

Henryk SALMONOWICZ*

KLASTER MORSKI JAKO FORMA INTEGRACJI PODMIOTÓW GOSPODARKI MORSKIEJ

Artykuł ten dotyczy prób poszukiwania nowych form współpracy w sektorze gospodarki morskiej. Gospodarka morska jest specyficznym obszarem gospodarczym, charakteryzującym się sobie właściwymi cechami oraz znacznym obszarem ryzyk i niepewności. Autor przedstawia struktury klastrowe jako warunek integracji podmiotów przemysłowo-usługowych oraz sfery naukowo-badawczej. Przedstawia koncepcję klastra morskiego, w tym polskiego. W zakończeniu artykułu przedstawiono koncepcję Zachodniopomorskiego Klastra Morskiego

1. WPROWADZENIE

Miejsce gospodarki morskiej w polityce gospodarczej Unii Europejskiej, w tym Polski, przeszło daleko idącą ewolucję. Do tej pory dominowała polityka sektorowa, traktująca elementy gospodarki morskiej oddzielnie; w sferze transportu, przemysłu morskiego, gospodarki rybnej, energetyki morskiej, ekologii morza czy edukacji morskiej. Nie traktowano gospodarki morskiej jako pewnego systemu, którego wspólnym mianownikiem jest morze i środowisko morskie. W początkowym okresie kształtowania się polityki transportowej Wspólnot Europejskich zaniechano wspólnej polityki morskiej, z koordynacji działań wspólnotowych wyłączono zupełnie problemy żeglugi morskiej, a ograniczonym zakresem koordynacji objęto wyłącznie problemy portów morskich. Analogicznie gospodarkę morską traktowano w Polsce. Tu także formułowano odrębne programy rozwoju dla przemysłu okrętowego, transportu morskiego, rybołówstwa morskiego czy innych obszarów szeroko rozumianej gospodarki morskiej. Jedyne, wielosektorowy program gospodarki morskiej powstał w początkach lat 80., po utworzeniu Urzędu Gospodarki Morskiej. Brak realnych możliwości realizacji tego programu sprowadził sprawy morskie znów do polityki

* Dr hab. Henryk Salmonowicz, Akademia Morska w Szczecinie

sektorowej. Nowe spojrzenie na funkcjonowanie i rozwój polskiej gospodarki morskiej stało się możliwe po wejściu Polski do Unii Europejskiej i sukcesywnym przyjmowaniu standardów wspólnotowej polityki gospodarczej, w tym także transportowej. W latach 2004-2009 opracowano szereg dokumentów (strategii rozwoju), traktujących gospodarkę morską Polski jako pewnego układu o wspólnych cechach. Niezależnie od tego powstawały też szczegółowe strategie dotyczące poszczególnych sfer gospodarki morskiej, zwłaszcza portów morskich, rybołówstwa morskiego, turystyki morskiej i oddziaływania na środowisko morskie. Wdrożenie tych strategii utrudnia obecny kryzys w gospodarce światowej, w tym europejskiej i polskiej. Kryzys ten w sposób bezpośredni przekłada się na spadek obrotów handlu morskiego, spadek przewozów morskich, spadek przeładunków portowych, problemy stoczni produkcyjnych, niekorzystne tendencje w sferze rybołówstwa morskiego oraz niepewne kierunki rozwoju turystyki morskiej.

Niekorzystne tendencje na rynkach żeglugowych, portowych czy rybołówstwa morskiego mogą stać się przesłanką do inicjowania procesów integracyjnych podmiotów gospodarki morskiej.

Strategia współpracy, kooperacji i partnerstwa, zamiast indywidualnego funkcjonowania przedsiębiorstw gospodarki morskiej wynika z przekonania, że na rynku pozostaną podmioty najsilniejsze, przystosowane do działania w warunkach ryzyka działalności gospodarczej. Podjęcie wspólnych działań partnerów, dotąd konkurujących ze sobą, wzmocni ich pozycję na rynkach zewnętrznych i stworzy szansę przewagi konkurencyjnej, wobec przedsiębiorstw działających w ramach strategii indywidualnego funkcjonowania i rozwoju. Potrzeba zwiększenia konkurencyjności oraz rozłożenia ryzyka działalności gospodarczej na większą liczbę podmiotów skłania do poszukiwania nowych form współpracy. Współpraca taka może przybierać różne formy prawne, organizacyjne czy finansowe. Może też dotyczyć wspólnego działania podmiotów z najbliższego i dalszego otoczenia, podmiotów z danego sektora (np. morskiego) bądź też sektorów pokrewnych (gospodarowanie w strefach przybrzeżnych). Specyficznym obszarem takiej potencjalnej współpracy wydaje się być sfera gospodarki morskiej, zwłaszcza wokółportowa.

2. POJĘCIE I STRUKTURA GOSPODARKI MORSKIEJ

W celu wyodrębnienia określonego zbioru podmiotów, jego zewnętrznych i wewnętrznych powiązań, a także pewnych szczególnych cech danej całości, najlepiej jest posłużyć się określeniem „system”. Ogólnie rzecz biorąc, pod pojęciem „systemu” należy rozumieć zbiór powiązanych ze sobą zmiennych. W odniesieniu do gospodarki pojęciem „system” określa się zbiór podmiotów wyróżniających się pewnymi cechami i powiązanych ze sobą w pewien całościowy układ za pomocą różnego rodzaju związków i współzależności (przestrzennych, produkcyjnych, usługowych, finansowych). Takim systemem może być system gospodarki morskiej.

Pojęcia „morska działalność gospodarcza” i „gospodarka morska” są ze sobą zbieżne, aczkolwiek nie tożsame. To pierwsze jest pewnego rodzaju procesem gospodarczym, czyli świadomym oddziaływaniem przez społeczeństwo morza i obszarów nadmorskich na tworzenie i podział dóbr ekonomicznych w celu zaspokojenia swoich potrzeb. Działalność ta stanowi kompleks różnorodnych procesów, których zasadniczym łącznikiem jest wykorzystanie morza jako jednego z zasadniczych zasobów w tym działaniu. Morze traktowane jako pewien zasób może być wykorzystywane w działalności gospodarczej w sposób ograniczony międzynarodowymi i wewnętrznymi

uregulowaniami, w zakresie jurysdykcji i ochrony określonych akwenów. Inaczej regulowana jest działalność gospodarcza w obrębie własnej jurysdykcji (Ustawa o obszarach morskich RP i administracji morskiej z 21 marca 1991 r.), a inaczej na akwenach zlokalizowanych poza wewnętrzną jurysdykcją (są to zasady międzynarodowe, na których normy postępowania kształtuje „Prawo morza”). Termin „gospodarka morska” służy dla wyodrębnienia zbioru podmiotów gospodarczych, w których procesy te odbywają się, oraz związków i współzależności łączących te podmioty.

Pojęcie gospodarki morskiej jest określeniem umownym i – wydaje się, że mało precyzyjnym. Umowne są granice pojęcia, umowny jest też zakres dziedzin objętych wspólnym mianownikiem. Układ ten, jak dotąd, nigdy nie został zdeterminowany prawnie, administracyjnie, nie mieści się on w podziale działowym ani gałęziowym gospodarki narodowej. Podmioty instytucjonalne i produkcyjno-usługowe takiego umownego układu, pomimo działalności ukierunkowanej na sprawy morza, należą do wielu branż, gałęzi, resortów, co należy zaliczyć do czynników dezintegrujących zbiorowość określaną mianem „gospodarka morska”. Czynnikiem integrującym jest morze i obszar nadmorski.

Wątpliwości co do zakresu merytorycznego terminu „gospodarka morska” są bardzo duże. W szerokim ujęciu gospodarka morska to:

- transport morski, czyli żegluga i porty morskie,
- przemysł budowy i remontu statków,
- połowy i przetwórstwo ryb, czyli przemysł rybny,
- eksploatacja biologicznych i mineralnych zasobów wód i dna morskiego,
- turystyka morska i wypoczynek w pasie nadmorskim,
- administracja morska,
- żegluga przybrzeżna i śródlądowa,
- ochrona środowiska morskiego i pasa nadbrzeżnego,
- infrastruktura społeczna związana z regionem nadmorskim,
- szkolnictwo morskie i działalność naukowa-badawcza w tym zakresie.

W praktyce jednak za gospodarkę morską przyjęło się uważać cztery podstawowe zakresy działalności gospodarczej, związanej z morzem, tj.:

- żeglugę morską i przybrzeżną,
- porty morskie i działalność portowego aparatu usługowego,
- przemysł budowy i remontu statków (przemysł okrętowy),
- gospodarkę rybną (połowy i przetwórstwo ryb morskich).

Zakres merytoryczny sfer gospodarki morskiej przedstawia rysunek 1.

Również w tak zdeterminowanym, wąskim ujęciu gospodarki morskiej istnieją wątpliwości co do granic tego pojęcia, jak i wzajemnych związków i współzależności.

Wspólne środowisko morskie nie jest jedynym warunkiem zakwalifikowania różnych sfer działalności morskiej do gospodarki morskiej. Należy przyjąć tezę, że o skali i intensywności powiązań pomiędzy elementami gospodarki morskiej decydują przede wszystkim mechanizmy rynkowe, które mogą być stymulowane odpowiednimi narzędziami i środkami polityki gospodarczej państwa bądź też w ujęciu mikroekonomicznym różnymi formami współpracy przedsiębiorstw.

GOSPODARKA MORSKA				
TRANSPORT MORSKI	PRZEMYSŁ BUDOWY I REMONTY STATKÓW	EKSPLOATACJA ZASOBÓW MORZA	TURYSTYKA MORSKA ORAZ ZAGOSPODAROWANIE PASA NADMORSKIEGO	SZKOLNICTWO MORSKIE I DZIAŁALNOŚĆ NAUKOWO-BADAWCZA
• żegluga morska • porty morskie • utrzymanie szlaków morskich • usługi portowe (portowy aparat usługowy) • ekologia eksploatacji: statku i portu • awarie i katastrofy • gospodarka odpadami • organizacje morskie • ratownictwo morskie • standardy bezpieczeństwa w żegludze i portach	• stocznie produkcyjne • stocznie remontowe • zaplecze przemysłu okrętowego(kooperanci) • ekologia procesów okrętowych • bezpieczeństwo produkcji • standardy jakości produkcji • złomowanie statków • zaplecze badawcze i projektowe	• rybołówstwo morskie • zasoby biologiczne mórz i oceanów • zasoby energetyczne mórz i oceanów (energetyka morska) • łowiska • przetwórstwo ryb i organizmów morskich • ochrona ekologiczna zasobów • awarie i katastrofy • bezpieczeństwo życia i ratownictwa w górnictwie morskim	• turystyka morska • rekreacja i wypoczynek na morzu i w pasie przybrzeżnym • zagospodarowanie przestrzeni obszarów nadmorskich • ekologia strefy przybrzeżnej i nadmorskiej • infrastruktura społeczna strefy nadmorskiej • system ochrony morza i wybrzeża • administracja morska	• wyższe szkolnictwo morskie • morskie szkolnictwo zawodowe • kształcenie ustawiczne • zaplecze naukowo-badawcze • kultura morska • edukacja morska • społeczeństwa • współpraca międzynarodowa

Rysunek 1. Zakres merytoryczny sfer gospodarki morskiej
Źródło: opracowanie własne

O związkach pomiędzy poszczególnymi podmiotami gospodarczymi w gospodarce morskiej decyduje nie wspólne środowisko czy koordynacja zewnętrzna, ale ekonomiczna opłacalność transakcji, zawieranych pomiędzy podmiotami tej gospodarki.

3. STRUKTURA KLASTROWA JAKO WARUNEK INTEGRACJI PODMIOTÓW PRZEMYSŁOWO-USŁUGOWYCH ORAZ SFERY NAUKOWO-BADAWCZEJ

Osiągnięcie celów strategicznych gospodarki morskiej w zakresie żeglugi morskiej, portów morskich, przemysłu budowy i remontów statków, energetyki morskiej, rybołówstwa morskiego i przetwórstwa ryb czy też turystyki morskiej uzależnione jest od współdziałania wielu podmiotów, które w zależności od konkretnego zadania powinny grupować się w stosownych zespołach. Uwytknienie nowej roli ekonomii, opartej na wiedzy oraz bieżąca polityka Unii Europejskiej (m.in. zapisy Zielonej Księgi) każą zwracać uwagę na szczególną formę współdziałania podmiotów gospodarki morskiej, jaką jest struktura klastrowa.

Termin „klastery” upowszechnił się w krajach anglosaskich i nordyckich. We Włoszech używa się, w podobnym znaczeniu, określenia „okręg przemysłowy”, we Francji zaś „lokalny system produkcyjny”. Wszystkie te terminy odnoszą się do firm produkcyjnych i usługowych działających w jednej lub kilku pośrednich branżach. Klastery mają charakter regionalny lub ponadregionalny. Ich organizacja może być sformalizowana lub związki podmiotów mogą być dość luźne. W wielu przypadkach podmioty tworzące klastery związane są z lokalnym zapleczem naukowo-badawczym. Klastery można określić jako celowo utworzoną grupę przedsiębiorstw, powiązanych funkcjonalnie w celu osiągnięcia wartości dodanej, dzięki synergii działań gospodarczych i organizatorskich. Można je też określić jako sieć przedsiębiorstw, instytucji i organizacji, wspieranych niekiedy przez samorządy terytorialne i władze państwowe, którą powołuje się w celu uzyskania wartości dodanej, wskutek zintegrowanego życia zasobów ludzkich, materialnych, finansowych oraz technologii i informacji¹. Zatem funkcjonowanie klastra polega na współpracy podmiotów wchodzących w jego skład i służy ich ochronie przed oddziaływaniem rynku, przynosząc dodatkowe korzyści (szczególnie wartość dodaną). Do korzyści związanych z uczestnictwem w strukturze klastrowej można zaliczyć²:

- umożliwienie obniżki kosztów logistycznych,
- szybką wymianę informacji w zakresie dostawców,
- organizację wspólnych działań promocyjnych,
- nawiązanie dialogu i nabywanie umiejętności współpracy sektora biznesowego z naukowym,
- możliwość tworzenia i promowania wspólnej marki,
- możliwość ubiegania się o zewnętrzną pomoc finansową na wspólne projekty,
- wzajemne zapewnienie usług informacyjnych, doradczych, szkoleniowych,
- współfinansowanie badań naukowych i prac badawczo-rozwojowych,
- pełniejszą koordynację w zakresie rozwoju infrastruktury technicznej i biznesowej.

¹ Klimek H., *Klastery jako narzędzia wspierania innowacyjności*, [w:] Przedsiębiorstwo na rynku globalnym. Wydawnictwo Fundacji Rozwoju Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2008, s. 176.

² Ibidem, s. 177-179.

Natomiast do zasadniczych barier w rozwoju klastrów zaliczyć można:

- brak wzajemnego zaufania uczestników klastra, obawę przed utratą tajemnic,
- niewielką świadomość potrzeby współpracy z otoczeniem,
- wątpliwości podmiotów dotyczące rzeczywistych korzyści, jakie przyniesie uczestnictwo w klastrze,
- problemy w określeniu wartości dodanej, jaką ma przynieść klaster,
- obawę przed zbiurokratyzowaniem współpracy,
- uzależnienie od dotacji publicznych,
- przedkładanie konkurencji nad współpracą,
- niechęć do zaangażowania się w działalność organizacji pozarządowych i stowarzyszeń,
- brak nastawienia na badania i rozwój.

W Unii Europejskiej struktury klastrowe mogą być podstawą długotrwałego i zrównoważonego rozwoju, dlatego też poparcie uzyskują klastry innowacyjne, polegające na współpracy sfery biznesowej z samorządami lokalnymi i sferą naukowo-badawczą. Klastry także bazują na trójkącie wiedzy, który tworzą: edukacja, badania i innowacje. Umożliwiają stały przepływ środków finansowych, ludzi i pomysłów pomiędzy sferą biznesu i sferą nauki. Mają też wpływ na realizację długookresowej strategii rozwoju lokalnego i regionalnego.

4. KONCEPCJA KLASTRA MORSKIEGO

Klaster morski można zdefiniować jako sieć przedsiębiorstw, instytucji naukowych i innowacyjnych, uczelni i placówek szkoleniowych, wspieranych przez samorządy terytorialne i władze państwowe. Celem klastra morskiego jest uzyskiwanie wartości dodanej przemysłów morskich w wyniku zintegrowanego użycia zasobów ludzkich, materialnych, finansowych oraz technologii i informacji³.

W niektórych krajach terminem „klaster morski” określa się instytucje zajmujące się działalnością w różnych obszarach gospodarki morskiej (w sferze produkcji i usług, w sferze badań naukowych i badawczo-rozwojowych). Przykładowo w krajach skandynawskich, Francji, Niemczech i Włoszech tworzone są instytucje zajmujące się organizacją współpracy przedsiębiorstw przemysłu okrętowego ze stoczniami produkcyjnymi i remontowymi, portowego aparatu usługowego, przedsiębiorstw branży TSL. Klastry morskie funkcjonują m.in. w Niemczech, Norwegii, Francji. Najbardziej znane to:

- Klaster Schleswig-Holstein (Niemcy), obejmujący 1500 organizacji sektora morskiego, sektora branży TSL i sektora naukowego;
- Klaster More og Romsdel (Norwegia), obejmujący sferę transportu morskiego, sferę produkcji okrętowej i branży offshore, rybołówstwa, pozyskiwania energii i sektora konsultingowo-naukowego;
- Klaster Valencja (Hiszpania), obejmujący porty i żeglugę morską, usługi pozyskiwania energii, projektowanie i budowy jednostek morskich, mariny i firmy konsultingowe;
- Klaster Nord-Pas de Calais (Francja), obejmujący przetwórstwo owoców morza, projektowanie i wytwarzanie sprzętu sportowego.

³ Grzybowski M., *Zachodniopomorski klaster portowy jako organizacja zwiększająca konkurencyjność na bałtyckim rynku transportowym*, [w:] Funkcjonowanie i rozwój polskich portów morskich w świetle zapisów „Zielonej Księgi” polityki morskiej Unii Europejskiej, Akademia Morska, Szczecin 2007.

Liczne przykłady struktur klastrowych w krajach Europy Zachodniej, USA, Kanadzie, Australii i Nowej Zelandii świadczą, że klastry i sieciowanie mogą pomóc firmom w zwiększeniu ich konkurencyjności.

Koncepcja klastringu-sieciowania sprzyja tworzeniu połączeń kooperacyjnych pomiędzy firmami, dostawcami surowców, sprzętu, podwykonawcami, klientami oraz usługodawcami. Przy jednoczesnej specjalizacji (np. morskiej) stwarza grupie większą wspólną efektywność, większą zdolność do modernizacji procesów i produkcji, wzmocnienie pozycji rynkowej, zwiększenie elastyczności i możliwości reakcji na zapotrzebowania rynku, stwarza nowe możliwości organizacyjne, umożliwia wymianę doświadczeń czy redukcję kosztów transakcji.

5. KONCEPCJA POLSKIEGO KLASTRA MORSKIEGO

Zakłada się, że polski klaster morski powinien mieć charakter regionalno-branżowy z dominującą rolą funkcji regionalnych. Wynika to z konieczności usprawnienia procesu obiegu informacji i decyzji oraz z przesłanek organizacyjnych. Koncepcja polskiego klastra morskiego zakłada powołanie dwóch klastrów regionalnych, tj.:

- Pomorskiego Klastra Morskiego,
- Zachodniopomorskiego Klastra Morskiego.

Klastry te powinny integrować klastry branżowe działające w województwach pomorskim i zachodniopomorskim⁴. Dopuszcza się też funkcjonowanie klastrów ponadregionalnych integrujących organizacje działające na obszarze Euroregionu Pomerania i Euroregionu Bałtyk.

Projektowanie polskiego klastra morskiego wymaga przemyślanej taktyki działań, a jego budowa musi być oparta na starannie przygotowanych danych, w szczególności pełnych informacjach dotyczących podmiotów zainteresowanych projektem. Analiza musi zawierać informacje na temat potrzeb przyszłych partnerów klastra. Budowa klastra wymaga zdobycia szerokiego poparcia w otoczeniu oraz nawiązanie partnerskich relacji z podmiotami otoczenia mającymi znaczenie w realizowanym projekcie. Niezwykle istotne jest dotarcie do dostawców i odbiorców produktów i usług wytwarzanych w obrębie klastra. Jednym z kluczowych czynników sprzyjających budowie klastra jest utworzenie przejrzystych i partnerskich relacji pomiędzy uczestnikami przedsięwzięcia. Atutem koncepcji jest współpraca uczestników klastra oparta na zasadzie wzajemnie korzystnej współpracy między uczestnikami struktury klastrowej. Partnerskie współdziałanie powoduje wzrost efektywności i umożliwia osiągnięcie sukcesu rynkowego podmiotów uczestniczących w takiej strukturze⁵.

6. ZACHODNIOPOMORSKI KLASTER MORSKI

Zachodniopomorski Klaster Morski obejmować powinien instytucje samorządowe oraz klastry funkcjonalne, branżowe i regionalne. Do klastrów funkcjonalnych zaliczyć można np. klaster logistyczny grupujący firmy transportowe, spedycyjne i logistyczne oraz podmioty wspierające ich

⁴ Grzybowski M., *Polski klaster morski w bałtyckim systemie transportowym*, Instytut Morski, Gdańsk 2006.

⁵ Narętkiewicz P., *Konkurencja i kooperacja na rynku usług portowych*, Translog 2003, Szczecin 2003.

działalność. Do klastrów branżowych zaliczyć można klastry działające w branży portowej, turystycznej, rybackiej oraz klastry inicjowane przez samorządy i izby gospodarcze (np. Krajowa Izba Gospodarki Morskiej). Do klastrów regionalnych zaliczyć można klastry skupione wokół regionalnych samorządów miejskich i gminnych, a także stowarzyszeń regionalnych⁶.

Misją klastra gospodarki morskiej regionu zachodniopomorskiego jest zbudowanie trwałych więzi i wypromowanie nowego wizerunku zintegrowanego i innowacyjnego środowiska interesów morskich poprzez harmonizację działań na rzecz wzmocnienia krajowej i międzynarodowej pozycji konkurencyjnej regionalnych podmiotów branży morskiej.

Cele strategiczne Zachodniopomorskiego Klastra Morskiego to:

- budowa prężnego ośrodka gospodarki morskiej, będącego jednocześnie zaawansowanym technologicznie węzłem logistycznym dla południowego rejonu Bałtyku;
- połączenie w sposób zrównoważony funkcji turystyczno-rekreacyjnych regionu z rozwojem przemysłów morskich i transportu;
- wypromowanie regionu jako uznanej bazy szkoleniowo-naukowej oraz badawczo-rozwojowej dla potrzeb międzynarodowej gospodarki morskiej;
- ustanowienie forum ekspertów gospodarki morskiej, mającego wpływ na tworzenie i weryfikację ustawodawstwa i planów rozwojowych regionu, kraju i Europy⁷.

Sposoby realizacji będą realizowane poprzez:

- osiągnięcie masy krytycznej w celu uzyskania i utrzymania dostrzegalności klastra i jego udziałowców;
- stworzenie więzi partnerskich pomiędzy udziałowcami klastra, budowanie kultury współpracy i eliminację barier komunikacyjnych;
- stworzenie bazy danych i forum wymiany informacji pomiędzy podmiotami klastra;
- tworzenie zbioru „najlepszych polityk”, benchmarking, wprowadzenie rozwiązań innowacyjnych i nowych technologii;
- przygotowywanie i prowadzenie wspólnych projektów badawczo-rozwojowych;
- komercjalizację osiągnięć naukowych;
- efektywne kształcenie kadr operacyjnych i zarządzających na potrzeby klastra;
- wykreowanie marki klastra morskiego i budowę marki regionu;
- promocję firm działających w obrębie klastra oraz wspólnych przedsięwzięć;
- lobbing i współtworzenie polityki morskiej państwa i jej uregulowań prawnych,

Działalność klastrowa koncentrować się będzie wokół takich elementów jak:

- armatorzy (PŻM, PŻB, Euroafrica, Unity Line);
 - Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. stanowiący wraz z firmami operującymi na jego terenach klaster portowy;
 - przemysł stoczniowy (głównie remontu statków – Morska Stocznia Remontowa Gryfia, stocznia produkcyjna jest w fazie likwidacji);
- Dopełnieniem tej struktury będą również:
- uczelnie (Akademia Morska, Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny, Uniwersytet Szczeciński);

⁶ Grzybowski M., *Zachodniopomorski klaster portowy jako organizacja zwiększająca konkurencyjność na bałtyckim rynku transportowym*, Akademia Morska, Szczecin 2007.

⁷ Patrz: Wosińska-Aksiuczyk A., Baron A., *Przyczynek do budowy strategii zachodniopomorskiego klastra gospodarki morskiej*, ZMPSiŚ S.A., Szczecin 2008.

- organy administracji miejskiej i regionalnej, w tym administracji morskiej;
- stowarzyszenia i instytucje reprezentujące interesy sektora MŚP (Północna Izba Gospodarcza, Zachodniopomorska Agencja Rozwoju Regionalnego, ZSRG-SCP z bazą informacji o firmach).

Najwyższy organ decyzyjny klastra stanowić będzie Konsorcjum Partnerów, organem merytorycznym – Rada Klastra, zaś rolę administratora i zaplecza informacyjnego pełnić będzie Sekretariat Techniczny.

Biorąc pod uwagę cele i sposób działania klastra oraz chęć zbudowania elastycznej sieci, formą współdziałania podmiotów gospodarczych, jednostek naukowo-badawczych i organów władzy i administracji będzie konsorcjum.

Powołanie klastra morskiego może stanowić istotny czynnik prorozwojowy i siłę napędową do wprowadzenia innowacji w regionie, pomoc w odbudowie gospodarczej majątku po stoczni produkcyjnej, sprzyjać modernizacji infrastruktury transportowej, przeciwdziałać odpływowi młodego kapitału ludzkiego. Może też być istotnym elementem łagodzącym skutki obecnego kryzysu w gospodarce narodowej, w transporcie i handlu międzynarodowym oraz na rynkach portowych i żeglugowych.

LITERATURA

- [1] Brodzicki T., Szulutka S., *Koncepcja klastrów a konkurencyjność przedsiębiorstw* [w:] Organizacja i Kierowanie, 2002.
- [2] Grzeszczyk T.A., *Klaster przemysłowy w systemie zarządzania funduszami strukturalnymi* [w:] Przegląd Organizacji, nr 5, 2005.
- [3] Grzybowski M., *Metodyka projektowania i organizowania klastrów przemysłowo-usługowych w polskich mikroregionach nadmorskich*, Projekt badawczy na zlecenie MNiI, Warszawa 2005.
- [4] Grzybowski M., *Polski klaster morski w bałtyckim systemie transportowym*, Instytut Morski, Gdańsk 2006.
- [5] Klimek H., *Klustry jako narzędzia wspierania innowacyjności*. [w:] Przedsiębiorstwo na rynku globalnym, Wydawnictwo Fundacji Rozwoju Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2008.
- [6] *Europe of the Sea. Maritime Clusters. Economy and Employment Europe of the Sea*, Bruksela, 18.05.2006.
- [7] Narętkiewicz P., *Konkurencja i kooperacja na rynku usług portowych*, Translog 2003, Szczecin 2003.
- [8] Wijnołst N., Jenssen I.J., Sodal S., *European Maritime Clusters*. Kristiansand, November 2003.
- [9] Wosińska-Aksiuczyk A., Baron A., *Przyczynek do budowy strategii zachodniopomorskiego klastra gospodarki morskiej*, ZMPSiŚ S.A., Szczecin 2008.

SEA CLUSTER AS FORM OF INTEGRATION SUBJECTS SEA ECONOMY

SUMMARY

Article this concerns the search in sector of sea economy the new forms of co-operation. It underlines with sea economy it is the specific area of husbanding, characteristic proper features and the considerable area of risks and the uncertainty. The author represents cluster structures, as clauses of integration subjects industry - service the as well as sphere scientifically - investigative. Also sea cluster and Polish cluster conception were present in article . Conception of Zachodniopomorski Sea Cluster was present in the end of article

Recenzent: dr hab. inż. Zenon Zamiar

