

Tomasz Norek

Bariery rozwoju działalności innowacyjnej firm sektora MSP branży morskiej regionu zachodniopomorskiego

Ekonomiczne Problemy Usług nr 44, cz. 2, 45-57

2009

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach
dozwolonego użytku.

Tomasz Norek¹

BARIERY ROZWOJU DZIAŁALNOŚCI INNOWACYJNEJ FIRM SEKTORA MSP BRANŻY MORSKIEJ REGIONU ZACHODNIOPOMORSKIEGO

Wstęp

W teorii i praktyce uznaje się powszechnie, iż innowacyjność jest jednym z kluczowych elementów kształtowania konkurencyjności przedsiębiorstw² oraz jednym z najbardziej progresywnych czynników rozwoju i wzrostu społeczno-gospodarczego w wymiarze terytorialnym, regionalnym i lokalnym³. Szeroko rozumiane innowacje zapewniają przedsiębiorstwom konkurencyjność oraz możliwość dynamicznego rozwoju⁴. Analogicznie można stwierdzić, iż firmy nie wdrażające innowacyjnych rozwiązań są narażone na stagnację i w konsekwencji na utratę konkurencyjności⁵. Znaczenie innowacyjności dla rozwoju gospodarczego jest wyraźnie akcentowane w kreowaniu polityki gospodarczej Unii Europejskiej i znajduje potwierdzenie w założeniach Strategii Lizbońskiej, której jednym celów jest budowa europejskiej gospodarki opartej na wiedzy. Gospodarki, w której konkurencyjność w ujęciu światowym, europejskim czy nawet regionalnym nie może opierać się na takich cechach jak: niskie koszty pracy, korzystne położenie geograficznym czy tanie surowce⁶. Strategia Lizbońska zakłada, iż głównymi siłami napędowymi dla rozwoju konkurencyjności będą: badania i rozwój, innowacyjności oraz edukacji. Słuszności tych założeń może dowodzić analiza trendów rozwojowych krajów wysoko rozwiniętych.

¹ Dr, Katedra Efektywności Innowacji, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług, Uniwersytet Szczeciński.

² P. Drucker, *Innowacja i przedsiębiorczość. Praktyka i zasady*, Warszawa 1992.

³ W. Błasiak, *Innowacyjność jako warunek rozwoju regionu i układów lokalnych. Formy i instrumenty innowacyjności w rozwoju regionalnym i lokalnym*, Instytut Studiów i Projektów Rozwoju, Będzin 2005.

⁴ W. Janasz, K. Kozioł, *Determinanty działalności innowacyjnej przedsiębiorstw*, PWE, Warszawa 2007, s. 11.

⁵ Zdaniem autora należy zauważyć, że innowacyjność przedsiębiorstw jest jednym (a nie jedynym) czynnikiem wpływającym na konkurencyjność przedsiębiorstwa na rynku. Wielu ekonomistów wskazuje, iż można rozwijać się i być konkurencyjnym bez rozwoju działalności innowacyjnej (zauważając jednocześnie jej znaczenie). Por. G.W. Kołodko, *Wędrującym świat*, Pruszyński i S-ka, Warszawa 2008, s. 29.

⁶ Zgodnie z raportem Komisji Europejskiej: Innovation In six applicant countries; the challenges, European Commission Enterprise Directory 2001, wzrost gospodarczy w krajach Europy środkowo-wschodniej jest ściśle zależny od wprowadzenie i realizacji polityki innowacyjnej.

European Innovation Scoreboard 2007 Comparative Analysis of Innovation Performance, InoMetrics http://www.nordforsk.org_img/european_innovation_scoreboard_2007.pdf.

Innowacyjność polskiej gospodarki jest na stosunkowo niskim poziomie. W roku 2005 w Raportcie Komisji Europejskiej polska gospodarka pod względem innowacyjności wyrażanej wskaźnikiem SII (ang. *Summ. Innovation Index*) znalazła się na 21 miejscu na 25 krajów UE. Krytyczną oceną innowacyjności naszej gospodarki potwierdzają analizy przeprowadzone przez Bank Światowy – w 2006 roku pomiar innowacyjności polskiej gospodarki w oparciu o wskaźnik KEI (ang. *Knowledge Economy Indicato*) ulokował nas na 26 miejscu na 31 badanych krajów⁸.

W Polsce (podobnie jak w większości krajów Europy środkowo-wschodniej) występuje duże zróżnicowanie w potencjale innowacyjnym poszczególnych regionów⁹. Zróżnicowanie to jest warunkowane szeregiem czynników determinujących siłę i kierunek działalności innowacyjnej oraz zróżnicowaniem infrastrukturalnym poszczególnych regionów naszego kraju. Problematyka zróżnicowania potencjału innowacyjnego regionów czy też oceny i identyfikacji barier rozwoju działalności innowacyjnej jest przedmiotem licznych badań i studiów, co ewidentnie ukazuje wagę i znaczenie problemu¹⁰.

W niniejszym artykule opisana zostanie aktualna sytuacja gospodarcza branży morskiej regionu zachodniopomorskiego w obszarze innowacyjności oraz przeprowadzona zostanie analiza podstawowych barier rozwoju działalności innowacyjnej firm sektora MSP branży morskiej regionu zachodniopomorskiego. W artykule wykorzystano wyniki badań¹¹ empirycznych realizowanych w ramach projektu InMor.

Aktualna sytuacja gospodarcza regionu zachodniopomorskiego w zakresie innowacyjności ze szczególnym uwzględnieniem gospodarki morskiej

W ostatnich kilkunastu latach gospodarka województwa zachodniopomorskiego przeżywała okres dekonjunkury i ewidentnego spadku aktywności. Sytuacja gospodarcza regionu zachodniopomorskiego była w ostatnich latach źródłem wielu badań które potwierdzały fakty kryzysu¹². Znacząco zmalał udział województwa zachodniopomorskiego w strukturze PKB kraju, plasując go dopiero na 9 miejscu¹³. Mimo potencjalnej atrakcyjności inwestycyjnej bezpośrednie inwestycje zagraniczne w regionie w 2006 roku wyniosły 101 mln dolarów, co stanowiła zaledwie 3,2% inwestycji zagranicznych w skali kraju i dawało regionowi 10 miejsce w Polsce. Nastąpiła wyraźna zmiana profilu gospodarczego w regionie województwa zachodniopomorskiego. Wzrosło znaczenie sektora usług.

⁸ S. Pangis-Kania, K. Piech (red.), *Innowacyjność w Polsce w ujęciu regionalnym: nowe teorie, rola funduszy unijnych i klastrów*, Instytut Wiedzy i Innowacji, Warszawa 2008, s. 250.

⁹ A. Żołnierski, *Potencjał innowacyjny polskich małych i średniej wielkości przedsiębiorstw*, PARP, Warszawa 2005.

¹⁰ G. Gorzelak (red.), *Polska regionalna i lokalna w świetle badań EUROREG*, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa 2007 czy też: K. Piech (red.), *Knowledge and innovation processes in Central and East European economies*, The Knowledge & Innovation Institute, Warszawa 2007.

¹¹ W ramach projektu InMor zrealizowano 8 badań, których celem była identyfikacja aktualnego stanu innowacyjności branży morskiej regionu oraz określenie możliwości współpracy i transferu innowacji między firmami branży morskiej regionu. W artykule wykorzystano wyniki badań zrealizowanych przez Centrum Techniki Okrętowej w Gdańsku. Wyniki pochodzą z lutego 2007 roku.

¹² W. Janasz (red.), *Innowacje w działalności przedsiębiorstw integracji z Unią Europejską*, Difin, Warszawa 2005, s. 275.

¹³ Dane GUS dla województwa zachodniopomorskiego 2007, http://www.stat.gov.pl/eps/rdc/xbr/szczec:ASSETS/woj_2007/rachunki_regionalne_01.pdf.

Znaczenie gospodarki morskiej drastycznie zmalało, duże przedsiębiorstwa regionu przeszły procesy restrukturyzacji, a na znaczeniu zyskały przedsiębiorstwa małe i średnie które stanowią obecnie ponad 99% podmiotów gospodarczych w regionie¹⁴.

Jak stwierdza przyjęta „Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2015”¹⁵, gospodarka morska ma kluczowe znaczenie w procesach rozwojowych regionu zachodniopomorskiego, gdyż jak wynika z badań¹⁶ jest jednym z obszarów, który na poziomie województwa posiada szczególnie potencjał rozwoju innowacyjnego.

Gospodarka morska obejmuje różnorodne dziedziny gospodarowania związane przede wszystkim z działalnością stoczniową (produkcja i remonty statków), portową, żeglugową i rybołówstwem. Gospodarka morska obejmuje również administrację morską i śródlądową, szkolnictwo morskie oraz działalność naukowo-badawczą. Na terenie województwa zachodniopomorskiego w branży morskiej działa kilka dużych przedsiębiorstw oraz wiele firm średniej i małej wielkości, które w większości wykształciły się na bazie istniejącej w Szczecinie bazy stoczniowej i portowej. Część podmiotów została częściowo sprywatyzowana, jednak duże przedsiębiorstwa pozostają wciąż w większości własnością publiczną. Uwarunkowanie to w dużej części determinuje kierunek i zakres podejmowanych działań w obszarze innowacyjnych. Funkcjonowanie firm branży morskiej oraz poziom ich innowacyjności w znacznym stopniu decydują o poziomie rozwoju gospodarczego regionu zachodniopomorskiego¹⁷.

Niestety branża morska regionu zachodniopomorskiego przeżywa głęboki kryzys. Potwierdzają to prowadzone w regionie badania oraz publikowane na ich podstawie wskaźniki opisujące stan gospodarki morskiej regionu¹⁸. Potwierdzają to badania przeprowadzone w ramach przygotowywania „Regionalnej Strategii Innowacyjności w Województwie Zachodniopomorskim (RISP-WPR)”¹⁹.

Mimo wzrostu ilości podmiotów gospodarczych funkcjonujących w branży morskiej regionu (wzrost o 143% dla lat 2000–2007) gwałtownie spadło zatrudnienie w firmach branży morskiej regionu zachodniopomorskiego (spadek 28% dla lat 2000–2007)²⁰. Drastycznie spadła produkcja stoczni funkcjonujących w regionie oraz przewozy realizowane przez firmy działające w porcie Szczecin-Swinoujście (spadek o prawie 60% dla lat 2000–2007)²¹.

¹⁴ *Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego 2007–2013*, s. 24.

¹⁵ *Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2015* przyjęta przez Sejmik Województwa Zachodniopomorskiego, uchwałą z dnia 23 października 2000 r.

¹⁶ *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 MSP* ekspertyza wykonana dla celów projektu „Analiza, opracowanie i doskonalenie regionalnej strategii innowacyjności w regionie zachodniopomorskim...”, Szczecin, sierpień 2004.

¹⁷ P. Niedzielski, I. Jaźwiński, *Polityka regionalna i innowacje w rozwoju społeczno-gospodarczym województwa zachodniopomorskiego*, III Konferencja naukowa z cyklu Wiedza i Innowacje pt.: *Wiedza i innowacje w rozwoju gospodarki: siły motoryczne i bariery*, Kraków, 11 stycznia 2007.

¹⁸ W dalszej części artykułu zostanie szczegółowo scharakteryzowany aktualny stan gospodarki regionu.

¹⁹ *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” w styczniu 2005.

²⁰ Obliczenia własne na podstawie danych GUS dla województwa zachodniopomorskiego http://www.stat.gov.pl/cps/rde/xber/szczec/ASSETS/woj_2008_gospodarka_morska_01.pdf.

²¹ Obliczenia własne na podstawie danych GUS dla województwa zachodniopomorskiego http://www.stat.gov.pl/cps/rde/xber/szczec/ASSETS/woj_2008_gospodarka_morska_09.pdf.

Jedną z podstawowych przyczyn ostrego kryzysu branży morskiej regionu zachodniopomorskiego jest niski poziom innowacyjności przedsiębiorstw działających w tym obszarze. Przykładem może być między innymi poziom ogólnych wydatków w województwie zachodniopomorskim na działalność B+R w relacji do PKB. W regionie zachodniopomorskim wskaźnik ten wynosi 0,27% (przy średniej krajowej 0,65% i 2% w Unii Europejskiej), co daje województwu 11 pozycję na 16 możliwych (dane z 2003)²². Na 11 miejscu w kraju lokują województwo zachodniopomorskie również inne wskaźniki innowacyjności: liczba zatrudnionych przy działalności B+R, nakłady na działalność B+R w przeliczeniu na jednego mieszkańca (53 zł w zachodniopomorskim przy średniej krajowej równej 120 zł) czy liczba wynalazków zgłoszonych do Urzędu Patentowego²³.

Inną poważną przyczyną kryzysu gospodarki morskiej jest brak współpracy pomiędzy firmami branży w regionie. Badania prowadzone w ramach RISP-WPR wskazują, że z ogólnej liczby MSP współpracujących z czterema największymi przedsiębiorstwami regionu (w tym dwoma z branży morskiej) tylko 15% jest z regionu zachodniopomorskiego²⁴.

Dodatkowo, w regionie brak jest sprawnie działających jednostek i organizacji których zadaniem jest tworzenie i transfer technologii²⁵. Powoduje to, że województwo zachodniopomorskie zajmuje ostatnie miejsce w kraju pod względem udziału prac rozwojowych w wydatkach na B+R. Podobnie niekorzystny jest udział środków przeznaczanych przez przedsiębiorstwa regionu na finansowanie nauki, wynoszący 0,6% przy średniej krajowej 9,9%. Mimo, iż zwiększyła się liczba uczelni wyższych i studentów, jednak transfer wiedzy i technologii między sektorem naukowo-badawczym a praktyką gospodarczą w regionie pozostał na bardzo niskim poziomie.

Kryzys gospodarki morskiej regionu zachodniopomorskiego pociąga konieczność podejmowania inicjatywy mających na celu poprawę takiego stanu rzeczy. W regionie podejmowane są inicjatyw mające na celu poprawę innowacyjności gospodarki oraz budowanie potencjału innowacyjnego regionu²⁶. Przykładem tego może być projekt InMor²⁷ realizowany przez przedstawicieli dużych firm branży morskiej regionu, przedstawicieli MSP oraz reprezentantów nauki²⁸.

Główne bariery rozwoju działalności innowacyjnej firm sektora MSP branży morskiej regionu zachodniopomorskiego

Siła i kierunki działalności innowacyjnej przedsiębiorstw są wypadkową wielu uwarunkowań (czynników, bodźców, determinant) mających swe źródła wewnątrz przedsiębiorstw, jak i w uwarunkowaniach zewnętrznych²⁹. Jako najważniejsze uwa-

²² Stan innowacyjności..., op. cit.

²³ Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego 2007-2013, s. 26.

²⁴ Badanie wpływu..., op. cit.

²⁵ W regionie działa Polska Platforma Transportu Wodnego lecz dla branży morskiej regionu jest to wsparcie niewystarczające.

²⁶ Przykładem takich działań może być między innymi powołanie Zachodniopomorskiego Klastra Chemicznego.

²⁷ Projekt InMor został szczegółowo opisany w szeregu publikacji, patrz: Ewa Okoń-Horodyńska (red. nauk.), *Tendencje innowacyjnego rozwoju polskich przedsiębiorstw*, Instytut Wiedzy i Innowacji, Warszawa 2008, s. 359.

²⁸ Autor artykułu od dwóch lat zajmuje stanowisko zastępcy kierownika projektu InMor.

²⁹ W. Janasz, K. Kozioł, *Determinanty działalności innowacyjnej...*, op. cit., s. 41.

runkowania rozwoju procesów innowacyjnych literatura wymienia między innymi czynniki³⁰: społeczno-polityczne, ekonomiczne, wymagania użytkowników, poziom organizacyjny, stan bazy materiałowo-technicznej, stan wiedzy technicznej i naukowej oraz uwarunkowania przyrodnicze. Uwarunkowania te mają charakter wewnętrzny oraz zewnętrzny i mogą stanowić z jednej strony czynnik stymulujący rozwój, z drugiej zaś strony mogą być barierą rozwoju innowacyjności.

W praktyce do najważniejszych barier rozwoju działalności innowacyjnej z jakimi stykają się przedsiębiorcy można zaliczyć:

1. bariery organizacyjne,
2. bariery finansowe,
3. bariery rynkowe.

W dalszej części artykułu zostanie zaprezentowana analiza dwóch pierwszych grup barier rozwoju innowacyjności firm MSP należących do branży morskiej regionu zachodniopomorskiego.

W ramach realizacji pierwszego etapu projektu InMor przeprowadzono badania małych i średnich przedsiębiorstw regionu zachodniopomorskiego. Głównym zadaniem badawczym było określenie bieżącej sytuacji branży morskiej regionu w zakresie innowacyjności, określenie barier współpracy oraz wskazanie obszarów, w których współpraca mogłaby przynieść korzyści firmom regionu.

Badania zostały zrealizowane za pomocą ankiety, w której zadano badanym przedsiębiorstwom 54 pytania³¹ dotyczące: aktualnego stanu innowacyjności sektora MŚP województwa zachodniopomorskiego, barier rozwoju działalności innowacyjnej oraz źródeł finansowania takiej działalności. W ankiecie ponadto badano współpracę firm sektora MŚP z dużymi firmami regionu w zakresie przedsięwzięć innowacyjnych oraz współpracę firm sektora MŚP z instytucjami pośredniczącymi w transferze technologii i jednostki B+R.

Badania ankietowe zostały zrealizowane w lutym 2007 roku. Próbę badawczą stanowiła grupa 299 przedsiębiorstw regionu zachodniopomorskiego³². Spośród 299 wysłanych ankiet zostało wypełnionych i zwróconych 114, zatem efektywność badania wyniosła 35,8%. W artykule (ze względu na charakter i objętość opracowania) zostaną przedstawione i poddane analizie jedynie wyniki badań dotyczące barier rozwoju działalności innowacyjnej firm sektora MŚP branży morskiej regionu zachodniopomorskiego³³.

Badani przedstawiciele firm jako główne przeszkody związane z rozwojem działalności innowacyjnej firm wskazali:

- na pierwszym miejscu:
 1. zbyt małe środki finansowe – 32,6%,
 2. trudności w pozyskiwaniu środków finansowych – 30,2%,
 3. bardzo wysokie wymagania formalne (dokumentacyjne) potrzebne do udziału w tych programach rozwoju innowacyjności – 27,9%;

³⁰ S. Kasprzyk, *Innowacje. Od koncepcji do produkcji*, IW CRZZ, Warszawa 1980, s. 47.

³¹ Pełny tekst ankiety badawczej zamieszczony jest na stronie projektu InMor: www.inmor.ssn.pl.

³² Próba badawcza została dobrana na podstawie analiz baz danych kooperantów wykorzystywanych przez cztery największe firmy branży morskiej regionu zachodniopomorskiego.

³³ Pełny raport badawczy dostępny jest na stronie projektu InMor: www.inmor.ssn.pl. Metodologia badań oraz szczegółowe wyniki były źródłem licznych publikacji, patrz: L. Woźniak (red.), *Przedsiębiorczość, innowacyjność, foresight. Aspekty ekonomiczne, społeczne i ekologiczne*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Rzeszowskiej, Rzeszów 2008, s. 382.

- na drugim miejscu:
 1. trudności w pozyskiwaniu środków finansowych oraz bardzo wysokie wymagania formalne (dokumentacja) potrzebne do udziału w tych programach – po 34,8%.
 2. zbyt małe środki finansowe – 16,1%.
- na trzecim miejscu:
 1. problemy związane z finansowaniem fazy wstępnej projektów – 20,9%.
 2. zbyt małe środki finansowe, trudności w pozyskiwaniu środków finansowych oraz bardzo wysokie wymagania formalne (dokumentacyjne) potrzebne do udziału w tych programach – po 13,9%.

Za najmniej ważne najczęściej uznawano zużycie aparatury badawczej oraz słabe przygotowanie sektora przedsiębiorstw do udziału w programach.

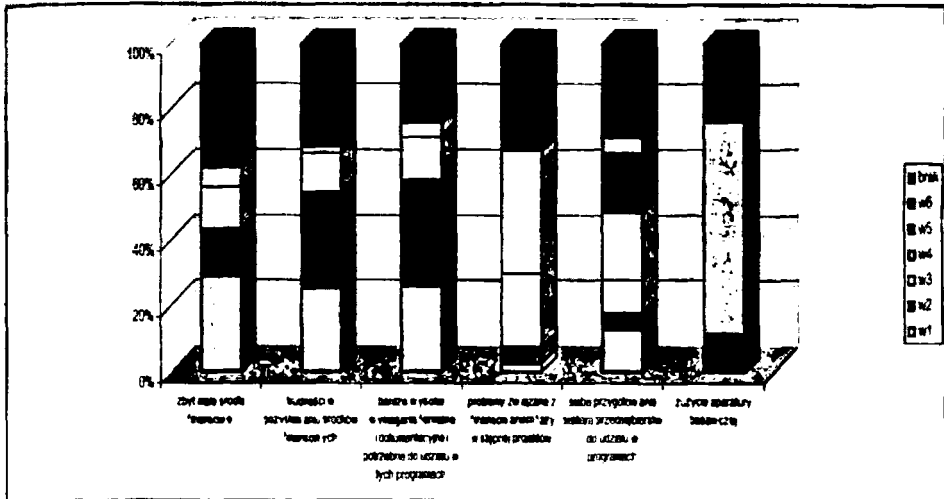
Tabela 2. Bariery związane z udziałem w programach wsparcia innowacji.

Kategoria	Liczba wskazań pod względem ważności						Bez wskazania
	1	2	3	4	5	6	
zbyt małe środki finansowe	14	7	6	3	6	—	12
trudności w pozyskiwaniu środków finansowych	13	15	6	1	1	—	15
bardzo wysokie wymagania formalne (dokumentacyjne) potrzebne do udziału w tych programach	12	15	6	2	1	—	10
problemy związane z finansowaniem fazy wstępnej projektów	1	2	9	15	5	—	8
słabe przygotowanie sektora przedsiębiorstw do udziału w programach	5	2	4	8	7	2	11
zużycie aparatury badawczej	—	—	—	—	2	11	4

Źródło: raport badawczy przygotowanego w ramach projektu InMor.

Wykres 1 prezentuje graficznie rozkład odpowiedzi na pytanie związane z barierami uczestnictwa w programach wsparcia innowacyjności.

Analiza wyników wskazuje, iż zdaniem przedsiębiorców zdecydowanie największą barierą w rozwoju działalności innowacyjnej ich firm jest bariera ekonomiczna: zbyt małe środki własne przedsiębiorstw oraz trudności z pozyskiwaniem finansowania zewnętrznego.



Wykres 1. Bariery związane z udziałem w programach wsparcia innowacji.

Źródło: opracowanie własne na podstawie raportu badawczego przygotowanego w ramach projektu InMor.

Badaniu i analizie poddano również źródła finansowania działalności innowacyjnej przedsiębiorstw branży morskiej regionu zachodniopomorskiego. Odpowiedzi na pytanie o źródła finansowania działalności innowacyjnej z podaniem hierarchii ważności udzieliło 31 respondentów, dalszych 12 przedsiębiorstw wskazało źródło bez podania jego ważności – tabela 2.

Jako główne źródła finansowania projektów dotyczących innowacji wskazano w prawidłowo wypełnionych ankietach:

- na pierwszym miejscu:
 1. środki własne przedsiębiorstw – 54,8%,
 2. budżet UE – 51,6%;
- na drugim miejscu:
 1. budżet państwa – 32,2%,
 2. budżet UE – 12,9%;
- na trzecim miejscu:
 1. środki własne przedsiębiorstw – 32,2%,
 2. środki innych przedsiębiorstw – 12,9%.

Za najmniej ważne najczęściej uznawano: inne źródła finansowania, środki innych przedsiębiorstw, budżet państwa.

Wykres nr 2 prezentuje graficznie rozkład odpowiedzi na pytanie dotyczące źródeł finansowania działalności innowacyjnej badanych firm.

Co do celowości uruchomienia specjalnych funduszy na rozwój projektów innowacyjnych, odpowiedzi udzieliły 72 przedsiębiorstwa, z których 58 (80,6%) popiera taki pomysł, a 14 jest przeciw.

Wyniki wskazują, iż badane przedsiębiorstwa w zdecydowanej większości finansują rozwój działalności innowacyjnej z własnych środków – co okazuje się niewystarczające.

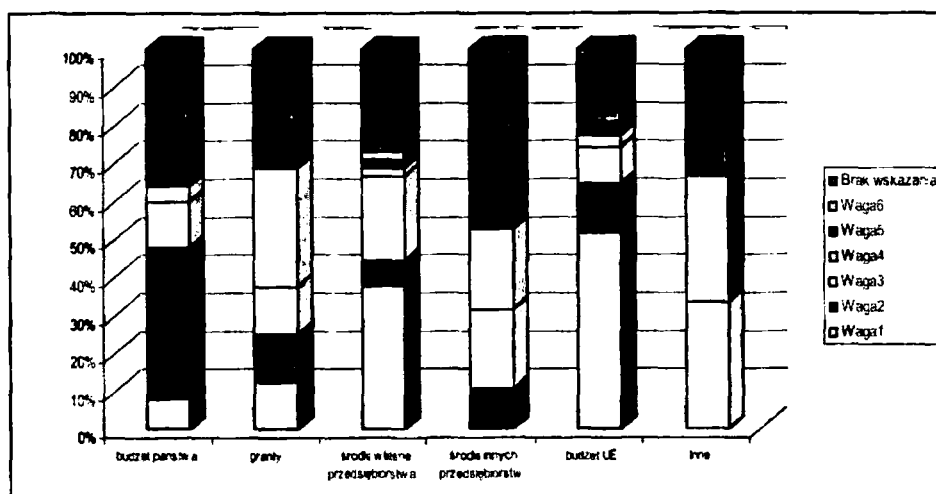
Badane firmy nie uznały za barierę rozwoju działalności innowacyjnej poziomu organizacyjnego przedsiębiorstw, stanu bazy materiałowo-technicznej, stanu wiedzy technicznej czy też naukowej. Tymczasem analiza pracowników ankietowanych przed-

siębiorstw w kontekście pytań o prowadzone prace badawczo-rozwojowe, patenty, wzory użytkowe, licencje itp., wskazują, że liczba pracowników zajmujących się wprowadzaniem nowych rozwiązań jest niewystarczająca – stanowią oni zaledwie 7% wszystkich pracowników tych przedsiębiorstw. Natomiast pracownicy z wykształceniem wyższym oraz znający języki obce w stopniu przynajmniej dobrym stanowią około 20% wszystkich zatrudnionych w badanych przedsiębiorstwach. Jest to co prawda poziom wyższy niż średnia ludności Polski z wyższym wykształceniem (13% w 2004 roku według GUS), jednak w rozpatrywanych przedsiębiorstwach nie zapewnia wystarczającego potencjału innowacyjnego.

Tabela 3. Źródła finansowania projektów dotyczących innowacji.

Kategoria	Liczba wskazań pod wzgl. ważności						Bez wskazania
	1	2	3	4	5	6	
Budżet państwa	2	10	3	1	4	—	5
Granty	2	2	2	5	2	—	3
Środki własne przedsiębiorstwa	17	3	10	1	1	1	12
Środki innych przedsiębiorstw	—	2	4	4	5	—	4
Budżet UE	16	4	3	1	1	—	6
Inne	—	—	—	1	—	1	1

Źródło: raport badawczy przygotowanego w ramach projektu InMor.



Wykres 2. Źródła finansowania projektów dotyczących innowacji.

Źródło: opracowanie własne na podstawie raportu badawczy przygotowanego w ramach projektu InMor.

Z analiz odpowiedzi udzielonych w ramach badania ankietowego wynika, iż dodatkowymi czynnikami wpływającymi na rozwój działalności innowacyjnej firm branży morskiej są (w nawiasie podano udział % ilości odpowiedzi wskazujących na taką przyczynę):

- niedostateczny przepływ informacji o możliwych źródłach finansowania działalności innowacyjnej (82%),
- brak odpowiedniej wiedzy o innych podmiotach branży morskiej działających w regionie zachodniopomorskim, ich potrzebach i ofertach (78%),
- niewystarczające zaufanie przedsiębiorstw do innych firm regionu (69%),
- trudności z określeniem własnych potrzeb technologicznych i organizacyjnych (62%),
- brak wiedzy wśród przedsiębiorstw o badaniach prowadzonych przez jednostki B+R regionu zachodniopomorskiego (78%),
- brak współpracy z jednostkami B+R lub zła ocen tej współpracy (74%, 55%),
- niewystarczające wsparcie organizacyjne ze strony instytucji okołobiznesowych dla przedsiębiorstw gospodarki morskiej regionu zachodniopomorskiego.

Dodatkową, w opinii autora, barierą wpływającą negatywnie na rozwój działalności innowacyjnej w regionie jest ukształtowany model współpracy pomiędzy firmami MSP a dużymi firmami branży morskiej regionu. Model ten polega na współpracy jedynie w najprostszych technologicznie obszarach. MSP firm samodzielnie (w większości sytuacji) nie potrafią (lub nie chcą) pozyskać zleceń zewnętrznych, które zmuszałby je do wdrażania innowacyjnych rozwiązań. Sytuacja taka niestety utrwala stan stagnacji innowacyjnej branży morskiej regionu.

Wnioski z analizy barier rozwoju działalności innowacyjnej firm branży morskiej regionu zachodniopomorskiego

Analiza wyników uzyskanych w ankiecie badawczej pozwala sformułować szereg wniosków dotyczących barier rozwoju działalności innowacyjnej firm sektor MSP współpracujących z branżą morską regionu zachodniopomorskiego.

Ankietowane przedsiębiorstwa reprezentowały szeroki wachlarz dziedzin działalności, spośród których najwięcej było przedsiębiorstw zajmujących się handlem hurtowym i detalicznym, a także budownictwem i architekturą oraz usługami transportowymi. W pierwszej z wymienionych dziedzin trudno mówić o innowacjach, szczególnie produktowych i procesowych, możliwe byłyby jedynie innowacje organizacyjne.

W przypadku przedsiębiorstw handlowych trudno również wskazywać na ich współpracę z instytucjami transferu technologii i jednostkami B+R, szczególnie w zakresie działalności innowacyjnej czy badawczo-rozwojowej. Potwierdzają to uzyskane wyniki badania: tylko 13 ankietowanych przedsiębiorstw (12,8%) prowadzi prace badawczo-rozwojowe, tylko dwa zgłosiły patenty w 2004 roku, a w 2005 roku żadne, dwa przedsiębiorstwa sprzedały pięć wzorów użytkowych, a wdrożono 79 takich wzorów w 6 przedsiębiorstwach oraz dwa przedsiębiorstwa sprzedały dwie licencje. Wyniki te potwierdzają, że działalność B+R+I w ankietowanych przedsiębiorstwach jest bardzo ograniczona i stanowi istotną barierę rozwojową.

Pomimo niewielkiej liczby patentów, wzorów użytkowych czy licencji tylko nieliczne badane przedsiębiorstwa biorą udział w krajowych (0,02%) i międzynarodowych (0,04%) programach wspierania innowacyjności.

Jako główne bariery związane z udziałem firm MSP regionu zachodniopomorskiego w tego typu programach ankietowani wymieniali: zbyt małe środki finansowe, trudności w pozyskiwaniu środków finansowych, bardzo wysokie wymagania formalne (dokumentacyjne) potrzebne do udziału w tych programach, a także problemy związane z finansowaniem fazy wstępnej projektów.

Najbardziej wśród tych przeszkód wymieniano m.in. słabe przygotowanie sektora przedsiębiorstw do udziału w tych programach, co sugerowałoby, że badane przedsiębiorstwa uważają się za dobrze przygotowane do wspierania innowacyjności, a jedynie przyczyny obiektywne (finansowe, formalne) nie pozwalają im brać w nich udziału.

Jednocześnie jednak jako główne źródła finansowania projektów dotyczących innowacji wskazywano środki własne (prawie 55% wskazań na pierwszym miejscu), budżet UE (ponad 50%) oraz budżet państwa, przy czym ponad 80% przedsiębiorstw popiera pomysł uruchomienia specjalnych funduszy na rozwój projektów innowacyjnych. Jednak prawie 20% odpowiedzi było przeciwnych takiemu funduszowi. Należałoby się zastanowić czy przedsiębiorstwa udzielające negatywnej odpowiedzi nie obawiały się, że to z ich środków miałyby być finansowanych taki fundusz.

Opisywany niski poziom innowacyjności gospodarki morskiej regionu należy uznać za duże zagrożenie przyszłej pozycji ekonomicznej regionu. Dodatkowym zagrożeniem dla funkcjonowania całej branży jest upadek największej firmy morskiej regionu zachodniopomorskiego – Stoczni Nowa sp. z o.o.

Zdiagnozowany niski stan innowacyjności sektora gospodarki morskiej oraz niski poziom powiązań pomiędzy podmiotami w nim funkcjonującymi na terenie województwa zachodniopomorskiego³⁴ zdeterminował konieczność podjęcia aktywnych działań likwidujących wymienione bariery, mających pobudzić działalność podmiotów morskich w zakresie innowacyjności. Celem tych działań powinno być wsparcie przy tworzeniu ścisłych powiązań między tymi podmiotami, poprzez budowanie sieci współpracy, wypracowanie w tym zakresie rozwiązań systemowych. Dostrzega się także potrzebę utworzenia klastra³⁵ morskiego w regionie, na forum którego podmioty mogłyby przedstawiać własne interesy i wypracowywać wspólne stanowisko w kwestii rozwoju branży.

Najważniejszymi kierunkami działań na rzecz budowy potencjału innowacyjnego regionu zachodniopomorskiego powinny być: poprawa świadomości innowacyjnej realizowana poprzez upowszechnianie dostępu do informacji o zasobach innowacyjnych regionu oraz rozwój systemu edukacji kreującej aktywność i przedsiębiorczość, stworzenie warunków do rozwoju w regionie rynku (systemu wymiany informacji) technologii i innowacji oraz rozwój systemu wsparcia działań innowacyjnych realizowanych w regionie.

Szansą dla realizacji wskazanych kierunków działań i co za tym idzie dla poprawy istniejącego stanu rzeczy jest wykorzystanie unijnych środków pomocowych z funduszy strukturalnych i realizacja projektów mających na celu pomoc w restrukturyzacji i modernizacji gospodarki regionu³⁶.

³⁴ Badania prowadzone w ramach RSIP WPR wskazują, że z ogólnej liczby MŚP współpracujących z czterema największymi przedsiębiorstwami regionu (w tym dwoma z branży morskiej) tylko 15% jest z regionu zachodniopomorskiego.

³⁵ W ramach projektu InMor podjęto praktyczne działania zmierzające do powołania Zachodniopomorskiego Klastra Morskiego.

³⁶ Udział województwa zachodniopomorskiego w środkach pomocowych pochodzących z UE w latach 2004-2006 oraz ich szczegółową analizę przedstawia *Regionalny Program Operacyjny...* s. 57.

Literatura

1. *Aktualny stan i postulowane obszary innowacyjności i współpracy w Zarządzie Morskich Portów Szczecin i Świnoujście (ZMPSiŚ)*, raport z badań przeprowadzony w ramach projektu InMor, Szczecin, listopad 2006.
2. *Aktualny stan i postulowane obszary innowacyjności i współpracy w Szczecińskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A.*, raport z badań przeprowadzony w ramach projektu InMor, Szczecin, grudzień 2006.
3. *Aktualny stan i postulowane obszary innowacyjności i współpracy w Stoczni Szczecińskiej Nowa Sp. z o.o.*, raport z badań przeprowadzony w ramach projektu InMor, Szczecin, grudzień 2006.
4. *Badanie wpływu największych firm województwa zachodniopomorskiego na regionalne MSP ekspertyza wykonana dla celów projektu „Analiza, opracowanie i doskonalenie regionalnej strategii innowacyjności w regionie zachodniopomorski”*, Szczecin, sierpień 2004.
5. Brojak-Trzaskowska M., *Uwarunkowania innowacyjności jako źródła rozwoju przedsiębiorstw na przykładzie województwa zachodniopomorskiego*, Konferencja Naukowa Management Forum 2020. Nowoczesne koncepcje i metody zarządzania strategicznego, Warszawa, 14 maja 2006.
6. Gorzelak G. (red.), *Polska regionalna i lokalna w świetle badań EUROREG*, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa 2007.
7. Janasz W. (red.), *Innowacje w rozwoju przedsiębiorstw w procesie transformacji*, Difin, Warszawa 2004.
8. Janasz W. (red.), *Innowacje w działalności przedsiębiorstw integracji z Unią Europejską*, Difin, Warszawa 2005.
9. Janasz W., Kozioł K., *Determinanty działalności innowacyjnej przedsiębiorstw*, PWE, Warszawa 2007.
10. Kołodko G.W., *Wędrujący świat*, Pruszyński i S-ka, Warszawa 2008.
11. Kozioł K., *Model polityki innowacyjnej w Unii Europejskiej*, Difin, Warszawa 2005.
12. Niedzielski P., Downar W., Rychlik K., *Innovativeness of maritime sector companies in the Westpomeranian Region*, [w:] K. Piech (red.), *Knowledge and innovation processes in Central and East European economies*, The Knowledge & Innovation Institute, Warszawa 2006.
13. Okoń-Horodyńska E. (red.), *Tendencje innowacyjnego rozwoju polskich przedsiębiorstw*, Instytut Wiedzy i Innowacji, Warszawa 2008.
14. Niedzielski P., Jaźwiński I., *Absorpcja i dyfuzja innowacji jako czynnik intensyfikujący rozwój regionalny*, Zeszyty Naukowe WSZ „Oeconomicus” PTE w Szczecinie, „Gospodarka – rozwój i zmiany” 2002, nr 2.
15. Niedzielski P., Jaźwiński I., *Polityka regionalna i innowacje w rozwoju społeczno-gospodarczym województwa zachodniopomorskiego*, III Konferencja naukowa z cyklu Wiedza i Innowacje pt.: *Wiedza i innowacje w rozwoju gospodarki: siły motoryczne i bariery*, Kraków, 11 stycznia 2007.
16. Pangis-Kania S., Piech K. (red.), *Innowacyjność w Polsce w ujęciu regionalnym: nowe teorie, rola funduszy unijnych i klastrów*, Instytut Wiedzy i Innowacji, Warszawa 2008.

17. *Regionalny Zachodniopomorski Klaster Morski – tło, założenia, rekomendacje, ekspertyza* wykonana w ramach projektu InMor, Politechnika Szczecińska grudzień 2007.
18. 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” w styczniu 2005.
19. *Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2015* przyjęta przez Sejmik Województwa Zachodniopomorskiego, uchwałą z dnia 23 października 2000.
20. Taczała M., Trzeciak M., Jastrzębski T., *Regionalny Zachodniopomorski Klaster Morski – tło, założenia, rekomendacje, Ekspertyza* wykonana w ramach projektu InMor, Politechnika Szczecińska, grudzień 2007.
21. Woźniak L. (red.), *Przedsiębiorczość, innowacyjność, foresight. Aspekty ekonomiczne, społeczne i ekologiczne*. Oficyna Wydawnicza Politechniki Rzeszowskiej, Rzeszów 2008.
22. Żołnierski A., *Potencjał innowacyjny polskich małych i średniej wielkości przedsiębiorstw*, PARP, Warszawa 2005.

Summary

BARRIERS IN THE DEVELOPMENT OF INNOVATIVE OPERATIONS OF SME SECTOR COMPANIES IN MARITIME INDUSTRY IN THE WESTERN POMERANIAN REGION

In theory and practice it is commonly believed that innovativeness is one of the key elements of shaping competitiveness of companies and one of the most progressive factors of development and socio-economic growth in the territorial, regional and local aspect. The importance of innovativeness for economic development is explicitly stressed in the creation of the European Union economic policy and is confirmed in the assumptions of the Lisbon Strategy, one of the goals of which is the construction of European knowledge-based economy. In Poland (as well as in most middle and eastern European countries) there is large diversity in the innovative potential in particular regions. This diversity is conditioned by a number of factors determining the strength and direction of innovative activities and infrastructure diversity of particular regions of our country. The issue of diversity of the innovative potential of regions or of evaluation and identification of barriers of innovative activities development is the subject of numerous research works and studies, which clearly shows the importance and significance of the problem. As stated in the adopted Development Strategy of the Western Pomeranian Province to the year 2015, maritime economy is of critical importance in the processes of the Western Pomeranian region development, because, as it seems from tests, it is one of the areas which has special innovative development potential at the level of a province. Unfortunately, maritime industry of the Western Pomeranian region has experienced a deep crisis. It is confirmed by tests carried out in the region and indicators describing the condition of maritime economy of the region.

published on their basis. The described low level of innovativeness of the maritime economy of the region should be considered as large hazard for future economic position of the region. The crisis of maritime economy of the Western Pomeranian region implies the need for taking initiatives designed to improve such state of affairs. Initiatives are taken in the region in order to improve the innovativeness of economy and build the innovative potential of the region. An example of this may be the project InMor implemented by the representatives of large companies of maritime industry of the region, the representatives of SME and science representatives. This article shall describe the present economic situation in maritime industry in the Western Pomeranian region in the field of innovativeness and shall analyze basic barriers of innovative activities development of SME sector companies in maritime industry of the Western Pomeranian region.