

12. Rozwojowi innowacyjności na terenie województwa nie sprzyja przede wszystkim: niski poziom innowacyjności firm z sektora MŚP, niskie nakłady na działalność B+ R, słabe powiązanie sfery nauki z gospodarką, niedostosowanie kształcenia branżowego do potrzeb gospodarki innowacyjnej, niedostosowanie zaplecza naukowego oraz zaplecza badawczo-rozwojowego do potrzeb sfery przemysłowo-usługowej, relatywnie słabszy potencjał gospodarki województwa, relatywnie niski poziom wykształcenia mieszkańców województwa, niekorzystna struktura wykształcenia wśród mieszkańców województwa, niedostosowanie kierunków kształcenia na uczelniach wyższych do potrzeb lokalnej gospodarki, brak kadry naukowej związanej z wyższymi szkołami technicznymi, niekorzystny ruch migracyjny wśród osób młodych, tj. w wieku 25-34 lata. Poza tym rozwojowi innowacyjności nie sprzyja sytuacja demograficzna województwa związana z zaawansowanymi procesami starzenia się społeczeństwa. Bardzo dużą przeszkodą jest także struktura wielkościowa działających podmiotów gospodarczych (z dominacją mikroprzedsiębiorstw, dla których innowacyjność stanowi zbyt duże ryzyko finansowe)

Wyzwanie 5. Poprawa dostępności zewnętrznej oraz wykorzystanie potencjału logistycznego województwa

Położenie województwa kujawsko-pomorskiego w strukturze funkcjonalno-przestrzennej Polski, w tym położenie na tle sieci transportowych i na tle głównych ośrodków miejskich, predestynuje województwo do osiągnięcia stanu wyjątkowo dobrej dostępności w relacjach międzyregionalnych i międzynarodowych, jak też do rozwoju na dużą skalę funkcji logistycznej. Analizując odległości drogowe Bydgoszczy i Torunia względem miast wojewódzkich zamieszkiwanych przez co najmniej 250 tys. mieszkańców należy zauważyć, że nie przekracza ona 500 km, a ponadto na 10 tego typu ośrodków, w przypadku 6 dystans z Bydgoszczy i Torunia wynosi mniej niż 400 km. Warto również zwrócić uwagę, iż obydwie stolice województwa kujawsko-pomorskiego są oddalone zaledwie o nieco ponad 400 km od stolicy Niemiec, jednego z głównych ośrodków metropolitalnych w Europie – Berlina. Przez teren województwa biegną dwie międzynarodowe drogi wodne (zapewniające potencjalnie bardzo dobrą dostępność do portów morskich Trójmiasta), jeden z dwóch wyznaczonych na terenie Polski korytarzy sieci TEN-T, funkcjonuje także port lotniczy. Pomimo wszystkich tych uwarunkowań, rzeczywistą dostępność województwa w ujęciu międzyregionalnym i międzynarodowym należy ocenić jako słabszą niż przeciętnie i zdecydowanie niewystarczającą dla zapewnienia wysokiej jakości życia i konkurencyjności gospodarki, a funkcja logistyczna w praktyce nie funkcjonuje jako istotna dziedzina, dostrzegalna w skali kraju. Istotą wyzwania jest więc osiągnięcie rzeczywistej dobrej dostępności, co w konsekwencji pozwoli wykorzystać położenie w sieci transportowej i strukturze funkcjonalno-przestrzennej kraju dla rozwoju logistyki na dużą skalę – jako istotnej dziedziny gospodarki regionu.

1. Województwo kujawsko-pomorskie położone jest w środkowej części kraju, co w połączeniu z równomiernym rozmieszczeniem sieci osadniczej oraz centralnie umiejscowionymi ośrodkami wojewódzkimi przekłada się na stosunkowo niewielkie odległości względem największych miast Polski. Takie położenie nie przekłada się bezpośrednio na dobrą dostępność komunikacyjną. Aktualnie przez województwo kujawsko-pomorskie przebiega szereg szlaków o znaczeniu krajowymi i międzynarodowym, jednakże najważniejszą relacją jest kierunek północ-południe (autostrada A1, linia kolejowa nr 131), ciągle brakuje istotnych szlaków, które skróciłyby drogę oraz umożliwiły szybki, bezpieczny przewóz ludzi i towarów na linii wschód-zachód (w stronę Warszawy lub Poznania, czy też dalej Berlina). W związku z tym, pod względem dostępu do infrastruktury transportowej region, pomimo swojego centralnego położenia, charakteryzuje się niską dostępnością zewnętrzną.
2. W obliczu wzmagającego się ruchu towarowego i pasażerskiego, szczególnie w transporcie kołowym, znaczenie szlaków w regionie powinna sukcesywnie wzrastać, aczkolwiek nadal występujące problemy z odpowiednim przygotowaniem infrastruktury nie pozwalają w pełni wykorzystać potencjału regionu (droga ekspresowa S5 jest w fazie budowy, natomiast realizacji drogi S10 nie rozpoczęto, przewozy pasażerskie i towarowe w transporcie wodnym śródlądowym praktycznie nie istnieją z racji na niskie klasy żeglowności dróg E40 i E70, linie kolejowe nadal wymagają modernizacji w celu podniesienia prędkości kursowania pociągów i zwiększenia przepustowości).
3. Poprawa dostępności zewnętrznej będzie również pozytywnie wpływać na możliwości przewożenia towarów. W tym względzie należy wziąć pod uwagę potencjał logistyczny regionu, którego wykorzystanie samo w sobie jest zakwalifikowane jako wyzwanie rozwojowe. Powodem takiej propozycji jest fakt, iż w dobie rozwoju transportu multimodalnego województwo kujawsko-pomorskie ma szansę stać się istotnym punktem na mapie najważniejszych punktów przeladunkowych w Europie. Dostęp do szlaków krajowych i międzynarodowych obsługujących niemal każdy z aktualnie