

## WPŁYW PORTU MORSKIEGO NA LOKALNE OTOCZENIE. STUDIUM PRZYPADKU PRZEDSIĘBIORSTWA PORTOWEJ SFERY EKSPLOATACJI

DATA PRZESŁANIA: 11.10.2018, DATA AKCEPTACJI: 20.12.2018, KOD JEL: R40

**Marta Mańkowska, Michał Pluciński**

Uniwersytet Szczeciński  
marta.mankowska@wzieu.pl  
michal.plucinski@wzieu.pl

### STRESZCZENIE

Pozytywne oddziaływanie podmiotów prowadzących działalność gospodarczą na terenach portów morskich na lokalne otoczenie można rozpatrywać w dwojaki sposób. Tradycyjne ujęcie wynika z zaangażowania w realizację funkcji gospodarczych portu morskiego czynnika ludzkiego (mieszkańców gminy portowej) oraz pochodzących od przedsiębiorstw portowych, a przewidzianych prawem, transferów nierekompensowanych do budżetu gminnego. Szerszy kontekst tego oddziaływania obejmuje aktywność związaną z dobrowolnym wsparciem przez podmioty portowe lokalnej sfery społecznej w ramach realizacji koncepcji społecznej odpowiedzialności biznesu.

Celem artykułu jest identyfikacja w dwóch ujęciach (tradycyjnym i rozszerzonym) kierunków pozytywnego wpływu działalności wybranego przedsiębiorstwa portowej sfery eksploatacji (PPSE) na lokalne otoczenie portu morskiego. W badaniach wykorzystano metodę pojedynczego studium przypadku. Podmiotem badań był największy PPSE funkcjonujący w granicach administracyjnych portu morskiego w Szczecinie. Wyniki przeprowadzonych badań dowodzą, że wpływ PPSE na lokalne otoczenie może być istotny, zarówno w tradycyjnym ujęciu, związanym z oddziaływaniem na lokalny rynek pracy oraz lokalne transfery podatkowe, jak również w szerszym zakresie, związanym z wpływem na lokalną sferę społeczną, w tym w szczególności w relacjach ze szkolnictwem wyższym (na płaszczyźnie kształcenia oraz B+R). Wyniki badań wskazują także, że wielopłaszczyznowe i długoterminowe współdziałanie PPSE z instytucjami funkcjonującymi w lokalnym otoczeniu portu morskiego staje się nieodzownym elementem jego działalności. W sytuacji coraz silniejszej pozycji pracowników na rynku pracy oraz niedoboru wysoko wykwalifikowanych kadr, jak również coraz większej świadomości i wrażliwości społeczeństwa na negatywne aspekty działalności gospodarczej portów morskich, zidentyfikowana w badaniach pozytywna aktywność może w dłuższej perspektywie przynieść angażującym się w nią podmiotom wymierne korzyści. Należą do nich przede wszystkim korzyści związane z poprawą wizerunku podmiotu jako organizacji odpowiedzialnej społecznie oraz te związane z uzyskaniem dostępu do wiedzy i wysoko wykwalifikowanej siły roboczej (dzięki rozwojowi współpracy z lokalnym szkolnictwem wyższym).

### SŁOWA KLUCZOWE

porty morskie, przedsiębiorstwa portowej sfery eksploatacji, lokalne otoczenie, społeczna odpowiedzialność biznesu

## WPROWADZENIE

W literaturze dotyczącej funkcjonowania portów morskich ważne miejsce zajmuje problematyka ich relacji przestrzennych i społeczno-ekonomicznych z gminami portowymi. Jednym z zagadnień podejmowanych w tym obszarze badań jest ocena wpływu działalności portowej na lokalne otoczenie portów morskich. Pozytywne oddziaływanie portów morskich na najbliższe sąsiedztwo w tradycyjnym ujęciu odnoszone jest przede wszystkim do zatrudnienia w porcie/klastrze portowym i jego znaczenia dla gminnego rynku pracy. W tradycyjnym ujęciu przedstawiana jest również wielkość wytworzonej przez port morski/klastrę portową wartości dodanej lub wielkość i struktura przepływów nierekompensowanych, trafiających z tytułu prowadzenia działalności portowej do budżetu gminnego (Pluciński, 2004).

Współczesne trendy i zmiany zachodzące w otoczeniu przedsiębiorstw gospodarczych powodują, że oczekuje się od nich nie tylko dostarczania wyrobów czy usług, lecz również udziału w rozwiązywaniu złożonych problemów społecznych. Nie inaczej jest w przypadku przedsiębiorstw prowadzących swoją działalność na terenach portów morskich, które powinny być organizacjami służącymi otoczeniu, realizującymi – oprócz zadań ekonomicznych – także zadania społeczne.

Celem artykułu jest identyfikacja w dwóch ujęciach (tradycyjnym i rozszerzonym) kierunków pozytywnego wpływu działalności wybranego przedsiębiorstwa portowej sfery eksploatacji (PPSE) na lokalne otoczenie portu morskiego. Jako przykład posłużył największy podmiot portowej sfery eksploatacji funkcjonujący w granicach administracyjnych portu morskiego w Szczecinie. W szerszym ujęciu wpływ tego podmiotu na lokalne otoczenie przedstawiono przede wszystkim przez pryzmat jego aktywnej współpracy ze sferą szkolnictwa wyższego Szczecina. W badaniach nie uwzględniono aspektów związanych z negatywnym oddziaływaniem działalności portowej na lokalne otoczenie.

## PROBLEMATYKA WPLYWU DZIAŁALNOŚCI GOSPODARCZEJ PORTÓW MORSKICH NA LOKALNE OTOCZENIE W TEORII LITERATURY PRZEDMIOTU

Tematyka oddziaływania portów morskich na ich najbliższe otoczenie zajmuje ugruntowaną pozycję w dotychczasowym dorobku naukowo-badawczym z zakresu ekonomiki portów morskich. W powstałych publikacjach tematyka ta była prezentowana w różnych ujęciach, w tym m.in. pod kątem wpływu portów morskich na rangę i pozycję miast portowych (Davis, 1983; Suykens, 1989; DeSalvo, 1994; Gripaios, Gripaios, 1995; Ferrari, Percoco, Tedeschi, 2010; Shan, Yu, Lee, 2014), korzyści przypadających interesariuszom portów morskich oraz przedstawicieli środowiska lokalnego w systematyce interesariuszy portowych (Benacchio, Ferrari, Haralambides, Musso, 2001; Notteboom, Winkelman, 2002), przyciągania przez aglomeracje portowe nowych mieszkańców z uwagi na funkcjonowanie na terenach portowych i bezpośrednio z nimi sąsiadujących dużej liczby podmiotów gospodarczych (Musso, Benacchio, Ferrari, 2000; Bottasso i in., 2013) oraz funkcjonowania klastrów portowych czy klastrów aktywności gospodarczej (De Langen, 2006; Haezendock, 2001). Nie zabrakło również badań związanych z identyfikacją potencjalnych konfliktów na linii miasto–port oraz przesłanek do kooperacji miejsko-portowej (Hoyle, 1989; Amato, 1999; Wiegmans, Louw, 2011; Parola, Maugeri, 2013; Daamen, Vries, 2013). Po rozpoczęciu transformacji systemowej w Polsce tematyka oddziaływania portów morskich na ich lokalne otoczenie była

rozpatrywana obok takich problemów badawczych, jak: miasta portowe jako bezpośrednie zaplecza gospodarcze portów morskich, związki organizacyjne miasto–port, porty morskie w przestrzeni miast portowych, konflikty miejsko-portowe (Szwankowska, Szwankowski, Tubielewicz, 1994).

Warty podkreślenia jest znamieny praktycznie dla wszystkich publikacji dotyczących tematyki oddziaływania działalności portowej na lokalne otoczenie fakt rozpatrywania tego wpływu przez pryzmat portu lub portów morskich, nie zaś konkretnych przedsiębiorstw portowych.

Szersze spojrzenie na oddziaływanie podmiotów prowadzących swoją działalność gospodarczą na terenach portowych na lokalne otoczenie związane jest z ich aktywnością, mieszczącą się w definicji społecznej odpowiedzialności biznesu (CSR), definiowanej jako „dobrowolne uwzględnianie przez przedsiębiorstwo zagadnień społecznych i ekologicznych w działalności gospodarczej, wychodzącej poza wymogi prawne i zobowiązania wynikające z umów” (Green Paper..., 2001). Społeczna odpowiedzialność w odniesieniu do działalności portów morskich ma już dość znaczący dorobek zarówno praktyczny, wypracowany głównie w ośrodkach portowych Europy Zachodniej i Ameryki Północnej, jak i dorobek teoretyczny (m.in. Grewal, Darlow, 2007; Klopott, 2009; Misztal, 2010; Hiranandani, 2014; Vanelslander, 2016; Wagner, 2017). W badaniach tych aktywność z zakresu CSR przypisywana była przede wszystkim podmiotom odpowiedzialnym za zarządzanie poszczególnymi portami morskimi. W nielicznych publikacjach autorzy prezentowali aktywność w tym zakresie także przedsiębiorstw portowej sfery eksploatacji, przy założeniu istnienia rozdzielności portowych sfer zarządzania i eksploatacji (Boza, González, de León, 2017). Intencją autorów jest zatem wypełnienie luki teoretycznej w obszarze problematyki wpływu działalności podmiotów portowej sfery eksploatacji (PPSE) na lokalne otoczenie w tradycyjnym i rozszerzonym ujęciu.

## METODYKA BADAŃ

W badaniach wykorzystano metodę pojedynczego studium przypadku (*single case study method*), należącą do metod badań jakościowych (Yin, 2017), szeroko wykorzystywanych w analizie problemów o charakterze opisowym, w przypadku których zastosowanie metod ilościowych jest niewystarczające dla wyjaśnienia ich istoty, warunków i przyczyn występowania lub przebiegu (Grzegorzczak, 2015). Wnioski uzyskane metodą pojedynczego studium przypadku mogą być uogólniane na inne przypadki, które charakteryzują się podobnymi zmiennymi i uwarunkowaniami (Grzegorzczak, 2015). Metoda ta jest użyteczna w szczególności w badaniach, których przedmiotem jest uzyskanie odpowiedzi na pytanie „jak” i „dlaczego”. W nawiązaniu do zasad stosowania tej metody w badaniach naukowych sformułowano następujące pytania badawcze:

1. Jak PPSE wpływa na lokalne otoczenie portu morskiego?
2. Dlaczego i w jakich obszarach sfery społecznej lokalnego otoczenia PPSE podejmuje działania w obszarze CSR?
3. Czy podejmowane przez PPSE działania, w szczególności w obszarze CSR, przynoszą mu korzyści?

Przedmiotem podjętych badań są działania PPSE, których efekty wpływają na lokalne otoczenie. Podmiotem badań jest wiodąca spółka sfery eksploatacji portu morskiego w Szczecinie, która prowadzi swoją działalność w rejonie masowo-drobnicowym portu Szczecin. Port w Szczecinie,

obok portów w Gdańsku, Gdyni i Świnoujściu, należy do portów o podstawowym znaczeniu dla polskiej gospodarki (Ustawa, 1996, art. 2 pkt 3).

Wybór podmiotu badań został podyktowany jego wysokim udziałem w przeładunkach portowych szczecińskiego portu oraz zróżnicowanym zakresem działalności, zarówno w zakresie struktury i kierunków obsługiwanych ładunków, jak i operacji wykonywanych na ich rzecz.

1. Udział badanego podmiotu w przeładunkach obrotu morsko-ładowego wszystkich portów UE28 kształtował się w ostatnich latach na poziomie ok. 0,1%, zaś w przeładunkach portów południowego Bałtyku<sup>1</sup> wyniósł ok. 3%.
2. W ogólnych przeładunkach portu szczecińskiego, które w drugiej dekadzie XXI wieku kształtowały się na poziomie zbliżonym do 8 mln ton rocznie, badany PPSE utrzymywał dominujący udział (ok. 50–60%).
3. Obok podstawowej usługi przeładunku i krótkoterminowego składowania w działalności portowej badanego PPSE coraz większą rolę odgrywają usługi dodatkowe, związane ze zwiększeniem wartości dodanej obsługiwanych ładunków (m.in. dzielenie, łączenie, sortowanie, jednostkowanie itd.).
4. Podmiot ten od okresu rozpoczęcia przemian systemowych polskiej gospodarki (przełom lat 80. i 90. XX w.) przechodził funkcjonalną transformację: z dominacji węgla kamiennego, obsługiwanego w jednej relacji eksportowej oraz prostej obsługi przeładunkowej innych ładunków masowych, w przeładunkach badanego podmiotu coraz większy udział zaczęły mieć ładunki drobnicowe, zaś obsługa ładunków masowych uległa znaczącemu zróżnicowaniu pod względem przedmiotowym (różne ładunki) oraz kierunkowym (różne kierunki – eksport/import/tranzyt).

W celu zastosowaniu metody pojedynczego studium przypadku wykorzystano techniki i narzędzia gromadzenia oraz analizy danych, w tym przede wszystkim obserwacje własne, wywiady bezpośrednie oraz materiały źródłowe badanego PPSE, jak również źródła internetowe.

Zgromadzone w ten sposób i przeanalizowane informacje źródłowe umożliwiły uzyskanie odpowiedzi na postawione pytania badawcze.

## WYNIKI BADAŃ

### WPŁYW DZIAŁALNOŚCI PODMIOTU PORTOWEJ SFERY EKSPLOATACJI NA OTOCZENIE PORTU MORSKIEGO – UJĘCIE TRADYCYJNE

W tradycyjnym ujęciu wpływ działalności badanego PPSE na lokalne otoczenie portu morskiego związany jest przede wszystkim z wpływem na rynek pracy Szczecina. Kwota wypłaconych wynagrodzeń oddziałuje zaś zarówno na zamożność pracowników badanego podmiotu ich rodzin, jak również na wewnętrzny popyt w mieście portowym.

<sup>1</sup> Pod uwagę wzięto podmioty funkcjonujące w portach Szczecin, Świnoujście, Gdańsk, Gdynia, Kłajpeda, Rostok i Lubeka.

W 2013 roku<sup>2</sup> przeciętne zatrudnienie w badanym podmiocie wyniosło 400 pracowników własnych. Podobna liczba pracowników zewnętrznych na stałe współpracowała z badanym podmiotem przy przeładunkach, przewozach, remontach, naprawach sprzętu. Łączne zatrudnienie wyniosło więc ok. 800 pracowników. W tym samym roku w Szczecinie przeciętne zatrudnienie (bez firm zatrudniających poniżej 9 pracowników) wyniosło 87 412 osób, w tym w sektorze prywatnym 44 525 osób (*Rocznik Statystyczny Szczecina*, 2014, s. 109). Można więc przyjąć, że zatrudnienie związane z działalnością badanego podmiotu generowało ok. 2% zatrudnienia w sektorze prywatnym w Szczecinie. Oszczędności w transferach z sektora publicznego w sytuacji, gdyby osoby te przebywałyby na zasiłku dla bezrobotnych<sup>3</sup>, wyniosłyby rocznie ok. 6,5 mln złotych.

Przyjmując, że pracownicy badanej spółki uzyskane wynagrodzenie wykorzystują na potrzeby własnych gospodarstw domowych, przy średnio 2,4 osobach przypadających w Szczecinie na rodzinę (*Gospodarstwa domowe...*, 2014, s. 27), można stwierdzić, że zatrudnienie związane z funkcjonowaniem badanego podmiotu było podstawą egzystencji 2 tys. osób w tym mieście. W rzeczywistości wpływ funkcjonowania badanego podmiotu na rynek pracy Szczecina jest znacznie większy. Związane jest to z następującymi faktami:

1. Realizowana przez badany podmiot działalność gospodarcza jest główną działalnością portową; z realizacją tej działalności związana jest część zatrudnienia:
  - podmiotu zarządzającego zespołem portowym Szczecin–Świnoujście oraz służb państwowych związanych z funkcjonowaniem portowej działalności eksploatacyjnej (morskich, celnych, granicznych, weterynaryjnych itd.),
  - w działalności związanej z usługami dodatkowymi na rzecz ładunków oraz usługami na rzecz statków i środków transportu zaplecza przybywających do portu.
2. Popyt wzbudzony związany z działalnością badanego podmiotu i wydatkami pracowników spółki wpływa na powstawanie miejsc pracy w innych sektorach gospodarki Szczecina.
3. Ostatnie badania wpływu działalności portowej na otoczenie dowiodły, że każde miejsce pracy w porcie morskim tworzy dwa miejsca pracy w sektorze portowym oraz cztery kolejne w otoczeniu bezpośrednim. Jednocześnie od niego uzależnione są przynajmniej 32 miejsca pracy w polskiej gospodarce (Maczak, 2016).

Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w badanym PPSE wyniosło w 2013 roku 4380,41 zł i było wyższe od przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia brutto w Szczecinie (4029,51 zł) o blisko 9%, zaś od średniego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze prywatnym miasta Szczecina (3683,24 zł) o blisko 19%.

Oddziaływanie badanego PPSE na najbliższe otoczenie portu morskiego w ramach tradycyjnego ujęcia można również rozpatrywać z punktu widzenia transferów nierekompensowanych, jakie trafiają do budżetu lokalnego. W rozpatrywanym 2013 roku badany PPSE wpłacił do budżetu Miasta Szczecin blisko 2 mln zł (1 931 508 zł), z czego:

- 62% stanowiły podatki i opłaty lokalne,
- 36% stanowił udział gminy w zapłaconym podatku PIT,

2 Badanie przeprowadzono w 2016 r. Przyjęcie do analizy danych za 2013 r. związane było z dostępnością w okresie realizacji badania informacji na temat gospodarki i ludności miasta Szczecina oraz analogicznych danych pochodzących z badanego podmiotu właśnie za ten rok.

3 Przyjęto stawkę podstawowego zasiłku dla bezrobotnych pobieranego w okresie powyżej 3 miesięcy, zgodnie ze stanem prawnym na dzień 11 maja 2016 r., tj. 652,60 zł.

- 2% stanowił udział gminy w zapłaconym podatku CIT.

Należy jednak podkreślić, że w kolejnych latach najważniejszym i najbardziej stabilnym transferem podatkowym trafiającym do budżetu lokalnego z tytułu działalności badanego PPSE był udział gminy w podatku PIT.

## WPŁYW DZIAŁALNOŚCI BADANEGO PODMIOTU PORTOWEJ SFERY EKSPLOATACJI NA OTOCZENIE PORTU MORSKIEGO – UJĘCIE ROZSZERZONE

Dotychczasowe ujęcie wpływu badanego PPSE na otoczenie społeczne portu morskiego w Szczecinie, związanego z bezpośrednim i pośrednim zatrudnieniem oraz przepływami finansowymi do budżetu lokalnego, rozszerzono o działania z zakresu CSR. Działania te zaprezentowano, opierając się przede wszystkim na przykładzie współpracy badanego podmiotu ze sferą szkolnictwa wyższego, kształcącego kadry dla przedsiębiorstw sektora transportowego, w tym przedsiębiorstw portowych.

W przypadku badanego PPSE aktywność mająca charakter działań społecznie odpowiedzialnych kierowanych do sfery szkolnictwa wyższego Szczecina związana była z:

- uczestnictwem w radach gospodarczych/biznesu/rozwoju dwóch wydziałów Uniwersytetu Szczecińskiego (Wydziału Zarządzania i Ekonomiki Usług, Wydziału Nauk Ekonomicznych i Zarządzania) oraz jednego wydziału Akademii Morskiej w Szczecinie (Wydziału Inżynierjno-Ekonomicznego Transportu),
- pełnieniem roli mecenasa finansowego konferencji i seminariów naukowych i/lub czynnym udziałem merytorycznym w konferencjach i seminariach, w ramach których omawiane były problemy organizacyjne, ekonomiczne czy techniczno-eksploatacyjne, związane z funkcjonowaniem portów morskich czy – szerzej – systemu transportowego oraz podejmowana była problematyka lokalna i regionalna (m.in. udział w Sejmikach Morskich, Forum Samorządowym, konferencjach: „Euro-Trans”, „Uwarunkowania realizacji strategii rozwoju polskich portów morskich”, „Uwarunkowania funkcjonowania transportu morskiego Polski w drugiej dekadzie XXI w., „NaviRail”),
- organizacją wycieczek studyjnych studentów na teren portu morskiego, w trakcie których pracownicy spółki prezentowali praktyczne aspekty realizacji działalności gospodarczej związanej z obsługą ładunków oraz środków transportu morskiego i lądowego (tylko z WZiEU US w okresie 2013–2018 łączna liczba studentów, którzy wzięli aktywny udział w wycieczkach studyjnych w porcie szczecińskim, wyniosła ok. 200 osób),
- organizacją staży i praktyk dla studentów Uniwersytetu Szczecińskiego (WZiEU, WNEiZ), Akademii Morskiej (WIET) oraz Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego (Wydziału Kształtowania Środowiska i Rolnictwa, Wydziału Technologii i Inżynierii Chemicznej), udziałem w projektach staży i praktyk finansowanych ze środków publicznych<sup>4</sup>,
- finansowaniem lub współfinansowaniem publikacji naukowych o tematyce związanej z transportem morskim i lądowymi gałęziami transportu obsługującymi połączenia portów morskich

4 Jedną z inicjatyw w tym zakresie jest projekt „Praktycznie z WZiEU”, realizowany od 1.01.2018 r. przy finansowaniu NCBiR, którego celem jest podniesienie kompetencji osób uczestniczących w edukacji na poziomie wyższym na kierunkach studiów: Finanse i Rachunkowość, Logistyka oraz Zarządzanie poprzez udział w wysokiej jakości stażach odpowiadających potrzebom gospodarki i rynku pracy; badany podmiot już w pierwszej edycji projektu przyjął na staże sześciu studentów WZiEU US.

z zapleczem gospodarczym (np. *Uwarunkowania realizacji strategii rozwoju polskich portów morskich*, Szczecin 2011, *Morsko-lądowe łańcuchy transportowe*, Warszawa 2016, *Z badań nad uprawą morza i gospodarczym znaczeniem rzek*, Szczecin 2018).

Działania te badany PPSE podejmuje zarówno samodzielnie, jak i jako inicjatywy klastra portowego skupionego wokół Rady Interesantów Portu Szczecin (RIPS<sup>5</sup>).

Przykładem działań podejmowanych w ramach współpracy z RIPS jest uczestnictwo w projekcie *Trans-Port: Praktycy w nauce – nauka w praktyce*, zainicjowanym w maju 2015 roku przez RIPS i WZiEU US. Strony porozumienia zobowiązały się do ścisłej współpracy, mającej na celu:

- wzmocnienie pozycji portu morskiego w Szczecinie (i podmiotów związanych z jego funkcjonowaniem) jako jednego z najważniejszych biegunów rozwoju miasta Szczecina i województwa zachodniopomorskiego oraz istotnego elementu polskiego systemu transportowego,
- wzmocnienie pozycji Wydziału Zarządzania i Ekonomiki Usług US jako jednostki, która nie tylko kształci kadry dla sektora transportowego, w tym podmiotów związanych z szeroko rozumianą działalnością portową, ale również ściśle współpracuje z przedstawicielami tego środowiska w rozwiązywaniu ważnych problemów krajowego, regionalnego i lokalnego systemu transportowego.

Obszary współpracy stron projektu w aspekcie przedmiotowym obejmują współdziałanie w związku z:

- realizacją projektów badawczych w ramach krajowych i międzynarodowych projektów badawczych oraz wdrożeniowych przez podmioty należące do RIPS oraz WZiEU US,
- organizacją konferencji, seminariów i spotkań tematycznych w obszarach uznanych przez strony za zasadne,
- opiniowaniem dokumentów strategicznych dotyczących kształtowania systemu transportowego UE, Polski, województwa zachodniopomorskiego i Miasta Szczecin oraz aktów prawnych i ich nowelizacji powstających na różnych poziomach struktur władzy,
- opiniowaniem przez podmioty skupione w RIPS propozycji nowych kierunków i specjalności w ofercie dydaktycznej WZiEU US, tak aby odpowiadały one oczekiwaniom praktyki gospodarczej,
- organizacją na WZiEU US cyklicznych wykładów/warsztatów praktyków reprezentujących podmioty obrotu portowego, których celem będzie prezentacja studentom potencjału związanego z funkcjonowaniem szeroko rozumianego portu morskiego i w konsekwencji zachęcenia ich do związania swojej zawodowej przyszłości z regionem Pomorza Zachodniego,
- wsparciem podmiotów skupionych w RIPS dla organizacji praktyk i staży portowych dla studentów WZiEU US,
- wsparciem podmiotów skupionych w RIPS dla organizacji wizyt studyjnych studentów WZiEU US na terminalach portu morskiego w Szczecinie,
- innymi obszarami uznanymi przez strony porozumienia za istotne.

Z wymienionych obszarów współpracy stron projektu *Trans-Port* obok działań mających na celu wsparcie jednej lub obu stron porozumienia, znalazły się także działania wspólne, których adresatem jest administracja publiczna różnych szczebli. Treść raportów sporządzonych po zakoń-

---

5 Platforma skupiająca ponad 50 podmiotów gospodarczych związanych z funkcjonowaniem portu morskiego w Szczecinie.

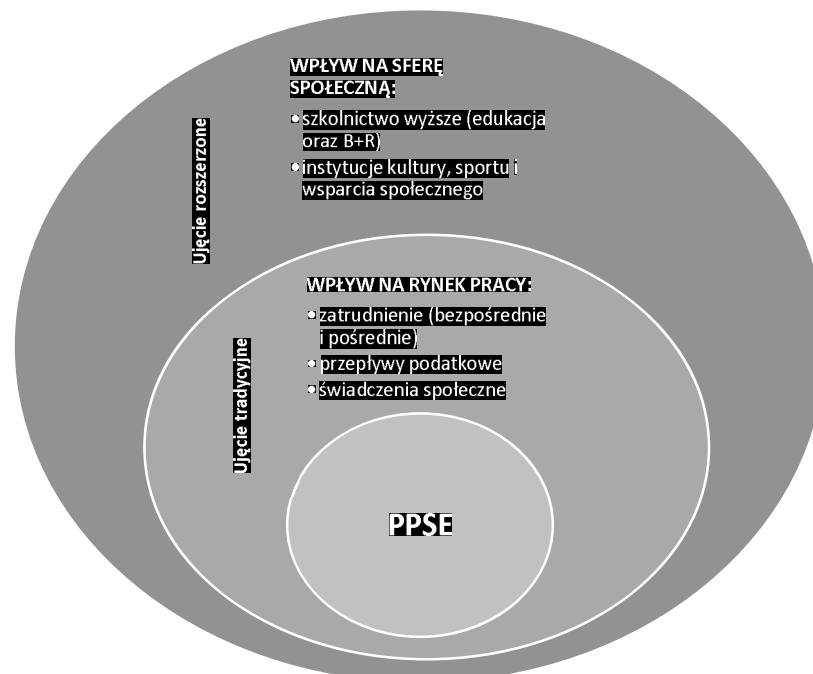
czeniu pierwszych trzech lat realizacji projektu dowodzi, że deklaracje przełożyły się na konkretne działania, w realizacji których prym wiódł badany w niniejszym artykule podmiot.

Aktywność badanego podmiotu na polu CSR kierowana jest również do innych obszarów sfery społecznej lokalnego otoczenia szczecińskiego portu. Przykładowe inicjatywy związane są ze wsparciem dla:

- instytucji kulturalnych (udział w finansowaniu przedstawień Teatru Kameralnego, Opery na Zamku, Szczecińskiego Towarzystwa Przyjaciół Sztuki, Baltic Neopolis Orchestra, wystaw i prezentacji twórczości artystów Szczecina, organizacji Flisu Odrzańskiego),
- organizacji sportowych, w tym: Gryfa (kolarstwo), Miejskiego Klubu Lekkoatletycznego, Akademickiego Związku Sportowego (wioślarstwo),
- świeckich i kościelnych organizacji wspierających ludzi ubogich.

## PODSUMOWANIE

Istnieje znaczący dorobek teoretyczny dotyczący wpływu działalności portów morskich na ich lokalne otoczenie zarówno w ujęciu tradycyjnym (oddziaływanie na lokalny rynek pracy, transfery do budżetów lokalnych), jak i rozszerzonym, związanym z dobrowolną aktywnością mieszczącą się w definicji społecznej odpowiedzialności biznesu. Dorobek ten w niewielkim stopniu odnosi się jednak do wpływu PPSE na lokalne otoczenie. Podjęte w artykule badania, z wykorzystaniem studium przypadku wiodącego PPSE funkcjonującego w porcie morskim w Szczecinie, pozwoliły na identyfikację głównych kierunków pozytywnego PPSE na lokalne otoczenie (rys. 1).



Rysunek 1. Główne kierunki pozytywnego wpływu PPSE na lokalne otoczenie

Źródło: opracowanie własne.



Wyniki przeprowadzonych badań dowodzą, że wpływ PPSE na lokalne otoczenie może być istotny zarówno w tradycyjnym ujęciu związanym z oddziaływaniem na lokalny rynek pracy oraz lokalne transfery podatkowe, jak również w szerszym zakresie, związanym z wpływem na lokalną sferę społeczną, w tym w szczególności w relacjach ze szkolnictwem wyższym (na płaszczyźnie kształcenia oraz B+R):

1. W związku z realizacją przez badany PPSE działalności portowej generowane jest zatrudnienie dla ok. 800 osób, co stanowi ok. 2% zatrudnienia w sektorze prywatnym w Szczecinie.
2. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie w badanym PPSE w analizowanym roku było wyższe od przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia brutto w Szczecinie o blisko 9% (w sektorze prywatnym o blisko 19%).
3. W analizowanym okresie badany PPSE wpłacił do miejskiego budżetu blisko 2 mln zł.
4. Aktywność badanego PPSE w obszarze CSR dotyczy w szczególności sfery szkolnictwa wyższego miasta portowego i obejmuje działania związane z:
  - uczestnictwem w radach gospodarczych/biznesu/rozwoju,
  - pełnieniem roli mecenasa finansowego publikacji i spotkań naukowych (konferencji, seminariów) oraz czynnym udziałem w tego typu przedsięwzięciach,
  - organizacją wycieczek studyjnych/warsztatów dla studentów na teren portu morskiego w Szczecinie,
  - organizacją staży i praktyk studenckich oraz udziałem w projektach z tego obszaru, finansowanych ze środków publicznych.

Współpraca badanego podmiotu ze sferą szkolnictwa wyższego ma charakter przemyślany oraz długofalowy. Działania te, pomimo że nie są bezpośrednio związane z celami ekonomicznymi badanego PPSE, leżą w jego długookresowym interesie. Ich waga wzrasta w szczególności w kontekście zmian zachodzących obecnie na polskim rynku pracy, który w coraz większym stopniu staje się rynkiem pracownika.

Podsumowując, wielopłaszczyznowe i dalekosiężne współdziałanie podmiotów portowej sfery eksploatacji z instytucjami funkcjonującymi w lokalnym otoczeniu portu morskiego staje się nieodzownym elementem jego działalności. W sytuacji coraz silniejszej pozycji pracowników na rynku pracy oraz niedoboru wysoko wykwalifikowanych kadr, jak również coraz większej świadomości i wrażliwości społeczeństwa na negatywne aspekty działalności gospodarczej portów morskich, zidentyfikowana w badaniach aktywność może w dłuższej perspektywie przynieść angażującym się w nią podmiotom wymierne korzyści. Należą do nich przede wszystkim korzyści związane z poprawą wizerunku podmiotu jako organizacji odpowiedzialnej społecznie oraz te związane z uzyskaniem dostępu do wiedzy i wysoko wykwalifikowanej siły roboczej (dzięki rozwojowi współpracy z lokalnym szkolnictwem wyższym).

## LITERATURA

- Amato, D. (1999). Port Planning and Port/City Relations. *The Dock & Harbour Authority*, 80, 45–48.
- Benacchio, M., Ferrari, C., Haralambides, H.E., Musso, E. (2001). On the Economic Impact Of Ports: Local vs. National Costs and Benefits. *Forum of Shipping and Logistics, Special Interest Group on Maritime Transport and Ports International Workshop*, July, 8–10.
- Bottasso, A., Conti, M., Ferrari, C., Merk, O., Tei, A. (2013). The Impact of Port Throughput on Local Employment: Evidence from a Panel of European Regions. *Transport Policy*, 27, 32–38.

- Boza, J., González, M. M., de León, J. (2017). Port Authority Corporate Social Responsibility (CSR) and Perceptions of Entrepreneurs and Port Enterprises. *Cooperativismo & Desarrollo*, 25 (111).
- Daamen, T.A., Vries, I. (2013). Governing the European Port–City Interface: Institutional Impacts on Spatial Projects between City and Port. *Journal of Transport Geography*, 27, 4–13.
- Davis, H.C. (1983). Regional Port Impact Studies: A Critique and Suggested Methodology. *Transportation Journal*, 61–71.
- De Langen, P. W. (2006). Stakeholders, Conflicting Interests and Governance in Port Clusters. *Research in Transportation Economics*, 17, 457–477.
- DeSalvo, J.S. (1994). Measuring the Direct Impacts of a Port. *Transportation Journal*, 4 (33), 33–42.
- Ferrari, C., Percoco, M., Tedeschi, A. (2010). Ports and Local Development: Evidence from Italy. *International Journal of Transport Economics / Rivista internazionale di economia dei trasporti*, 1 (37), 9–30.
- Gospodarstwa domowe i rodziny w województwie zachodniopomorskim. *Charakterystyka demograficzna* (2014). Szczecin: Urząd Statystyczny w Szczecinie.
- Green Paper Promoting a European framework for Corporate Social Responsibility (2001). Brussels: Commission of the European Communities COM(2001) 366 final.
- Grewal, D., Darlow, N.J. (2007). The Business Paradigm for Corporate Social Reporting in the Context of Australian Seaports. *Maritime Economics & Logistics*, 2 (9), 172–192.
- Gripaios, P., Gripaios, R. (1995). The Impact of a Port on its Local Economy: The Case of Plymouth. *Maritime Policy and Management*, 1 (22), 13–23.
- Grzegorzczak, W. (2015). Studium przypadku jako metoda badawcza i dydaktyczna w naukach o zarządzaniu. W: W. Grzegorzczak (red.), *Wybrane problemy zarządzania i finansów. Studia przypadków* (s. 1–16). Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Haezendock, L.E. (2001). *Essays on Strategy Analysis for Seaports*. Leuven: Garant.
- Hiranandani, V. (2014). Sustainable Development in Seaports: A Multi-Case Study. *WMU Journal of Maritime Affairs*, 1 (13), 127–172.
- Hoyle, B.S. (1989). The Port–City Interface: Trends, Problems and Examples. *Geoforum*, 4 (20), 429–435.
- Klopott, M. (2009). Port as Link In the Greek Supply Chain – The Example of the Port of Gdynia In Poland. W: R. Rodriguez-Martos Dauer (red.), *Maritime Transport IV*. Fourth International Congress on Maritime Transport 2009. Barcelona.
- Matczak, M. (2016). *Polskie porty morskie jako biegun rozwoju gospodarczego kraju i regionów lokalizacji*. Raport. Actia Forum.
- Misztal, K. (2010). *Organizacja i funkcjonowanie portów morskich*. Gdańsk: Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego.
- Musso, E., Benacchio, M., Ferrari, C. (2000). Ports and Employment in Port Cities. *International Journal of Maritime Economics*, 2 (4), 283–311.
- Notteboom, T., Winkelman, W. (2002). *Stakeholders Relations Management in Ports: Dealing with the Interplay of Forces among Stakeholders in a Changing Competitive Environment*. Proceedings of the 2002 Annual Conference of the International Association of Maritime Economists. Panama City. Pobrano z: [http://www.eclac.cl/Transporte/perfil/iame\\_papers/papers.asp](http://www.eclac.cl/Transporte/perfil/iame_papers/papers.asp) (30.01.2014).
- Parola, F., Maugeri, S. (2013). Origin and Taxonomy of Conflicts in Seaports: Towards a Research Agenda. *Research in Transportation Business & Management*, 8, 114–122.
- Pluciński, M. (2004). Teoretyczne aspekty związków ekonomiczno-społecznych łączących miasta portowe z portami morskimi położonymi na ich terenie. W: *Transport jako czynnik integracji regionów*. Materiały konferencyjne „Translog 2004” (s. 269–278). Szczecin: Fundacja na rzecz Uniwersytetu Szczecińskiego.
- Rocznik Statystyczny Szczecina 2014* (2014). Szczecin: Urząd Statystyczny w Szczecinie.
- Shan, J., Yu, M., Lee, C.Y. (2014). An Empirical Investigation of the Seaport's Economic Impact: Evidence from Major Ports in China. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 69, 41–53.
- Suykens, F. (1989). The City and Its Port – An Economic Appraisal. *Geoforum*, 4 (20), 437–445.
- Szwankowska, B., Szwankowski, S., Tubielewicz, A. (1994). *Współzależność funkcjonowania portu i miasta portowego (w warunkach gospodarki rynkowej)*. Gdańsk: Wydawnictwo Instytutu Morskiego w Gdańsku.
- Trans-Port: Praktycy w nauce – nauka w praktyce* (2015). Szczecin.
- Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich. Dz.U. 1997 nr 9, poz. 44.
- Vanelslander, T. (2016). Seaport CSR: Innovation for Economic, Social and Environmental Objectives. *Social Responsibility Journal*, 2 (12), 382–396.

Wagner, N. (2017). Identification of the Most Important Sustainability Topics in Seaports. *Logistics and Transport*, 34, 79–88.

Wiegmans, B.W., Louw, E. (2011). Changing Port–City Relations at Amsterdam: A New Phase at the Interface? *Journal of Transport Geography*, 4 (19), 575–583.

Yin, R.K. (2017). *Case Study Research and Applications: Design and METHODS*. Sage Publications.

---

## THE IMPACT OF SEAPORT ON ITS LOCAL ENVIRONMENT. THE CASE STUDY OF THE STEVEDORING ENTERPRISE

### SUMMARY

The positive impact of seaport enterprises on the local environment can be considered in two ways. The traditional approach stems from the involvement of the human factor (the inhabitants of the port city) in the economic function of seaports. This approach also includes the realisation of tax transfers by port enterprises to the port city budget. The wider context of this impact includes an activity related to voluntary support by port entities the local environment as a part of the implementation of the CSR concept. The aim of the article is to identify in two approaches (traditional and extended) directions of the positive impact of the stevedoring enterprise (reloading and storage enterprise) activities on the local environment of the seaport. In the research study the single case study method was applied. The research subject was the largest stevedoring enterprise operating in the port of Szczecin. The results of the conducted research proved that the impact of stevedoring enterprise on the local environment (Szczecin port city) is substantial, both in the traditional approach related to the impact on the local labour market and local tax transfers as well as in a wider scope, in particular in relations with a higher education institutions (in the area of education and R&D). The research results also indicated that the multidimensional and long-term cooperation of the stevedoring enterprise with institutions operating in the local environment of the seaport becomes an indispensable element of its general activity.

In the situation of an increasingly stronger position of employees on the labour market and the shortage of highly qualified personnel as well as the increasing awareness and sensitivity of the society to the negative aspects (external costs) of seaport economic activity, positive activity identified in the research study can in the long perspectives bring measurable benefits to entities involved in it. These include, above all, the benefits associated with improving the image of the RSE as a socially responsible organization and those related to obtaining access to knowledge and a highly qualified workforce (thanks to the development of cooperation with local institutions of higher education).

### KEYWORDS

seaport, stevedoring enterprises, local environment, corporate social responsibility

*Translated by Marta Mańkowska*