

dr hab. prof. US Piotr Niedzielski, dr Wojciech Downar, mgr Katarzyna Rychlik

Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług

Uniwersytet Szczeciński

Innowacyjność sektora gospodarki morskiej w regionie zachodniopomorskim – stan obecny i perspektywy na przyszłość

Streszczenie

Sektor gospodarki morskiej ma duże znaczenie dla rozwoju regionalnego w województwie zachodniopomorskim. Ze względu na swoje historyczne uwarunkowania zajmuje on szczególne miejsce w systemie innowacyjnym regionu. Na terenie województwa funkcjonuje wiele przedsiębiorstw branży morskiej, zarówno dużych jak również małych i średniej wielkości o charakterze tak prywatnym jak publicznym. Aktywność innowacyjna tych podmiotów wpływa na kształtowanie konkurencyjności regionu. Niestety działalność innowacyjna przedsiębiorstw gospodarki morskiej znajduje się obecnie na stosunkowo niskim poziomie. Przyczyn takiego stanu rzeczy można dopatrywać się w braku spójnych systemów zarządzania innowacjami, i oparciu aktywności o działania intuicyjne. Brak jest rozwiązań systemowych, począwszy od identyfikacji innowacji, poprzez procedury ich wdrażania po pomiar ich efektów. Innowacje mają w większości charakter bierny, a innowacyjność nie jest świadomie postrzeganym celem działań. Taki obraz pokazują badania przeprowadzone pod koniec 2006 roku. Wszystko wskazuje jednak na to, że firmy powyższe wykazują wysoki potencjał innowacyjny, co rokuje na poprawę sytuacji w niedalekiej przyszłości. Świadczy o tym dodatkowo wewnętrzne umiejscowienie barier działalności innowacyjnej. Dlatego podejmowanie działań na poziomie regionalnym mających na celu podniesienie innowacyjności przedsiębiorstw branży morskiej ma duże znaczenie dla kształtowania konkurencyjności regionu zachodniopomorskiego.

1. Wstęp

Innowacyjność jest w obecnej gospodarce podstawowym czynnikiem konkurencyjności. Jak wynika z doświadczeń państw rozwiniętych, działania na rzecz innowacyjności mają szczególne znaczenie w regionach i dlatego zainteresowanie powyższą tematyką na tym poziomie jest bardzo ważne. Regionalna Strategia Innowacyjności w Województwie Zachodniopomorskim wskazuje, że gospodarka morską jest jednym z najważniejszych sektorów gospodarczych regionu. Badania pokazują¹, iż sektor ten posiada w województwie zachodniopomorskim szczególnie duży potencjał innowacyjnego rozwoju. Historycznie uwarunkowana integracja sektora morską z regionem, stanowi podstawę funkcjonowania wielu firm związanych z tą działalnością. Na terenie województwa działa kilka przedsiębiorstw dużych oraz wiele firm małej i średniej wielkości, których funkcjonowanie decyduje w znacznym stopniu o poziomie rozwoju regionu.

2. Funkcjonowanie przedsiębiorstw a innowacyjność regionu

Konkurencyjność regionu jest w dużym stopniu zdeterminowana poziomem jego innowacyjności. Innowacyjność ta jest definiowana przez pewien system, którego elementami są działania innowacyjne funkcjonujących w nim podmiotów gospodarczych. Uczestnicy procesów gospodarczych wprowadzają nowe rozwiązania, które umożliwiają im realizację pożądaných celów. Działania rozwojowe podmiotów funkcjonujących na danym obszarze wpływają na posunięcia podmiotów powiązanych, które dostosowują się do nowych uwarunkowań. Innowacje, będąc wynikiem działalności różnego typu podmiotów gospodarczych, kształtują rozwój gospodarki. Wzajemna sieć powiązań wynikająca z aktywności innowacyjnej różnych podmiotów gry gospodarczej oraz wynikające z niej konsekwencje składają się właśnie na system innowacyjny.

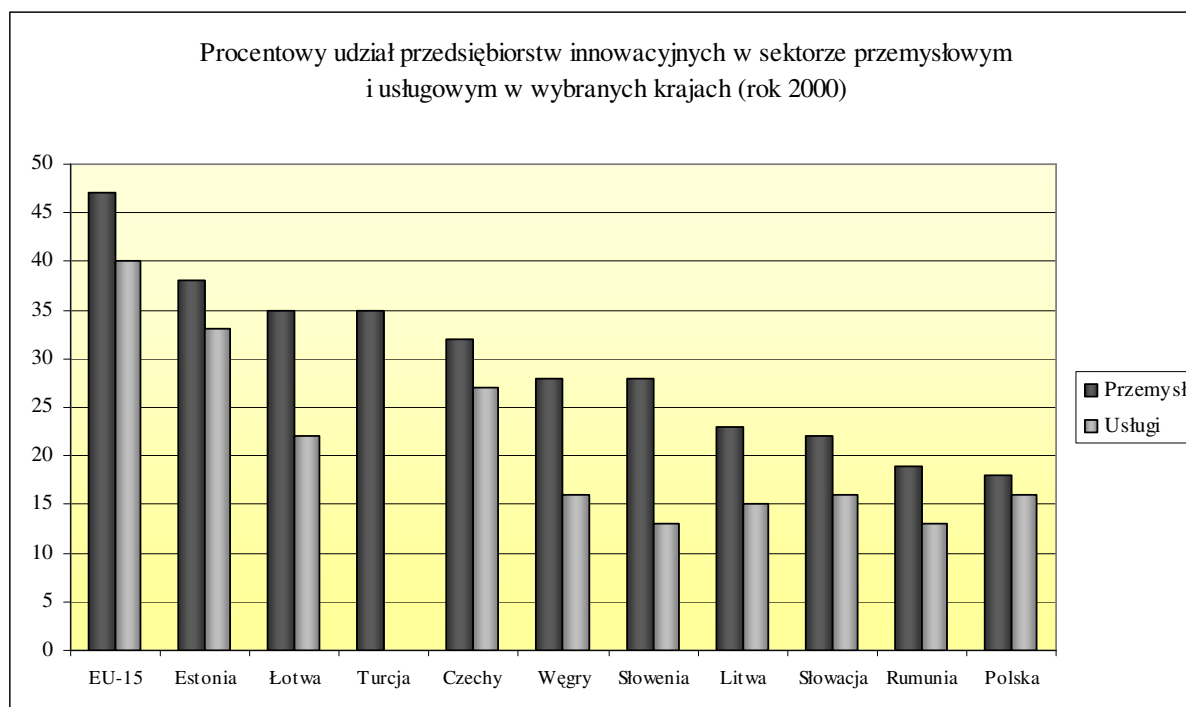
Konkurencyjność gospodarki będzie tym większa im bardziej odbywające się w niej procesy innowacyjne będą skoordynowane. Ukierunkowanie działań innowacyjnych

¹ *Stan innowacyjności w Województwie Zachodniopomorskim na tle innych regionów europejskich – ekspertyza wykonana dla celów projektu „Analiza, opracowanie i doskonalenie regionalnej strategii innowacyjności w regionie zachodniopomorskim...”, sierpień 2004; Badanie wpływu największych firm Województwa Zachodniopomorskiego na regionalne MŚP w ramach realizacji programu „Analiza, opracowanie i doskonalenie regionalnej strategii innowacyjności w regionie zachodniopomorskim...”, Szczecin, sierpień 2004.*

podmiotów funkcjonujących w ramach gospodarki pozwala na uzyskanie lepszych efektów, a w konsekwencji wzrost konkurencyjności. Współpraca w ramach systemu innowacyjnego pozwala osiągnąć korzyści skali i wzmocnić pozycję wszystkich powiązanych podmiotów.

W skład takiego systemu wchodzi podmioty różnego typu, których zakres działalności może być bardzo zróżnicowany. Należy zwrócić uwagę, że zarówno podmioty prowadzące działalność produkcyjną jak te należące do sektora usług mają znaczenie w jego kształtowaniu. Utrwalony do niedawna paradygmat innowacji technicznej ulega zmianie wraz z ewolucją współczesnej ekonomii, w której sektor usługowy, wsparty przepływem informacji i wiedzy, nabiera bardzo dużego znaczenia. Obecna gospodarka znajduje się w stanie, w którym działalność produkcyjna i działalność usługowa współistnieją obok siebie, warunkują swój rozwój i wzajemnie się przenikają. Dlatego działalność usługowa zaczyna odgrywać ważną rolę w systemach innowacyjnych. Wzrost znaczenia usług w systemie innowacyjnym odzwierciedla procentowy udział przedsiębiorstw innowacyjnych sektora produkcyjnego i usługowego w krajach europejskich (wykres 1).

Wykres 1 Procentowy udział przedsiębiorstw innowacyjnych wg sektorów w wybranych krajach. Dane za rok 2000



Źródło: opracowano na podstawie danych EUROSTAT z XII 2000 r.

Innowacje w obszarze usługowym mają nieco inny charakter od tych w obszarze produkcyjnym. Podstawowe różnice wynikają z odmienności produktu i usługi. Materialność dóbr produkcyjnych sprawia, że innowacje produktowe są łatwiejsze do uchwycenia poprzez swoje uprzedmiotowienie. Prawa własności intelektualnej są w przypadku produktów silnie chronione dzięki patentom. Działalność innowacyjna w usługach polega raczej na przyswajaniu nowych technologii, podczas gdy przemysł jest twórcą nowych rozwiązań technologicznych. Technologie te mają swoje źródło w samodzielnie prowadzonych badaniach rozwojowych, innowacje usługowe opierają się natomiast w większości na wiedzy pozyskiwanej z zewnątrz. Ponadto ekspansja rynkowa innowacji usługowej ma swój początek na poziomie regionalnym w porównaniu z innowacją sektora produkcyjnego, funkcjonującą od początku na rynku krajowym. Niektóre różnice obecnie zacierają się, co jest spowodowane upodabnianiem się produktów oferowanych przez sektor przemysłowy i usługowy (tabela 1).

Tabela 1 Cechy systemowe usług i produkcji

Cecha	Produkcja	Usługi
charakterystyka produktu / innowacji produktowej	materialny, łatwy do przechowywania	niematerialny, brak możliwości przechowywania
prawa własności intelektualnej	silna ochrona: patenty	słaba ochrona: prawa autorskie
orientacja na technologie	„pchanie” technologii; uwarunkowane rozwojem nauki i stanem technologii	„ciągnięcie” technologii; uwarunkowane zachowaniami / wymaganiami klienta i podażą rozwiązań technologicznych
źródło badań / innowacji	wewnętrzne	pozyskiwane z zewnątrz
długość cyklu innowacji	krótki	długi (z wyjątkiem usług informatycznych)
zakres przestrzenny systemu	krajowy – międzynarodowy	regionalny – krajowy – międzynarodowy

Źródło: opracowane na podstawie J. Howells: *Innovation and Services: New Conceptual Framework*. CRIC Discussion Paper no 38, August 2000, s. 8.

Chociaż nakłady na działania innowacyjne są w sektorze publicznym niższe niż w sektorze prywatnym (tabela 2, tabela 3), podmioty obu sektorów mają wpływ na rozwój regionalnych systemów. Sektor publiczny jest przeważnie postrzegany jako partner w procesach innowacyjnych, nie zaś aktywny ich uczestnik. Tymczasem okazuje się, że działania podejmowane przez podmioty sektora publicznego sprawiają, że są one czynnymi uczestnikami procesów gospodarczych, pełniąc rolę nie tylko instytucji wspomagających działania podmiotów rynkowych, wyznaczających ramy rozwoju i decydujących o kierunkach ich działań. Podmioty publiczne realizują własne procesy innowacyjne, które mają jedynie nieco odmienny charakter.

Tabela 2 Nakłady na działalność innowacyjną w przedsiębiorstwach przemysłowych w Polsce w 2003 r. (ceny bieżące)

Nakłady na działalność innowacyjną (w mln zł)^a	Sektor prywatny	Sektor publiczny
działalność badawczo-rozwojowa	882,5	278,5
zakup gotowej technologii w postaci dokumentacji i praw	381,3	55,1
nakłady inwestycyjne	15096,9	1530,8
szkolenie personelu związane z działalnością innowacyjną	31,5	8,1
marketing związany z wprowadzaniem innowacji technologicznych	383,1	22,1
ogółem	13480,7	1936,3

^a Dane dotyczą podmiotów gospodarczych, w których liczba pracujących przekracza 49 osób.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Tabela 3 Nakłady na działalność innowacyjną w sektorze usług w Polsce w 2003 r. (ceny bieżące)

Nakłady na działalność innowacyjną (w mln zł)	Sektor prywatny	Sektor publiczny
działalność badawczo-rozwojowa	868,3	1769,9
zakup gotowej technologii w postaci dokumentacji i praw	563,9	13,1
oprogramowanie	671,6	56,4
nakłady inwestycyjne	4.091,5	1.532,5
szkolenie personelu związane z działalnością innowacyjną	152,8	6,4
marketing związany z wprowadzaniem innowacji technologicznych	223,4	11,4
pozostałe przygotowania do wprowadzenia innowacji technologicznych	85,6	233,4
ogółem	5.792,1	3.526,1

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Inny jest też efekt działań innowacyjnych wprowadzanych w sektorze prywatnym i publicznym. Podczas gdy przedsiębiorstwa prywatne wskazują na produktowo-rynkowe korzyści z wprowadzanych innowacji (zwiększenie asortymentu produktów, otwarcie nowych rynków lub zwiększenie udziału w dotychczasowych rynkach), w sektorze publicznym wskazuje się raczej na poprawę jakości produktów (w sektorze usługowym – poprawę jakości świadczonych usług), a także efekty społeczne (zmniejszenie szkodliwości dla środowiska oraz poprawa bezpieczeństwa i higieny pracy) i dostosowanie się do przepisów, norm lub standardów. Wszystkie wymienione rezultaty działań innowacyjnych mają znaczenie dla dobrego funkcjonowania systemu innowacyjnego.

3. Przedsiębiorstwa sektora morskiego w gospodarce regionalnej

Przedsiębiorstwa gospodarki morskiej mają duże znaczenie w systemie innowacyjnym regionu zachodniopomorskiego. Gospodarka morska obejmuje różnorodne dziedziny

gospodarowania związane z wymianą międzynarodową drogą morską, realizowaną w obszarze działania portu morsko-rzeczno, na jego akwatorium i terytorium (żegluga morska, przemysł portowy, rybołówstwo morskie, żegluga śródlądowa, administracja morska i śródlądowa, szkolnictwo morskie, działalność naukowo-badawcza itp.).² W województwie funkcjonuje wiele podmiotów gospodarki morskiej, które w większości wykształciły się na bazie istniejącej w Szczecinie bazy stoczniowej i portowej. Podmioty te zostały częściowo sprywatyzowane, jednak duże przedsiębiorstwa pozostają wciąż w większości własnością publiczną. Uwarunkowanie to w dużej części kształtuje kierunek i zakres podejmowanych działań innowacyjnych.

Najwięcej dużych przedsiębiorstw w regionie jest związanych właśnie z branżą morską. Uwarunkowania historyczne sprawiają, że działalność większości podmiotów mniejszej wielkości jest podporządkowana dużym przedsiębiorstwom, takim jak przede wszystkim Stocznia Szczecińska Nowa Sp. z o.o. (podmiot typowo produkcyjny), Szczecińska Stocznia Remontowa „Gryfia” SA (podmiot usługowo-produkcyjny), Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA (podmiot typowo usługowy).

Jak wskazują badania przeprowadzone w ramach przygotowywania Regionalnej Strategii Innowacyjności w Województwie Zachodniopomorskim³ – gospodarka morska w regionie znajduje się w fazie kryzysu. Wprowadzone zmiany dokonane w ostatnich latach spowodowały poprawę sytuacji przedsiębiorstw, jednak wciąż istnieje wiele ograniczeń związanych z ich działalnością. Analizy prowadzone do celów opracowania regionalnych strategii rozwoju⁴ pokazują, że rozwój przedsiębiorstw gospodarki morskiej w województwie wiąże się z wieloma ograniczeniami. Rozwój tych przedsiębiorstw jest w dużym stopniu uwarunkowany sytuacją międzynarodową, w tym umiejętnością konkurencyjności na rynku międzynarodowym. Tymczasem brak jest odpowiedniej infrastruktury transportowej, co w przypadku znacznej odległości od morza stawia porty szczecińskie w trudnej sytuacji w stosunku do portu w Berlinie. Niskie wynagrodzenia w stosunku do zagranicznych podmiotów konkurencyjnych powodują stały odpływ wykształconej kadry. Wśród innych

² Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Szczecina

³ *Regionalna Strategia Innowacyjności w Województwie Zachodniopomorskim* została opracowana w ramach projektu „Analiza, opracowanie i doskonalenie regionalnej strategii innowacyjności w regionie zachodniopomorskim we współpracy z RITTS – regionu Neubrandenburg/Greifswald w Niemczech oraz krajowymi i międzynarodowymi ekspertami”, styczeń 2005.

⁴ Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Szczecina

ograniczeń wewnętrznych należy wymienić ograniczoną głębokość morskich torów wodnych w granicach portu (stałe, kosztowne utrzymanie parametrów nawigacyjnych), dekapitalizację wyposażenia przedsiębiorstw w niektóre urządzenia infrastruktury i suprastruktury portowej oraz ich moralne zużycie, nadwyżkę konwencjonalnego potencjału. Pewne ograniczenia działalności związane są ponadto ze złymi warunkami geotechnicznymi, degradacją przemysłu portowego, stanem prawno-organizacyjny, w tym ścisłym powiązaniem portu z miastem.

Mimo wymienionych ograniczeń z przeprowadzonych pod koniec roku 2006 w Zarządzie Morskich Portów Szczecin i Świnoujście oraz Szczecińskiej Stoczni Remontowej „Gryfia” SA wynika, że przedsiębiorstwa branży morskiej podejmują pewne działania innowacyjne.

4. Poziom innowacyjności przedsiębiorstw gospodarki morskiej

Ze względu na charakter działalności dużych przedsiębiorstw gospodarki morskiej, podejmowane przez nie działania innowacyjne mają charakter mieszany: produkcyjno-usługowy. Charakterystyczne dla przedsiębiorstw usługowych zachowania można dostrzec w ZMPSiŚ. Wskazują na to następujące cechy:

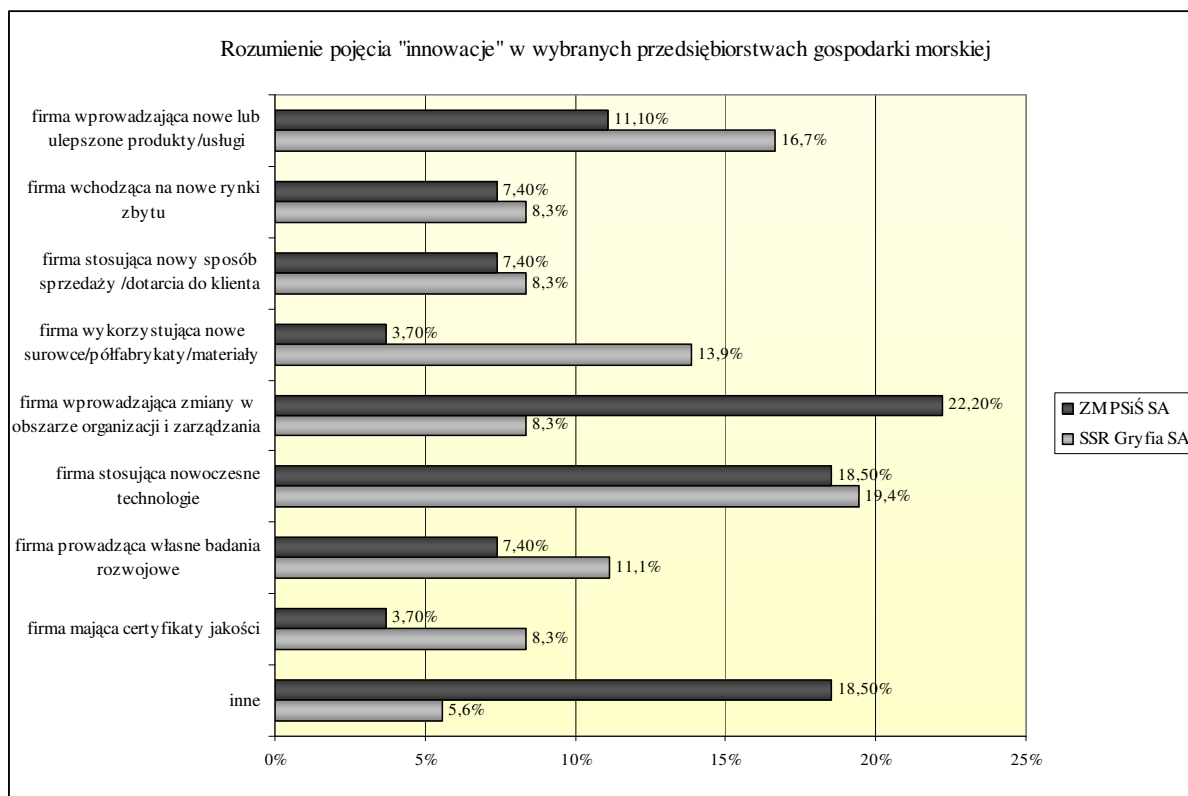
- nowoczesne technologie (np. informacyjno-komunikacyjne) są absorbowane i wdrażane do wspomagania realizowanych procesów;
- głównymi płaszczyznami aktywności innowacyjnej są obszary „miękkie” działalności przedsiębiorstwa: zarządzanie, organizacja, marketing, finanse;
- tworzone innowacje mają w większości charakter procesowy, produkty (takie jak wyposażenie biurowe, maszyny) są nabywane z zewnątrz.

Innowacyjność SSR Gryfia SA ma charakter mieszany, co oznacza, że działania w tym zakresie skierowane są na absorbowanie nowych rozwiązań i włączanie ich w realizowane procesy, jednak skierowane są one głównie na obszary produktowe i technologiczne. Nowoczesne technologie tworzone są w związku z innowacyjnymi budowlami statków.

Jednak ogólnie aktywność innowacyjną przedsiębiorstw należy określić jako średnią, nawet ze wskazaniem w kierunku niskiej. Badania pokazują, że podmioty te nie są nastawione na działania innowacyjne i tak też określają swoją pozycję. Wdrażane innowacje mają w większości charakter dostosowawczy, a ich celem jest nadążenie za rozwojem branży czy dostosowanie się do zmieniających się uwarunkowań prawnych. Obszary działań innowacyjnych są bardzo zróżnicowane, ale uzależnione są przede wszystkim od zakresu

postrzegania innowacji, bardziej aniżeli od istniejących potrzeb. Można zauważyć, że zakres działalności innowacyjnej jest spójny z interpretacją tego pojęcia.

Wykres 2 Rozumienie pojęcia „innowacje” w Zarządzie Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA oraz Szczecińskiej Stoczni Remontowej „Gryfia” SA

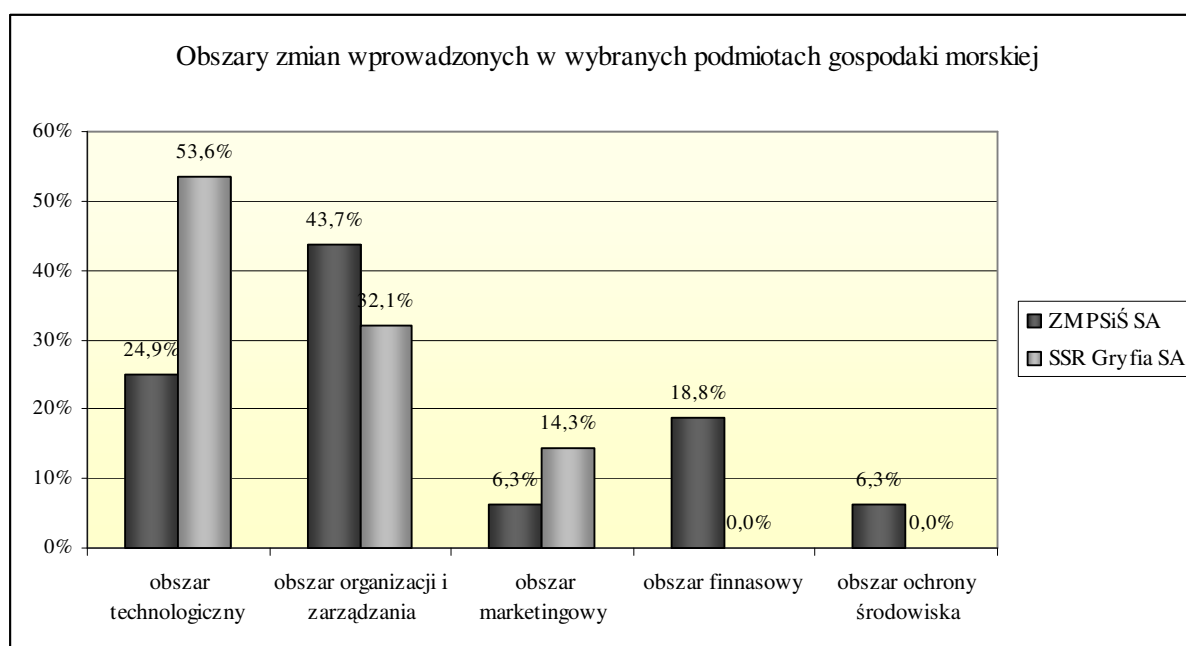


Źródło: opracowanie własne na podstawie *Aktualny stan i postulowane obszary innowacyjności i współpracy w Zarządzie Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.* Raport z badań opracowany w ramach projektu „Innowacyjność i współpraca siłą gospodarki morskiej regionu”, Szczecin, listopad 2006; *Aktualny stan i postulowane obszary innowacyjności i współpracy w Szczecińskiej Stoczni Remontowej „Gryfia” S.A.* Raport z badań opracowany w ramach projektu „Innowacyjność i współpraca siłą gospodarki morskiej regionu”, Szczecin, grudzień 2006.

Szczecińska Stocznia Remontowa Gryfia SA postrzega innowacje głównie w kontekście technologicznym i dlatego wdrażane zmiany innowacyjne dotyczą przede wszystkim zakupu nowych urządzeń, wprowadzania nowych produktów, wdrażania nowych technologii. Chociaż, biorąc pod uwagę charakter działalności przedsiębiorstwa, innowacyjność podmiotu polega głównie na oferowaniu nowych usług na bazie nabytych nowych technologii. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście reprezentuje wyższą

świadomość w zakresie działalności innowacyjnej i dlatego jako firma usługowa o charakterze publicznym posiłkując się nowoczesnymi osiągnięciami wprowadza zmiany innowacyjne usprawniające realizację realizowanych funkcji. Zmiany te dotyczą zarówno obszaru organizacji i zarządzania, obszaru technologicznego, ale także obszarów finansów, marketingu oraz ochrony środowiska.

Wykres 3 Obszary, w których zostały wprowadzone zmiany innowacyjne w ostatnich trzech latach w Zarządzie Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA oraz Szczecińskiej Stoczni Remontowej „Gryfia” SA

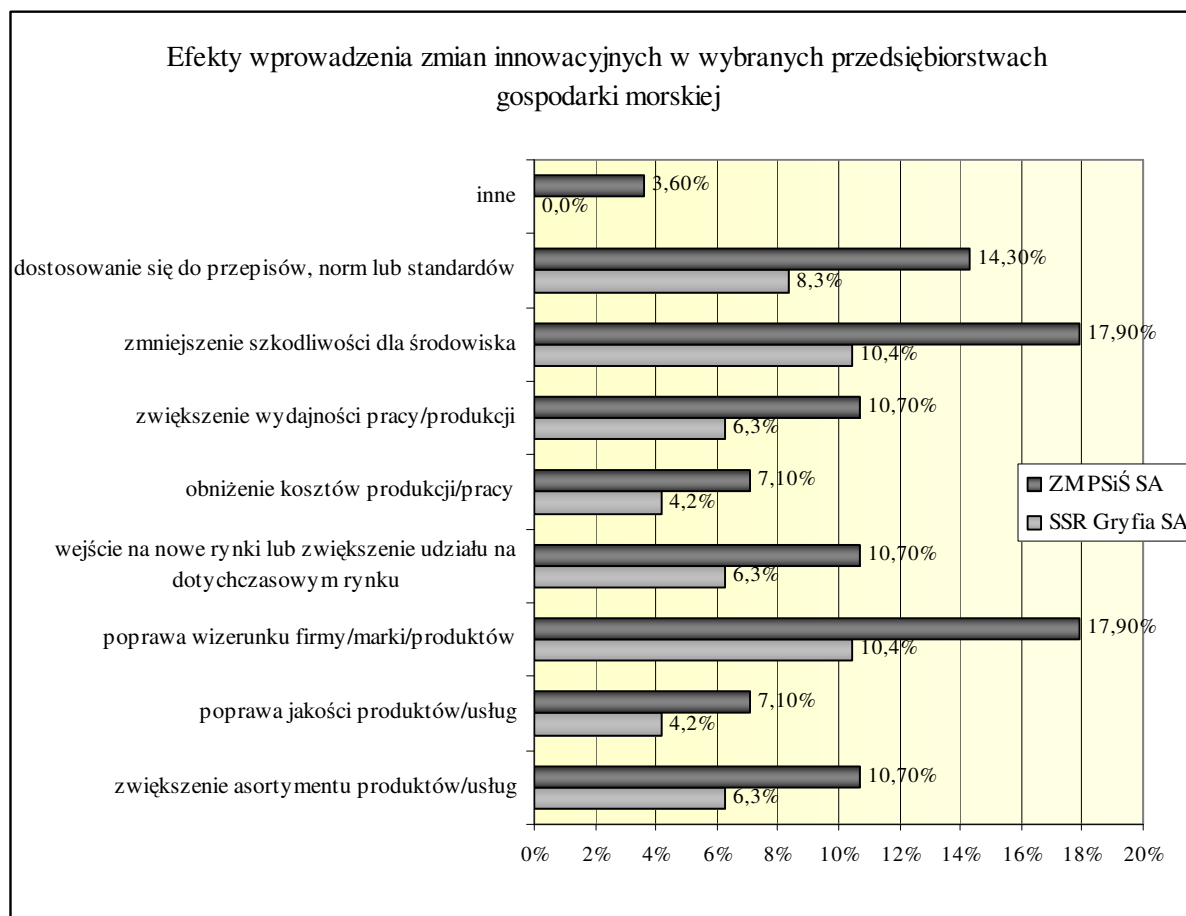


Źródło: opracowanie własne na podstawie *Aktualny stan i postulowane obszary innowacyjności i współpracy w Zarządzie Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.* Raport z badań opracowany w ramach projektu „Innowacyjność i współpraca siłą gospodarki morskiej regionu”, Szczecin, listopad 2006; *Aktualny stan i postulowane obszary innowacyjności i współpracy w Szczecińskiej Stoczni Remontowej „Gryfia” S.A.* Raport z badań opracowany w ramach projektu „Innowacyjność i współpraca siłą gospodarki morskiej regionu”, Szczecin, grudzień 2006.

Ze względu na niewielki udział działalności innowacyjnej w ogólnej aktywności przedsiębiorstw, efekty wynikające z wprowadzonych innowacji są także stosunkowo niewielkie. Można także mówić o rozproszeniu tych efektów, co wskazuje na brak koordynacji oraz regularnej polityki działań innowacyjnych. Brak jest spójnych systemów zarządzania innowacjami, a działania w tym obszarze mają w większości charakter intuicyjny.

Brak jest rozwiązań systemowych, począwszy od identyfikacji innowacji, poprzez procedury ich wdrażania po pomiar ich efektów. Innowacje mają charakter bierny, a innowacyjność nie jest świadomie postrzeganym celem działań.

Wykres 4 Efekty, jakie przyniosło wprowadzenie innowacji w ciągu ostatnich trzech lat w Zarządzie Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA oraz Szczecińskiej Stoczni Remontowej „Gryfia” SA



Źródło: opracowanie własne na podstawie *Aktualny stan i postulowane obszary innowacyjności i współpracy w Zarządzie Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.* Raport z badań opracowany w ramach projektu „Innowacyjność i współpraca siłą gospodarki morskiej regionu”, Szczecin, listopad 2006; *Aktualny stan i postulowane obszary innowacyjności i współpracy w Szczecińskiej Stoczni Remontowej „Gryfia” S.A.* Raport z badań opracowany w ramach projektu „Innowacyjność i współpraca siłą gospodarki morskiej regionu”, Szczecin, grudzień 2006.

Z badań wynika także stosunkowo niska świadomość przedsiębiorstw w zakresie innowacyjności, chociaż można wskazać na pewne różnice w podejściu do innowacji w

poszczególnych podmiotach. Efekty wynikające z działań innowacyjnych w SSR Gryfia SA są w większości przypadkowe. ZMPSiŚ skupia się mocno na działalności prośrodowiskowej, a także jako administrator terenów portowych na kształtowaniu oferty dla potencjalnych inwestorów. Dużą szansę wynikającą z innowacyjnych wdrożeń dostrzegają przedsiębiorstwa w poprawie wizerunku firmy. Konkurencyjność jest więc postrzegana nie poprzez oferowanie produktów i świadczenie usług lepszej jakości, lecz bardziej przez pryzmat pozyskiwania zleceń dzięki lepszemu postrzeganiu marki.

Dalsze konsekwencje wynikające z podejścia do innowacyjności i nie dostrzegania szans możliwych do wykorzystania jest brak formalizacji działalności innowacyjnej oraz ignorowanie wynikających z tego konsekwencji. W przedsiębiorstwach nie funkcjonuje polityka innowacyjna, nie istnieją żadne procedury związane z osiągnięciami firmy w zakresie innowacyjności. Innowacyjność nie jest integralną częścią systemu wartości przedsiębiorstw i nie ma odzwierciedlenia zarówno w formalnych dokumentach i procedurach, jak i nieformalnych praktykach. Działania te są ponadto dość mocno zdeterminowane obowiązującymi przepisami prawa, które w dużym stopniu wyznaczają kierunki aktywności. Większość działań innowacyjnych jest wywołana koniecznością dostosowania się do wymagań formalno-prawnych.

Ogólna ocena działalności innowacyjnej dużych przedsiębiorstw gospodarki morskiej wskazuje na słabe przygotowanie do konkurencji w gospodarce międzynarodowej. Innowacje są co prawda wdrażane, ale stanowią one wciąż znikomy udział w ogólnej działalności przedsiębiorstwa.

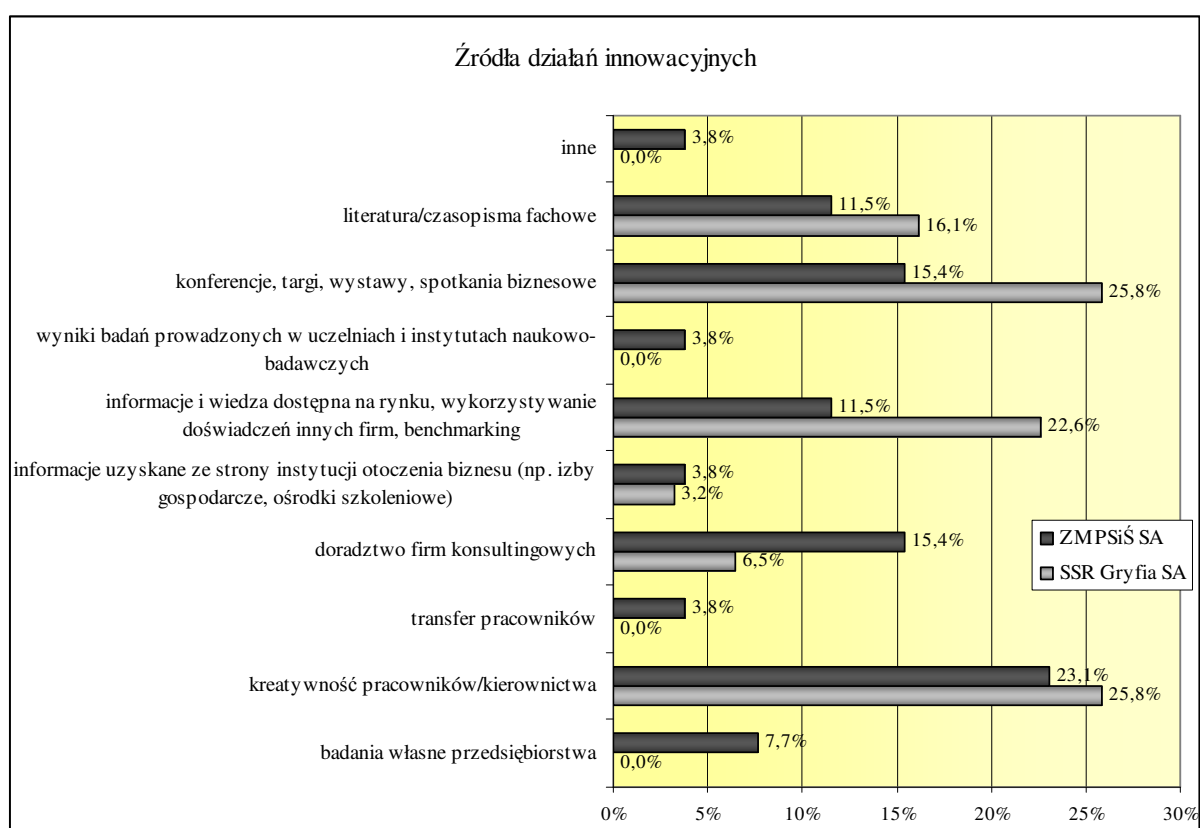
5. Potencjał innowacyjnego rozwoju

Wszystko wskazuje jednak na to, że niektóre duże przedsiębiorstwa gospodarki morskiej wykazują wysoki potencjał innowacyjny, co rokuję na poprawę sytuacji w niedalekiej przyszłości. Co prawda dysponują one w większości zużytym parkiem maszynowym, jednak zaangażowanie wyspecjalizowanych komórek ZMPSiŚ w wyszukiwanie funduszy mogących sfinansować inwestycje portowe i umiejętność ich twórczego wykorzystania wskazuje dążenie we właściwym kierunku. Badania wskazują, że głównym źródłem zmian innowacyjnych w firmie jest kreatywność pracowników, których pomysły są brane pod uwagę i wdrażane.

Gorszej sytuacja wygląda w szczecińskich stoczniach, gdzie wyposażenie techniczne jest głównym instrumentem pracy. Co prawda SSR Gryfia SA systematycznie zaopatruje się w

nowoczesny sprzęt wzorując się na wyposażeniu stoczni w kontekście międzynarodowym, jednak potrzeby są znacznie większe. Poza tym występują trudności w przełamaniu oporu pracowników wobec wprowadzania zmian, którzy są przyzwyczajeni do dawnych metod pracy. Prowadzone są jednak pewne działania racjonalizatorskie, które mają na celu zmniejszenia dystansu między poziomem rozwoju stoczni w stosunku do podobnych podmiotów.

Wykres 5 Główne źródła zmian innowacyjnych w Zarządzie Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA oraz Szczecińskiej Stoczni Remontowej „Gryfia” SA

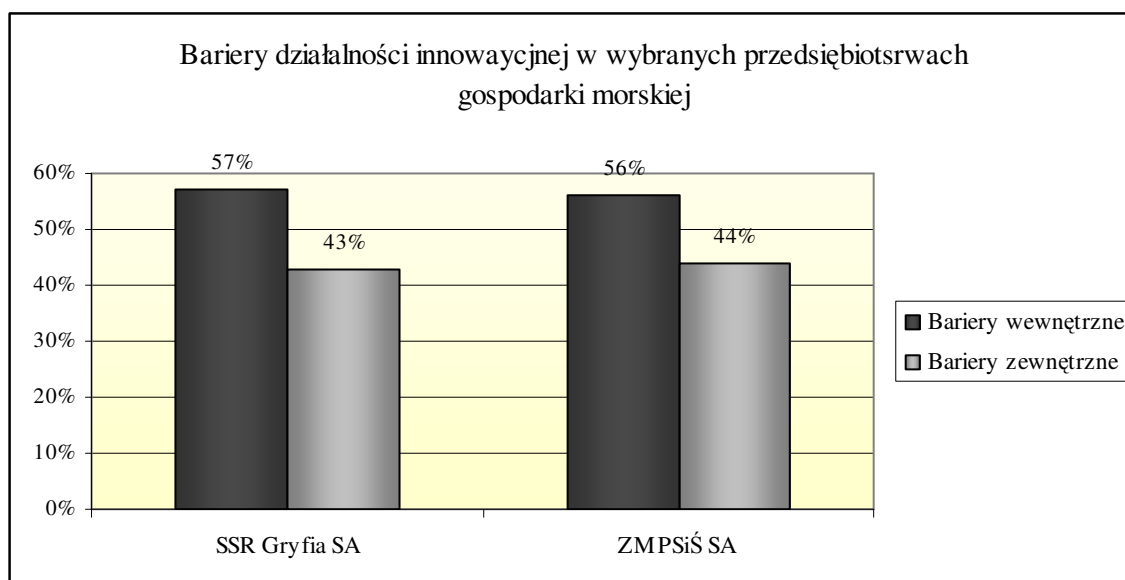


Źródło: opracowanie własne na podstawie *Aktualny stan i postulowane obszary innowacyjności i współpracy w Zarządzie Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.* Raport z badań opracowany w ramach projektu „Innowacyjność i współpraca siłą gospodarki morskiej regionu”, Szczecin, listopad 2006; *Aktualny stan i postulowane obszary innowacyjności i współpracy w Szczecińskiej Stoczni Remontowej „Gryfia” S.A.* Raport z badań opracowany w ramach projektu „Innowacyjność i współpraca siłą gospodarki morskiej regionu”, Szczecin, grudzień 2006.

Na wysoki potencjał innowacyjny wskazują także szerokie kontakty przedsiębiorstw na arenie międzynarodowej, które umożliwiają śledzenie bieżących trendów i mogą dać początek wspólnym przedsięwzięciom. Podobnie dobre układy wśród przedstawicieli podmiotów związanych z gospodarką morską są dobrym punktem wyjścia do kształtowania przewagi innowacyjnej opartej na stosunkach kooperacyjnych.

O potencjale innowacyjnego rozwoju świadczy dodatkowo wewnętrzne umiejscowienie barier działalności innowacyjnej (wykres 6).

Wykres 6 Bariery działalności innowacyjnej w Zarządzie Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA oraz Szczecińskiej Stoczni Remontowej „Gryfia” SA



Źródło: opracowanie własne na podstawie *Aktualny stan i postulowane obszary innowacyjności i współpracy w Zarządzie Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.* Raport z badań opracowany w ramach projektu „Innowacyjność i współpraca siłą gospodarki morskiej regionu”, Szczecin, listopad 2006; *Aktualny stan i postulowane obszary innowacyjności i współpracy w Szczecińskiej Stoczni Remontowej „Gryfia” S.A.* Raport z badań opracowany w ramach projektu „Innowacyjność i współpraca siłą gospodarki morskiej regionu”, Szczecin, grudzień 2006.

6. Działania na rzecz podnoszenia innowacyjności

Wzrost innowacyjności jest realny tym bardziej, że zostały podjęte inicjatywy mające na celu podniesienie świadomości w zakresie innowacyjności, wskazanie pożądanych

kierunków działań, wsparcie transferu technologii oraz rozwój współpracy pomiędzy różnymi podmiotami związanymi z branżą. Jedną z takich inicjatyw jest projekt „Innowacyjność i współpraca siłą gospodarki morskiej regionu” (InMor), którego celem jest „podniesienie konkurencyjności regionu zachodniopomorskiego w zakresie wdrożeń rozwiązań innowacyjnych w gospodarce morskiej poprzez budowę systemu komunikacji i współpracy przedsiębiorstw gospodarki morskiej sfery badawczo-rozwojowej instytucji wsparcia”. Priorytetowymi zadaniami projektu jest zdiagnozowanie istniejącej sytuacji w obszarze innowacyjności, dostarczenie platformy wymiany informacji oraz propagowanie korzyści współpracy.

Cele powyższe mają być dodatkowo wspomagane przez mający się wytworzyć klaster morski w regionie. Najczęściej wskazywane korzyści postrzegane z utworzenia takiego klastera to:

- wymiana informacja na temat nowych technologii
- bezpośredni dostęp do badań podstawowych oraz publicznych instytucji badawczych i uczelni wyższych,
- prowadzenie wspólnej polityki,
- lobby na rzecz branży, gł. w zakresie formułowania przepisów prawnych i występowanie wspólnie wielu podmiotów działających w branży i na rzecz istotnych spraw gospodarki morskiej;
- poprawa kondycji gospodarki morskiej – również jako konsekwencja innych, zidentyfikowanych wcześniej korzyści;
- zwiększenie konkurencyjności branży morskiej w regionie zachodniopomorskim.

7. Zakończenie

W regionalnym systemie innowacyjnym funkcjonuje także wiele innych podmiotów związanych z gospodarką morską. Wskazuje się jednak (nie wiadomo czy słusznie), iż to właśnie duże przedsiębiorstwa są motorem rozwoju regionalnego, a tym samym budowania jego innowacyjności. Dlatego prowadzi się badania mające wskazać możliwości zaspokojenia popytu na rozwiązania innowacyjne dużych przedsiębiorstw gospodarki morskiej w regionie przez małe i średnie przedsiębiorstwa oraz regionalne uczelnie wyższe. Wyniki badań pokażą dopiero jak wygląda potencjał wzrostu innowacyjności regionu.

Bibliografia

1. *Aktualny stan i postulowane obszary innowacyjności i współpracy w Zarządzie Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.* Raport z badań opracowany w ramach projektu „Innowacyjność i współpraca siłą gospodarki morskiej regionu”, Szczecin, listopad 2006;
2. *Aktualny stan i postulowane obszary innowacyjności i współpracy w Szczecińskiej Stoczni Remontowej „Gryfia” S.A.* Raport z badań opracowany w ramach projektu „Innowacyjność i współpraca siłą gospodarki morskiej regionu”, Szczecin, grudzień 2006
3. *Badanie wpływu największych firm Województwa Zachodniopomorskiego na regionalne MŚP* w ramach realizacji programu „Analiza, opracowanie i doskonalenie regionalnej strategii innowacyjności w regionie zachodniopomorskim...”, Szczecin, sierpień 2004
4. J. Howells: *Innovation and Services: New Conceptual Framework*. CRIC Discussion Paper no 38, August 2000
5. *Regionalna Strategia Innowacyjności w Województwie Zachodniopomorskim* została opracowana w ramach projektu „Analiza, opracowanie i doskonalenie regionalnej strategii innowacyjności w regionie zachodniopomorskim we współpracy z RITTS – regionu Neubrandenburg/Greifswald w Niemczech oraz krajowymi i międzynarodowymi ekspertami”, styczeń 2005
6. *Stan innowacyjności w Województwie Zachodniopomorskim na tle innych regionów europejskich* – ekspertyza wykonana dla celów projektu „Analiza, opracowanie i doskonalenie regionalnej strategii innowacyjności w regionie zachodniopomorskim...”, sierpień 2004;