



Piotr Nowaczyk

Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie
Wydział Ekonomiczny
Katedra Marketingu
piotr.nowaczyk@zut.edu.pl

PRÓBA OKREŚLENIA ZNACZENIA PORTU MORSKIEGO W KOŁOBRZEGU DLA LOKALNEGO RYNKU PRACY

Streszczenie: Głównym celem artykułu było określenie znaczenia portu w Kołobrzegu dla lokalnego rynku pracy. W artykule podjęto próbę oszacowania zatrudnienia we wszystkich realizowanych przez port rodzajach działalności. Uwzględniono zatrudnienie bezpośrednio oraz pośrednio związane z działalnością portu. Ze względu na skalę oddziaływania portu, jego znaczenie dla rynku pracy odniesiono do obszaru powiatu. Port w Kołobrzegu wywiera znaczny wpływ na lokalny rynek pracy, przyczyniając się do obniżenia stopy bezrobocia. Jej dalszego spadku należy dostrzegać w rozwoju działalności rekreacyjno-sportowej oraz przeładunkowej. Ze względu na utrzymujący się od lat niski stan zasobów ryb bałtyckich, nie należy się spodziewać wzrostu zatrudnienia w działalności rybackiej portu.

Słowa kluczowe: małe porty morskie, rynek pracy, gospodarka lokalna.

Wprowadzenie

Port morski w Kołobrzegu zaliczany jest do tzw. małych portów morskich, definiowanych jako wielofunkcyjne struktury gospodarcze. W każdym z nich realizowana jest działalność rybacka oraz rekreacyjno-sportowa, a w największych, do których zaliczany jest port w Kołobrzegu, także działalność przeładunkowa. Małe porty morskie stanowią struktury o podstawowym znaczeniu dla gospodarki lokalnej [Szczurek, 2002, s. 79, 116, 188-189]. Zasięg ich społeczno-gospodarczego oddziaływania trudny jest do dokładnego określenia. Utożsamiany jest najczęściej z obszarem gminy. Jednakże w przypadku większych portów, do których zaliczany jest Kołobrzeg, wykracza daleko poza jej obszar [Miszczyk, 1999, s. 67-74].

Małe porty morskie wywierają duży wpływ na gospodarkę lokalną [Grzelakowski, 2002, s. 9-20]. Znaczenie portu kołobrzeskiego dodatkowo wzrasta, ze względu na jego umiejscowienie wokół obszarów charakteryzujących się ponadprzeciętną stopą bezrobocia.

Głównym celem artykułu jest określenie znaczenia portu w Kołobrzegu dla lokalnego rynku pracy. Dodatkowo zostaną przedstawione czynniki wpływające na funkcjonowanie portu oraz determinujące jego rozwój.

Poruszana w artykule problematyka jest aktualna oraz niezmiernie ważna. Podmioty prowadzące działalność z wykorzystaniem portu w Kołobrzegu generują wiele miejsc pracy. Zmiany zachodzące w funkcjonowaniu portu, a wpływające na lokalny rynek pracy, nie zostały zakończone. Wysoka dynamika przeobrażeń wymaga ciągłego uzupełniania wiedzy.

Literatura przedmiotu dotycząca roli małych portów morskich w rozwoju lokalnych rynków pracy jest nadal skromna [Bernacki, 2001, s. 75-88]. Większość opracowań koncentruje się na funkcjonowaniu dużych portów morskich, pomijając mniejsze struktury. Szczególnie brakuje pozycji określających wielkość zatrudnienia generowanego przez porty.

W artykule wyodrębniono zakres rzeczowy, czasowy oraz terytorialny. Zakres rzeczowy obejmuje portowy rynek pracy w Kołobrzegu. Wielkość zatrudnienia została przedstawiona z wyodrębnieniem trzech rodzajów działalności portu, tj.: rekreacyjno-sportowej, rybackiej oraz przeładunkowej. Zatrudnienie w działalności rekreacyjno-sportowej zaprezentowano z podziałem na część żeglarską oraz część przewozów pasażerskich i połowów wędkarskich. Ze względu na specyfikę działalności, wyodrębniono dodatkową grupę podmiotów świadczących usługi dla użytkowników reprezentujących wszystkie rodzaje działalności portu. Z powodu trudności w dokładnym określeniu wielkości zatrudnienia, przedstawione wyliczenia mają charakter szacunkowy. Zostały jednakże oparte na gruntownej analizie literatury oraz kompleksowych badaniach, co znacznie przybliżyła je do rzeczywistości. Przy szacowaniu wielkości zatrudnienia uwzględniono podmioty bezpośrednio oraz pośrednio związane z działalnością portu. Do pierwszej kategorii zaliczono: zatrudnienie przy przewozach pasażerskich, połowach ryb oraz przeładunkach towarów. Drugą grupę tworzą podmioty świadczące usługi na rzecz użytkowników portu: naprawa jednostek pływających, przetwórstwo, transport i dystrybucja, handel, odbiór zanieczyszczeń i odpadów, zaopatrywanie w paliwo itp. Przedstawione wielkości zatrudnienia dotyczą wyłącznie podmiotów gospodarczych. Pominęto natomiast zatrudnienie w instytucjach oraz w jednostkach publicznych, których obecność w porcie jest stała, bez względu na uwarunkowania gospodarcze.

Ze względu na terytorialny zakres oddziaływania portu jego znaczenie dla lokalnego rynku pracy odniesiono do obszaru powiatu. Małe porty morskie nie stanowią grupy homogenicznej. Nie można bezkrytycznie przenosić wyników badań jednego z nich na pozostałe. Jednakże pomiędzy małymi portami morskimi istnieje wiele podobieństw. Dlatego określenie znaczenia portu w Kołobrzegu dla lokalnego rynku pracy, może znacznie przybliżyć omawianą problematykę w pozostałych układach.

Znaczenie portu w Kołobrzegu dla lokalnego rynku pracy zostało określone za rok 2016. Natomiast tendencje w zmianie profilu działalności portu w Kołobrzegu zostały przedstawione za lata 2009-2015¹.

Artykuł składa się z wprowadzenia, trzech punktów zasadniczych oraz podsumowania. W pierwszym punkcie oszacowano wielkość zatrudnienia w poszczególnych rodzajach działalności portu w Kołobrzegu. Znaczenie portu dla lokalnego rynku pracy określono w punkcie drugim. W ostatniej części opracowania przedstawiono możliwości poprawy sytuacji na lokalnym rynku pracy opartym na rozwoju portu. W podsumowaniu w sposób syntetyczny przedstawiono najważniejsze problemy poruszane w niniejszym artykule.

Artykuł bazuje na literaturze przedmiotu oraz materiałach pierwotnych. Badania w formie ankiety oraz wywiadu pogłębionego zrealizowano w latach 2014-2016. Wywiad pogłębiony z dyrektorem Zarządu Portu Morskiego w Kołobrzegu (ZPM Kołobrzeg) przeprowadzono czterokrotnie. Badania ankietowe skierowane były do organów administracji portowej oraz użytkowników portowych. Obejmowały one: przedstawicieli ZPM Kołobrzeg (ds. portu handlowego i pasażerskiego, mariny jachtowej oraz portu rybackiego), podmioty prowadzące działalność przeładunkową (operatora portowego, podmioty świadczące usługi na rzecz statków i ładunków) oraz działalność pasażerską (armatorów jednostek turystycznych). Łącznie w badaniach ankietowych uczestniczyło 14 respondentów. Dodatkowo badania ankietowe zostały uzupełnione informacjami pozyskanymi drogą telefoniczną od wybranych użytkowników. Na podstawie zebranych materiałów dokonano analizy ilościowej oraz przyczynowo-skutkowej zachodzących zjawisk.

¹ Ostatnie poprawki do niniejszego artykułu nanoszone były we wrześniu 2016 r. Nie można więc było przyjąć roku 2016 do porównań, ze względu na ograniczone do ośmiu miesięcy statystyki.

1. Wielkość zatrudnienia związana z działalnością portu w Kołobrzegu

1.1. Wielkość zatrudnienia związana z działalnością rekreacyjno-sportową portu w Kołobrzegu

Port morski w Kołobrzegu posiada marinę jachtową, a przy nabrzeżach portowych stacjonują statki pasażerskie oraz jednostki świadczące usługi wędkarskie. Nadzór nad mariną jachtową sprawuje Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg. Z funkcjonowaniem mariny jachtowej jest powiązanych szereg podmiotów świadczących usługi na rzecz żeglarzy: sprzedaż oraz wynajem sprzętu specjalistycznego, sprzedaż artykułów spożywczych i pamiątkarskich oraz gastronomia². Szacunkową wielkość zatrudnienia generowanego przez marinę jachtową przedstawiają dane zawarte w tab. 1.

Tabela 1. Szacunkowa wielkość zatrudnienia w sektorach powiązanych z obsługą ruchu żeglarskiego w porcie kołobrzesckim w roku 2016

Wielkość zatrudnienia					
administracja oraz nadzór	sprzedaż sprzętu specjalistycznego	wynajem sprzętu specjalistycznego	sprzedaż artykułów spożywczych pamiątkarskich oraz innych	usługi gastronomiczne	łącznie
3	2	4	9	4	22

Źródło: Badania własne.

W porcie kołobrzesckim dokonuje się przewozów turystycznych w relacji krajowej oraz międzynarodowej. W rejsach bliskiego zasięgu bierze udział pięć jednostek pasażerskich³, natomiast w przewozach międzynarodowych zaangażowany jest jeden statek pasażerski⁴. Dodatkowo w porcie stacjonowało cztery jednostki oferujących turystom możliwość rekreacyjnego połowu ryb⁵. Przybliżoną wielkość zatrudnienia związaną z przewozami pasażerskimi oraz połowami wędkarskimi zawierają dane zawarte w tab. 2.

² Przy szacowaniu zatrudnienia w podmiotach świadczących usługi żeglarskie przyjęto następujące założenia: w marinie na stałe stacjonuje 100 jachtów (żeglarze z 60 jednostek to stali rezydenci, a z 40 to turyści odwiedzający port), na jednostką przypada po 2-3 żeglarzy, długość sezonu turystycznego wynosi 5 miesięcy.

³ Statki pasażerskie bliskiego zasięgu w zależności od wielkości jednostki oraz sezonu turystycznego generują średnio 6-8 miejsc pracy na jednostkę.

⁴ Obsada statku pasażerskiego realizującego przewozy turystyczne w relacji międzynarodowej wynosi ok. 12 osób.

⁵ Podmioty świadczące rekreacyjne połowy ryb zatrudniają średnio na jednostkę 3-4 osoby.

Tabela 2. Szacunkowa wielkość zatrudnienia obejmująca przewozy pasażerskie oraz połowy wędkarskie w porcie kołobrzesckim w roku 2016

Wielkość zatrudnienia			
przewozy pasażerskie		połowy wędkarskie	łącznie
krajowe	międzynarodowe		
35	12	140	187

Źródło: Badania własne.

1.2. Wielkość zatrudnienia związana z działalnością rybacką portu w Kołobrzegu

W roku 2016 port kołobrzescki był miejscem stacjonowania sześćdziesięciu czterech jednostek rybackich. Połowom ryb towarzyszyło szereg podmiotów świadczących usługi rybackie: przetwórstwo, transport, magazynowanie, handel. Przy szacowaniu zatrudnienia w sektorze rybackim przyjęto, że na jednego rybaka przypadają trzy osoby w zawodach pośrednio związanych z połowami [Dunin-Kwinta, 2000, s. 47-48]. Natomiast wielkość obsady jednostki rybackiej była uzależniona od jej długości i wahała się od dwóch do ośmiu rybaków⁶. Szacunkowe dane dotyczące zatrudnienia w sektorze rybackim w porcie kołobrzesckim przedstawia tab. 3.

Tabela 3. Szacunkowa wielkość zatrudnienia w sektorze rybackim w porcie kołobrzesckim w roku 2016

Grupy jednostek rybackich (m)	Liczba jednostek	Zatrudnienie na jednostkę	Zatrudnienie na rybaka	Łącznie
<17	47	2	3	282
17-25	6	4	3	72
>25	11	8	3	264
Łącznie	64	3,22	3	618

Źródło: [www 1; Dunin-Kwinta, 2000, s. 47-48].

⁶ Przy obliczeniach podzielono jednostki rybackie na trzy grupy opierając się na kryterium długości. Pierwsza grupa obejmowała jednostki poniżej 17 m długości, druga jednostki w przedziale 17-25 m długości, a trzecia jednostki powyżej 25 m długości. Założono, że zatrudnienie na jednostkę, w wyżej wymienionych grupach statków rybackich, wynosi odpowiednio: dwie, cztery oraz osiem osób.

1.3. Wielkość zatrudnienie związana z działalnością przeładunkową portu w Kołobrzegu

Z działalnością przeładunkową portu w Kołobrzegu powiązanych było wiele podmiotów. Należały do nich firmy zajmujące się przeładunkiem, pozyskiwaniem i obsługą ładunków, pomiarem i kontrolą oraz dystrybucją towarów. Właścicielem portu handlowego był ZPM Kołobrzeg, natomiast administratorem podmiot użytkujący tereny portowe na podstawie umowy dzierżawy. Orientacyjną wielkość zatrudnienia związaną z przeładunkową działalnością portu w Kołobrzegu, przedstawiają dane zawarte w tab. 4.

Tabela 4. Szacunkowa wielkość zatrudnienia w sektorach związanych z przeładunkową działalnością portu kołobrzeskiego w roku 2016

Wielkość zatrudnienia					
przeładunki	pozyskiwanie i obsługa ładunków	pomiar i kontrola towarów	dystrybucja	administracja	łącznie
23	5	10	135	2	175

Źródło: Na podstawie: badania własne ; [Waśkiewicz, 2009, s. 15-31].

1.4. Wielkość zatrudnienia związana ze świadczeniem usług użytkownikom reprezentującym wszystkie rodzaje działalności portu w Kołobrzegu

Na terenie portu działalność prowadziło wiele podmiotów świadczących usługi na rzecz użytkowników, m.in. zaopatrywanie w paliwo, remonty jednostek pływających, odbiór zanieczyszczeń, odpadów i pozostałości ze statków oraz przeglądy infrastruktury portowej. Nad działalnością portu nadzór sprawował ZPM w Kołobrzegu. Tabela 5 przedstawia dane o szacunkowym zatrudnieniu w podmiotach świadczących usługi użytkownikom ze wszystkich rodzajów działalności portu.

Tabela 5. Szacunkowa wielkość zatrudnienia w usługach świadczonych użytkownikom ze wszystkich rodzajów działalności portu kołobrzeskiego w roku 2016

Wielkość zatrudnienie					
administracja i nadzór	zaopatrywanie w paliwo	remonty jednostek	odbiór zanieczyszczeń i odpadów	przeglądy infrastruktury	łącznie
14	5	60	2	2	83

Źródło: Badania własne.

1.5. Wielkość zatrudnienia uwzględniająca wszystkie rodzaje działalności realizowane przez port w Kołobrzegu

Tabela 6 przedstawia szacunkowe dane na temat wielkości zatrudnienia z uwzględnieniem wszystkich rodzajów działalności portu w Kołobrzegu. W roku 2016 port generował łącznie ok. 1085 miejsc pracy. Większość z nich tworzyły podmioty pośrednio związane z działalnością portu, co potwierdza silne oddziaływanie mnożnikowe portu w Kołobrzegu [Pluciński, 2003, s. 265-284]. Największy udział w zatrudnieniu posiadała działalność rybacka. Już w przeszłości małe porty morskie stanowiły ośrodki polskiego rybołówstwa bałtyckiego, w których stacjonowała zdecydowana większość polskiej floty rybackiej. Nie zmienił tego postępujący regres rybołówstwa, który dokonał się na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat. Rybołówstwo nadal stanowi ważny obszar działalności małych struktur portowych, w tym portu kołobrzесьkiego, choć tracący na znaczeniu [Zieziula i Nowaczyk, 2011, s. 43-47].

Ważnym sektorem gospodarki portowej, w kontekście lokalnego rynku pracy, jest działalność rekreacyjno-sportowa. Choć w przeszłości jej znaczenie było marginalne, obecnie stanowi perspektywiczny rodzaj działalności portu kołobrzесьkiego [Nowaczyk, 2015, s. 37-43].

Najmniej miejsc pracy zapewniały przeładunki. Nigdy nie stanowiły dominującego obszaru działalności portu w Kołobrzegu [Szwankowska, 2003, s. 168-182]. Działalność przeładunkowa zawsze koncertowała się w portach o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, tj. Świnoujście, Szczecin, Gdynia, Gdańsk.

Tabela 6. Szacunkowa wielkość zatrudnienia we wszystkich rodzajach działalności portu kołobrzесьkiego w roku 2016

Rodzaj działalności						
rekreacyjno-sportowa			rybacka	przeładunkowa	kompleksowa*	łącznie
żeglarstwo	przewozy pasażerskie i wędkarstwo	łącznie				
22	187	207	618	175	83	1 085

* Obejmuje użytkowników ze wszystkich rodzajów działalności portu w Kołobrzegu.

Źródło: Na podstawie: badań własnych; [www 1; Dunin-Kwinta, 2000, s. 47-48; Waśkiewicz, 2009, s. 15-31].

2. Znaczenie portu w Kołobrzegu dla lokalnego rynku pracy

W tab. 7. zostały zestawione dane na temat zatrudnienia oraz bezrobocia w powiecie oraz w porcie kołobrzesckim. W roku 2016 zatrudnienie w powiecie wyniosło 24 951 osób, a w porcie ok. 1085. Oznacza to, że port generował 4,3% miejsc pracy w powiecie. Z kolei wielkość bezrobocia w powiecie kołobrzesckim wyniosła 1878 osób, co przekładało się na 7% stopy bezrobocia. W hipotetycznym założeniu zakładającym brak portu, bezrobocie w powiecie wzrosłoby o wielkość zatrudnienia generowanego przez port. W konsekwencji stopa bezrobocia wzrosłaby do 11,0%, a więc o 57,1% dotychczasowej stopy bezrobocia w powiecie.

Przedstawione wyżej wyliczenia dowodzą dużego znaczenia portu dla lokalnego rynku pracy. Port morski w Kołobrzegu stanowi ważny czynnik aktywizujący lokalną społeczność. Gdyby zawęzić obszar badawczy do rynku pracy obejmującego gminę portową lub miasto Kołobrzeg, znaczenie portu wzrosłoby jeszcze bardziej.

Tabela 7. Port w Kołobrzegu na lokalnym rynku pracy w roku 2016

Zatrudnienie w powiecie oraz w porcie			Stopa bezrobocia w wariacie w portem i bez portu					
			wariant z portem			wariant bez portu		
zatrudnienie w powiecie	zatrudnienie w porcie	zatrudnienie port/powiat (%)	zasób siły roboczej	bezrobocie w powiecie	stopa bezrobocia (%)	zasób siły roboczej	bezrobocie w powiecie	stopa bezrobocia (%)
24 951	1085	4,3	26 829	1878	7	26 829	2963	11,0

Źródło: Na podstawie: [www 3].

3. Możliwości poprawy sytuacji na lokalnym rynku pracy opartym na rozwoju portu w Kołobrzegu

Mierniki określające znaczenie poszczególnych rodzajów działalności portu kołobrzesckiego w latach 2009-2015 zostały zawarte w tab. 8. W przypadku działalności rekreacyjno-sportowej, liczba jachtów korzystających z portu wykazywała tendencję rosnącą. Spadek ich zawinięć w latach 2010-2011 był konsekwencją realizowanego procesu inwestycyjnego ograniczającego możliwość postoju jednostek w marinie jachtowej. Popularność żeglarstwa wynikała ze wzrostu zamożności polskiego społeczeństwa i w efekcie rosnącego zainteresowania wypoczynkiem, w cieszącym się wysoką atrakcyjnością turystyczną Kołobrzegu [GUS, 2014]. Zwiększająca się co roku liczba jachtów odwiedzających port w Kołobrzegu powodowała coraz większe przepełnienie mariny. Dlatego ZPM planuje w przyszłości jej rozbudowę, zwiększając ilość miejsc postojowych.

Rosnące zapotrzebowanie na usługi turystyczne w porcie można było także zaobserwować w przypadku przewozów pasażerskich oraz połowów wędkarskich, które wypełniały lukę powstałą po wycofaniu znacznej części kołobrzesckiej floty rybackiej. Niezbędne inwestycje, głównie utworzenie nowoczesnego dworca pasażerskiego, mogłyby zaaktywizować wymienione obszary działalności.

Na podstawie danych statystycznych oraz zgodnej opinii respondentów można stwierdzić, iż funkcja rekreacyjno-sportowa stanowi perspektywiczny obszar działalności portu w Kołobrzegu. Może ona w przyszłości pozytywnie wpłynąć na lokalny rynek pracy, podnosząc zatrudnienie.

W okresie badawczym ilość jednostek rybackich stacjonujących w porcie kołobrzesckim utrzymywała się na dość wyrównanym i stabilnym poziomie. Liczebność polskiej floty rybackiej, uzależniona jest głównie od zasobów ryb bałtyckich, których wielkość jest trudna do dokładnego oszacowania [Dunin-Kwinta, 2010, s. 16-18]. Nie należy spodziewać się jednak istotnego wzrostu limitów połowowych przyznawanych polskiemu rybołówstwu bałtyckiemu. Dlatego wielkość floty rybackiej, w tym stacjonującej w porcie kołobrzesckim, nie powinna ulec większym zmianom. Tym bardziej iż w następstwie prowadzonego od lat procesu inwestycyjnego w porcie nie brakuje infra- oraz suprastruktury do obsługi jednostek rybackich. Dalsze unowocześnianie portu nie powinno zatem skutkować wzrostem jego popularności wśród rybaków. Nie należy więc oczekiwać rozwoju działalności rybackiej portu. Ewentualne zmiany w jej oddziaływaniu na lokalny rynek pracy będą więc niewielkie.

Wielkość przeładunków w porcie kołobrzesckim wykazywała duże wahania przy dającym się zauważyć trendzie rosnącym. Należy podkreślić, iż potencjał przeładunkowy portu szacowany na 500 tys. ton, na przestrzeni ostatnich lat w dużej mierze był niewykorzystywany. Wpłynęło na to szereg czynników. Wielkość przeładunków była uzależniona głównie od aktywności gospodarczej zaplecza portu. W okresie ostatnich kilku lat duży udział w stymulowaniu rozwoju gospodarczego miały liczne inwestycje, głównie infrastrukturalne, współfinansowane ze środków unijnych [Hernik i Ściana, 2014, s. 45-56]. Tym należy tłumaczyć znaczny wzrost przeładunków w porcie kołobrzesckim w latach 2009-2012 (uruchomienie środków unijnych z budżetu Unii Europejskiej na lata 2007-2013) oraz ich zmniejszenie po roku 2012 (kończące się środki unijne, a z nimi inwestycje). Według opinii użytkowników portu w Kołobrzegu oraz przedstawicieli podmiotu zarządzającego barierą ograniczającą wielkość przeładunków była także postawa spółki administrującej handlową częścią portu. Pomimo narzuconym przez umowę dzierżawy obowiązkom, operator portowy nie wykazywał inicjatywy w pozyskiwaniu ładunków oraz w modernizacji infrastruktury portu-

wej, która ulegała stopniowej dekapitalizacji⁷. Kolejnym problemem był rodzaj wykorzystywanego transportu. Przemieszczanie ładunków na zaplecze portowe odbywało się wyłącznie za pośrednictwem transportu samochodowego. Nie angażowano do przewozów transportu kolejowego. Jest to wielce nieuzasadnione, ponieważ port specjalizuje się przede wszystkim w przeładunkach towarów masowych (zboża, kruszec, drzewo, nawozy), przy których ważnym czynnikiem wpływającym na wybór środka transportu są koszty przewozu ładunku.

W perspektywie kilku następnych lat należy spodziewać się wzrostu przeładunków w porcie kołobrzeskim. Niebawem zostaną uruchomione środki unijne z nowego budżetu Unii Europejskiej na lata 2014-2020. Wzrośnie aktywność gospodarcza na zapleczu portu, a z nią zapotrzebowanie na usługi przeładunkowe. W ostatnich latach dzięki licznym inwestycjom znacznie poprawiła się dostępność portu od strony zaplecza – budowa obwodnicy omijającej centrum miasta oraz modernizacje dróg dojazdowych [www 2]. Został więc wyeliminowany jeden z ważniejszych czynników ograniczających przeładunki w porcie. Rozwiązanie problemu z niewłaściwą administracją portu handlowego oraz zaangażowanie w przewóz ładunków transportu kolejowego mogłoby dodatkowo zwiększyć wielkość przeładunków. Wykorzystanie atutów oraz przeciwdziałanie zagrożeniom z pewnością zaaktywizuje działalność przeładunkową portu, co z kolei korzystnie wpłynie na lokalny rynek pracy.

Tabela 8. Tendencje w zmianie profilu działalności portu w Kołobrzegu w latach 2009-2015

Mierniki	Lata						
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Liczba zawinięć jachtów	900	886	344	1049	1060	1077	1160
Dynamika (2009 = 100%)	100	98,4	38,2	116,6	117,8	119,7	128,9
Liczba jednostek rybackich	66	61	61	61	62	62	64
Dynamika (2009 = 100%)	100	92,4	92,4	92,4	93,9	93,9	97,0
Wielkość przeładunków (tys. ton)	96,9	147,2	264,2	312,0	129,1	154,2	107,0
Dynamika (2009 = 100%)	100	151,9	272,7	321,0	133,2	159,1	110,4

Źródło: Na podstawie danych uzyskanych od ZPM Kołobrzeg.

⁷ Z tych też przyczyn ZPM Kołobrzeg znajduje się w sporze prawnym z podmiotem dzierżawiącym handlową część portu.

Podsumowanie

Port morski w Kołobrzegu stanowi wielofunkcyjną strukturę gospodarczą, w której realizowana jest działalność rekreacyjno-sportowa, rybacka oraz przeładunkowa. Pomimo utraty na znaczeniu rybołówstwo nadal generuje najwięcej miejsc pracy dla lokalnej społeczności. Znacznie mniejszą rolę odgrywa działalność rekreacyjno-sportowa oraz przeładunkowa, które nigdy nie dominowały w strukturze funkcjonalnej portu kołobrzeskiego.

Port w Kołobrzegu jest miejscem lokalizacji nie tylko dla podmiotów powiązanych z jego podstawowymi obszarami działalności. Znacznie większy wpływ na lokalny rynek pracy wywierają podmioty pośrednio powiązane z działalnością portu.

Podmioty prowadzące działalność z wykorzystaniem portu w Kołobrzegu wywierają znaczący wpływ na lokalny rynek pracy. Generują miejsca pracy, obniżając tym samym stopę bezrobocia.

Na przestrzeni ostatnich lat wzrastało znaczenie działalności rekreacyjno-sportowej portu. Wynikało to z rosnącej zamożności społeczeństwa przy jednoczesnym wzroście zainteresowania turystów wypoczynkiem w rejonach nadmorskich. W konsekwencji nastąpił rozwój żeglarstwa oraz przewozów pasażerskich i połowów wędkarskich. Planowane w przyszłości inwestycje umocnią jeszcze bardziej znaczenie działalności rekreacyjno-sportowej, co z kolei przełoży się na poprawę sytuacji na rynku pracy.

W okresie badawczym utrzymywała się stagnacja działalności rybackiej portu. Perspektywy jej rozwoju trudne są do dokładnego określenia, ponieważ uzależnione są od wielkości zasobów ryb bałtyckich. Te ostatnie od wielu lat utrzymują się na niskim poziomie. Nie należy więc oczekiwać większego wpływu rybołówstwa na lokalny rynek pracy.

Wielkość przeładunków w porcie kołobrzeskim wykazywała duże wahania przy dającym się zauważyć trendzie rosnącym. Ważnym czynnikiem determinującym wielkość obrotów ładunkowych była aktywność gospodarcza występująca na zapleczu portowym. Zmiany w niej zachodzące w dużym stopniu wynikały z realizowanych inwestycji współfinansowanych ze środków unijnych. Większa aktywność w pozyskiwaniu strumienia ładunków, unowocześnienie infrastruktury portowej oraz wykorzystanie do przewozów transportu kolejowego bez wątplenia zwiększyłyby przeładunki w porcie. To z kolei wpłynęłoby korzystnie na lokalny rynek pracy.

Literatura

- Bernacki D. (2001), *Wkład gospodarki morskiej i portów morskich w integrację gospodarczą kraju* [w:] E. Urbańczyk (red.), *Wpływ otoczenia na funkcjonowanie polskich portów morskich*, Wydawnictwo Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin.
- Dunin-Kwinta I. (2000), *Wielowariantowy model redukcji nakładu połowowego z uwzględnieniem skutków społecznych w rejonach nadmorskich* [w:] J. Zieziula (red.), *Wybrane zagadnienia wspólnej polityki rybackiej w Unii Europejskiej*, Wydawnictwo Ekspert – SITR, Koszalin.
- Dunin-Kwinta I. (2010), *Jaka flota na Bałtyk*, „Wiadomości Rybackie”, nr 177.
- Grzelakowski A.S. (2002), *Bariery i szanse rozwoju małych portów polskiego wybrzeża w perspektywie akcesji do UE* [w:] A.S. Grzelakowski, K. Krośnicka (red.), *Małe porty polskiego wybrzeża – stan obecny i perspektywy ich rozwoju*, Wydawnictwo Akademii Morskiej, Gdynia.
- GUS (2014), *Rocznik Statystyki Gospodarki Morskiej*, Warszawa.
- Hernik J., Ściana W. (2014), *Funkcja handlowa małych portów pomorza środkowego na przykładzie portu morskiego Darłowo*, Folia Pomeranae Universitatis Technologiae Stetinensis 313, Oeconomica 76, Wydawnictwo Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego, Szczecin.
- Miszczuk J. (1999), *Problemy małych i średnich portów morskich z punktu widzenia administracji państwowej* [w:] *Małe porty morskie oraz ich otoczenie lokalne i regionalne*, XV Sejmik Morski, Wydawnictwo Foka, Szczecin.
- Nowaczyk P. (2015), *Znaczenie działalności rekreacyjno-sportowej w małych portach morskich w Polsce dla społeczno-gospodarczego rozwoju gmin nadmorskich*, „Rozprawy Naukowe Akademii Wychowania Fizycznego we Wrocławiu”, nr 51, s. 37-43.
- Pluciński M. (2003), *Symbioza miejsko-portowa warunkiem konkurencyjności wspólnego portu* [w:] J. Neider (red.), *Rozwój polskich portów morskich*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- Szczurek W. (2002), *Działalność gospodarcza gmin w portach morskich*, Wydawnictwo Fundacji Rozwoju Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- Szwankowska B. (2003), *Porty lokalne w polityce przestrzennej państwa i samorządów* [w:] J. Neider (red.) *Rozwój polskich portów morskich*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- Waśkiewicz J. (2009), *Średnie koszty 1 wozokilometra przebiegu w przedsiębiorstwach ciężarowego transportu samochodowego w świetle badań w 2008 r.*, „Transport Samochodowy” nr 1.
- Zieziula J., Nowaczyk P. (2011), *Wybrane aspekty funkcjonowania morskich portów rybackich w Polsce*, PTE, Szczecin.
- [www 1] <http://ec.europa.eu/fisheries/fleet/index.cfm?method=Search.SearchSimple&country=POL> (dostęp: 22.09.2016).

[www 2] <http://www.portalmorski.pl/porty-i-logistyka/porty-terminale-polskie/36560-kolobrzeg-poprawi-sie-dostep-do-portu-prace-trwaja> (dostęp: 22.09.2016).

[www 3] <https://www.wup.pl/pl/dla-instytucji/statystyka-badania-i-analiza/podstawowe-dane-o-bezrobociu/> (dostęp: 22.09.2016).

AN ATTEMPT TO DETERMINE THE SIGNIFICANCE OF THE KOŁOBRZEG SEA PORT FOR THE LOCAL LABOR MARKET

Summary: The main objective of this article was to determine the significance of the Kołobrzeg sea port for the local job market. The author attempts to estimate employment in all types of activity realized in the port, i.e. sports and recreation, sea fishing, and cargo handling. The estimates include the employment directly and indirectly connected with the port's operational activity. Due to the port's area of influence, its significance for the job market was related to the total area of the county. The Kołobrzeg sea port exerted a great influence on the local labor market, significantly reducing the unemployment rate. The reasons for the rate's further decrease should be sought in the development of the sports and recreation, and the transshipment activities of the port. Due to the persistently low level of fish stocks in the Baltic sea, development of the fishing activity should not be expected.

Keywords: small sea ports, labor marker, local economy.