

Maciej Chorowski: Czy Plan na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju może stać się zaczynem innowacyjnej gospodarki w Polsce?

Doświadczenia historyczne oraz współczesne państw–liderów innowacyjności wskazują, że nowoczesność osiąga się poprzez właściwe zdefiniowanie wymagających nowych technologii celów strategicznych Państwa i następnie stworzenie warunków ich realizacji - przeczytaj w „Teologii Politycznej Co Tydzień”: Modernizacje. Polski projekt tekst prof. Macieja Chorowskiego.

Polska ewidentnie osiągnęła stan, w którym nie jest możliwy dalszy rozwój kraju bez przeprowadzenia zasadniczych zmian w strukturze gospodarki oraz metodach wytwarzania i świadczenia usług. Zostało to trafnie zdiagnozowane w Planie na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju Premiera Morawieckiego, który jaką jedną z pułapek wskazuje na tzw. średni produkt, a jako jeden ze sposobów przełamania obecnego impasu uważa reindustrializację. Hasło to nie jest rozumiane jako chęć powrotu do stanu sprzed dekad i stosowanych wtedy metod wytwarzania, ale jako zwrócenie uwagi na konieczność zwiększenia udziału przemysłu w PKB, w szczególności przemysłu wykorzystującego nowe technologie.

Polskie doświadczenia ostatnich lat wykazały, że przeskok do nowej, innowacyjnej gospodarki równoważny z uniknięciem pułapki „średniego produktu” nie zostanie osiągnięty poprzez działania takie

jak:

- Zakup i wykorzystywanie nowych technologii w przemyśle i infrastrukturze, przy czym nie jest istotne, gdzie one powstały i gdzie generowana jest wartość dodana wynikająca z wytworzenia „nośnika nowoczesności”. Przykładem jest zakup przez polski rząd składów Pendolino, które niewątpliwie są zaawansowane technologicznie i mogłyby przyczynić się do technologicznej niezależności Polski, gdyby zostały wytworzone w polskich fabrykach i przy znacznym udziale polskiej myśli technicznej chronionej międzynarodowymi patentami.

- Bezkrytyczne tworzenie warunków prowadzenia prac badawczo-rozwojowych z wykorzystaniem bardzo zaawansowanej aparatury, w którą wyposażono wiele centrów i ośrodków. Niestety wielomiliardowe inwestycje w nowe laboratoria nie zostały poprzedzone analizą potrzeb dotyczących prac badawczych, w szczególności wynikających z zamierzeń inwestycyjnych przemysłu i potrzeb infrastrukturalnych Państwa. W Polsce w okresie ostatniej dekady zainwestowano ze środków publicznych około 10 mld PLN w infrastrukturę badawczą i nie uzyskano efektu szybkiego wzrostu ilości nowych technologii transferowanych do gospodarki. Przyczyną był brak zdefiniowania celów badawczych istotnych dla gospodarki i skupienie się na tworzeniu rozproszonych centrów badawczych typu „Bio-, Nano-, Techno-”, które dopiero po ich utworzeniu zaczęły przeprowadzać rzetelną analizę kosztów i rynku na swoje potencjalne usługi. Centra te są zbyt słabe aby stać się konkurencyjnymi w skali globalnej i zbyt kosztowne by uzyskać zlecenia na swoje usługi od polskich przedsiębiorstw. Natomiast ich istnienie może stanowić podstawę koncentracji środków na wybranych dziedzinach lub produktach.

Doświadczenia historyczne oraz współczesne państw–liderów innowacyjności wskazują, że nowoczesność osiąga się poprzez właściwe zdefiniowanie wymagających nowych technologii celów strategicznych Państwa i następnie stworzenie warunków ich realizacji. Cele strategiczne powinny uwzględniać uwarunkowania geopolityczne, możliwości technologiczne, zasoby naturalne, potrzeby państw ościennych. Cele te powinny być formułowane w sposób zrozumiały dla społeczeństwa, tak aby uzyskać społeczną akceptację dla koncentracji środków na wybranej dziedzinie lub gałęzi gospodarki. Spektakularnym przykładem takiego podejścia było uruchomienie w Los Alamos w Nowym Meksyku w 1942 roku projektu Manhattan, którego celem było doprowadzenie do bezwarunkowej kapitulacji Państw Osi poprzez rozwój technologii broni nuklearnej. Sformułowany kilkanaście lat temu cel osiągnięcia przez USA niezależności energetycznej doprowadził do rozwoju technologii wydobywania gazu łupkowego i w konsekwencji przyczynił się do zmiany wzajemnych uwarunkowań państw i regionów w skali globalnej. Kilkanaście lat temu Singapur postanowił, że postój kontenerowca w porcie połączony z rozładowaniem ładunku i załadowaniem nowych kontenerów nie powinien przekroczyć trzech godzin. W efekcie rozwinięto nowe technologie zarządzania portem przeładunkowym oraz zbudowano równoległą do wybrzeża autostradę na palach z innowacyjnym systemem sterowania ruchem uprzywilejowującym ciężarówki z kontenerami. Przykładów takich jest wiele, niestety nie z obszaru Polski. Paradoksalnie bliskim takiego sformułowanie celu był premier Tusk postulujący ciepłą wodę w kranach. Byłby to cel dobrze sformułowany gdyby np. objął wszystkie gospodarstwa w Polsce przy założeniu, że w gospodarstwach „ucieplonych” nie powinien nastąpić wzrost konsumpcji energii pierwotnej.

Realizowany po przystąpieniu do Polski do Unii Europejskiej program modernizacji kraju postrzegał jako czynnik wzrostu tempo wydawania pieniędzy unijnych dedykowanych innowacyjnej gospodarce, kapitałowi ludzkiemu i innym podobnym hasłom. Podejście takie było podwójnie błędne, gdyż pozbawiało Kraj wolnych środków i uzależniało od importowanych technologii wymagających serwisowania i bieżącej obsługi, które też muszą być importowane z zagranicy.

Obecnie realną szansą na wzrost innowacyjności polskiej gospodarki i wyrwanie się z pułapki „średniego produktu” jest Plan na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju Wicepremiera Morawieckiego. Podstawową zaletą Planu jest określenie obszarów, które powinny być rozwijane tak, aby uzyskały konkurencyjność w skali międzynarodowej. Przykładem jest elektromobilność obejmująca zarówno zaprojektowanie, wytworzenie i wprowadzenie do szerokiej eksploatacji pojazdów elektrycznych jak i rozwinięcie kompleksowego systemu wytwarzania, przesyłu i akumulacji energii elektrycznej. Tak sformułowany cel jest realizowalny technicznie oraz konsumuje „rentę niedorozwoju”, gdyż polskie przedsiębiorstwa nie muszą amortyzować nakładów na obecnie dominujące w skali globalnej wysokosprawne i niskoemisyjne silniki spalinowe. Po prostu polskie firmy i ośrodki badawcze nie uczestniczyły technologicznie i kapitałowo w rozwoju tych systemów.

Podobnie dobrze zdefiniowanym pod względem technicznym zadaniem jest opanowanie technologii budowy luksusowych statków pasażerskich, które może się stać czynnikiem integrującym i modernizującym w zasadzie całą polską branżę stoczniową. Możliwe jest powiązanie branży stoczniowej z elektromobilnością poprzez

zaprojektowanie i wyprodukowanie barek i promów o napędach hybrydowych, wykorzystujących np. skroplony gaz ziemny LNG oraz akumulatory elektryczne.

Polska gospodarka jest przygotowana do podjęcia się wyżej wymienionych i innych zadań wynikających z Planu na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju, natomiast w zależności od poczynionych nakładów na prace badawczo-rozwojowe, różny może być stopień polonizacji poszczególnych produktów i systemów, czyli ich opracowanie i wytworzenie w polskim przemyśle przy pozostawieniu w Kraju praw IP i przychodów z nimi związanych. Przykładem jest autobus elektryczny, który może być wytworzony „od zaraz”, jednak w oparciu o dużą ilość elementów wytwarzanych w firmach zagranicznych. Wytworzenie w Polsce wewnętrznego rynku na tego typu pojazdy jest racjonalne przy założeniu, że większość produkcji, a przede wszystkim integracja całego systemu transportowego obejmującego system ładowania pojazdów i współpracy z siecią energetyczną będzie prowadzona przez polskie przedsiębiorstwa.

Powodzenie przejścia polskiej gospodarki od imitacyjnej do innowacyjnej zależy więc od wysokości nakładów na prace badawczo-rozwojowe konkretnych branż i produktów oraz efektywności wykorzystania tych środków. Narodowe Centrum Badań i Rozwoju przygotowuje procedury finansowania prac badawczych zmierzających do opanowania technologii konkretnych produktów przy założeniu akceptowalnej ceny ich wytworzenia. Procedury te są analogiczne do stosowanych np. przez amerykańską agencję DARPA i polegają na wyłonieniu w otwartym konkursie grupy podmiotów (przedsiębiorstw lub konsorcjów przemysłowo-naukowych), które podejmą się wytworzenia prototypu produktu spełniającego zadaną specyfikację

techniczną przy zachowaniu dopuszczalnych uwarunkowań ekonomicznych. Równolegle NCBiR podpisze umowę z potencjalnym użytkownikiem rozwijanego produktu, który zobowiąże się do zakupu pewnej ilości egzemplarzy pod warunkiem, że produkt powstanie, a jego cena nie przekroczy uzgodnionej wartości. Przykładem takiego użytkownika może być samorząd, który chce na swoim terytorium wprowadzić zeroemisyjny transport miejski. Wyłonione w konkursie przedsiębiorstwa rozwijające produkt zostaną ocenione po realizacji części zadań i najlepsze z nich otrzymają dalsze finansowanie. Po osiągnięciu kolejnego etapu projektu podlegającego ocenie, liczba finansowanych podmiotów ponownie ulegnie zmniejszeniu. Najlepszy, który osiągnie zakładane przy ogłaszaniu konkursu cele, otrzyma gwarantowane przez NCBiR zamówienie. Możliwe jest również dojście do finału konkursu większej ilości przedsiębiorstw i podział zamówienia. Proponowana procedura gwarantuje przedsiębiorstwom angażującym się w prace badawczo rozwojowe zarówno finansowanie procesu badawczego jak i rynek dla najlepszych. Stanowi to istotną różnicę w stosunku do obecnych sposobów finansowania prac badawczych, po zakończeniu których wysiłek komercjalizacji rezultatów badań spoczywał w zasadzie wyłącznie po stronie przedsiębiorcy.

Proponowane nowe procedury finansowania prac badawczych pozwolą również na przynajmniej częściowe skonsumowanie już poczynionych nakładów na prace badawcze w obszarach spójnych z priorytetowymi branżami. Na badania dotyczące szeroko rozumianej elektromobilności ze środków publicznych wydatkowano dotychczas około 100 mln PLN. Środki te obecnie mają szansę przynajmniej na częściowy zwrot poprzez komercjalizację tej dziedziny w Polsce.

Podsumowując Plan na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju stwarza realną szansę na wzrost innowacyjności polskiej gospodarki poprzez koncentrację środków badawczych na wybranych obszarach i stworzenie rynku na rozwinięte technologie. Po wejściu na rynki wewnętrzne przedsiębiorcy uzyskają referencje pozwalające im na skuteczną konkurencję na rynkach globalnych. Już obecnie wybrane polskie produkty (np. autobusy elektryczne) są konkurencyjne w skali międzynarodowej, obecnie jest szansa na poszerzenie tej listy i umieszczenie na niej rozwiązań systemowych, np. elektromobilności rozumianej jako całościowy kształt zarządzania energią elektryczną na potrzeby transportu. Zagrożeniem dla Planu jest jego pewna rozwlekłość (opis planu przekracza 200 stron, co wskazuje na jego zbyt dużą podatność na chęć umieszczenia w nim wszystkiego) i możliwość blokowania koncentracji środków na wybranych branżach i produktach przez wewnętrzne gry interesów.

Prof. Maciej Chorowski, Narodowe Centrum Badań i Rozwoju