozwiązania technologiczne, zastosowanie nowoczesnych technologii (Port Community System) i skoordynowania rozwoju infrastrukturalno-funkcjonalnego z uwzględnieniem aktywizacji turystycznej regionu, co również wprost wpisuje się cele IS SP&C.

Zdiagnozowane obszary problemowe w podziale na gminy będące partnerami OF Dolina Logistyczna przedstawia poniższa tabela.

Tabela 2. Obszary problemowe OF Dolina Logistyczna wynikające z położenia nadmorskiego

	Gdynia	Kosakowo	Reda	Rumia	Wejherowo	Wejherowo (gmina)
lokalizacja torów ogólnodostępnych (tzw. wyładowni publicznej) w obrębie stacji Gdynia Port	X	X				
utrudnienia w dostępności drogowej Portu Gdynia S.A.	X	X				
brak tzw. trójmiejskiej obwodnicy towarowej, która umożliwiłaby przejazd pociągów towarowych (w tym przede wszystkim do Portu Gdynia) alternatywną trasą	X	X	X	X	X	X
przepustowość i brak elektryfikacji linii kolejowej nr 201	X					
ograniczenia przewozów ponadgabarytowych i z przekroczoną skrajnią na niektórych nabrzeżach Portu	X					
ograniczenia przepustowości i nacisku na oś na Estakadzie Kwiatkowskiego	X					
brak Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej (OPAT)	X	X	X	X	X	X

brak Drogi Czerwonej, łączącej OPAT i port morski w Gdyni	X	X	X	X	X	X
nieużytkowanie infrastruktury powstałej na bazie istniejącego lotniska Gdynia-Oksywie	X	X				
brak kierunków kształcenia związanych z branżą TSL na szczeblu ponadgimnazjalnym		X	X	X	X	X
emigracja specjalistów, zwłaszcza z branży stoczniowej	X	X	X	X	X	X
relatywnie niski poziom uprzemysłowienia, powodujący obniżone wewnętrznie zapotrzebowanie na usługi logistyczne		X	X	X	X	X

Źródło: opracowanie własne na podstawie Strategii Zrównoważonego Rozwoju Obszaru Funkcjonalnego Dolina Logistyczna, Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego, Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego oraz badań własnych

OBSZARY PROBLEMOWE WYNIKAJĄCE Z NADMORSKIEGO POŁOŻENIA

- Istnienie „wąskich gardeł” drogowej i kolejowej infrastruktury transportowej, determinujących dostępność Portu Gdynia, co stanowi ograniczenie rozwoju branży TSL, obniża konkurencyjność OF Dolina Logistyczna i całego obszaru metropolitalnego względem innych portowych metropolii bałtyckich.
- Niedostateczne dopasowanie edukacji do wyzwań stawianych przez nowoczesną branżę morską.
- Nieskoordynowany, wymagający zintegrowanego wsparcia rozwój działalności przemysłowej pozostającej w korelacji z rozwojem branży TSL.

1.2.2. Obszary problemowe wynikające z procesów metropolizacji

Z punktu widzenia metropolii działania nakierowane na wzmacnianie i różnicowanie roli portu morskiego w przestrzeni należą do najważniejszych, przesądzających o roli obszaru metropolitalnego w Europie Bałtyckiej. „Trójmiejski Obszar Metropolitalny jest położony peryferyjnie w układzie ogólnoeuropejskim, lecz centralnie z perspektywy bałtyckiej. Peryferyjność położenia oraz ograniczony potencjał rynku powiązane z lokalizacją samego OM jak i samej Europy Bałtyckiej

na peryferiach obszaru rynku wewnętrznego UE jak i przestrzennym układem innych ośrodków metropolitalnych w otoczeniu (ograniczona możliwość sieciowania rozwoju, brak silnych ośrodków w pobliżu) są zasadniczymi wyzwaniami rozwojowymi⁵. Zakłada się, że integracja obszarów OF Dolina Logistyczna będących poza rdzeniem będzie następstwem rozwoju obszaru funkcjonalnego. Dlatego też istotne są obszary problemowe związane z metropolizacją obszaru, który stanowi część Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego. Czynnikiem, o charakterze metropolitalnym, istotnymi dla rozwoju gospodarczego OF Dolina Logistyczna są:

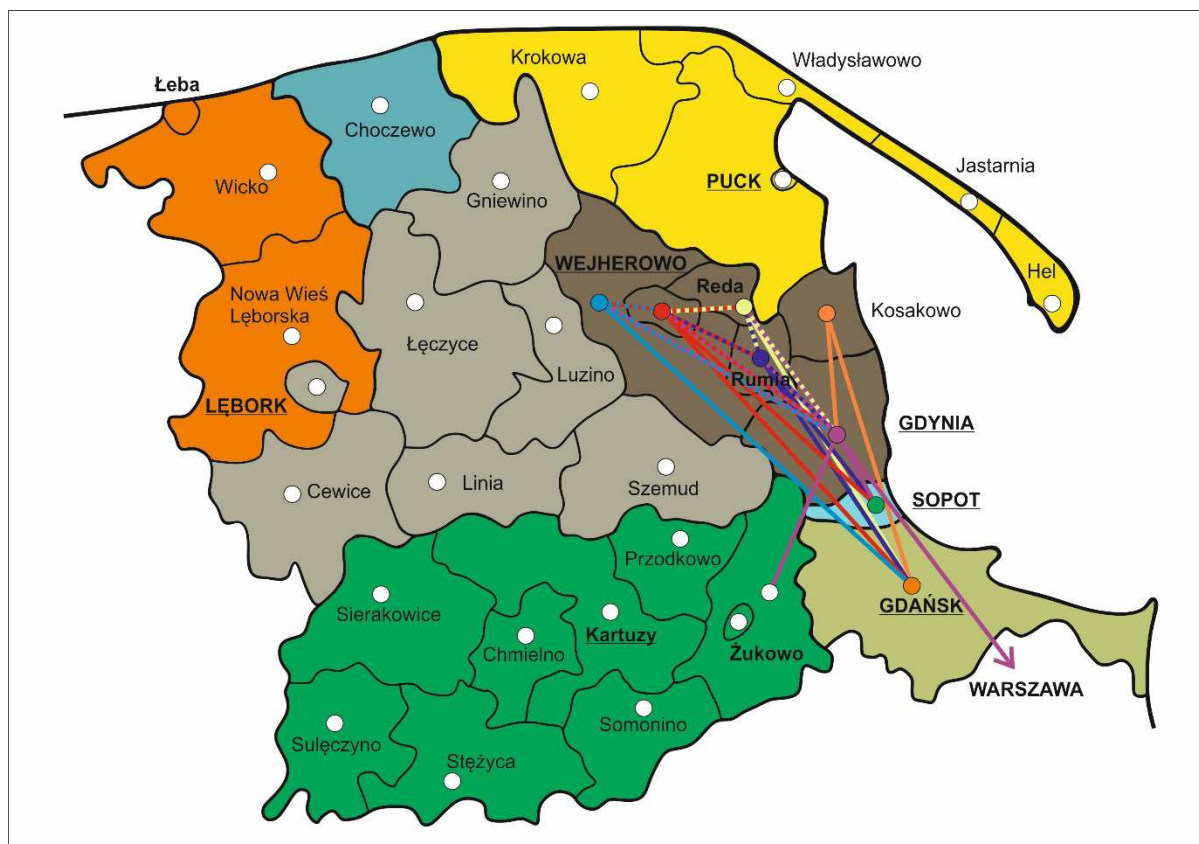
- funkcje Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego jako „węzła miejskiego”,
- problemy z dostępnością przestrzenną rynku pracy i edukacji dla mieszkańców, wynikające z procesów suburbanizacji i niedorozwoju infrastruktury transportowej (Dolina Logistyczna oraz sąsiednie gminy, relacja rdzeń-otoczenie),
- niekorzystne zjawiska demograficzne, w tym przede wszystkim starzenie się społeczeństwa,
- niski (w porównaniu do innych krajów Regionu Morza Bałtyckiego) poziom współpracy między podmiotami obszaru funkcjonalnego, (przedsiębiorstwami, jednostkami samorządu terytorialnego i gospodarczego, instytucjami otoczenia biznesu i klastrami).

Dostępność przestrzenna rynku pracy i edukacji w relacji rdzeń OF - otoczenie

Zachodzące w obszarze funkcjonalnym procesy demograficzne determinują możliwości rozwoju poprzez dostępność zasobów ludzkich, a także wielkość rynku zbytu mierzoną liczbą potencjalnych konsumentów. Populacja obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna stopniowo wzrasta. Jednocześnie odnotowywany jest powolny odpływ ludności z rdzenia – miasta Gdyni – do sąsiadujących gmin. Popularność obszarów podmiejskich wyznaczają niższe ceny zakupu nieruchomości i coraz lepsze warunki życia. Trend ten wpisuje się w tendencje ogólnopolskie. Dlatego też ważne jest umożliwienie migrującej ludności swobodnego dojazdu do miejsca pracy m.in. poprzez rozbudowę infrastruktury transportowej i poprawę systemu transportu publicznego, co obecnie stanowi istotną barierę (sygnalizowaną również w Strategii Rozwoju NOU NORDA). Rysunek 3. prezentuje kierunki dojazdów do pracy mieszkańców obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna.

⁵ T. Brodzicki: Diagnoza sektorowa: „Kluczowe i potencjalne motory rozwoju gospodarczego obszaru metropolitalnego”, wersja 3, Gdańsk 2015, s. 6

Rysunek 3. Kierunki dojazdów do pracy mieszkańców obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna w 2011 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie Narodowy Spis Powszechny z 2011 r. Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2013 [http://old.stat.gov.pl/gus/5840_15518_PLK_HTML.htm; data pobrania: 07.02.2015 r.]

Zjawiska demograficzne

Pod względem struktury wieku mieszkańców OF Dolina Logistyczna wykazuje duże zróżnicowanie, szczególnie w kontekście Gdyni i pozostałych gmin ją tworzących. Potwierdza to sygnalizowany silny trend suburbanizacyjny, diagnozowany w Strategii NOU NORDA. Należy jednak zaznaczyć, że we wszystkich gminach liczba osób w wieku poprodukcyjnym stopniowo wzrasta.

Szczególnie istotne obszary problemowe z zakresu demografii to:

- starzenie się lokalnej społeczności – szczególnie w rdzeniu OF Dolina Logistyczna i rdzeniu Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego,
- malejący odsetek osób w wieku przedprodukcyjnym w gminach Rumia i Gdynia,
- odpływ ludności z rdzenia (Gdynia) do okolicznych gmin i związane z nim przyspieszenie starzenia się społeczeństwa w Gdyni oraz trudności z dojazdem do pracy.

Poziom współpracy między podmiotami obszaru funkcjonalnego

W województwie pomorskim odnotowuje się wyższy w porównaniu do średniej krajowej współczynnik produkcji sprzedanej przemysłu w przeliczeniu na jednego mieszkańca (ok. 35 tys. PLN). Sprzyja to dalszemu rozwojowi działalności przemysłowej na obszarze województwa, a co za tym idzie, także OF Dolina Logistyczna. Zagrożenie utrwaleniem przewagi kosztowej obejmuje OF Dolina Logistyczna. W Strategii Rozwoju OF Dolina Logistyczna wskazano na zagrożenie w postaci „wysokich kosztów prowadzenia działalności gospodarczej”⁶. Model gospodarczy oparty jedynie na przewadze kosztowej ulega stopniowemu wyczerpaniu i konieczne będzie wykorzystanie innych czynników kreujących rozwój gospodarczy, przede wszystkim badania i rozwój, współpracę i partnerskie podejście do kwestii planowania rozwoju. Realny wzrost znaczenia inicjatyw klastrowych jest niezbędny dla osiągnięcia rozwoju opartego na innych niż tylko przewaga kosztowa czynnikach.

Jednocześnie przeprowadzona na rzecz Strategii Zrównoważonego Rozwoju OF Dolina Logistyczna ocena obszaru przez przedsiębiorców i instytucje otoczenia biznesu wskazuje na niskie wykorzystanie zasobów OF DL. Szczególnie istotne jest to przy uwzględnieniu historii rozwoju gospodarczego regionu OF Dolina Logistyczna, który opierał się o uprzemysłowienie i – w znacznej mierze – o sektor stoczniowy. Jako czynnik wpływający na działalność przemysłową wskazano rozwinięcie produkcji oraz przetwórstwa, które z kolei stanie się bodźcem do budowy magazynów i infrastruktury logistycznej.

W obszarze rozwoju gospodarczego wskazano na bariery związane z brakiem decyzyjności oraz niedostatecznym poziomem informacji dla przedsiębiorców. Wydłużające się procedury prawne oraz brak skutecznych inicjatyw na poziomie uregulowania procesu inwestycyjnego obniżają zainteresowanie prowadzeniem działalności gospodarczej.

Do branż wpływających na rozwój logistyki należy zaliczyć przemysł oraz przetwórstwo. Udział podmiotów z tych branż w liczbie wszystkich podmiotów jest zróżnicowany dla obszaru Dolina Logistyczna. Najniższy wskaźnik odnotowano w Gdyni (11%), choć wynika to z miejskiej charakterystyki wielofunkcyjnej, metropolizującej się gospodarki.

Rosnąca liczba przeładunków w polskich portach jest podstawą rozwoju OF Dolina Logistyczna. Osiągnięcie odpowiedniego poziomu przeładunków kontenerów oraz większej liczby armatorów może spowodować wzrost popytu na usługi logistyczne (tj. rozformowywanie, magazynowanie, konfekcjonowanie). Brak rozwiniętego przemysłu przyportowego oraz rozwiniętych funkcji logistycznych na terenach poza granicami Portu Gdynia stanowi jednak istotną barierę. Bez lądowego zaplecza logistycznego nie będzie jednak możliwe osiągnięcie sprzężenia zwrotnego w postaci wzrostu przeładunków w porcie. Te zależności uwzględnione zostały w Strategii Rozwoju Portu Morskiego w Gdyni do 2027 r.

W strukturze wielkości przedsiębiorstw każdej z gmin wchodzącej w skład obszaru funkcjonalnego dominują działalności zatrudniające do 9 osób. Największy odsetek takiej działalności odnotowano w Kosakowie (97,9%), zaś najmniejszy w Gdyni (95,7%). Przedsiębiorstwa zatrudniające powyżej 250 osób mają swoje siedziby w Rumi i gminie miejskiej Wejherowo (po 1 przedsiębiorstwie), gminie wiejskiej Wejherowo (2 przedsiębiorstwa) i w Gdyni (42

⁶ „Strategia Zrównoważonego Rozwoju obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna 2020 z perspektywą 2050”, s. 43

przedsiębiorstwa). Firmy zatrudniające powyżej 1 000 osób mają swoje siedziby w gminie miejskiej Wejherowo i gminie wiejskiej Wejherowo (po 1 przedsiębiorstwie) oraz w Gdyni (8 podmiotów).

W strukturze gospodarki OF Dolina Logistyczna dominuje sektor MŚP. Jednocześnie brak jest kompleksowych instrumentów wsparcia dla tych przedsiębiorstw poza rdzeniem OF Dolina Logistyczna. Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna na analizowanym obszarze posiada tereny inwestycyjne jedynie w Gdyni (Bałtycki Port Nowych Technologii).

Dostęp do zintegrowanej informacji biznesowej

Generowanie rozwoju gospodarczego w XXI w., oparte jest na dostępie do informacji. Większość przedsiębiorstw z branży TSL to małe podmioty, w których pracownicy są zatrudniani na stanowiskach bezpośrednio powiązanych z przychodem firmy (spedytor, agent celny, specjalista ds. organizacji transportu itp.). Powoduje to zmniejszenie konkurencyjności w stosunku do globalnych korporacji, które dzięki większemu zatrudnieniu i globalnej skali oddziaływania mają ułatwiony dostęp do informacji. Dlatego też stworzenie wspólnego systemu zarządzania informacją gospodarczą powinno ułatwić funkcjonowanie przedsiębiorstw z branży TSL m.in. poprzez ułatwienie pozyskania zleceń, nawiązywanie kontaktów biznesowych, informowanie o zmianach uwarunkowań (w tym m.in. legislacyjnych), informację o trendach rynkowych i społecznych, zamieszczanie informacji o nowych inwestycjach w regionie, standaryzację i certyfikację oferowanych usług, wspólną promocję na rynkach międzynarodowych itp.

Brak integracji polityki przestrzennej i gospodarczej na poziomie metropolitalnym

Potrzeba prowadzenia zintegrowanej polityki przestrzennej i gospodarczej wynika, między innymi, z zagrożenia chaotyczną urbanizacją i zdominowaniem obszaru przez inwestycje niezwiązane z sektorem TSL. Dlatego też niezbędne są nie tylko odpowiednie zapisy w ramach procesu planowania przestrzennego, ale także zintegrowane zarządzanie terenami inwestycyjnymi. Podmiotami predestynowanymi do pełnienia takiej roli mogą być Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna, Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. lub inny podmiot integrujący.

Zdiagnozowane obszary problemowe zostały scharakteryzowane w poniższej tabeli w oparciu o podział geograficzny.

Tabela 3. Obszary problemowe OF Dolina Logistyczna wynikające z metropolitalności

	Gdynia	Kosakowo	Reda	Rumia	Wejherowo	Wejherowo (gmina)
wzrost liczby osób w wieku poprodukcyjnym	X	X	X	X	X	X
spadek liczby osób w wieku przedprodukcyjnym	X			X		
niska i średnia innowacyjność lokalnej gospodarki		X	X	X	X	X

niewielka liczba średnich i dużych przedsiębiorstw		X	X	X		
brak dostępu do zintegrowanej informacji rynkowej dla podmiotów branży TSL	X	X	X	X	X	X
brak oddziaływania specjalnej strefy ekonomicznej jako czynnika aktywizującego działalność gospodarczą		X	X	X	X	X
ograniczona powierzchnia terenów inwestycyjnych					X	X
niedostateczny rozwój infrastruktury transportowej ograniczający dostępność lokalnych rynków pracy i edukacji	X	X	X	X	X	X
brak integracji polityki przestrzennej i gospodarczej na poziomie metropolitalnym	X	X	X	X	X	X

Źródło: opracowanie własne na podstawie Strategii Zrównoważonego Rozwoju Obszaru Funkcjonalnego Dolina Logistyczna, Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego, Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego oraz badań własnych.

OBSZARY PROBLEMOWE WYNIKAJĄCE Z METROPOLIZACJI

- **Odptyw ludności z rdzenia (Gdynia) do okolicznych gmin i związane z nim przyspieszenie starzenia się społeczeństwa w Gdyni oraz trudności z dojazdem do pracy.**
- **Zbyt małe znaczenie B+R dla gospodarki OF Dolina Logistyczna.**
- **Brak instytucji gromadzącej i przetwarzającej dane rynkowe z obszaru Dolina Logistyczna.**
- **Brak rozwiniętego przemysłu przyportowego oraz rozwiniętych funkcji logistycznych na terenach poza granicami Portu Gdynia.**
- **Brak dużych przedsiębiorstw przemysłowych.**
- **Niewielkie wsparcie małych i mikroprzedsiębiorstw poza obszarem rdzenia.**
- **Zagrożenie chaotyczną urbanizacją terenów potencjalnie atrakcyjnych dla rozwoju sektora TSL i przemysłu.**
- **Brak zintegrowanego zarządzania terenami inwestycyjnymi.**

2. RODZAJE WYMAGANEJ INTERWENCJI

W celu sprawnej i skutecznej realizacji Programu Operacyjnego w zakresie rozwoju gospodarczego dla Obszaru Funkcjonalnego Dolina Logistyczna niezbędne jest zaangażowanie i współpraca wszystkich Partnerów Projektu – w szczególności samorządów miast: Gdyni, Redy, Rumi, Wejherowa oraz gmin Kosakowo i Wejherowo, wraz z innymi podmiotami gospodarczymi, klastrami, organizacjami pozarządowymi, działającymi na rzecz rozwoju lokalnego, ośrodkami naukowymi i innymi, których wiedza i doświadczenie będą skutecznie wspierać, organizować i prowadzić procesy inwestycyjne wszystkich planowanych przedsięwzięć infrastrukturalnych. Istotną rolę pełnić będą również gminy nie wchodzące obecnie w skład Obszaru Funkcjonalnego Dolina Logistyczna, a których rola w procesie jej rozwoju może stopniowo wzrastać (gminy Miasta Łębork, Cewice, Liniewo, Luzino, Gminy Miasta Łęczycy, Szemud i Gniewino).

W ramach wspierania branż wiodących zakłada się stworzenie oferty inwestycyjnej oraz wszelkie inicjatywy sprzyjające nawiązywaniu kontaktów czy aktywnemu pozyskiwaniu inwestorów z wykorzystaniem oferty inwestycyjnej⁷.

W ramach tzw. „twardej interwencji” możliwe będzie finansowanie Inteligentnych Specjalizacji Pomorza w ramach RPO na lata 2014-2020 i przy wykorzystaniu środków unijnych na poziomie krajowym (np. POIR – Program Operacyjny Inteligentny Rozwój) i środków na poziomie europejskim - Horyzont 2020.

W ramach tzw. „miękkiej interwencji” proponuje się działania wspierające współpracę podmiotów gospodarczych, poprawę dostępu do informacji gospodarczej, rozwój innowacyjności i kapitału ludzkiego.

Jako generalny kierunek interwencji proponuje się działania zapewniające tworzenie warunków dla wzrostu gospodarczego i zatrudnienia oraz osiągnięcia dochodów dzięki wykorzystywaniu potencjału i istniejących zasobów oraz powstających przedsiębiorstw (tj. np. wsparcie dla infrastruktury prowadzenia działalności gospodarczej, infrastruktury dla innowacyjności oraz B+R, zwiększenie dostępu do finansowania działalności gospodarczej – np. fundusze pożyczkowe, poręczeniowe itd.).

Za istotny kierunek interwencji przewidziano rozwój kształcenia zawodowego w pożądanym kierunkach, w tym przede wszystkim związanych z branżami kluczowymi dla rozwoju OF Dolina Logistyczna (TSL, przemysł morski), a także specjalizacjach atrakcyjnych dla potencjalnych inwestorów.

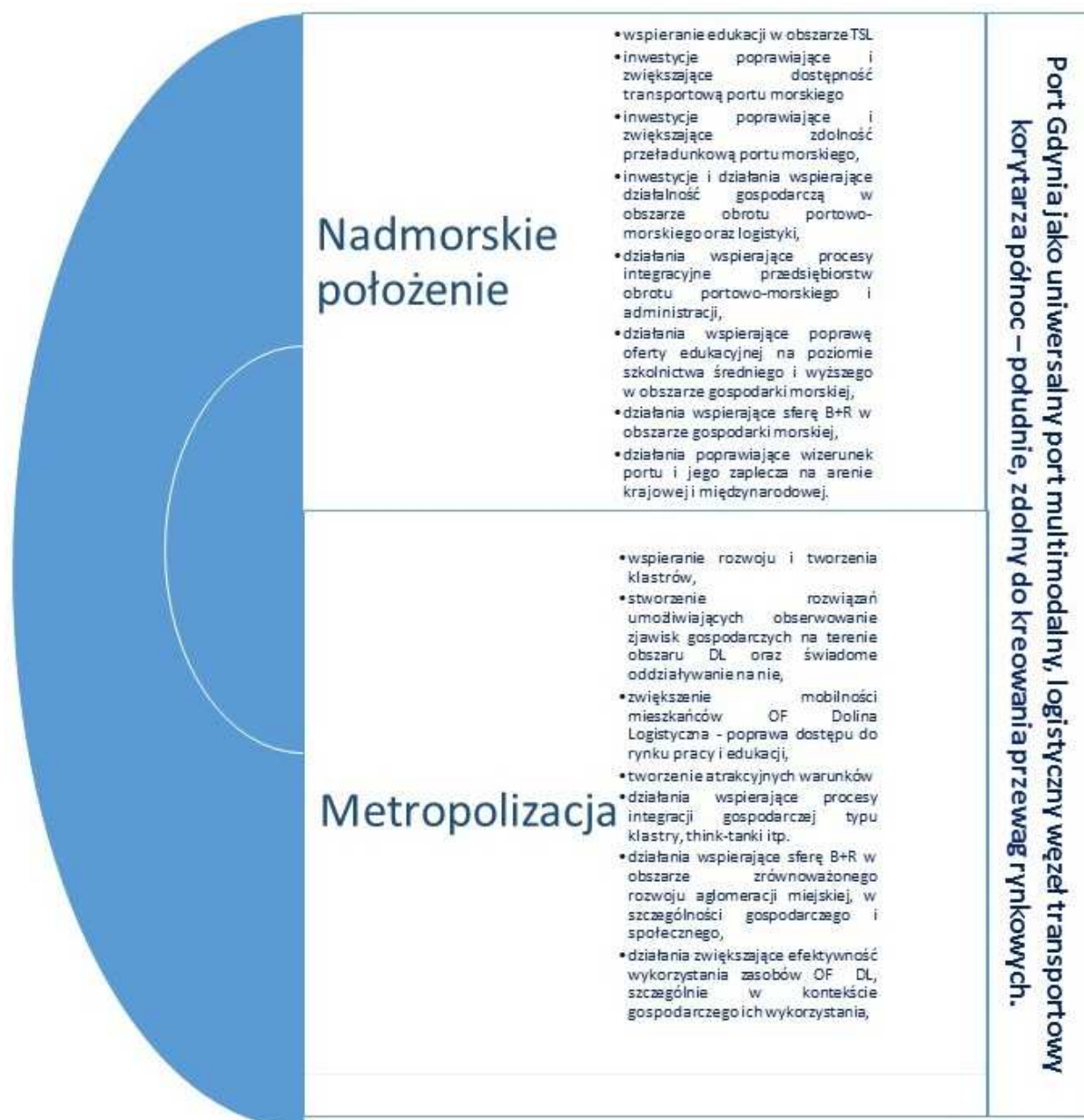
Ważnym rodzajem interwencji dostosowania oferty szkół do rynku pracy jest także idea *Life Long Learning* (LLL) – uczenie się przez całe życie, umożliwiające rozwój oraz zmianę kwalifikacji w toku kariery zawodowej pracowników obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna, a także umiejętność uczenia się kształconą od najmłodszych lat. Działania związane z nauką przez całe życie wynikają z czynników demograficznych – starzenia się społeczeństwa i bardzo niskiego współczynnika dzietności. Jest to kategoria interwencji odpowiadająca na zagrożenie pn. „starzejące

⁷ Por. RPS RG, s. 19, 23, 27, 30.

się społeczeństwo”, zidentyfikowane w Strategii Zrównoważonego Rozwoju Obszaru Funkcjonalnego Dolina Logistyczna⁸.

Rodzaje wymaganej interwencji są bezpośrednio związane ze zdiagnozowanymi obszarami problemowymi. Ich rodzaje są zaprezentowane na poniższym rysunku.

Rysunek 4. Kategorie interwencji z uwzględnieniem nadmorskiego położenia i procesów metropolizacji



Źródło: opracowanie własne

⁸ „Strategia Zrównoważonego Rozwoju obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna 2020 z perspektywą 2050”, s. 45

Należy założyć poniższe rodzaje interwencji.

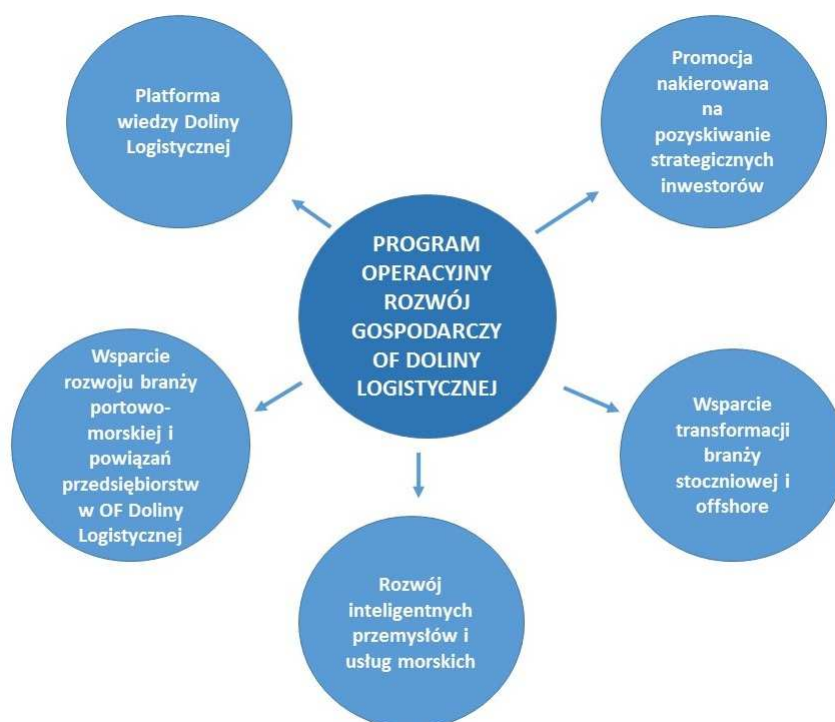
- Realizacja przedsięwzięć infrastrukturalnych z wykorzystaniem bezzwrotnych środków europejskich, przede wszystkim związanych z budową i modernizacją infrastruktury technicznej poprawiającej dostępność portu morskiego oraz innych terenów zidentyfikowanych w ramach „Programu Operacyjnego w zakresie rozwoju przestrzennego i gospodarowania gruntami dla obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna 2020 z perspektywą 2050”.
- Uregulowania organizacyjno-prawne dla branż i przedsiębiorstw kluczowych dla OF Dolina Logistyczna na poziomie miejskim (funkcjonowanie i rozwój Pomorskiego Parku Naukowo-Technologicznego), metropolitalnym i regionalnym (m.in. Inteligentne Specjalizacje Pomorza) oraz krajowym (kwestie związane z pomocą publiczną, funkcjonowanie i dalszy rozwój Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej).
- Lobbing na rzecz kluczowych przedsięwzięć przyczyniających się do wykształcenia bądź wzmocnienia potencjału rozwojowego OF Dolina Logistyczna. Kryterium wyboru przedsięwzięć nie powinna być lokalizacja (np. w obszarze funkcjonalnym), ale ich wpływ na rozwój gospodarczy OF Dolina Logistyczna (np. budowa elektrowni jądrowej, odtworzenie potencjału polskiej floty handlowej).
- Tworzenie i rozwój mechanizmów zewnętrznego finansowania wybranych przedsięwzięć (pozyskiwanie nowych inwestorów, partnerstwo publiczno-prywatne, szczególnie po roku 2020, kiedy dostęp do bezzwrotnych funduszy unijnych ulegnie ograniczeniu).
- Rozwój marketingu terytorialnego – promocja potencjału regionalnej gospodarki dzięki efektywnej współpracy sektora publicznego i przedsiębiorstw (również stowarzyszeń przedsiębiorców) – na poziomie metropolitalnym i regionalnym z wykorzystaniem istniejących podmiotów (m.in. Invest in Pomerania, Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna, Polski Klaster Morski) oraz krajowym (np. Polska Agencja Informacji i Inwestycji Zagranicznych).
- Wsparcie powiązań kooperacyjnych przedsiębiorstw i podmiotów - klastrów oraz współpraca z sektorem naukowo-badawczym.
- Tworzenie infrastruktury edukacji dopasowanej do profilu gospodarczego, obejmującej m.in. system szkoleń/kształcenia (w tym *Long Life Learning* – uczenie się przez całe życie) oraz doradztwo zawodowe.
- Wsparcie współpracy między jednostkami samorządu terytorialnego (m. in. w formie związków międzygminnych, stowarzyszeń, fundacji, spółek celowych, obejmowania udziałów w istniejących przedsiębiorstwach);
- Budowę systemu zintegrowanej informacji gospodarczej, dostępnej dla wszystkich podmiotów funkcjonujących w ramach OF Dolina Logistyczna oraz podmiotów szukających miejsca do inwestycji.
- Kreowanie działań integrujących środowiska naukowe i biznesowe w celu poprawy transferu wiedzy oraz bardziej efektywnego inwestowania prywatnych środków w oparciu o B+R.

3. OPIS KLUCZOWYCH PRZEDSIĘWZIĘĆ

Kluczowe przedsięwzięcia, ze względu na wciąż trwający proces uzgadniania różnego rodzaju programów, wytycznych oraz działań zostały ujęte w formie grup projektów, obejmujących pojedyncze przedsięwzięcia. Proces grupowania oparto na przesłankach merytorycznych, uzgodnieniach z Zamawiającym oraz informacjach pozyskanych podczas spotkań z różnymi podmiotami istotnymi dla opracowania niniejszego dokumentu. Ich struktura umożliwia elastyczne kształtowanie poszczególnych przedsięwzięć w zależności od dostępnych środków zewnętrznych i treści programów strategicznych szczebla krajowego, regionalnego i metropolitalnego. Horyzont czasowy (do roku 2050) Strategii Obszaru Funkcjonalnego Dolina Logistyczna również przemawia za takim podejściem.

Zdefiniowane grupy przedsięwzięć zostały przedstawione na Rysunku 5.

Rysunek 5. Działania w ramach PO Rozwój gospodarczy OF Dolina Logistyczna.



Źródło: opracowanie własne

Są nimi:

- wsparcie rozwoju branży portowo-morskiej i powiązań przedsiębiorstw w OF Dolina Logistyczna,
- rozwój inteligentnych przemysłów i usług morskich,
- wsparcie transformacji branży stoczniowej i offshore,
- platforma wiedzy OF Dolina Logistyczna,
- promocja nakierowana na pozyskiwanie strategicznych inwestorów.

3.1. Wsparcie rozwoju branży portowo-morskiej i powiązań przedsiębiorstw w OF Dolina Logistyczna

Wsparcie rozwoju branży portowo-morskiej i powiązań przedsiębiorstw w OF Dolina Logistyczna	
Cel przedsięwzięcia	Kreowanie wzrostu gospodarczego obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna poprzez wspieranie powiązań przedsiębiorstw i podmiotów otoczenia gospodarczego, przede wszystkim z branży portowo-morskiej.
Zakres rzeczowy	<ul style="list-style-type: none"> wspieranie i rozwój działalności klastrowej; wspieranie tworzenia nowych powiązań w ramach klastrów; wspieranie innych form powiązań między przedsiębiorstwami oraz między przedsiębiorstwami a instytucjami otoczenia biznesu; wspieranie instytucji otoczenia biznesu działających na rzecz rozwoju kooperacji przedsiębiorstw; rozwój przestrzenny Portu Gdynia; rozwój przestrzenny Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, gromadzenie, analiza i udostępnianie podmiotom gospodarczym danych z zakresu rozwoju społeczno-gospodarczego, istotnych dla ich rozwoju i podejmowanych decyzji rynkowych.
Opis przedsięwzięcia	<p>Na obszarze Dolina Logistyczna największa liczba przedsiębiorstw zalicza się do sektora MŚP. Ważne jest wspieranie tego typu przedsiębiorstw, by mogły wspólnie wytworzyć przewagę konkurencyjną w układzie międzynarodowym i realizować bardziej złożone projekty na rzecz klientów dzięki wykorzystaniu synergii potencjałów. Dodatkowo, jednocząc siły przedsiębiorstwa te mogą występować wspólnie po popytowej części rynku np. poprzez organizowanie grup zakupowych. Przykładowymi działaniami, które mogą być realizowane w obszarze integrowania lokalnych podmiotów, jest:</p> <ul style="list-style-type: none"> TriPOLIS – Zintegrowany program współpracy inkubatorów przedsiębiorczości i parków naukowo-technologicznych w Obszarze Metropolitalnym Trójmiasta (cel: zintegrowanie i profesjonalizacja działalności inkubatorów i parków naukowo-technologicznych funkcjonujących bądź powstających w Obszarze Metropolitalnym Trójmiasta, w kierunku zwiększenia efektywności wsparcia przedsiębiorców i innowatorów z regionu pomorskiego); Wsparcie rozwoju klastrów morskich i tworzenie sieci powiązań przemysłów i usług morskich z krajami UE wykorzystujący aktywność Polskiego Klastra Morskiego w European Network of Maritime Clusters; Stworzenie zintegrowanego systemu IT dla wsparcia przedsiębiorstw branży TSL, obejmującego np. giełdę towarową podnoszącą efektywność funkcjonowania przedsiębiorstw TSL (np. poprzez pomoc w wyszukiwaniu ładunków powrotnych) czy obsługę środków transportu lądowego w powiązaniu z parkingiem centralnym i projektem inteligentnego system zarządzania ruchem TRISTAR w ramach rozwoju platform multimodalnych. Parking centralny powinien być wielofunkcyjnym elementem infrastruktury transportowej wraz z usługami towarzyszącymi (naprawa, dozór, usługi dla kierowców, stacja paliw); Utworzenie Logistycznego Centrum Kompetencji (LCK) – podmiotu wspierającego interesariuszy sektora TSL w OF DL. Logistyczne Centrum Kompetencji to instytucja kreująca współpracę i koordynująca działania między podmiotami sektora prywatnego

i publicznego. Logistyczne Centrum Kompetencji wspierać będzie wspólne działania publiczno-prywatne w sferze transportu, logistyki i spedycji, wymagające tworzenia szczegółowych regulacji i form współpracy. Logistyczne Centrum Kompetencji pełnić może rolę pośrednika między władzami publicznymi różnego szczebla, zarządcami infrastruktury publicznej i prywatnymi podmiotami funkcjonującymi na rynku TSL. Dla tak szerokiego zadań Logistyczne Centrum Kompetencji powinno stworzyć system zarządzania informacją gospodarczą. Powinno to ułatwić funkcjonowanie przedsiębiorstwom z branży TSL⁹ np. poprzez ułatwienie pozyskania zleceń, nawiązywania kontaktów biznesowych, informowanie o zmianach uwarunkowań (w tym np. legislacyjnych), informację o trendach rynkowych i społecznych, zamieszczanie informacji o nowych inwestycjach w regionie np. Może ono pełnić rolę:

- integratora interesów różnych organów i instytucji na poziomie OF Dolina Logistyczna;
 - podmiotu kreującego i wzmacniającego współpracę między różnymi podmiotami branży TSL w OF Dolina Logistyczna;
 - podmiotu gromadzącego i udostępniającego informacje niezbędne dla rozwoju działalności gospodarczej podmiotów funkcjonujących w OF Dolina Logistyczna;
 - podmiotu inicjującego i stymulującego aktywność podmiotów publicznych i prywatnych w projektach międzynarodowych finansowanych ze środków zewnętrznych (np. w ramach Baltic Sea Region Programme, Central Europe Programme, H2020);
- **Stworzenie mechanizmu spójnego zarządzania terenami przeznaczonymi pod inwestycje**, które są istotne dla rozwoju Obszaru Funkcjonalnego Dolina Logistyczna. Partnerami przedsięwzięcia mogą być interesariusze OF Dolina Logistyczna posiadający odpowiednie zasoby nieruchomości. Zadania takiej instytucji powinny obejmować m.in. utworzenie bazy danych nieruchomości OF Dolina Logistyczna, inicjowanie współpracy z gminami i innymi interesariuszami w zakresie planowania przestrzennego, zintegrowane działania promocyjne oraz pozyskiwanie, komasacja, uzbrajanie i pozyskiwanie inwestorów pod przedsięwzięcia istotne dla rozwoju OF Dolina Logistyczna. Biorąc pod uwagę możliwość poszerzenia obszaru Dolina Logistyczna zakłada się formułę otwartego partnerstwa, polegającego na możliwości włączenia kolejnych interesariuszy;
 - **Włączenie kolejnych terenów OF Dolina Logistyczna do Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej;**
 - **Inicjowanie współdziałania między przedsiębiorstwami a instytucjami otoczenia biznesu.;**

Działania podejmowane w ramach wspierania powiązań przedsiębiorstw i podmiotów ich otoczenia na obszarze Dolina Logistyczna wzmocnią

⁹ Większość przedsiębiorstw z branży TSL to małe podmioty, które w globalnej skali działania powinny mieć ułatwiony dostęp do informacji rynkowej.

	<p>potencjał rozwoju gospodarczego obszaru funkcjonalnego poprzez wzmacnianie potencjału lokalnych firm. Dzięki realizacji zadań w ramach współpracy między pojedynczymi przedsiębiorstwami możliwe będzie oferowanie bardziej wyspecjalizowanych i złożonych produktów/usług wypracowanych w wyniku wzajemnego powiązania podmiotów gospodarczych – wspieranego bądź inicjowanego przez instytucje otoczenia biznesu, w tym klastry.</p> <p>Ponadto wsparciem dla przedsiębiorstw zlokalizowanych w OF Dolina Logistyczna będzie rozszerzenie jej granic, jak również rozszerzenie granic Portu Gdynia o tereny położone w gminie Kosakowo (część obszaru wskazanego w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego w 2008 r.) stworzenia atrakcyjnej oferty zachęt inwestycyjnych.</p>	
Proponowany zakres przestrzenny i lokalizacja	Proponowany Lider i Partnerzy	Okres realizacji
Obszar Funkcjonalny Dolina Logistyczna	Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna, Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A., Politechnika Gdańska, Uniwersytet Gdański, Akademia Morska, Akademia Marynarki Wojennej, Pomorski Park Naukowo-Technologiczny, Polski Klaster Morski, Instytut Morski, przedsiębiorstwa, samorządy i instytucje otoczenia biznesu z obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna oraz gmin partnerskich projektu, a także obszaru objętego ZIT.	2015 – 2020
Orientacyjna wartość	<ul style="list-style-type: none"> • TriPOLIS Zintegrowany program współpracy inkubatorów przedsiębiorczości i parków naukowo-technologicznych w Obszarze Metropolitalnym Trójmiasta – 87,86 mln PLN (dla całego Obszaru ZIT); • Stworzenie zintegrowanego systemu IT dla wsparcia przedsiębiorstw branży TSL, obejmującego m.in. giełdę towarową w powiązaniu z parkingiem centralnym– 13,5 mln PLN; • utworzenie Logistycznego Centrum Kompetencji – 0,5 mln PLN na utworzenie. 	
Możliwe źródła finansowania	<ul style="list-style-type: none"> • PO Innowacyjny Rozwój: Oś priorytetowa II: Wsparcie otoczenia i potencjału przedsiębiorstw do prowadzenia działalności B+R+I; Oś priorytetowa III: Wsparcie Innowacji w Przedsiębiorstwach; • RPO Województwa Pomorskiego: Oś priorytetowa 2: Przedsiębiorstwa; Oś priorytetowa 6: Integracja; Oś priorytetowa 9: Mobilność. • PO Wiedza Edukacja Rozwój: Oś II Efektywne polityki publiczne dla rynku pracy, gospodarki i edukacji; Oś IV Innowacje społeczne i współpraca ponadnarodowa. 	

	<ul style="list-style-type: none"> • CEF; • Horyzont 2020: Priorytet 2: Wiodąca pozycja w przemyśle.
Zgodność z dokumentami strategicznymi:	
na szczeblu krajowym i międzynarodowym	na szczeblu regionalnym
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Strategia Rozwoju Kraju 2020; ▪ Strategia Innowacyjności i Efektywności Gospodarki Dynamiczna Polska 2020; ▪ 2050 Wizja Zrównoważonego Rozwoju Dla Polskiego Biznesu ; ▪ Strategia Europa 2020; ▪ South Baltic Cross-border Cooperation Programme 2014-2020 (projekt). 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego do 2020 r.; ▪ Projekt Strategii Zrównoważonego Rozwoju obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna; ▪ Projekt Strategii Zrównoważonego Rozwoju obszaru funkcjonalnego NOU NORDA ; ▪ Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Obszaru Metropolitalnego Zatoki Gdańskiej 2014-2020; ▪ Regionalny Program Strategiczny Województwa Pomorskiego w zakresie rozwoju gospodarczego „Pomorski Port Kreatywności”.
Wskaźniki realizacji projektu flagowego	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Liczba przedsiębiorstw, które funkcjonują w klastrach zlokalizowanych w OF DL; ▪ Liczba miejsc pracy stworzona w podmiotach zlokalizowanych w gdyńskiej podstrefie Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej; ▪ Liczba podmiotów korzystających z giełdy towarowej; ▪ Liczba podmiotów korzystających z usług Logistycznego Centrum Kompetencji; ▪ Powierzchnia terenów udostępnionych w ramach zintegrowanego mechanizmu zarządzania nieruchomości. 	

Zgodność z celami strategicznymi Strategii OF Dolina Logistyczna

Priorytet	Zgodność z priorytetem
Priorytet 1.1. Rozwój infrastruktury drogowej.	
Priorytet 1.2. Rozwój infrastruktury kolejowej.	
Priorytet 1.3. Uruchomienie Lotniska Gdynia-Oksywie.	
Priorytet 2.1. Zintegrowana polityka gospodarcza wspierająca istniejące przedsiębiorstwa.	X
Priorytet 2.2. Zintegrowana polityka gospodarcza skierowana do nowych inwestorów	X
Priorytet 2.3. Zapewnienie dostępu do informacji, wiedzy i innowacyjnych rozwiązań	X
Priorytet 3.1. Zintegrowane planowanie przestrzenne.	X
Priorytet 3.2. Przygotowanie i zarządzanie gruntami inwestycyjnymi.	X
Priorytet 3.3. Rewitalizacja terenów problemowych, zdegradowanych i substandardowych.	

Zgodność z efektami działań Portu Gdynia (Strategia rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku)

Priorytet	Zgodność z priorytetem
Priorytet 1 - Utrzymanie uniwersalnego charakteru portu i posiadanych przewag rynkowych	
Wzrost obrotów portu, między innymi, dzięki wykorzystaniu potencjału zaplecza tranzytowego i dynamice rynku polskiego.	x
Ścisłejsze powiązanie portu z głównymi ośrodkami gospodarczymi zaplecza krajowego i tranzytowego.	x
Lepsze wykorzystanie posiadanych zasobów i naturalnych walorów portu gdyńskiego.	x
Priorytet 2 - Nowoczesny potencjał	
Rozwój Gdyni jako węzła logistycznego w sieci bazowej TEN-T.	x
Priorytet 4 - Port przyjazny otoczeniu	
Wzmocnienie pozycji konkurencyjnej i korzystnego wizerunku Portu Gdynia jako portu przyjaznego biznesowi, oferującego wysoką jakość usług portowych oraz zapewniającego wysokie międzynarodowe standardy zwłaszcza w zakresie bezpieczeństwa statków, ładunków i pasażerów oraz procedur ochrony środowiska,	x
Zwiększenie efektywności funkcjonowania Portu Gdynia poprzez implementację platformy wymiany informacji.	x
Wprowadzenie nowoczesnego modelu finansowania infrastruktury transportowej, uwzględniającego zaangażowanie użytkowników w ponoszeniu kosztów jej utrzymania i rozwoju, w myśl zasady „użytkownik płaci”.	x
Zwiększenie zatrudnienia w sektorze portowo-morskim w Gdyni i jej otoczeniu z jednoczesnym podniesieniem efektywności pracy.	x

3.2. Rozwój inteligentnych przemysłów i usług morskich

Rozwój inteligentnych przemysłów i usług morskich	
Cel przedsięwzięcia	Inteligentne wykorzystanie zasobów morza na bazie współpracy interesariuszy obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna celem tworzenia innowacyjnych produktów i usług morskich intensyfikujących rozwój gospodarczy.
Zakres rzeczowy	<ul style="list-style-type: none"> • inteligentna logistyka w regionach nadmorskich; • offshore (wydobycie węglowodorów i energetyka); • wspieranie rozwoju badań dotyczących okrętowych i portowych systemów i technologii przeładunku oraz transportu; • innowacyjne produkty w branży stoczniowej; • pomoc we wdrażaniu i transferze nowych technologii; • wspieranie transferu wiedzy/komercjalizacji badań naukowych; • stymulowanie współpracy między sektorami B+R i przedsiębiorstwami;

	<ul style="list-style-type: none"> • usługi organizacyjne, informacyjne i konsultacyjne; • produkcja jachtów; • turystyka morska i nadmorska; • przetwórstwo ryb i zasobów morza.
<p>Opis przedsięwzięcia</p>	<p>Wykorzystanie współpracy przedsiębiorstw okrętowych, sektora ICT, przedsiębiorstw budowlanych, przemysłu kreatywnego i sektora naukowo-badawczego celem tworzenia wysoko zaawansowanych produktów np. w zakresie energetyki morskiej i budownictwa morskiego. W tym samym okresie, dzięki wsparciu dla innowacji i rozwoju klastrów branżowych, należy doprowadzić do poprawy współpracy pomiędzy jednostkami badawczymi i przedsiębiorstwami specjalizującymi się w zarządzaniu logistyką i usługach związanych z zarządzaniem portami morskimi. Dzięki temu segment przemysłów i usług morskich postrzegany będzie zarówno jako wysoce innowacyjny, jak i generujący wysoką wartość dodaną dla regionu.</p> <p>Efekty rozwoju technologii i usług logistycznych i morskich przełożą się nie tylko na znaczący przyrost miejsc pracy w przedsiębiorstwach bezpośrednio działających w tym obszarze, ale również w branżach współpracujących takich jak przemysły kreatywne, meblarstwo, przemysł odzieżowy. Rozwój branży i przekształcenie OF DL w silny ośrodek morski i logistyczny w Europie wpłynie pozytywnie na przyciągnięcie nowych inwestorów technologicznych i finansowych.</p> <p>Przykładowymi projektami możliwymi do realizacji w ramach tej grupy przedsięwzięć są:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Komercjalizacja i proces inkubacji projektów badawczo-rozwojowych; • Centrum Symulatorów Morskich; • Tworzenie warunków rozwoju gospodarczego OMT zwiększające jego poziom innowacyjności i konkurencyjności na drodze wsparcia działalności rozwojowej i sektora nauki; • Studium wykonalności rozwoju infrastruktury żeglugi pasażerskiej opartej o platformę multimodalną - Dla wzmocnienia przewag konkurencyjnych portu morskiego konieczny jest rozwój morskiej żeglugi pasażerskiej¹⁰, odpowiadający współczesnym trendom światowym. Wartością dodaną dla segmentu rynku żeglugi pasażerskiej jest rozwój funkcji portów bazowych (base port). Funkcja portu bazowego obejmuje m.in. usługi związane z wymianą pasażerów i załóg statków korzystających z portu. Port Gdynia przyjmuje największą liczbę statków pasażerskich spośród wszystkich polskich portów morskich i usytuowany jest zaledwie o 5 km od lotniska Gdynia – Oksywie. Stwarza to warunki dla optymalnego wykorzystania infrastruktury portu lotniczego. Przyczyni się do wzmocnienia potencjału i konkurencyjności portu morskiego, a jednocześnie stanowić będzie stymulantę rozwoju gospodarczego w OF Dolina Logistyczna, służącego zaspokojeniu specyficznych potrzeb statków morskich (serwis techniczny, zaopatrzenie i inne). W takim układzie port lotniczy dodatkowo będzie obsługiwał ruch turystyczny i biznesowy generowany przez zawinięcia statków pasażerskich w wymiarze krajowym i międzynarodowym.

¹⁰ Współczesne statki pasażerskie odwiedzające Gdynię należą do największych na świecie, przewożąc ok. 5 tys. pasażerów i 1,5 tys. załogi.

Proponowany zakres przestrzenny i lokalizacja	Proponowany Lider i Partnerzy	Okres realizacji
Obszar Funkcjonalny Dolina Logistyczna	Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna, Port Gdynia, przedsiębiorstwa, samorządy terytorialne i instytucje otoczenia biznesu, jednostki naukowo-badawcze z obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna oraz gmin partnerskich projektu, a także obszaru objętego ZIT (m.in. Politechnika Gdańska, Uniwersytet Gdański, Akademia Morska, Akademia Marynarki Wojennej, Morski Instytut Rybacki, Centrum Techniki Okrętowej, Instytut Morski, Pomorski Park Naukowo-Technologiczny).	2015 – 2020
Orientacyjna wartość	Komerccjalizacja i proces inkubacji projektów badawczo-rozwojowych – 35,41 mln PLN (dla Obszaru ZIT); Centrum Symulatorów Morskich – 90 mln PLN (dla Obszaru ZIT); Tworzenie warunków rozwoju gospodarczego OMT zwiększające jego poziom innowacyjności i konkurencyjności na drodze wsparcia działalności rozwojowej i sektora nauki – 60 mln PLN (dla Obszaru ZIT); Pozostałe – łącznie 12 mln PLN.	
Możliwe źródła finansowania	<ul style="list-style-type: none"> • Horyzont 2020: Priorytet 2: Wiodąca pozycja w przemyśle. • PO Innowacyjny Rozwój: Oś priorytetowa I : Wsparcie prowadzenia prac B+R przez przedsiębiorstwa; Oś priorytetowa II: Wsparcie otoczenia i potencjału przedsiębiorstw do prowadzenia działalności B+R+I; Oś priorytetowa III: Wsparcie Innowacji w Przedsiębiorstwach; Oś priorytetowa IV: Zwiększenie potencjału naukowo-badawczego. • RPO Województwa Pomorskiego: Oś priorytetowa 1: Komerccjalizacja wiedzy; Oś priorytetowa 2: Przedsiębiorstwa; Oś priorytetowa 9: Mobilność. • PO Wiedza Edukacja Rozwój: Oś II Efektywne polityki publiczne dla rynku pracy, gospodarki i edukacji; Oś III Szkolnictwo wyższe dla gospodarki i rozwoju; Oś IV Innowacje społeczne i współpraca ponadnarodowa. • PO Rybactwo i Morze: Priorytet UE : Promowanie rybołówstwa zrównoważonego środowiskowo, zasobooszczędnego, innowacyjnego, konkurencyjnego i opartego na wiedzy. • Środki własne Partnerów. 	
Zgodność z dokumentami strategicznymi:		
na szczeblu krajowym		na szczeblu regionalnym
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Strategia Rozwoju Kraju 2020 ▪ Strategia Innowacyjności i Efektywności 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego do 2020 r.

<p>Gospodarki Dynamiczna Polska 2020</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 2050 Wizja Zrównoważonego Rozwoju Dla Polskiego Biznesu ▪ Strategia Rozwoju Kapitału Ludzkiego 2020 ▪ Perspektywa uczenia się przez całe życie (Załącznik do uchwały nr 160/2013 Rady Ministrów z dnia 10 września 2013 r.) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projekt Strategii Zrównoważonego Rozwoju obszaru funkcjonalnego NOU NORDA ▪ Projekt Strategii Zrównoważonego Rozwoju obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna ▪ Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Obszaru Metropolitalnego Zatoki Gdańskiej 2014-2020 ▪ Regionalny Program Strategiczny w zakresie rozwoju gospodarczego „Pomorski Port Kreatywności”
Wskaźniki realizacji projektu flagowego	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wartość inwestycji zrealizowanych przez podmioty z sektora inteligentnych przemysłów i usług morskich ▪ Liczba projektów dot. współpracy pomiędzy nauką i biznesem ▪ Liczba projektów dot. finansowania innowacji w odniesieniu do morskich produktów i usług 	

Zgodność z celami strategicznymi Strategii OF Dolina Logistyczna

Priorytet	Zgodność z priorytetem
Priorytet 1.1. Rozwój infrastruktury drogowej.	
Priorytet 1.2. Rozwój infrastruktury kolejowej.	
Priorytet 1.3. Uruchomienie Lotniska Gdynia-Oksywie.	
Priorytet 2.1. Zintegrowana polityka gospodarcza wspierająca istniejące przedsiębiorstwa.	X
Priorytet 2.2. Zintegrowana polityka gospodarcza skierowana do nowych inwestorów	X
Priorytet 2.3. Zapewnienie dostępu do informacji, wiedzy i innowacyjnych rozwiązań	X
Priorytet 3.1. Zintegrowane planowanie przestrzenne.	
Priorytet 3.2. Przygotowanie i zarządzanie gruntami inwestycyjnymi.	
Priorytet 3.3. Rewitalizacja terenów problemowych, zdegradowanych i substandardowych.	

Zgodność z efektami działań Portu Gdynia (Strategia rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku)

Priorytet	Zgodność z priorytetem
Priorytet 1 - Utrzymanie uniwersalnego charakteru portu i posiadanych przewag rynkowych	
Wzrost obrotów portu, między innymi, dzięki wykorzystaniu potencjału zaplecza tranzytowego i dynamice rynku polskiego.	x
Lepsze wykorzystanie posiadanych zasobów i naturalnych walorów portu gdyńskiego.	x

Priorytet 4 - Port przyjazny otoczeniu	
Rozwój obszaru Dolina Logistyczna jako zaplecza logistycznego portu.	x
Zwiększenie zatrudnienia w sektorze portowo-morskim w Gdyni i jej otoczeniu z jednoczesnym podniesieniem efektywności pracy.	x

3.3. Wsparcie transformacji branży stoczniowej i offshore

<i>Wsparcie transformacji branży stoczniowej i offshore</i>	
Cel przedsięwzięcia	Poprawa warunków i zwiększenie możliwości rozwojowych firm branży morskiej oraz offshore inwestujących na terenach dawnej Stoczni Gdynia SA i nowych zidentyfikowanych obszarach, skutkująca nowymi miejscami pracy poprzez stymulowanie nowych przedsięwzięć bazujących na współpracy sektora publicznego, gospodarczego i naukowego.
Zakres rzeczowy	<ul style="list-style-type: none"> • Wspieranie transferu wiedzy/komercjalizacji badań naukowych • Stymulowanie współpracy między sektorami B+R i przedsiębiorstwami • Usługi organizacyjne, informacyjne i konsultacyjne • Wsparcie dla przedsiębiorstw sektora paliwowo-naftowego, funkcjonujących w OF Dolina Logistyczna • Usługi doradcze itp.
Opis przedsięwzięcia	<p>Nadmorskie położenie stwarza dla regionu szereg szans związanych z gospodarczym wykorzystaniem zasobów morza - m.in. innowacyjny przemysł stoczniowy, technologie off-shore. Konieczna jest poprawa warunków i zwiększenie możliwości rozwojowych firm branży morskiej oraz offshore np. poprzez rozbudowę nowoczesnej bazy produkcyjnej wyposażonej w specjalistyczny sprzęt. Niezbędna jest również pomoc poszczególnym partnerom, by mogli przekształcić i prowadzić swą działalność zgodnie z wymaganiami norm europejskich oraz specjalistycznych norm branżowych potwierdzoną przez odpowiednie certyfikaty. Istnieje również potrzeba inwestowania w kapitał ludzki – zespół doświadczonych fachowców stanowiących gwarancję profesjonalnego wykonania projektów.</p> <p>Obszar dawnej Stoczni Gdynia stał się przykładem udanej transformacji gospodarczej i przestrzennej dzięki ścisłej współpracy podmiotów takich jak Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna, Port Gdynia, Gmina Miasta Gdyni, gestorzy sieci i przedsiębiorstwa tam zlokalizowane.</p> <p>Kontynuacja współpracy, poprawa dostępności transportowej (szczególnie dla ładunków ponadnormatywnych), wsparcie dla przedsięwzięć odtwarzających potencjał w zakresie tworzenia projektów technicznych (vide Dom Konstruktor), wzmocnienie więzi między sektorem naukowo-badawczym a przedsiębiorstwami produkcyjnymi wsparte usługami doradczymi są najważniejszą kategorią przedsięwzięć koniecznych do realizacji i możliwych do osiągnięcia.</p> <p>W zakresie wsparcia dla przedsiębiorstw z branży paliwowo-naftowej funkcjonujących w OF Dolina Logistyczna, istotne będą działania na rzecz połączenia bazy paliw w Dębogórze (gmina Kosakowo) z krajowym systemem rurociągowym.</p> <p>Istotną kategorią działań lobbingsowych będą działania zmierzające do odtworzenia potencjału polskich armatorów morskich. Bez tego działania sektor stoczniowy pozostanie jedynie podwykonawcą w zakresie prac</p>

	stocznioowych opartych o przewagę kosztową.	
Proponowany zakres przestrzenny i lokalizacja	Proponowany Lider i Partnerzy	Okres realizacji
Obszar Funkcjonalny Dolina Logistyczna	Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna – lider, przedsiębiorstwa branży stoczniowej i offshore, Akademia Morska w Gdyni, Akademia Marynarki Wojennej, Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A., PGNiG, Politechnika Gdańska, Uniwersytet Gdański, Pomorski Park Naukowo-Technologiczny, Instytut Morski, Polski Klaster Morski, instytucje otoczenia biznesu, stowarzyszenia branżowe przedsiębiorców, inni partnerzy istotni dla konkretnych projektów	2015 – 2020
Orientacyjna wartość	12 mln PLN	
	<ul style="list-style-type: none"> • Horyzont 2020: Priorytet 2: Wiodąca pozycja w przemyśle. • PO Innowacyjny Rozwój: Oś priorytetowa I : Wsparcie prowadzenia prac B+R przez przedsiębiorstwa; Oś priorytetowa II: Wsparcie otoczenia i potencjału przedsiębiorstw do prowadzenia działalności B+R+I; Oś priorytetowa III: Wsparcie Innowacji w Przedsiębiorstwach; Oś priorytetowa IV: Zwiększenie potencjału naukowo-badawczego; • RPO Województwa Pomorskiego: Oś priorytetowa 1: Komercjalizacja wiedzy; Oś priorytetowa 2: Przedsiębiorstwa. • PO Wiedza Edukacja Rozwój: Oś IV Innowacje społeczne i współpraca ponadnarodowa. Środki własne Partnerów. 	
Zgodność z dokumentami strategicznymi:		
na szczeblu krajowym	na szczeblu regionalnym	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Strategia Rozwoju Kraju 2020 ▪ Strategia Innowacyjności i Efektywności Gospodarki Dynamiczna Polska 2020 ▪ 2050 Wizja Zrównoważonego Rozwoju Dla Polskiego Biznesu ▪ Strategia Rozwoju Kapitału Ludzkiego 2020 ▪ Perspektywa uczenia się przez całe życie (Załącznik do uchwały nr 160/2013 Rady Ministrów z dnia 10 września 2013 r.) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego do 2020 r. ▪ Projekt Strategii Zrównoważonego Rozwoju obszaru funkcjonalnego NOU NORDA ▪ Projekt Strategii Zrównoważonego Rozwoju obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna ▪ Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Obszaru Metropolitalnego Zatoki Gdańskiej 2014-2020 ▪ Regionalny Program Strategiczny w zakresie rozwoju gospodarczego „Pomorski Port Kreatywności” 	

Wskaźniki realizacji projektu flagowego
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Liczba utworzonych przedsiębiorstw oferujących zaawansowane usługi biznesowo-logistyczne oraz konsultacyjne z zakresu przemysłu stoczniowego i offshore. ▪ Liczba projektów dot. współpracy pomiędzy nauką i biznesem w zakresie nowych produktów stoczniowych i offshore. ▪ Liczba utworzonych miejsc pracy w branży stoczniowej i przemysłach okołostoczniowych.

Zgodność z celami strategicznymi Strategii OF Dolina Logistyczna

Priorytet	Zgodność z priorytetem
Priorytet 1.1. Rozwój infrastruktury drogowej.	
Priorytet 1.2. Rozwój infrastruktury kolejowej.	
Priorytet 1.3. Uruchomienie Lotniska Gdynia-Oksywie.	
Priorytet 2.1. Zintegrowana polityka gospodarcza wspierająca istniejące przedsiębiorstwa.	X
Priorytet 2.2. Zintegrowana polityka gospodarcza skierowana do nowych inwestorów	X
Priorytet 2.3. Zapewnienie dostępu do informacji, wiedzy i innowacyjnych rozwiązań	X
Priorytet 3.1. Zintegrowane planowanie przestrzenne.	X
Priorytet 3.2. Przygotowanie i zarządzanie gruntami inwestycyjnymi.	
Priorytet 3.3. Rewitalizacja terenów problemowych, zdegradowanych i substandardowych.	X

Zgodność z efektami działań Portu Gdynia (Strategia rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku)

Priorytet	Zgodność z priorytetem
Priorytet 1 - Utrzymanie uniwersalnego charakteru portu i posiadanych przewag rynkowych	
Wzrost obrotów portu, między innymi, dzięki wykorzystaniu potencjału zaplecza tranzytowego i dynamice rynku polskiego.	x
Lepsze wykorzystanie posiadanych zasobów i naturalnych walorów portu gdyńskiego.	x
Priorytet 2 - Nowoczesny potencjał	
Rozwój Gdyni jako węzła logistycznego w sieci bazowej TEN-T.	x
Priorytet 4 - Port przyjazny otoczeniu	
Wzmocnienie pozycji konkurencyjnej i korzystnego wizerunku Portu Gdynia jako portu przyjaznego biznesowi, oferującego wysoką jakość usług portowych oraz zapewniającego wysokie międzynarodowe standardy zwłaszcza w zakresie bezpieczeństwa statków, ładunków i pasażerów oraz procedur ochrony środowiska.	x
Zwiększenie efektywności funkcjonowania Portu Gdynia poprzez implementację platformy wymiany informacji.	x
Rozwój obszaru Dolina Logistyczna jako zaplecza logistycznego portu.	x
Zwiększenie zatrudnienia w sektorze portowo-morskim w Gdyni i jej otoczeniu z jednoczesnym podniesieniem efektywności pracy.	x

3.4. Platforma wiedzy OF Dolina Logistyczna

Platforma wiedzy OF Dolina Logistyczna	
Cel przedsięwzięcia	<p>Pokonywanie istniejących barier rozwoju gospodarczego obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna poprzez wykorzystanie wiedzy i rozwiązań wspierających naukę.</p> <p>Pełne wykorzystywanie specyfiki i wyjątkowości obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna poprzez zapewnienie dostępu do wiedzy i wykształconych kadr odpowiadających zapotrzebowaniu przedsiębiorców.</p>
Zakres rzeczowy	<ul style="list-style-type: none"> • kursy i szkolenia dla pracowników sektora TSL i morskiego, w tym diagnoza zapotrzebowania i przeprowadzenie działań • kursy i szkolenia dla pracowników innych sektorów, które mogą wspierać rozwój gospodarczy OF Dolina Logistyczna w tym diagnoza zapotrzebowania i przeprowadzenie działań • diagnoza uzdolnień młodzieży z obszaru Dolina Logistyczna pod kątem możliwości rozwoju zawodowego, w tym m.in. w branży TSL i innych branżach wpływających na rozwój gospodarczy OF Dolina Logistyczna • organizacja wydarzeń związanych z promocją zatrudnienia na obszarze Dolina Logistyczna, w tym m.in. w branży TSL • wypracowanie i doskonalenie form współpracy między przedstawicielami przedsiębiorstw w branżach wpływających na rozwój gospodarczy OF Dolina Logistyczna i szkół oferujących kierunki kształcenia w tym zakresie w celu wpracowania wspólnej formuły nauczania zgodnej z obowiązującymi przepisami • dodatkowe zajęcia z zakresu języków obcych w branży transportowej i innych branżach wpływających na rozwój gospodarczy OF Dolina Logistyczna (np. SSC/BPO) • rozwój infrastruktury dydaktycznej szkół ponadgimnazjalnych i wyższych obszaru Dolina Logistyczna • podejmowanie działań na rzecz wymiany informacji między podmiotami gospodarczymi zlokalizowanymi w OF Dolina Logistyczna poprzez stworzenie spójnego systemu informacji gospodarczej • realizowanie innowacyjnych projektów badawczych wzmocniających potencjał wiedzy OF Dolina Logistyczna w oparciu o współpracę podmiotów sektora biznesu i nauki
Opis przedsięwzięcia	<p>Kluczowym czynnikiem, którym inwestorzy kierują się dokonując decyzji o lokalizacji inwestycji, jest dostępność adekwatnych zasobów kadrowych. Zapewnienie wykształconych zasobów ludzkich, które mogłyby z jednej przyciągnąć nowe inwestycje, a z drugiej – zwiększyć efektywność działań podejmowanych przez przedsiębiorstwa już funkcjonujące należy do najważniejszych zadań. Poza działaniami miękkimi związanymi z diagnozą potrzeb i wdrażaniem efektywnych rozwiązań szkoleniowych oraz doradczych, istotne jest także zapewnienie infrastruktury dla rozwoju szkolnictwa na poziomie ponadgimnazjalnym i wyższym. Przykładowymi projektami, które mogą być realizowane w obszarze kształcenia, są:</p>

- **Z nurtem potrzeb – edukacja gotowa na wyzwania rynku** (cel: dostosowanie kompetencji i umiejętności dzieci i młodzieży do potrzeb rynku pracy poprzez kreowanie postaw przedsiębiorczych i rozwój zdolności informatycznych);
- **Centrum Kompetencji dla sektora Usług Wspólnych BPO/SSC** (celem przedsięwzięcia jest stworzenie unikatowej platformy edukacyjno - projektowej „LIFE LONG LEARNING” na bazie BPO Education Center wspierającej działalność przedsiębiorstw sektora BPO/ SSC);
- **Metropolitalna Platforma Edukacyjna** (Podniesienie jakości edukacji poprzez zakup infrastruktury, wdrożenie e-usług, wyposażenie pracowni informatycznych, wdrożenie Elektronicznego Zarządzania Dokumentami oraz kompleksowe szkolenia kadry);
- **Transfer wiedzy w układzie międzynarodowym i krajowym w obszarze edukacji dla przemysłów morskich;**
- **Języki obce w biznesie** (celem jest zwiększenie liczby absolwentów szkół i uczelni posługujących się co najmniej jednym językiem obcym w stopniu komunikatywnym);
- **Doradztwo zawodowe jako czynnik rozwoju biznesu** (celem jest pomoc w wyborze najlepszej ścieżki zawodowej uczniów z Obszaru Funkcjonalnego);
- **Rozwój zawodowy nauczycieli** (celem jest rozwój praktycznych umiejętności zawodowych uczniów dzięki aktywizacji zawodowej nauczycieli poprzez ścisłą współpracę z przedsiębiorstwami);
- **Rozwój umiejętności uczenia się przez całe życie – nauka od najmłodszych lat** (celem jest wprowadzanie idei uczenia się przez całe życie ze szczególnym uwzględnieniem nauki od najmłodszych lat życia w celu budowy lokalnej społeczności wpływającej na rozwój gospodarczy regionu i przyciągnięcie potencjalnych inwestorów);
- **Rozwój umiejętności uczenia się przez całe życie – podniesienie lub zmiana kwalifikacji** (celem jest umożliwienie podniesienia bądź zmiany kwalifikacji osobom dorosłym, co daje szansę rozwoju zawodowego oraz aktualizacji swoich umiejętności zgodnie z potrzebami pracodawców);
- **Skuteczne wdrażanie nowych kierunków kształcenia** (celem jest wdrażanie na szczeblu ponadgimnazjalnym i wyższym kierunków kształcenia zgodnych z potrzebami rynku pracy);
- **Finansowanie praktyk zawodowych i staży** (celem jest upowszechnienie i rozwój praktyk zawodowych i staży na szczeblu ponadgimnazjalnym i wyższym);
- **Rozwój umiejętności miękkich wśród uczniów ponadgimnazjalnych** (celem jest rozwijanie umiejętności miękkich niezbędnych z punktu widzenia pracodawców wśród uczniów szkół ponadgimnazjalnych);
- **Przedmioty ścisłe kluczem do rynku pracy** (celem jest rozwój umiejętności i kompetencji związanych z przedmiotami ścisłymi wśród uczniów szkół gimnazjalnych i ponadgimnazjalnych obszaru funkcjonalnego);
- **Dni kariery i edukacji na terenie Obszaru Funkcjonalnego** (celem jest przedstawienie uczniom szkół ponadgimnazjalnych i uczelni możliwości zatrudnienia na terenie całego obszaru funkcjonalnego);

	<ul style="list-style-type: none"> • Informatyka kluczem rozwoju Obszaru Funkcjonalnego (celem jest rozwój umiejętności informatycznych wśród uczniów i uczelni obszaru funkcjonalnego); • Kompetencje pracowników przewagą konkurencyjną pracodawców obszaru (celem jest rozwój kompetencji pracowników zapewniający przewagę konkurencyjną pracodawców z obszaru funkcjonalnego); • Młodzi spawają (celem jest zaspokojenie popytu na spawaczy wśród przedsiębiorstw branży stoczniowej i pokrewnych, a także wsparcie procesu rewitalizacji obszarów stoczniowych dzięki podaży pracowników dopasowanej do realnych potrzeb rynkowych). <p>Z zakresu realizacji innowacyjnych projektów badawczych wzmacniających potencjał wiedzy OF Dolina Logistyczna, możliwa jest realizacja m.in. następujących działań:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Komercjalizacja i proces inkubacji projektów badawczo-rozwojowych (celem projektu jest zwiększenie poziomu innowacyjności gospodarki TOM poprzez działania na rzecz komercjalizacji wiedzy, rozwoju zaplecza badawczego-rozwojowego oraz zwiększenia wielosektorowej współpracy na rzecz poprawy skuteczności mechanizmów transferu rozwiązań innowacyjnych); • Centrum ekoinnowacji dla rozwoju Obszaru Metropolitalnego (celem jest stworzenie nowoczesnego, wielofunkcyjnego centrum obejmującego obszary inżynierii środowiska, budownictwa, geodezji i kartografii oraz transportu); • LivingLab Centrum Technologii Hiperbarycznych (celem jest stworzenie kompleksowej bazy badawczo-sportowej ze szczególnym uwzględnieniem badań wysiłkowych mającej wszelkie zastosowanie w badaniach naukowych, rozwoju technologicznego, jak również zastosowanie w Marynarce Wojennej). 	
Proponowany zakres przestrzenny i lokalizacja	Proponowany Lider i Partnerzy	Okres realizacji
Obszar Funkcjonalny Dolina Logistyczna, Obszar Metropolitalny	<ul style="list-style-type: none"> • Jednostki samorządu terytorialnego z OF Dolina Logistyczna i NOU NORDA oraz Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego i ZIT • Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna • Kluczowi pracodawcy OF Dolina Logistyczna i NOU NORDA; • Fundacja Gospodarcza w Gdyni • Pomorski Park Naukowo-Technologiczny • Powiatowe Urzędy Pracy; • Uczelnie wyższe • Poradnie Psychologiczno-Pedagogiczne w powiatach właściwych dla OF Dolina 	2015 – 2020

	Logistyczna i NOU NORDA	
	<ul style="list-style-type: none"> Inne instytucje otoczenia biznesu 	
Orientacyjna wartość	Projekty zidentyfikowane w Strategii ZIT: <ul style="list-style-type: none"> Z nurtem potrzeb – edukacja gotowa na wyzwania rynku – 10 mln PLN, Centrum Kompetencji dla sektora Usług Wspólnych BPO/SSC – 20 mln PLN, LivingLab Centrum Technologii Hiperbarycznych – 38,8 mln PLN, Komercjalizacja i proces inkubacji projektów badawczo-rozwojowych – 35,41 mln PLN. Pozostałe projekty – łącznie 22 mln PLN.	
Możliwe źródła finansowania	<ul style="list-style-type: none"> PO Innowacyjny Rozwój: Oś priorytetowa I Wsparcie prowadzenia prac B+R przez Przedsiębiorstwa; Oś priorytetowa II: Wsparcie otoczenia i potencjału przedsiębiorstw do prowadzenia działalności B+R+I; Oś priorytetowa III: Wsparcie Innowacji w Przedsiębiorstwach; RPO Województwa Pomorskiego: Oś priorytetowa 1: Komercjalizacja wiedzy; Oś priorytetowa 2: Przedsiębiorstwa; Oś priorytetowa 3: Edukacja; Oś priorytetowa 4: Kształcenie zawodowe; Oś Priorytetowa 5: Zatrudnienie; Oś priorytetowa 6: Integracja; PO Wiedza Edukacja Rozwój: Oś I osoby młode na rynku pracy; Oś II Efektywne polityki publiczne dla rynku pracy, gospodarki i edukacji; Oś III Szkolnictwo wyższe dla gospodarki i rozwoju; Oś IV Innowacje społeczne i współpraca ponadnarodowa. Środki własne potencjalnych Partnerów. 	
Zgodność z dokumentami strategicznymi:		
na szczeblu krajowym		na szczeblu regionalnym
<ul style="list-style-type: none"> Strategia Rozwoju Kraju 2020 Polska 2030 Trzecia fala nowoczesności. Długookresowa strategia kraju. (Ministerstwo Administracji i Cyfryzacji) Strategia Innowacyjności i Efektywności Gospodarki Dynamiczna Polska 2020 2050 Wizja Zrównoważonego Rozwoju Dla Polskiego Biznesu Strategia Rozwoju Kapitału Ludzkiego 2020 Perspektywa uczenia się przez całe życie (Załącznik do uchwały nr 160/2013 Rady Ministrów z dnia 10 września 2013 r.) Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie, przyjęta przez Rząd RP dnia 13 lipca 2010 r. 		<ul style="list-style-type: none"> Projekt Strategii Zrównoważonego Rozwoju obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna Projekt Strategii Zrównoważonego Rozwoju obszaru funkcjonalnego NOU NORDA Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Obszaru Metropolitalnego Zatoki Gdańskiej 2014-2020 Regionalny Program Operacyjny w zakresie rozwoju gospodarczego Pomorski Port Kreatywności Kontrakt terytorialny województwa pomorskiego
Wskaźniki realizacji projektu flagowego		
<ul style="list-style-type: none"> Liczba osób korzystających ze szkoleń i kursów. Liczba osób korzystających z doradztwa zawodowego. Liczba podjętych działań między szkołami a przedsiębiorstwami z uwzględnieniem 		

poziomów kształcenia.

- Liczba osób korzystających z doradztwa zawodowego.
- Liczba wydanych raportów o stanie gospodarki regionu w podziale na ich rodzaj (doniesienia internetowe, biuletyny informacyjne, wydawnictwa książkowe).

Zgodność z celami strategicznymi Strategii OF Dolina Logistyczna

Priorytet	Zgodność z priorytetem
Priorytet 1.1. Rozwój infrastruktury drogowej.	
Priorytet 1.2. Rozwój infrastruktury kolejowej.	
Priorytet 1.3. Uruchomienie Lotniska Gdynia-Oksywie.	
Priorytet 2.1. Zintegrowana polityka gospodarcza wspierająca istniejące przedsiębiorstwa.	X
Priorytet 2.2. Zintegrowana polityka gospodarcza skierowana do nowych inwestorów.	
Priorytet 2.3. Zapewnienie dostępu do informacji, wiedzy i innowacyjnych rozwiązań.	X
Priorytet 3.1. Zintegrowane planowanie przestrzenne.	
Priorytet 3.2. Przygotowanie i zarządzanie gruntami inwestycyjnymi.	
Priorytet 3.3. Rewitalizacja terenów problemowych, zdegradowanych i substandardowych.	

Zgodność z efektami działań Portu Gdynia (Strategia rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku)

Priorytet	Zgodność z priorytetem
Priorytet 2 – Nowoczesny potencjał	
Rozwój Gdyni jako węzła logistycznego w sieci bazowej TEN-T.	X
Priorytet 4 – Port przyjazny otoczeniu	
Zwiększenie efektywności funkcjonowania Portu Gdynia poprzez implementację platformy wymiany informacji.	X
Rozwój obszaru Dolina Logistyczna jako zaplecza logistycznego portu.	X
zwiększenie zatrudnienia w sektorze portowo-morskim w Gdyni i jej otoczeniu z jednoczesnym podniesieniem efektywności pracy.	X

3.5. Promocja nakierowana na pozyskiwanie strategicznych inwestorów

Promocja nakierowana na pozyskiwanie strategicznych inwestorów		
Cel przedsięwzięcia	Kompleksowa identyfikacja najważniejszych branż mogących mieć wpływ na transformację gospodarczą OF Dolina Logistyczna i adresowanie do podmiotów gospodarczych je reprezentujących oferty promocyjnej mającej na celu pozyskanie inwestorów i/lub partnerów dla rynku regionalnego/lokalnego.	
Zakres rzeczowy	<ul style="list-style-type: none"> • Analiza sektorowa • Przygotowanie nieruchomości • Programy i kampanie promocyjne • Konferencje krajowe i zagraniczne 	
Opis przedsięwzięcia	W celu transformacji OF Dolina Logistyczna konieczne jest wsparcie stopniowej ewolucji portu morskiego w Gdyni w kierunku modelu portu tzw. „czwartej generacji”. Stanowić on powinien intermodalny węzeł transportowy i centrum dystrybucyjno-logistyczne, będąc jednocześnie ośrodkiem produkcji usług transportowo-logistycznych, miejsca przetwarzania i uszlachetniania oraz produkcji dóbr, handlu itp. Dla wsparcia tego procesu niezbędne jest pozyskiwanie starannie dobranych przedsiębiorstw produkcyjnych i usługowych zmieniających strukturę działalności gospodarczej OF Dolina Logistyczna. Miastotwórcza rola takiego kompleksu portowego przy dobrze rozwiniętym systemie transportowym obejmować będzie również tereny gmin sąsiadujących z obecnie wyznaczonym obszarem Dolina Logistyczna.	
Proponowany zakres przestrzenny i lokalizacja	Proponowany Lider i Partnerzy	Okres realizacji
Obszar Funkcjonalny Dolina Logistyczna i wybranych gmin sąsiednich (Lębork, Cewice, Luzino, Gniewino, Łężyce, Liniewo i Szemud) oraz inne zainteresowane podmioty z Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego.	Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna, Zarząd Morskiego Portu Gdynia, Polski Klaster Morski, Pomorski Park Naukowo-Technologiczny, samorządy gospodarcze, PAIIZ, jednostki samorządu terytorialnego i powołane przez nie podmioty gospodarcze, uczelnie wyższe, Invest in Pomerania.	2015 – 2020
Orientacyjna wartość	11 mln PLN	
Możliwe źródła finansowania	<ul style="list-style-type: none"> • PO Innowacyjny Rozwój: Oś priorytetowa III: Wsparcie Innowacji w Przedsiębiorstwach • Regionalny Program Operacyjny dla Województwa Pomorskiego Oś Priorytetowa 2 : Przedsiębiorstwa • PO "Rybacko i Morze" Priorytet Unii „Promowanie rybołówstwa zrównoważonego, zasobooszczędnego, innowacyjnego i opartego na wiedzy • Środki własne Partnerów 	
Zgodność z dokumentami strategicznymi:		
na szczeblu krajowym		na szczeblu regionalnym
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Strategia Rozwoju Kraju 2020 ▪ Strategia Innowacyjności i Efektywności Gospodarki Dynamiczna Polska 2020 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego do 2020 r. ▪ Projekt Strategii Zrównoważonego

<ul style="list-style-type: none"> ▪ 2050 Wizja Zrównoważonego Rozwoju Dla Polskiego Biznesu ▪ Strategia Rozwoju Kapitału Ludzkiego 2020 ▪ PO Inteligentny Rozwój 2014-2020 	<p>Rozwoju obszaru funkcjonalnego NOU NORDA</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Projekt Strategii Zrównoważonego Rozwoju obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna
Wskaźniki realizacji projektu flagowego	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Liczba podmiotów gospodarczych, które rozpoczęły działalność gospodarczą na terenie OF Dolina Logistyczna. ▪ Wartość kapitału zainwestowanego przez podmioty, które rozpoczęły działalność gospodarczą na terenie OF Dolina Logistyczna. ▪ Liczba miejsc pracy utworzona przez podmioty, które rozpoczęły działalność gospodarczą na terenie OF Dolina Logistyczna. ▪ liczba wydarzeń służących poprawie i promocji wizerunku OF Dolina Logistyczna. 	

Zgodność z celami strategicznymi Strategii OF Dolina Logistyczna

Priorytet	Zgodność z priorytetem
Priorytet 1.1. Rozwój infrastruktury drogowej.	
Priorytet 1.2. Rozwój infrastruktury kolejowej.	
Priorytet 1.3. Uruchomienie Lotniska Gdynia-Oksywie.	
Priorytet 2.1. Zintegrowana polityka gospodarcza wspierająca istniejące przedsiębiorstwa.	
Priorytet 2.2. Zintegrowana polityka gospodarcza skierowana do nowych inwestorów.	X
Priorytet 2.3. Zapewnienie dostępu do informacji, wiedzy i innowacyjnych rozwiązań.	X
Priorytet 3.1. Zintegrowane planowanie przestrzenne.	
Priorytet 3.2. Przygotowanie i zarządzanie gruntami inwestycyjnymi.	
Priorytet 3.3. Rewitalizacja terenów problemowych, zdegradowanych i substandardowych.	

Zgodność z efektami działań Portu Gdynia (Strategia rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku)

Priorytet	Zgodność z priorytetem
Priorytet 2 - Nowoczesny potencjał	
Rozwój Gdyni jako węzła logistycznego w sieci bazowej TEN-T.	x
Priorytet 4 - Port przyjazny otoczeniu	
Wzmocnienie pozycji konkurencyjnej i korzystnego wizerunku Portu Gdynia jako portu przyjaznego biznesowi, oferującego wysoką jakość usług portowych oraz zapewniającego wysokie międzynarodowe standardy zwłaszcza w zakresie bezpieczeństwa statków, ładunków i pasażerów oraz procedur ochrony środowiska.	x
Rozwój obszaru Dolina Logistyczna jako zaplecza logistycznego portu.	x
Zwiększenie zatrudnienia w sektorze portowo-morskim w Gdyni i jej otoczeniu z jednoczesnym podniesieniem efektywności pracy.	x

4. PLAN MONITOROWANIA KLUCZOWYCH PRZEDSIĘWZIĘĆ

Monitorowanie realizacji założonych w Planie Operacyjnym działań ma na celu weryfikację osiągniętych rezultatów oraz rzetelną ocenę stopnia, w jakim Plan Operacyjny jest realizowany przez Partnerów obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna. Podstawowym narzędziem monitoringu są wskaźniki określone dla wiązek realizowanych projektów oraz dla każdego projektu, który zostanie zgłoszony i będzie realizowany w ramach OF Dolina Logistyczna.

Pomiarem i oceną wskaźników powinien zająć się Panel OF Dolina Logistyczna obejmujący wszystkie gminy partnerskie, a także pozostałych Partnerów projektu. Spotkania Panelu powinny się odbywać nie rzadziej niż raz do roku. Celem spotkania powinno być stwierdzenie, czy i w jakim stopniu realizowane są założenia wynikające ze Strategii Zrównoważonego Rozwoju OF Dolina Logistyczna oraz PO Rozwój Gospodarczy.

Wnioski płynące z analiz dokonywanych przez Panel umożliwią tracking Planu Operacyjnego, który polega na weryfikacji przyjętych założeń i ewentualnym wprowadzaniu zmian i modyfikacji, jeżeli skuteczność realizacji jest niesatysfakcjonująca lub wystąpią nowe okoliczności powodujące dezaktualizację przyjętych założeń. Jest to szczególnie istotne ze względu na dynamikę procesów integracyjnych i społeczno-gospodarczych oraz dużą zmienność otoczenia. Tracking umożliwi także uwzględnienie czynników, których nie można było przewidzieć w czasie tworzenia Programu Operacyjnego.

Ewaluacja powinna obejmować ocenę realizacji Programu Operacyjnego pod względem efektywności, użyteczności i trwałości zrealizowanych działań. Ocena powinna być dokonywana poprzez pozyskanie danych z monitoringu PO oraz badań uwzględniających źródła wtórne i pierwotne.

Ze względu na ciągłą współpracę między Partnerami Projektu i zmiany gospodarcze zachodzące w lokalnej gospodarce zaleca się ewaluację on-going. Mierzy ona zarówno efektywność wdrażania rozwiązań, jak i ich aktualność w stosunku do procesów zachodzących w otoczeniu. Jest to niezwykle istotne z punktu widzenia rozwoju gospodarczego obszaru funkcjonalnego. Zaletą ewaluacji ciągłej jest także bieżące monitorowanie prac i integracja podmiotów zainteresowanych jej realizacją, w tym zapewnianie między nimi przepływu informacji. Ten typ ewaluacji jest zgodny z propozycją corocznych spotkań Panelu OF Dolina Logistyczna. Ewaluacja on-going powinna opierać się na pomiarze i obserwacji wskaźników charakteryzujących poszczególne typy projektów. Propozycję wskaźników przedstawia poniższa tabela.

Istotnym podmiotem w procesie ewaluacji realizacji Programu Operacyjnego (jak również pozostałych programów operacyjnych) może być Logistyczne Centrum Kompetencji, którego utworzenie zalecono w niniejszym dokumencie.

Tabela 4. Wskaźniki osiągnięcia/stopnia realizacji celów strategicznych

Wiązka projektów	Wskaźnik stopnia realizacji celu
<p>Wsparcie rozwoju branży portowo-morskiej i powiązań przedsiębiorstw w OF Dolina Logistyczna</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Liczba przedsiębiorstw, które funkcjonują w klastrach zlokalizowanych w OF DL • Liczba miejsc pracy stworzona w podmiotach zlokalizowanych w gdyńskiej podstrefie, Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej • Liczba podmiotów korzystających z giełdy towarowej • Liczba podmiotów korzystających z usług Logistycznego Centrum Kompetencji • Powierzchnia terenów udostępnionych w ramach zintegrowanego mechanizmu zarządzania nieruchomości
<p>Rozwój inteligentnych przemysłów i usług morskich</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Wartość inwestycji zrealizowanych przez podmioty z sektora inteligentnych przemysłów i usług morskich • Liczba projektów dot. współpracy pomiędzy nauką i biznesem • Liczba projektów dot. finansowania innowacji w odniesieniu do morskich produktów i usług
<p>Wsparcie transformacji branży stoczniowej i offshore</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Liczba utworzonych miejsc pracy w branży stoczniowej i przemysłach okołostoczniowych • Liczba utworzonych przedsiębiorstw oferujących zaawansowane usługi biznesowo-logistyczne oraz konsultacyjne z zakresu przemysłu stoczniowego i offshore • Liczba projektów dot. współpracy pomiędzy nauką i biznesem w zakresie nowych produktów stoczniowych i offshore
<p>Platforma wiedzy OF Dolina Logistyczna</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Liczba osób korzystających ze szkoleń i kursów • Liczba spotkań pracodawców ze szkołami • Liczba podjętych kooperacji między szkołami a przedsiębiorstwami z uwzględnieniem poziomów kształcenia • Liczba osób korzystających z doradztwa zawodowego • Liczba wydanych raportów o stanie gospodarki regionu w podziale na ich rodzaj (doniesienia internetowe, biuletyny informacyjne, wydawnictwa książkowe itp.)
<p>Promocja nakierowana na pozyskiwanie strategicznych inwestorów</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Liczba podmiotów, które rozpoczęły działalność gospodarczą na terenie OF Dolina Logistyczna • Wartość kapitału zainwestowanego przez podmioty, które rozpoczęły działalność gospodarczą na terenie OF Dolina Logistyczna • Liczba miejsc pracy utworzona przez podmioty, które rozpoczęły działalność gospodarczą na terenie OF Dolina Logistyczna • Liczba wydarzeń służących poprawie i promocji wizerunku OF Dolina Logistyczna

Źródło: Opracowanie własne

Proponowane jest także dokonanie ewaluacji ex-post, która powinna się odbyć po zakończeniu realizacji Programu Operacyjnego i być podsumowaniem wszystkich podjętych interwencji oraz oceną skuteczności działań. Celem powinno być także określenie oddziaływania na poszczególnych Partnerów i pozostałych Partnerów w projekcie (tj.: Gminy Cewice, Gminy Miasta Łęborka, Gminy Liniewo, Gminy Luzino, Gminy Łęczyce i Gminy Szemud oraz Gminy Gniewino – uczestniczącej w Projekcie w charakterze obserwatora). Istotna jest również ocena trwałości podejmowanych interwencji. Wyniki ewaluacji ex-post powinny stanowić podstawę do planowania przedsięwzięć i projektów na kolejne lata. W przypadku radykalnych zmian uwarunkowań gospodarczych regionu lub pojawienia się dodatkowych potrzeb informacyjnych związanych z monitorowaniem Programu Operacyjnego, dopuszcza się możliwość wprowadzenia dodatkowych działań zgodnych z bieżącym zapotrzebowaniem.

5. WSKAZANIE POTENCJAŁÓW ROZWOJOWYCH KLUCZOWYCH PRZEDSIĘWZIĘĆ

Efektem realizacji *Programu* powinno być również powstawanie nowych i trwałych miejsc pracy w sektorach gospodarki o największym potencjale rozwojowym oraz przeciwdziałanie marginalizacji.

Program, poprzez portfel zaplanowanych przedsięwzięć, kreuje bezpośrednio poniższe potencjały rozwojowe:

- poprawę konkurencyjności Portu Gdynia,
- rozwój przedsiębiorczości i aktywności gospodarczej opartej o najsilniejsze, proeksportowe formy działalności gospodarczej,
- wzrost poziomu zatrudnienia, oparty o wysokie kompetencje pracowników i nowoczesne technologie,
- wzrost dobrobytu mieszkańców.

Do oceny potencjałów rozwojowych kluczowych przedsięwzięć przyjęto, iż największe znaczenie rozwojowe mają przedsięwzięcia bezpośrednio wpływające na: rozwój przedsiębiorstw i przedsiębiorczości lokalnej, wsparcie zatrudnienia poprzez rozwój kapitału ludzkiego.

Do wskazania potencjałów rozwojowych kluczowych przedsięwzięć z perspektywy Partnerów przedsięwzięcia OF Dolina Logistyczna, wykorzystano wnioski prac zespołów merytorycznych, badania własne, badania przeprowadzone w ramach projektu Strategii NOU NORDA i Strategii Zrównoważonego Rozwoju Obszaru Funkcjonalnego Dolina Logistyczna (w szczególności wywiady z przedsiębiorcami z branży TSL i stoczniowej) oraz wnioski z opracowań nt. potencjałów i barier rozwojowych w regionie województwa pomorskiego.

Najważniejsze potencjały rozwojowe z uwzględnieniem poszczególnych Partnerów oraz Obserwatorów przedstawiono w Tabeli 5.

Działania zaproponowane w Programie Operacyjnym różnią się zakresem przestrzennego oddziaływania. Wszystkie dotyczą miasta Gdyni (lokalizacja Portu Gdynia, rdzeń OF Dolina Logistyczna). W przypadku działań „Rozwój inteligentnych przemysłów i usług morskich” obejmują

one cały obecnie zdefiniowany Obszar Funkcjonalny (6 gmin). Działanie pn. „Wsparcie rozwoju branży portowo-morskiej i powiązań przedsiębiorstw w OF Dolina Logistyczna” obejmuje m.in. rozszerzenie granic Portu Gdynia o tereny zlokalizowane w Kosakowie, zatem gmina Kosakowo również znajduje się w zasięgu oddziaływania.

Pozostałe działania („Platforma wiedzy OF Dolina Logistyczna” i „Promocja nakierowana na pozyskiwanie strategicznych inwestorów”) mogą być adresowane do wszystkich gmin wyszczególnionych w poniższej Tabeli, pełniąc dodatkowo funkcję integrującą dla obecnych i potencjalnych Partnerów OF Dolina Logistyczna.

Platforma wiedzy OF Dolina Logistyczna, rozumiana jako pełna i komplementarna realizacja projektów z zakresu monitorowania rzeczywistości gospodarczej, podejmowania działań edukacyjnych oraz wspierania innowacyjności i działalności badawczo-rozwojowej, będzie miała również wpływ na pozostałych Partnerów w Projekcie. Wśród potencjałów rozwojowych tego typu działań są m.in.:

- podwyższenie kompetencji lokalnych kadr, co – w związku z suburbanizacją i procesami migracyjnymi występującymi na badanym obszarze – może przynieść korzyści także przedsiębiorstwom zlokalizowanym na terenach pozostałych Partnerów w Projekcie,
- większa przejrzystość rzeczywistości gospodarczej wynikająca z monitorowania trendów rynkowych obszaru, co ułatwi podejmowanie decyzji i zmniejszy ryzyko działalności także przedsiębiorcom z siedzibą zlokalizowaną na terenie pozostałych Partnerów w Projekcie,
- wspieranie działalności innowacyjnej i B+R umożliwi osiągnięcie wyników, które będą dostępne także dla pozostałych Partnerów w Projekcie.

Tabela 5. Potencjał rozwojowy kluczowych przedsięwzięć

Przedsięwzięcie	m. Gdynia	g. Kosakowo	m. Rumia	m. Reda	m. Wejherowo	g. Wejherowo	g. Cewice	m. Lębork	g. Liniewo,	g. Luzino	g. Łęczyce	g. Szemud	g. Gniewino
Platforma wiedzy OF Dolina Logistyczna	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Wsparcie rozwoju branży portowo-morskiej i powiązań przedsiębiorstw w OF Dolina Logistyczna	x	x											
Rozwój inteligentnych przemysłów i usług morskich	x	x	x	x	x	x							
Wsparcie transformacji branży stoczniowej i offshore	x												
Promocja nakierowana na pozyskiwanie strategicznych inwestorów	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x

Źródło: opracowanie własne

6. SYNERGIA POTENCJAŁÓW ROZWOJOWYCH OF DOLINA LOGISTYCZNA I NOU NORDA

Obszar Funkcjonalny Dolina Logistyczna, leżący w granicach Gminy Miasta Gdynia i Gminy Kosakowo, scala zarówno obie gminy, jak i obszary funkcjonalne leżących poza ich granicami.

Umożliwia też komplementarny i zrównoważony rozwój przestrzenny OF Dolina Logistyczna i NOU NORDA - w obszarze metropolii i powiatu puckiego, a przede wszystkim rozwój gospodarczy, poprzez rozwój zaplecza portu morskiego – w Gdyni, jako gateway’u dla gospodarki globalnej, a także poprzez rozwój metropolitalnego systemu transportowego – jako „węzła miejskiego” w transeuropejskim korytarzu transportowym Bałtyk-Adriatyk.

Przedsięwzięcia proponowane w ramach Programu Operacyjnego Rozwój Gospodarczy NOU NORDA i Programu Operacyjnego Rozwój Gospodarczy Obszaru Funkcjonalnego Dolina Logistyczna zaprezentowano w poniższej tabeli.

Tabela 6. Przedsięwzięcia proponowane w ramach Programu Operacyjnego Rozwój Gospodarczy NOU NORDA i Programu Operacyjnego Rozwój Gospodarczy Obszaru Funkcjonalnego Dolina Logistyczna

	Platforma wiedzy OF Dolina Logistyczna	Wsparcie rozwoju branży portowo-morskiej i powiązań przedsiębiorstw w OF Dolina Logistyczna	Rozwój inteligentnych przemysłów i usług morskich	Wsparcie transformacji branży stoczniowej i offshore	Promocja nakierowana na pozyskiwanie strategicznych inwestorów.
Studium komunikacyjne oraz rozwój infrastruktury NOU NORDA					
Tworzenie warunków inwestowania na terenie NOU NORDA					
Platforma współpracy oraz wspierania przedsiębiorców i zatrudnienia w branżach kluczowych NOU NORDA					
Wzmocnienie potencjałów rozwojowych branży turystycznej pasa nadmorskiego NOU NORDA					
Wsparcia rozwoju przemysłu zdrowia na					

terenie NOU NORDA					
Rozwój potencjału rolnego, spożywczego i przetwórstwa lokalnego NOU NORDA					
Wsparcie kształcenia i edukacji na rzecz rozwoju NOU NORDA					

Źródło: opracowanie własne

W zakresie działań edukacyjnych rozwiązania proponowane w ramach OF Dolina Logistyczna i NOU NORDA są komplementarne. W pierwszym przypadku odnoszą się głównie do branży TSL, zaś w drugim – do zdiagnozowanego zapotrzebowania w obszarze pozostałych usługi i produkcji. Zapewnia to kompleksowość podejścia i pełne wykorzystanie potencjału kapitału ludzkiego obszaru Gminy Miasta Gdynia i Gminy Kosakowo poprzez zapewnienie możliwości kształcenia w wielu kierunkach, z których każdy wspiera regionalną gospodarkę. Dodatkowym aspektem, który wzmocni synergii, może być wiarygodne kształtowanie popytu na rynku pracy, obu obszarów funkcjonalnych, służącego optymalnemu wykorzystaniu uzdolnień osób kształcących się. W konsekwencji, konieczna będzie diagnoza zapotrzebowania na usługi szkoleniowe, służąca dostosowaniu ich do popytu na kluczowe kwalifikacje. Wsparcie systemu zatrudnienia na terenie NOU NORDA będzie tworzyło atrakcyjne warunki dla potencjalnych pracowników i pracodawców. Będzie to także oddziaływać na poziom zatrudnienia w Gdyni i Kosakowie. Dzięki realizacji założeń OF Dolina Logistyczna i NOU NORDA rynek pracy stanie się atrakcyjniejszy dla potencjalnych pracowników.

Możliwość włączenia części obszaru funkcjonalnego zlokalizowanego w gminie Kosakowo w granice Portu Gdynia wpisuje się w proces rozwoju Portu, odpowiadającego funkcjom portu IV-ej i V-ej generacji, przyczyniającego się do pełniejszej integracji działań związanych z aktywizacją gospodarczą opartą o branżę portowo-morską. Przemawia za tym argument istnienia lotniska Gdynia-Oksywie, wraz z rozległą strefą rozwojową wokół lotniska – leżącą w obszarze gm. Kosakowo, jak i bliskości (względem lotniska) terminali portowych w Porcie Gdynia (rozwój funkcji cargo).

Proponowana na terenie gminy Kosakowo lokalizacja ogólnodostępnego terminalu intermodalnego, który mógłby powstać na bazie istniejącej bocznicy kolejowej OLPP stanowi kolejny, ważki element dla uzyskania efektów synergii na styku rozwoju gospodarczego, infrastruktury i zagospodarowania przestrzennego Gdyni i Kosakowa.

Dla obu obszarów, ze względu na ich specyfikę, zdiagnozowano inne branże kluczowe. Założenia NOU NORDA opierają się o szeroko rozumianą turystykę, ale także przemysł zdrowia i przetwórstwo rolno-spożywcze. Z kolei podstawą istnienia OF Dolina Logistyczna jest funkcja logistyczna wraz z rozwojem przemysłu okołoportowego. Istotnym wsparciem dla OF Dolina Logistyczna będzie opracowanie studium komunikacyjnego i rozwój infrastruktury transportowej. Dzięki temu poprawie ulegnie dostępność północno-zachodniej części NOU NORDA (m.in. dzięki powstaniu węzła integracyjnego w Wejherowie) względem rdzenia Obszaru Metropolitalnego. Będzie to miało wpływ na poprawę dostępności rynku pracy i edukacji rdzenia Obszaru Metropolitalnego.

Wsparcie rozwoju branży portowo-morskiej OF Dolina Logistyczna koresponduje z działaniem ukierunkowanym na wzmocnienie potencjału rozwojowego branży turystycznej NOU NORDA, m.in.

poprzez kompleksową obsługę statków pasażerskich zawijających do portu w Gdyni. Rozwój lotniska Gdynia-Oksywie stwarza warunki dla wzmocnienia potencjału i konkurencyjności portu morskiego (obsługa pasażerów i załóg statków pasażerskich), a jednocześnie stanowić będzie bodziec rozwoju gospodarczego NOU NORDA i Dolina Logistyczna. W takim układzie lotnisko Gdynia-Oksywie dodatkowo będzie obsługiwał ruch turystyczny i biznesowy generowany przez zawinięcia statków pasażerskich w wymiarze krajowym i międzynarodowym, a także połączenia lotnicze w systemach general aviation/fly on demand - uzupełniając ofertę portu lotniczego im. L. Wałęsy w Gdańsku.

7. SYNERGIA POTENCJAŁÓW ROZWOJOWYCH DOLINA LOGISTYCZNA Z INNYMI PODMIOTAMI

7.1 Dolina Logistyczna a Port Gdynia

Ze względu na wzrastającą rolę nowoczesnych portów morskich w globalnym systemie transportowym, coraz większe znaczenie odgrywa dostępność do nich zarówno od strony morza, jak i lądu. Ma to związek z procesem transformacji portów morskich III-ej generacji (transportowych, przemysłowych, informacyjnych i komercyjnych centrów obsługujących transport morski oraz lądowy) w porty IV-ej generacji, czyli centra logistyczne – platformy multimodalne, będące systemami kompleksowej obsługi transportowej, przeładunkowej, magazynowej i logistycznej funkcjonalnie połączonej z korytarzami infrastruktury w jeden zintegrowany organizm, umożliwiającą zoptymalizowany, niezawodny przepływ towarów w skali globalnej.

Do działań przynoszących korzyści gospodarce lokalnej z tytułu funkcjonowania i rozwoju portów morskich zalicza się klastry morskie, rozwój przemysłu na terenach portu morskiego i sąsiednich, rozwój watefrontów powiązanych z portem oraz współpracę z sąsiednimi portami morskimi¹¹.

Na powstanie portów morskich czwartej generacji miało wpływ kilka czynników, które zaistniały na przełomie drugiego i trzeciego tysiąclecia. Były to: nasilająca się globalizacja i liberalizacja światowego handlu, dynamiczny rozwój na całym świecie konteneryzacji, ekspansja intermodalnych przewozów pasażerów i ładunków, jako efektywnej formy wykorzystania transeuropejskich sieci transportowych (TEN-T), oraz zaostrenie wymogów bezpiecznego funkcjonowania (PLC). Coraz większe znaczenie w tych procesach odgrywa czynnik ludzki polegający na zmianie stosunku personelu do postrzegania operacji technologicznych jako części globalnego procesu ekonomicznego.

Port Gdynia ze względu na ograniczony obszar lądowy (ok. 250 ha) i bariery wynikające z otaczającej tkanki miejskiej Gdyni, jest zmuszony do ekspansji przestrzennej na najbliższe możliwe do wykorzystania tereny – co było przyczyną wykreowania idei OF Dolina Logistyczna. Wyposażenie jej w niezbędne inwestycje z zakresu infrastruktury transportowej (Droga Czerwona, OPAT, wyładownia publiczna w nowej lokalizacji, modernizacja infrastruktury kolejowej, w tym modernizacja stacji towarowej Gdynia Port, lotnisko Gdynia-Oksywie) łączące z korytarzami europejskiej i globalnej sieci transportowej, daje Portowi Gdynia realne szanse na transformację w port IV-ej generacji, stanowiąc zarazem biegun wzrostu gospodarczego Pomorza. Dla rozwoju OF Dolina Logistyczna Port Gdynia jest kluczowym, strategicznym podmiotem,

¹¹ The Competitiveness of Global Port-Cities: Synthesis Report. Ed. By O. Merk, OECD 2014

ze względu na jego obecną i potencjalną rolę w gospodarce Gdyni, obszaru metropolitalnego i regionu, a także skalę i zakres powiązań infrastrukturalnych niezbędnych do jego obsługi.

Tabela 7. Kluczowe przedsięwzięcia w zakresie rozwoju gospodarczego OF Dolina Logistyczna a priorytety rozwoju Portu Gdynia

Kluczowe przedsięwzięcia w zakresie rozwoju Gospodarczego OF Dolina Logistyczna	Platforma wiedzy OF Dolina Logistyczna	Wsparcie rozwoju branży portowo-morskiej i powiązań przedsiębiorstw w OF Dolina Logistyczna	Rozwój inteligentnych przemysłów i usług morskich	Wsparcie transformacji branży stoczniowej i offshore	Promocja nakierowana na pozyskiwanie strategicznych inwestorów
Priorytety rozwoju Portu Gdynia					
Priorytet 1 - Utrzymanie uniwersalnego charakteru portu i posiadanych przewag rynkowych					
wzrost obrotów portu, między innymi, dzięki wykorzystaniu potencjału zaplecza tranzytowego i dynamice rynku polskiego					
ściślejsze powiązanie portu z głównymi ośrodkami gospodarczymi zaplecza krajowego i tranzytowego,					
lepsze wykorzystanie posiadanych zasobów i naturalnych walorów portu gdyńskiego,					
Priorytet 2 - Nowoczesny potencjał					
rozwój Gdyni jako węzła logistycznego w sieci bazowej TEN-T,					
Priorytet 4 - Port przyjazny otoczeniu					
wzmocnienie pozycji konkurencyjnej i korzystnego wizerunku Portu Gdynia jako portu przyjaznego biznesowi, oferującego wysoką jakość usług portowych oraz zapewniającego wysokie międzynarodowe standardy zwłaszcza w zakresie bezpieczeństwa statków, ładunków i pasażerów oraz procedur ochrony środowiska,					
zwiększenie efektywności funkcjonowania Portu Gdynia poprzez implementację platformy wymiany informacji,					

Kluczowe przedsięwzięcia w zakresie rozwoju Gospodarczego OF Dolina Logistyczna Priorytety rozwoju Portu Gdynia	Platforma wiedzy OF Dolina Logistyczna	Wsparcie rozwoju branży portowo-morskiej i powiązań przedsiębiorstw w OF Dolina Logistyczna	Rozwój inteligentnych przemysłów i usług morskich	Wsparcie transformacji branży stoczniowej i offshore	Promocja nakierowana na pozyskiwanie strategicznych inwestorów
rozwój obszaru Dolina Logistyczna jako zaplecza logistycznego portu,					
wprowadzenie nowoczesnego modelu finansowania infrastruktury transportowej, uwzględniającego zaangażowanie użytkowników w ponoszeniu kosztów jej utrzymania i rozwoju, w myśl zasady „użytkownik płaci”,					
zwiększenie zatrudnienia w sektorze portowo-morskim w Gdyni i jej otoczeniu z jednoczesnym podniesieniem efektywności pracy.					

Źródło: opracowanie własne

7.2. Dolina Logistyczna a lotnisko Gdynia-Oksywie

Lotnisko Gdynia-Oksywie zlokalizowane jest w południowo-wschodniej części gminy Kosakowo. Powierzchnia terenu wynosi ok. 700 ha. Wyposażony jest w dwie drogi startowe (w tym jedna betonowa o wym. 2500 x 60 m) i nowoczesną wieżę kontroli lotów. Posiada też system ILS (radiowy system nawigacyjny wspomagający lądowanie samolotu w warunkach ograniczonej widoczności). Wielkim potencjałem lotniska jest jego bliskość w stosunku do Gdyni i Portu Gdynia (ok. 7,5 km, czas przejazdu < 20'), a także terenów rozwojowych w OF Dolina Logistyczna. Dostępność komunikacyjna z OF Dolina Logistyczna ulegnie znaczącej poprawie po realizacji OPAT (i węzła „Lotnisko”), a modernizacja bocznic kolejowej stworzy szansę integracji z kolejnym etapem rozwoju Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. W rezultacie umożliwi to szybkie przemieszczanie pasażerów lotniska w obrębie Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego, choć funkcja obsługi lotniska będzie miała dla omawianej linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej charakter uzupełniający w stosunku do obsługi potoków generowanych w relacji Dzielnice Północne Gdyni (Babie Doły, Oksywie, Obłuże i Pogórze) z centrum Gdyni, Sopotu i Gdańska. Realizacja terminala pasażerskiego, bazy paliwowej i modernizacja płyty postojowej umożliwi uruchomienie portu lotniczego, który stanowić będzie ważny węzeł transportowy północnej części Metropolii Trójmiejskiej oraz atut

rozwoju obu obszarów funkcjonalnych Północnego Bieguna Wzrostu Norda (OF Dolina Logistyczna oraz NOU NORDA).

Rozwój lotniska Gdynia-Koaskowo stwarza warunki dla wzmocnienia potencjału i konkurencyjności portu morskiego (obsługa pasażerów i załóg statków pasażerskich), a jednocześnie stanowić będzie bodziec rozwoju gospodarczego NOU NORDA i OF Dolina Logistyczna. W takim układzie port lotniczy Gdynia-Koaskowo dodatkowo będzie obsługiwał ruch turystyczny i biznesowy generowany przez zawinięcia statków pasażerskich w wymiarze krajowym i międzynarodowym, a także połączenia lotnicze w systemach general aviation/fly on demand - uzupełniając ofertę portu lotniczego im. L. Wałęsy w Gdańsku.

Funkcjonowanie lotniska stanowi także istotny atut w kształtowaniu działań promocyjnych adresowanych do potencjalnych inwestorów z branży przemysłu i logistyki.

Tabela 8. Kluczowe przedsięwzięcia w zakresie rozwoju gospodarczego OF Dolina Logistyczna a priorytety rozwoju lotniska Gdynia-Oksywie

Kluczowe przedsięwzięcia w zakresie rozwoju gospodarczego w OF Dolina Logistyczna	Platforma wiedzy OF Dolina Logistyczna	Wsparcie rozwoju branży portowo-morskiej i powiązań przedsiębiorstw w OF Dolina Logistyczna	Rozwój inteligentnych przemysłów i usług morskich	Wsparcie transformacji branży stoczniowej i offshore	Promocja nakierowana na pozyskiwanie strategicznych inwestorów
Priorytety rozwoju lotniska Gdynia-Oksywie					
Korzystna lokalizacja lotniska w stosunku do kompleksu Port Gdynia – Dolina Logistyczna					
Wysoka potencjalna dostępność, lotniska, oparta o transport drogowy i kolejowy					
Struktura własności (teren należący do Skarbu Państwa)					
Korzystne warunki awiacyjne					
Szanse (bodźce zewnętrzne)					
Skomunikowanie strategicznych obiektów generujących ruch pasażerski					
Po realizacji OPAT skrócenie dostępności czasowej względem całego TOM					
Integracja w ramach pomorskiego Węzła Lotniczego					

Źródło: opracowanie własne

7.3. Dolina Logistyczna a rozwój Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej

Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna (PSSE), w której działalność gospodarcza może być prowadzona na preferencyjnych zasadach, obejmuje obecnie 24 podstrefy w czterech województwach w Polsce Północnej, tj. pomorskim, kujawsko-pomorskim, wielkopolskim i zachodniopomorskim.

Jedną z podstref - Bałtycki Port Nowych Technologii - leży w granicach Portu Gdynia. Stwarza ona warunki do rewitalizacji i reindustrializacji terenów przemysłowych b. Stoczni Gdynia S.A. - w tym do rozwoju innowacyjnej "niebieskiej gospodarki" (m. in. przemysł offshore i onshore).

Udana restrukturyzacja przestrzenna i gospodarcza terenów stoczniowych w Gdyni stanowi punkt wyjścia dla konsolidacji przemysłów przyportowych - m. in. o efekt współpracy sieciowej przedsiębiorstw działających w poszczególnych podstrefach PSSE. Możliwa jest też współpraca sieciowa gdyńskiej podstrefy PSSE z innymi partnerami, w tym z Klastrem Przemysłowym Centralnego Obszaru Przemysłowego im. Premiera Eugeniusza Kwiatkowskiego, wspierającym inicjatywę „Dolina Logistyczna”.

Potencjał współpracy sieciowej dla rozwoju "niebieskiej gospodarki" w obszarze funkcjonalnym uzasadnia rozwój terytorialny PSSE w strefie Doliny Logistycznej - zarówno w obszarze rdzenia - jak i w obszarach pomocniczych (w tym w obszarze gminy Krokowa (podstrefa Żarnowiec).

Tabela 9. Kluczowe przedsięwzięcia w zakresie rozwoju gospodarczego OF Dolina Logistyczna a priorytety Pomorskiej SSE

Kluczowe przedsięwzięcia w zakresie rozwoju gospodarczego w OF Dolina Logistyczna Zadania PSSE	Platforma wiedzy OF Dolina Logistyczna	Wsparcie rozwoju branży portowo-morskiej i powiązań przedsiębiorstw w OF Dolina Logistyczna	Rozwój inteligentnych przemysłów i usług morskich	Wsparcie transformacji branży stoczniowej i offshore	Promocja nakierowana na pozyskiwanie strategicznych inwestorów
Zarządzanie terenami przemysłowymi po byłej Stoczni Gdynia					
Rozwój Bałtyckiego Portu Nowych Technologii					

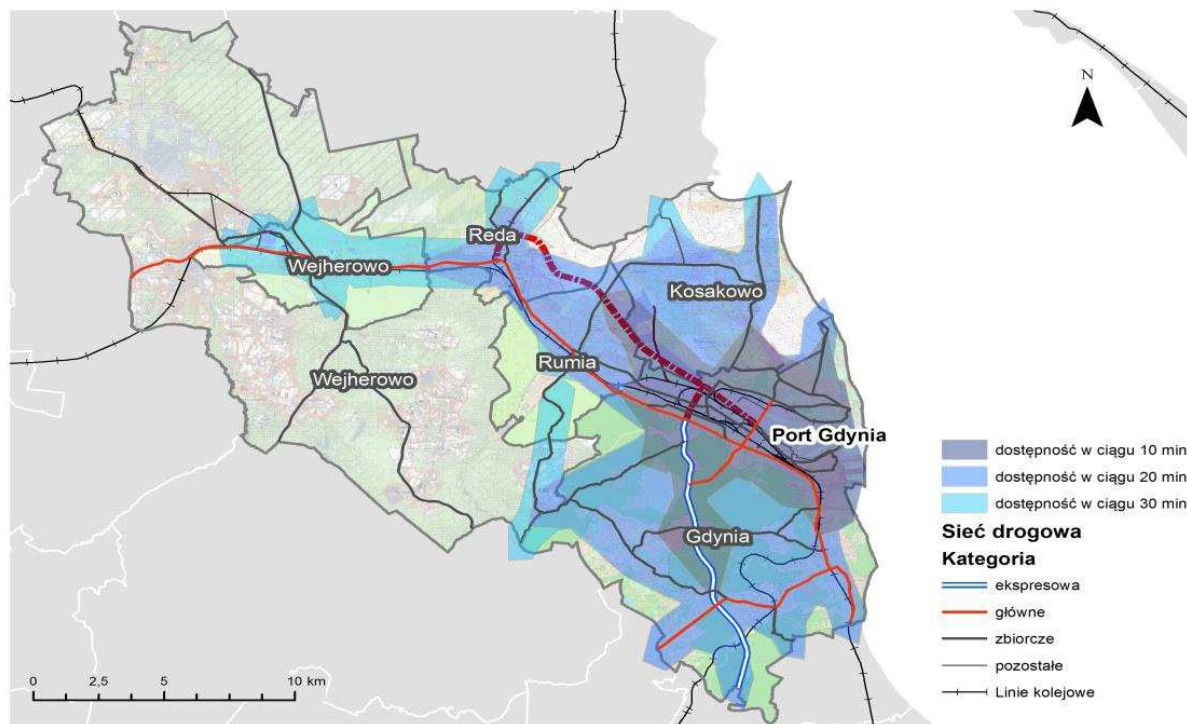
Kluczowe przedsięwzięcia w zakresie rozwoju gospodarczego w OF Dolina Logistyczna Zadania PSSE	Platforma wiedzy OF Dolina Logistyczna	Wsparcie rozwoju branży portowo-morskiej i powiązań przedsiębiorstw w OF Dolina Logistyczna	Rozwój inteligentnych przemysłów i usług morskich	Wsparcie transformacji branży stoczniowej i offshore	Promocja nakierowana na pozyskiwanie strategicznych inwestorów
Doradztwo i obsługa inwestora w tym opieka poinwestycyjna tzw. "aftercare"					
Ułatwianie współpracy z przedsiębiorstwami już działającymi na terenie Strefy					
Współpraca z otoczeniem gospodarczym, naukowym i kulturalnym					
Wsparcie szkolnictwa zawodowego					

Źródło: opracowanie własne

Podstrefa PSSE „Bałtycki Port Nowych Technologii w Gdyni” to projekt biznesowy wspierania rozwoju przedsiębiorczości w regionie, łączenia nowatorskich idei technologicznych z produkcją i usługami w skali globalnej – w procesie rewitalizacji terenów po dawnej Stoczni Gdynia SA. Dysponuje atrakcyjnym uzbrojonym terenem z dostępem do basenów portowych, obsługiwanych przez układ drogowy i kolejowy. PSSE skupia na terenie ok. 10 ha ponad 35 innowacyjnych firm związanych z transportem morskim i lądowym, przetadunkiem, logistyką, kontrolą ilości i jakości ładunków, przemysłem stoczniowym.

Rozwój OF Dolina Logistyczna wpłynie stymulująco na podstrefy PSSE, szczególnie na firmy zlokalizowane w „Bałtyckim Porcie Nowych Technologii”, które uzyskają możliwości ekspansji terenowej dla własnej lub kooperatywnej działalności, przy równoczesnym ścisłym powiązaniu funkcjonalnym i technologicznym z terenem portu dzięki inwestycjom w infrastrukturę transportową.

Rysunek 6. Dostępność komunikacyjna terenów inwestycyjnych względem Portu Gdynia (po realizacji OPAT)



Źródło: Biuro Rozwoju Miasta, UM Gdynia

7.4. Dolina Logistyczna a obszar Metropolii Trójmiejskiej

Potencjał demograficzny obu podsystemów tworzących łącznie aglomerację trójmiejską¹² wynosi 1.389,5 tys. mieszkańców, w tym podsystem gdyński liczy 587,2 tys. osób, tj. 42,2% całej aglomeracji.

Cechą charakterystyczną obu podsystemów jest udział ludności ośrodka węzłowego w całym subregionie. W przypadku subregionu gdańskiego 57,5% ogólnego potencjału ludnościowego skoncentrowanych jest w ośrodku węzłowym Gdańsk. W subregionie gdyńskim analogiczny udział ośrodka węzłowego wynosi 42,2%.

Proporcje dotyczące urbanizacji obu subregionów kształtują się odwrotnie. Udział ludności miejskiej w subregionie gdyńskim wynosi 75,3% (10 miast), w subregionie gdańskim 72,0% (7 miast). Gdański subregion jest wybitnie monocentryczny, natomiast w subregionie gdyńskim rozwinięty jest układ policentryczny.

Na tle analizy potencjalnego OM subregionu gdyński wyróżnia:

- nadmorskie położenie (288 km linii brzegowej morza w obrębie subregionu), bezpośredni styk śródmieścia Gdyni z portem oraz styk długiej osi śródmieścia Gdyni z morzem,
- policentryczność i relatywnie wysoki poziom urbanizacji (75,3% ludności miejskiej w subregionie),

¹² Wg opracowania własnego w oparciu o informacje GUS 2014 oraz delimitację aglomeracji trójmiejskiej przedstawioną w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego.

- pasmowość procesów urbanizacji i nierównowaga funkcjonalna w obrębie pasma (przewaga funkcji mieszkaniowych i brak miejsc pracy),
- nadmierne przemieszczenia dzienne (dojazdy do pracy) wynikające z nierównowagi funkcjonalnej pasm urbanizowanych,
- koncentracja przestrzenna gospodarki w rdzeniu Obszaru Metropolitalnego,
- stosunkowo niewielki zakres procesów suburbanizacji (nie dotyczy to gmin bezpośrednio przyległych do granic administracyjnych Gdyni (np. gm. Szemud i Kosakowo).

Synergia potencjałów rozwoju przestrzennego OF Dolina Logistyczna wobec obszaru metropolitalnego wyrażać się będzie równoważeniem funkcjonalnym wykształconych, pasmowych struktur miejskich oraz znaczącym ograniczeniem przemieszczeń dziennych obciążających istniejące systemy komunikacyjne.

8. INDYKATYWNY PLAN FINANSOWY

NAZWA PRZEDSIĘWZIĘCIA	OKRES REALIZACJI	ORIENTACYJNA WARTOŚĆ	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA
1. Wsparcie rozwoju branży portowo-morskiej i powiązań przedsiębiorstw w OF Dolina Logistyczna	2015-2020	<p>Ok. 102 mln PLN w całym okresie przedsięwzięcia W tym:</p> <ul style="list-style-type: none"> • TriPOLIS Zintegrowany program współpracy inkubatorów przedsiębiorczości i parków naukowo-technologicznych w Obszarze Metropolitalnym Trójmiasta – 87,86 mln PLN (dla całego Obszaru ZIT), • stworzenie zintegrowanego systemu IT dla wsparcia przedsiębiorstw branży TSL, obejmującego m.in. giełdę towarową w powiązaniu z parkingiem centralnym – 13,5 mln PLN, • utworzenie Logistycznego Centrum Kompetencji – 0,5 mln PLN na utworzenie. <p>(Nie uwzględniono: kosztów utrzymania giełdy towarowej, kosztów funkcjonowania Morskiego Obserwatorium Gospodarczego, przyszłych kosztów aktualizacji i utrzymania zintegrowanego systemu IT, kosztów zmiany zagospodarowania przestrzennego związanego z</p>	<ul style="list-style-type: none"> • PO Innowacyjny Rozwój: Oś priorytetowa II: Wsparcie otoczenia i potencjału przedsiębiorstw do prowadzenia działalności B+R+I; Oś priorytetowa III: Wsparcie Innowacji w Przedsiębiorstwach. • RPO Województwa Pomorskiego: Oś priorytetowa 2: Przedsiębiorstwa; Oś priorytetowa 6: Integracja; Oś priorytetowa 9: Mobilność. • PO Wiedza Edukacja Rozwój: Oś II Efektywne polityki publiczne dla rynku pracy, gospodarki i edukacji; Oś IV Innowacje społeczne i współpraca ponadnarodowa. • CEF. • Horyzont 2020: Priorytet 2: Wiodąca pozycja w przemyśle.

		rozszerzeniem granic portu).	
2. Rozwój inteligentnych przemysłów i usług morskich	2015-2020	<p>Wartość szacunkowa całego przedsięwzięcia wynosi 200 mln PLN. Wartość ostateczna będzie zależała od realizowanych działań.</p> <p>W tym:</p> <ul style="list-style-type: none"> • komercjalizacja i proces inkubacji projektów badawczo-rozwojowych – 35,41 mln PLN (dla Obszaru ZIT)k • Centrum Symulatorów Morskich – 90 mln PLN (dla Obszaru ZIT), • tworzenie warunków rozwoju gospodarczego OMT zwiększające jego poziom innowacyjności i konkurencyjności na drodze wsparcia działalności rozwojowej i sektora nauki – 60 mln PLN (dla Obszaru ZIT), • pozostałe – łącznie 12 mln PLN. 	<ul style="list-style-type: none"> • Horyzont 2020: Priorytet 2: Wiodąca pozycja w przemyśle. • PO Innowacyjny Rozwój: Oś priorytetowa I : Wsparcie prowadzenia prac B+R przez przedsiębiorstwa; Oś priorytetowa II: Wsparcie otoczenia i potencjału przedsiębiorstw do prowadzenia działalności B+R+I; Oś priorytetowa III: Wsparcie Innowacji w Przedsiębiorstwach; Oś priorytetowa IV: Zwiększenie potencjału naukowo- badawczego. • RPO Województwa Pomorskiego: Oś priorytetowa 1: Komercjalizacja wiedzy; Oś priorytetowa 2: Przedsiębiorstwa; Oś priorytetowa 9: Mobilność. • PO Wiedza Edukacja Rozwój: Oś II Efektywne polityki publiczne dla rynku pracy, gospodarki i edukacji; Oś III Szkolnictwo wyższe dla gospodarki i rozwoju; Oś IV Innowacje społeczne i współpraca ponadnarodowa. • PO Rybactwo i Morze: Priorytet UE : Promowanie rybołówstwa zrównoważonego środowiskowo, zasobooszczędnego, innowacyjnego, konkurencyjnego i opartego na wiedzy. • Środki własne Partnerów.
3. Wsparcie transformacji branży stoczniowej i offshore	2015–2020	<p>Wartość szacunkowa całego przedsięwzięcia wynosi 12 mln PLN. Wartość ostateczna będzie zależała od realizowanych działań.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Horyzont 2020: Priorytet 2: Wiodąca pozycja w przemyśle. • PO Innowacyjny Rozwój: Oś priorytetowa I : Wsparcie prowadzenia prac B+R przez przedsiębiorstwa; Oś priorytetowa II: Wsparcie otoczenia i potencjału przedsiębiorstw do prowadzenia działalności B+R+I; Oś priorytetowa III: Wsparcie Innowacji w Przedsiębiorstwach; Oś priorytetowa IV: Zwiększenie potencjału naukowo- badawczego. • RPO Województwa Pomorskiego: Oś priorytetowa 1: Komercjalizacja wiedzy; Oś priorytetowa 2: Przedsiębiorstwa. • PO Wiedza Edukacja Rozwój: Oś IV Innowacje społeczne i współpraca ponadnarodowa. • Środki własne Partnerów. • Środki z funduszy UE (np. Horyzont 2020, PO Innowacyjny Rozwój, RPO Województwa Pomorskiego, PO Wiedza Edukacja Rozwój)

<p>4. Platforma wiedzy OF Dolina Logistyczna</p>	<p>2015-2020</p>	<p>Wartość szacunkowa całego przedsięwzięcia wynosi 127 mln PLN. Wartość ostateczna będzie zależała od realizowanych działań.</p> <p>W tym:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Z nurtem potrzeb – edukacja gotowa na wyzwania rynku – 10 mln PLN, • Centrum Kompetencji dla sektora Usług Wspólnych BPO/SSC – 20 mln PLN; • LivingLab Centrum Technologii Hiperbarycznych – 38,8 mln PLN, • Komerccjalizacja i proces inkubacji projektów badawczo-rozwojowych – 35,41 mln PLN. 	<ul style="list-style-type: none"> • PO Innowacyjny Rozwój: Oś priorytetowa I Wsparcie prowadzenia prac B+R przez Przedsiębiorstwa; Oś priorytetowa II: Wsparcie otoczenia i potencjału przedsiębiorstw do prowadzenia działalności B+R+I; Oś priorytetowa III: Wsparcie Innowacji w Przedsiębiorstwach. • RPO Województwa Pomorskiego: Oś priorytetowa 1: Komerccjalizacja wiedzy; Oś priorytetowa 2: Przedsiębiorstwa; Oś priorytetowa 3: Edukacja; Oś priorytetowa 4: Kształcenie zawodowe; Oś Priorytetowa 5: Zatrudnienie; Oś priorytetowa 6: Integracja. • PO Wiedza Edukacja Rozwój: Oś I osoby młode na rynku pracy; Oś II Efektywne polityki publiczne dla rynku pracy, gospodarki i edukacji; Oś III Szkolnictwo wyższe dla gospodarki i rozwoju; Oś IV Innowacje społeczne i współpraca ponadnarodowa. Środki własne potencjalnych Partnerów.
<p>5. Promocja nakierowana na pozyskiwanie strategicznych inwestorów</p>	<p>2015-2020</p>	<p>Wartość szacunkowa całego przedsięwzięcia wynosi 11 mln PLN. Wartość ostateczna będzie zależała od realizowanych działań.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • PO Innowacyjny Rozwój: Oś priorytetowa III: Wsparcie Innowacji w Przedsiębiorstwach. • Regionalny Program Operacyjny dla Województwa Pomorskiego Oś Priorytetowa 2 : Przedsiębiorstwa. • PO "Rybnactwo i Morze" Priorytet Unii „Promowanie rybnactwa zrównoważonego, zasobooszczędneho, innowacyjnego i opartego na wiedzy. • Środki własne Partnerów.

9. RAPORT Z PARTYCYPACJI SPOŁECZNEJ

W ramach prac nad Programem Operacyjnym w zakresie rozwoju gospodarczego dla obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna odbyły się konsultacje i spotkania przedstawicieli Wykonawcy z zespołem merytorycznym ds. opracowywania dokumentów strategicznych i operacyjnych. Spotkania odbyły się w terminach 29.12.2014, 19.01.2015, 18.02.2015.

W ramach Projektu „NORDA- Północny Biegun Wzrostu” odbyły się warsztaty dotyczące zagadnień z zakresu planowania strategicznego i przestrzennego, stymulowania rozwoju gospodarczego oraz rozwoju turystyki. Warsztaty, przeprowadzone dla przedstawicieli wszystkich Partnerów w Projekcie, miały na celu przedstawienie zakładanych kierunków rozwoju na obszarach funkcjonalnych Dolina Logistyczna i Nadmorski Obszar Usługowy NORDA. W warsztatach, które odbyły się w dniach 27.01.2015–29.01.2015 wzięli także udział przedstawiciele organizacji, uczelni z terenów należących do obu obszarów funkcjonalnych: Fundacja Gospodarcza w Gdyni, Akademia Morska w Gdyni, Polska Regionalna Organizacja Turystyczna, Sea Park.

Działania związane z partycypacją społeczną projektu operacyjnego Programu w zakresie rozwoju gospodarczego odbywały się wielotorowo. Do najważniejszych należały spotkania, konsultacje bezpośrednie, prezentacja założeń w trakcie warsztatów i dyskusja nad nimi oraz przekazywanie do zaopiniowania projektu Programu do szerokiej grupy Partnerów społecznych.

Główne działania związane z przebiegiem konsultacji, partycypacją społeczną

- Zwrócenie się z prośbą o zaopiniowanie Proponowanych w ramach projektu przedsięwzięć. Zwrócono się do przedstawicieli firm, organizacji pozarządowych, uczelni z terenów OF Dolina Logistyczna (m.in. Risk CE, Fundacja Gospodarcza Gdynia, Morski Instytut Rybacki, Regionalna Izba Gospodarcza Pomorza).
- Zwrócenie się z prośbą o zaopiniowanie Projektów Programów Operacyjnych. Z zapytaniem zwrócono się do wszystkich Partnerów Projektu oraz członków zespołów merytorycznych. Wśród Partnerów wytypowano specjalizujące się jednostki i osoby do zaopiniowania konkretnych Programów Operacyjnych. Dodatkowo zwrócono się o opinie do przedstawicieli przedsiębiorców, uczelni, organizacji zainteresowanych projektem OF Dolina Logistyczna.
- Wykonawca dokonał szeregu indywidualnych konsultacji w zakresie PO Rozwój Gospodarczy z przedstawicielami Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, Polskiego Klastra Morskiego, Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A., Akademii Morskiej i Instytutu Rozwoju).

Podsumowanie etapu partycypacji

- Większość Partnerów odpowiedziało pozytywnie na przesłany projekt Programu, wysyłając informacje o nie wnoszeniu do projektu swoich uwag.
- Otrzymane, uwagi i sugestie posłużyły do wprowadzenia zmian w projekcie Programu Operacyjnego Rozwój Gospodarczy. Uwagi dotyczyły głównie chęci uczestniczenia w przedsięwzięciach, oraz występowania obszarów problemowych na terenach danych gmin.
- Uwagi otrzymane od Zarządu Portu Morskiego Gdynia S.A. stały się przyczyną przeformułowania zawartości części projektów i dodania nowych.

ZAKOŃCZENIE

Dolina Logistyczna stanowi unikatowy w skali kraju obszar funkcjonalny. Jego rzeczywistość gospodarcza jest w znacznej mierze kształtowana przez funkcje logistyczne, co wynika z obecności wszystkich rodzajów transportu: morskiego – związanego z Portem Gdynia, lotniczego (infrastruktura lotniska Gdynia-Okęcie), kolejowego oraz drogowego. Stanowi to główną determinantę przyszłego rozwoju, opartego na zróżnicowanej i konkurencyjnej działalności gospodarczej w ramach platformy multimodalnej.

Dlatego też niezwykle istotne jest wielowymiarowe podejście do problematyki rozwoju gospodarczego OF Dolina Logistyczna, które powinno opierać się na pięciu filarach:

- Zapewnieniu dostępności wysoko wykwalifikowanych kadr dla branży TSL,
- Wsparciu rozwoju branży portowo-morskiej oraz powiązań między przedsiębiorstwami,
- Rozwoju inteligentnych przemysłów i usług morskich,
- Wsparciu transformacji branży stoczniowej i offshore,
- Promocji ukierunkowanej na pozyskiwanie zewnętrznych inwestorów.

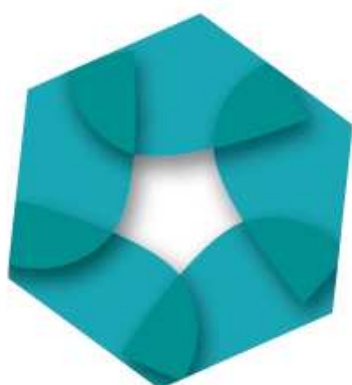
Kształtowanie kompetencji zasobów ludzkich na rynku pracy wpłynie na zwiększenie stopnia dostosowania edukacji do potrzeb rynku pracy i zapewni dostępność siły roboczej przedsiębiorstwom z OF Dolina Logistyczna. Wsparcie branży portowo-morskiej ma bezpośrednie przełożenie na atrakcyjność gospodarczą, stanowi rdzeń istoty OF Dolina Logistyczna. Z kolei oddziaływanie na powiązania między przedsiębiorstwami wspiera ich konkurencyjność m.in. dzięki grupowaniu w klastry, co umożliwia realizację bardziej złożonych zleceń przez grupę podmiotów oraz nawiązywanie kontaktów branżowych w skali globalnej. Rozwój inteligentnych przemysłów będzie stanowił niezwykle istotne tło dla rozwoju branży TSL – umożliwiając pozyskiwanie atrakcyjnych zleceń i wzrost potencjału transportowego. Wsparcie transformacji branży stoczniowej i offshore opiera się na istniejącym potencjale przedsiębiorstw, Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej i Maista Gdyni w przestrzeni po dawnej Stoczni Gdynia. Z kolei promocja regionu i wszystkich wyżej wymienionych aspektów rozwoju umożliwi aktywne i skuteczne pozyskiwanie inwestorów spoza OF Dolina Logistyczna, których zaangażowanie będzie stanowiło dodatkowe wzmocnienie lokalnego rynku pracy i przedsiębiorczości.

SPIS RYSUNKÓW

Rysunek 1. Panowane inwestycje infrastrukturalne w transporcie kolejowym w rdzeniu OF Dolina Logistyczna	9
Rysunek 2. Planowane drogowe inwestycje infrastrukturalne poprawiające dostępność Portu Gdynia.	10
Rysunek 3. Kierunki dojazdów do pracy mieszkańców obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna w 2011 r.	16
Rysunek 4. Kategorie interwencji z uwzględnieniem nadmorskiego położenia i procesów metropolizacji	21
Rysunek 5. Działania w ramach PO Rozwój gospodarczy OF Dolina Logistyczna.	23
Rysunek 6. Dostępność komunikacyjna terenów inwestycyjnych względem Portu Gdynia (po realizacji OPAT)	54

SPIS TABEL

Tabela 1. Analiza SWOT dotycząca sfery „gospodarka” dla OF Dolina Logistyczna.....	7
Tabela 2. Obszary problemowe OF Dolina Logistyczna wynikające z położenia nadmorskiego	13
Tabela 3. Obszary problemowe OF Dolina Logistyczna wynikające z metropolitalności.....	18
Tabela 4. Wskaźniki osiągnięcia/stopnia realizacji celów strategicznych	43
Tabela 5. Potencjał rozwojowy kluczowych przedsięwzięć	45
Tabela 6. Przedsięwzięcia proponowane w ramach Programu Operacyjnego Rozwój Gospodarczy NOU NORDA i Programu Operacyjnego Rozwój Gospodarczy Obszaru Funkcjonalnego Dolina Logistyczna	46
Tabela 7. Kluczowe przedsięwzięcia w zakresie rozwoju gospodarczego OF Dolina Logistyczna a priorytety rozwoju Portu Gdynia	49
Tabela 8. Kluczowe przedsięwzięcia w zakresie rozwoju gospodarczego OF Dolina Logistyczna a priorytety rozwoju lotniska Gdynia-Oksywie.....	51
Tabela 9. Kluczowe przedsięwzięcia w zakresie rozwoju gospodarczego OF Dolina Logistyczna a priorytety Pomorskiej SSE.....	52



NORDA

PÓŁNOCNY BIEGUN WZROSTU

Gdynia, 2015