

Namiary na Morze i Handel 2023 Nr 02 Technologia

Z Warszawy morza nie widać

Namiary na Morze i Handel - 2023-02-09

Ministerstwo Rozwoju i Technologii podjęło prace nad aktualizacją listy i opisów Krajowych Inteligentnych Specjalizacji (KIS) stanowiących istotę polityki innowacyjnej państwa. KIS-y to obszary o najwyższym potencjale rozwoju B+R, stanowiące najbardziej innowacyjne i przyszłościowe kierunki, jakie w Polsce należy wspierać m.in. z udziałem środków unijnych. Działania ministerstwa wynikają z potrzeby priorytetyzacji kluczowych technologii oraz ich skuteczniejszego monitorowania. Zaproponowano zmiany w oparciu o dokumenty strategiczne rządu z ukierunkowaniem na rozwój określonych technologii, analizę wyników zleczonych ekspertyz oraz analiz dotyczących trendów technologicznych. Uwzględniono również analizę opisów projektów B+R w ramach KIS złożonych do programów centralnych.

Biorąc pod uwagę powyższe oraz zgodnie z materiałami przedstawionymi przez ministerstwo, nowe krajowe inteligentne specjalizacje kształtują się w kierunku horyzontalnych obszarów, takich jak m.in.: mobilność, transport i infrastruktura transportowa, bezpieczeństwo kraju i zaufanie publiczne, cyrkularna gospodarka i zagospodarowanie odpadów, bezpieczeństwo energetyczne, surowcowe oraz niska emisyjność czy bezpieczna i zdrowa żywność.

Czy jednak tak powinny brzmieć innowacyjne przewagi naszego kraju? Czy w taki sposób wyróżnimy się na tle pozostałych krajów UE i na świecie? Dlaczego ministerstwo odpowiedzialne za kształtowanie innowacyjnych kierunków nie stawia na to, co jest naszą naturalną rentą i potencjałem z perspektywy rozwoju logistyki, zielonej floty i energetyki w Polsce, czyli... na technologie morskie?

Z Warszawy morza nie widać. Obecnie funkcjonująca krajowa inteligentna specjalizacja „Innowacyjne technologie morskie w zakresie specjalistycznych jednostek pływających, konstrukcji morskich i przybrzeżnych oraz logistyki opartej o transport morski i śródlądowy”, czyli KIS 13 (zwana KIS-em morskim) nie znajduje zrozumienia wśród urzędników z centrali. Gdy porównać liczbę projektów złożonych np. na drony, gry komputerowe czy szeroko rozumiane ICT oraz te „morskie”, nie mają one szans w rankingu uwzględniającym wolumen złożonych projektów. Projekty morskie są pracochłonne i kapitałochłonne. Wymagają starannie przygotowanych długich łańcuchów wartości czy zaangażowania wysokiej jakości materiałów. Cykl życia i cykl projektowania jednostek pływających to często kilkanaście lat. Trudno więc analizować wszystkie krajowe inteligentne specjalizacje w oparciu o jeden mianownik. KIS-y powinny odzwierciedlać specyfikę branż, również tych w których produkuje się dobra złożone o wyższej specjalności i nie zawsze niskiej marży, gdzie można w dłuższym okresie wypracować przewagę konkurencyjną.

Ponad, czy rzeczywiście potrzeba skutecznej koordynacji i zarządzania oraz szeroko rozumiana statystyka, w tym monitorowanie projektów składanych do programów centralnych, powinny być wiodącymi argumentami dla definiowania innowacyjnych kierunków rozwoju kraju? Czy nie powinno być wręcz odwrotnie? Czyli, uwzględniając najważniejsze trendy oraz potencjały (niekoniecznie te, które daje się najszybciej zmonetyzować), należy postawić na konie, które wygrają wyścig i wesprą całą gospodarkę kraju? Z pewnością takie podejście nie stanowi oddolnego procesu, tzw. bottom up, na który zwraca uwagę Komisja Europejska w swoich wytycznych. Nie powinniśmy w tym kontekście zapominać, że dostęp do morza wielokrotnie szanse wypracowania przewag konkurencyjnych przez nasz kraj, zwłaszcza, że tocząca się wojna na Ukrainie wiedzie do rekonfiguracji dotychczas dominujących układów i relacji zachodzących pomiędzy państwami, nearshoringu oraz skracania globalnych łańcuchów dostaw. Rolą rządu jest stwarzanie warunków ramowych oraz wsparcie inicjatyw zgłaszanych przez środowiska biznesowe i naukowe, a nie bycie regulatorem ustalającym z góry, zza biurka urzędniczego, przy wykorzystaniu nomenklatury statystycznej, kluczowych kierunków rozwoju innowacji.

Specyfika gospodarczego wykorzystania zasobów morza wymaga odmiennych i nowych rozwiązań technologicznych dla potrzeb dalece bardziej złożonych niż lądowa infrastruktura produkcyjna. KIS morski z założenia obejmuje ważny i strategiczny obszar aktywności gospodarczej kraju w zakresie B+R.

Mając na uwadze wieloletnie priorytety gospodarcze Polski związane z wykorzystaniem morza jako zasobu zapewniającego rozwój polskich portów morskich i energię dla morskich elektrowni wiatrowych, KIS morski wpisuje się bezdyskusyjnie w ten nurt i definiuje istotny komponent polskiej przestrzeni badawczej.

Ma też niebagatelne znaczenie dla budowy lokalnego łańcucha dostaw dla morskiej energetyki wiatrowej uwzględniającego północne województwa kraju np. z perspektywy aktywizacji stoczni. „Morskie” spojrzenie na politykę innowacyjną daje możliwość wykorzystania krajowego potencjału gospodarczego do rozwoju innowacyjnej logistyki oraz budowy szeregu wyspecjalizowanych typów jednostek pływających, specjalistycznych konstrukcji morskich, zunifikowanych technologii transmisji, przetwarzania i bezpieczeństwa danych, rozwoju technologii logistycznych, bezpiecznego wykorzystania morza jako zasobu. Nie da się tego osiągnąć poprzez ogólne ujęcie horyzontalne bez uwypuklenia aspektów ważnych dla rozwoju nauki, badań, innowacji, jakimi są technologie morskie, a tym samym wskazania dla wszystkich interesariuszy



gospodarczych, że jest to obszar istotny priorytetowo. Czy przedsiębiorstwa, uczelnie, instytuty badawcze oraz inni partnerzy i interesariusze potrzebują zaznaczenia "morskości" jako istotnego obszaru rozwojowego kraju? Odpowiedź brzmi: tak!

W czasach dużej niepewności i zmienności, gdzie za granicami naszego kraju nadal odbywają się działania wojenne, wskazanie na technologie morskie może znacząco przyczynić się do obniżenia ryzyka po stronie podmiotów podejmujących decyzje o nowych inwestycjach, zatrudnieniu pracowników czy skali internacjonalizacji. Podczas pandemii, kiedy wiele globalnych łańcuchów zostało zerwanych, autonomię gwarantuje właśnie morze oraz cała logistyka i wykorzystywana infrastruktura.

Jako przedstawiciele grupy roboczej ds. krajowych inteligentnych specjalizacji wyraziliśmy jednoznaczny sprzeciw wobec ujęcia horyzontalnego proponowanego przez ministerstwo, którego konsekwencją może być likwidacja specjalizacji morskiej. Stanowisko zostało przedłożone Ministerstwu Rozwoju i Technologii, Ministerstwu Infrastruktury oraz Ministerstwu Klimatu i Środowiska. Poparcie dla naszej inicjatywy wyrazili m.in. Krajowa Izba Gospodarki Morskiej oraz Polski Rejestr Statków. Nad kwestią zmian pochyliła się również Komisja Sejmowa ds. Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, formułując w tej sprawie pismo kierowane do MRiT. Zaniepokojenie likwidacją specjalizacji morskiej wyraziło także Ministerstwo Infrastruktury.

Karolina Lipińska

departament rozwoju gospodarczego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego

Ireneusz Czarnowski

Uniwersytet Morski Gdynia

PRZEZ Karolina Lipińska
ŹRÓDŁO Namiary na Morze i Handel 02/2023



Poprzedni artykuł

Stoczniowa specjalizacja

Następny artykuł

Pierwokup naruszający prawo własności

PODOBNE ARTYKUŁY WIĘCEJ OD AUTORA



2023
Pierwokup naruszający prawo własności



2023
Stoczniowa specjalizacja



2023
Polskie porty w rozbudowie



2023
Rynek ładunków okrętowych – Żelazostopy



2023
Potencjał bałtyckiego wiatru



DMUZYGODNIK MENEŻERÓW TRANSPORTU, HANDLU I PRZEMYSŁU MORSKIEGO
NAMIARY
na morze i handel

Wydawca: NAMIARY Sp. z o.o.

ul. Śląska 21, 81-319 Gdynia,

tel.: +48-58-628 14 00, +48-58-664 93 92, faks: +48-58-664 90 69

Regon: 191611126, NIP: 586-19-79-608

Sąd Rejonowy Gdańsk - Północ VIII Wydział Gospodarczy, KRS: 0000139605. Wpłacony kapitał zakładowy 400.000 zł.

POLITYKA PRYWATNOŚCI.

