

Stanowisko Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego w sprawie „Koncepcji Programu Wsparcia Rozwoju Aglomeracji Szczecińskiej oraz Subregionu Dolnej Odry i Zalewu Szczecińskiego”

O pozycji gospodarczej aglomeracji szczecińskiej oraz subregionu Dolnej Odry i Zalewu Szczecińskiego decydował w przeszłości głównie przemysł elektromaszynowy (stoczniowy, samochodowy), spożywczy, chemiczny, drzewny oraz paliwowo-energetyczny. W okresie transformacji, czyli od roku 1989 do chwili obecnej, na skutek zmian zaistniałych w polskiej i europejskiej rzeczywistości gospodarczej, jak i – w ostatnim pięcioleciu - wpływu światowego kryzysu, ciąglej zmianie podlega struktura gospodarki regionu. Charakter i specjalizacja gospodarki zmienia się z rolniczo-przemysłowej w stronę usług i produkcji wysoko specjalistycznej.

Miasto Szczecin, podregion szczeciński i stargardzki wciąż charakteryzują się wysoką (choć malejącą) liczbą przedsiębiorstw w odniesieniu do stanu ludności i są pod tym względem w krajowej czołówce, jednak wraz ze wzrostem średniej wielkości podmiotu gospodarczego (liczonej poziomem zatrudnienia) Szczecin i subregiony sąsiednie tracą swoją pozycję i w obszarze podmiotów zatrudniających od 49 do 249 oraz od 250 do 999 pracowników plasują się w środku stawki, a w odniesieniu do jeszcze większych przedsiębiorstw znajdują się wśród najsłabszych. Brak większych przedsiębiorstw jest odczuwalnym brakiem gospodarki Szczecina, bowiem tylko duże podmioty generują popyt na usługi okołobiznesowe, często są centrami innowacyjności i dostarczycielami inwestycji w mieście i subregionie.

Strategiczne znaczenie dla polskiej gospodarki narodowej mają porty morskie w Szczecinie i Świnoujściu. Porty te tworzą jeden z największych na Bałtyku uniwersalny kompleks portowy, ponadto są najbliższymi portami morskimi dla Czech, Słowacji i wschodnich Niemiec, a w szczególności dla rejonu Berlina i Brandenburgii. Znajdują się one na najkrótszej drodze łączącej Skandynawię ze środkową i południową Europą, oraz na morskim szlaku, który poprzez Bałtyk łączy Rosję i Finlandię z Europą Zachodnią. Ważnym atutem portów jest połączenie ich siecią wodnych dróg śródlądowych z Berlinem, i dalej - z europejskim systemem dróg wodnych. Oba porty zapewniają kompleksową obsługę ładunków masowych i drobnicowych, jak również pasażerów i środków transportu kołowego. Trzecim portem morskim zlokalizowanym w rejonie ujścia Odry jest port w Policach. Strategia rozwoju tego portu przewiduje odchodzenie od formuły portu zakładowego w kierunku multimodalnego centrum logistyczno - transportowego o charakterze ponadregionalnym.

W ostatnich latach porty w Szczecinie i Świnoujściu uzyskują znakomite wyniki, jednak dla utrzymania konkurencyjności i rozwoju tych portów fundamentalnie ważne jest pilne usprawnienie i poprawa dostępności – zarówno na drogach lądowych, jak i wodnych.

W województwie zachodniopomorskim branża morska uważana jest za jedną z najbardziej perspektywicznych, jednak nie ma spójnej i długofalowej polityki wsparcia pozytywnych tendencji w tym obszarze. Najważniejszymi czynnikami decydującymi o możliwości powstania i rozwoju konkurencyjnego ośrodka innowacji i wdrożeń w regionie Szczecina są: istotna koncentracja branży, współpraca pomiędzy podmiotami oraz międzynarodowa konkurencyjność tych przedsiębiorstw.

Zaledwie nieco ponad 2,3% (stan na 2010 rok) zachodniopomorskich przedsiębiorstw ponosi jakiegokolwiek wydatki na badania i rozwój. Za tym idzie niska liczba wdrożeń nowych technologii, co powoduje, że firmom regionu coraz trudniej konkurować pod względem innowacyjności produktów. Wysokie koszty wdrażania innowacji oraz nieefektywna organizacja transferu technologii są barierami rozwoju głównie dla przedsiębiorstw małych i średnich. Zwiększenie potencjału innowacyjnego jest szczególnie istotne dla przedsiębiorstw branży morskiej regionu zachodniopomorskiego, które koncentrują się na produkcji i eksporcie nisko przetworzonych towarów i usług. Produkty wysoko przetworzone są w dużej mierze importowane.

Mimo widocznego postępu Szczecin nadal pozostaje gospodarczo i społecznie słaby i mało atrakcyjny. Gdyby negatywne trendy gospodarcze były kontynuowane w warunkach ogólnej poprawy jakości infrastruktury komunikacyjnej, zwiększenia mobilności przestrzennej i zawodowej ludności oraz wzrostu znaczenia innych ośrodków miejskich metropolitalnych, to może dojść do trudno odwracalnej utraty znaczenia subregionu szczecińskiego, a tym samym powiększenia zagrożenia z powodu odpływu ludności i do trwałej marginalizacji społeczno-gospodarczą regionu, już dzisiaj słabo zintegrowanego z pozostałą częścią kraju, a ponadto sąsiadującego z niemieckimi obszarami o podobnych zagrożeniach rozwojowych.

Pomimo starań władz samorządowych i środowisk gospodarczych region zachodniopomorski nie jest w stanie pomóc sobie sam, bowiem stan gospodarki znajduje się na takim poziomie, iż region utracił zdolność do samoodbudowy. Tak więc sytuacja Szczecina, miasta i subregionu tracącego pozycję gospodarczą i dodatkowo położonego peryferyjnie w stosunku do głównych ośrodków życia społecznego i gospodarczego Polski, wymaga szczególnej uwagi polityki rozwoju. **Subregion stał się obszarem funkcjonalnym wymagającym rozwoju nowych funkcji i nowych struktur gospodarczych, wspieranych instrumentami właściwymi dla polityki regionalnej rządu. Niezbędne staje się zaangażowanie władz centralnych w poprawę konkurencyjności i rozwój wewnętrznego potencjału regionu, aby ten mógł sprostać wyzwaniom, co leży w oczywistym interesie całego kraju.**

Działania wspierające rozwój subregionu powinny obejmować, przede wszystkim, wzmacnianie i dywersyfikację funkcji gospodarczych poprzez tworzenie warunków dla lokalizowania na terenie subregionu inwestycji w sektorach o wysokiej wartości dodanej. Powinien być wzmacniany potencjał badawczo-naukowy oraz dostosowywane struktury przestrzenne i funkcjonalne do potrzeb rozwojowych gospodarki opartej na wiedzy i innowacyjności. Powinny być wspierane działania ułatwiające współpracę biznesu i nauki, lokowanie w regionie wybranych funkcji zarządzających sektora publicznego o zasięgu krajowym i regionalnym oraz podwyższanie jakości funkcjonowania instytucji już istniejących.

Duże znaczenie będą miały działania w zakresie koncentracji w subregionie funkcji o znaczeniu międzynarodowym, takich jak funkcje gospodarcze (obecność struktur zarządzania ważnymi korporacjami gospodarczymi i finansowymi, naukowe (zapewnienie najwyższych standardów instytucji naukowych i badawczych, bogata oferta centrów transferu technologii. Szczególnie ważne znaczenie ma wspieranie rozwoju badań stosowanych.

Biorąc pod uwagę powyższe, Radni Województwa Zachodniopomorskiego popierają przedstawioną przez Komisję Doraźną Komisję Doraźną ds. Rozwoju Gospodarki Morskiej w Subregionie Dolnej Odry i Zalewu Szczecińskiego Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego „Koncepcję Programu Wsparcia Rozwoju aglomeracji Szczecińskiej oraz Subregionu Dolnej Odry i Zalewu Szczecińskiego”. Koncepcja Programu może stać się podstawą do działań, których celem będzie rozwój aglomeracji szczecińskiej oraz Subregionu Dolnej Odry i Zalewu Szczecińskiego.

Jednocześnie Radni Województwa Zachodniopomorskiego zwracają się do Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego o przeanalizowanie i ustosunkowanie się do aspektów realizacyjnych Koncepcji Programu.

Stanowisko otrzymują:

1. Prezes Rady Ministrów;
2. Minister Gospodarki;
3. Minister Skarbu Państwa;
4. Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej;
5. Minister Środowiska;
6. Parlamentarzyści Województwa Zachodniopomorskiego;
7. Wojewoda Zachodniopomorski;
8. Prezydent Szczecina – Przewodniczący Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego;
9. Przewodniczący Rady Miasta Szczecin.