

Piotr Nowaczyk

ZNACZENIE DZIAŁALNOŚCI RYBACKIEJ MAŁYCH PORTÓW MORSKICH W POLSCE DLA LOKALNEGO RYNKU PRACY

THE SIGNIFICANCE OF FISHING ACTIVITY IN SMALL SEAPORTS IN POLAND FOR THE LOCAL LABOR MARKET

Katedra Marketingu, Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie,
ul. Żołnierska 47, 71-210 Szczecin, e-mail: piotr.nowaczyk@zut.edu.pl

Summary. The influence of the fishing sector on the local labor market varied in 2011. It depended on the scale of employment generated by the fishing activity of small seaports and the specificity of the local labor market. In the first case, it was determined by the number of fishing vessels, as well as by the number and size of haul from water reservoirs – both Baltic and inland ones. The specificity of the local labor market was connected with the size of employment and the unemployment rate. In the years 2004–2011, the number of fishing vessels decreased by 37.85%. Reduction of the fishing fleet was not influenced by factors connected with the operation of seaports. The management system, ownership structure and the technical condition of the infrastructure all improved. The main factors behind the reduction of the fishing fleet were: the decrease in fish resources, and compensation paid to the fishermen leaving the profession. An alternative for the latter might be commencing business connected with the sports-and-leisure function of the small fishing ports.

Słowa kluczowe: sektor rybacki, małe porty morskie, lokalny rynek pracy.

Key words: fishing sector, local labor market, small seaports.

WSTĘP

Małe porty morskie w Polsce stanowią struktury o podstawowym znaczeniu dla gospodarki lokalnej (Szczurek 2002). Terytorialny zakres ich oddziaływania jest trudny do dokładnego określenia. Przyjmuje się jednak, że wykracza poza obszar gmin portowych. W przypadku największych struktur portowych może nawet obejmować obszar województwa (Miszczuk 1999).

Wpływ małych portów morskich na ich otoczenie może przybierać formę bezpośrednią oraz pośrednią (Zieziula 2002). Forma bezpośrednia związana jest z podstawowymi sferami działalności portów. W przypadku działalności rybackiej obejmuje ona wszechstronną obsługę jednostek rybackich. Do jej realizacji niezbędne stają się małe porty morskie wyposażone w infrastrukturę umożliwiającą bezpieczny postój jednostek rybackich przy nabrzeżach. Z kolei forma pośrednia stanowi pochodną działalności podstawowej i obejmuje głównie przetwórstwo rybne, gastronomię oraz handel (Dunin-Kwinta 2000). Lokalizacja podmiotów realizujących pośrednie sfery działalności może znajdować się poza obszarem portu. W tym przypadku port, a szczególnie jego infrastruktura nie jest niezbędna do podjęcia działalności.

Większość małych portów morskich zlokalizowanych jest w granicach administracyjnych małych miasteczek. Jednakże ich dalsze otoczenie stanowią obszary wiejskie. W większości

przypadków charakteryzują się one wysoką, ponadprzeciętną stopą bezrobocia. Słabością tych obszarów jest ich rolniczy charakter oraz brak prężnie rozwijających się ośrodków przemysłowych. W takich okolicznościach wzrasta znaczenie małych struktur portowych, jako generatorów dochodów oraz miejsc pracy (Zieziula, Malkowska 2010). Stanowią one dla gmin portowych ważny czynnik aktywizujący gospodarkę lokalną, a w niektórych przypadkach nawet czynnik jedyny (Miszczuk 1999).

Pod względem pełnionych funkcji małe porty morskie stanowią wielofunkcyjne struktury gospodarcze. Z racji swojej lokalizacji oraz wielkości ich podstawową sferą działalności jest funkcja obsługi rybołówstwa. Kondycja sektora rybackiego, dla funkcjonowania którego porty są niezbędnym elementem, zależy głównie od wielkości zasobów ryb. Zmiana ich wielkości może w istotny sposób wpływać na wielkość floty rybackiej i tym samym na poziom zatrudnienia. Wpływ na działalność połowową mogą także wywierać czynniki związane z funkcjonowaniem samych portów. Możemy do nich zaliczyć: system zarządzania, strukturę własności oraz stan techniczny infrastruktury.

Dotychczasowe badania nad problematyką małych portów morskich, szczególnie roli jaką odgrywa działalność rybacka małych portów morskich na lokalnym rynku pracy, są niekompletne i wymagają uzupełnienia.

Celem artykułu jest określenie znaczenia działalności rybackiej małych portów morskich dla lokalnego rynku pracy. W artykule zostaną także przedstawione czynniki warunkujące jej rozwój.

W pracy wyodrębniono zakres rzeczowy, terytorialny oraz czasowy. Zakres rzeczowy pracy obejmuje:

1. Podstawową sferę działalności małych portów morskich – funkcję rybacką. Głównym jej miernikiem jest liczba statków rybackich stacjonujących w porcie. Zatrudnienie w sektorze rybackim obejmuje z kolei osoby bezpośrednio wykonujące zawód rybaka oraz osoby pośrednio związane z działalnością połowową, taką jak: remonty statków i ich urządzeń, produkcja sieci i ich bieżąca konserwacja, wytwarzanie lodu, wytwarzanie opakowań, przetwórstwo, chłodzenie i magazynowanie, transport, handel oraz gastronomia. Ze względu na lokalny charakter małych portów morskich, terytorialne oddziaływanie sfery rybackiej na rynek pracy zostanie ograniczone do obszaru powiatu. Większość osób zatrudnionych w sektorze rybackim zamieszkuje właśnie ten obszar. Zakres pracy natomiast nie obejmuje pozostałych sfer działalności portów, tj. rekreacyjno-sportowej oraz transportowej. Posiadają one mniejsze znaczenie dla portów oraz trudniej jest określić ich oddziaływanie gospodarcze. Przy tym działalność transportowa, związana z przeładunkami towarów, realizowana jest wyłącznie w największych strukturach portowych.

2. Wielkość nakładów inwestycyjnych na infrastrukturę portową, która stanowi niezbędny element zapewniający bezpieczny postój jednostek rybackich w porcie. Zaliczana jest ona do podstawowych składników portów, na bazie której realizowana jest dopiero pozostała działalność portowa. Posiada ona charakter pierwotny w stosunku do pozostałego wyposażenia portu. Jej najważniejszymi elementami są: nabrzeża oraz baseny portowe wraz z towarzyszącymi im drogami kołowymi, liniami kolejowymi, sieciami energetycznymi, wodno-kanalizacyjnymi i innymi (Miształ, Szwankowski 2001).

3. System zarządzania oraz strukturę własności – jedne z najważniejszych czynników wpływających na prawidłowe funkcjonowanie portów, a tym samym na działalność rybacką.

Mają one wpływ m.in. na dostęp jednostek rybackich do nabrzeży oraz wielkość nakładów inwestycyjnych na modernizację infrastruktury portowej.

Zakres terytorialny pracy obejmuje dziesięć małych portów morskich¹, tj.: Stepnicę, Dziwnów, Kołobrzeg, Darłowo, Ustkę, Łebę, Władysławowo, Jastarnię, Hel oraz Nową Pasłękę. Umieszczone są one na terenie trzech nadmorskich województw, tj.: zachodniopomorskiego, pomorskiego oraz warmińsko-mazurskiego. Reprezentują każdy odcinek polskiego wybrzeża Morza Bałtyckiego. Dodatkowo port w Stepnicy zlokalizowany jest nad Zalewem Szczecińskim, a port w Nowej Pasłęce nad Zalewem Wiślanym. Stanowią one struktury portowe o zasięgu lokalnym. Prócz miasteczek portowych, w granicach których porty są zlokalizowane², tereny je otaczające należą do obszarów wiejskich. Badane porty różnią się między sobą przyjętym systemem zarządzania, strukturą własności oraz wielkością nakładów inwestycyjnych na modernizację infrastruktury portowej. Każdy omawiany port stanowi inny układ omawianych czynników.

Dane dotyczące wielkości zatrudnienia w sektorze rybackim oraz jego znaczenia dla lokalnego rynku pracy przedstawiono za 2011 rok. W przypadku danych dotyczących liczebności jednostek rybackich, przyjętego systemu zarządzania, struktury własności oraz wielkości nakładów inwestycyjnych zakres czasowy obejmuje lata 2004–2011. W tym okresie rozpoczął się proces zmniejszania polskiej floty rybackiej, zmieniał się system zarządzania portami, zachodziły przeobrażenia własnościowe oraz nastąpił gwałtowny wzrost nakładów inwestycyjnych na modernizację infrastruktury.

Praca bazuje na literaturze przedmiotu oraz na materiałach zgromadzonych w latach 2005–2011. W okresie tym przeprowadzono liczne badania empiryczne, głównie badania ankietowe i wywiady pogłębione z przedstawicielami komunalnych zarządów portów, gmin portowych, urzędów morskich oraz przedsiębiorstw portowych. Respondentami byli eksperci związani z funkcjonowaniem małych portów morskich.

CHARAKTERYSTYKA JEDNOSTEK RYBACKICH MAŁYCH PORTÓW MORSKICH ORAZ ZATRUDNIENIA W SEKTORZE RYBACKIM

Dane zawarte w tabeli 1. wskazują, iż działalność rybacka małych portów morskich zapewniała zróżnicowaną wielkość zatrudnienia³. Najmniejszą liczbę zatrudnionych osób – 30, gene-

¹ Pominęto natomiast największe porty morskie, tj. Szczecin, Świnoujście, Gdynie i Gdańsk, ze względu na ich większe – krajowe – oddziaływanie gospodarcze. Są one zaliczane do portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Do badań nie przyjęto także najmniejszych struktur – mniejszych portów oraz przystani morskich, ze względu na ich ograniczone oddziaływanie gospodarcze. Ponadto, nie wszystkie one wyposażone są w infrastrukturę. Nie stanowią także wystarczającego zróżnicowania w zakresie systemu zarządzania i własności, wobec czego wykazują ograniczoną reprezentatywność badawczą.

² Wyjątek stanowią tu porty w Stepnicy oraz w Nowej Pasłęce, które zlokalizowane są w granicach administracyjnych gmin będących wsiami.

³ Zatrudnienie w sektorze rybackim obejmuje załogę statków rybackich oraz osoby pośrednio związane z działalnością podstawową (połowową). Przy obliczeniach podzielono jednostki rybackie na grupy opierając się na kryterium wielkości (długości). Założono przy tym, że minimalne zatrudnienie na jednostkach o długości poniżej 17 m to dwie osoby, na jednostkach o długości 17–20 m – cztery osoby, na jednostkach o długości 20–25 m – sześć osób, a na jednostkach powyżej 25 m – osiem osób. W przypadku osób pośrednio zatrudnionych w sektorze rybackim założono, iż na jednego rybaka połowiącego na otwartych wodach Bałtyku przypadają trzy osoby zatrudnione w zawodach towarzyszących, a na jednego rybaka połowiącego na wodach Zalewu Szczecińskiego oraz Zalewu Wiślanego – 0,3 osoby. Niższe wartości odnoszące się do akwenów zalewowych wynikają z mniejszych połowów dokonywanych na tych wodach (Polański 2000, Dunin-Kwinta 2000).

rował port w Stepnicy. W porcie stacjonowała najmniejsza liczba jednostek rybackich – 13. Ponadto były to jednostki najmniejsze, które nie wymagały licznej załogi – na jedną łódź rybacką przypadało 2–3 zatrudnionych. Towarzyszyła im także mniejsza liczba osób zatrudnionych w sektorach pośrednio związanych z działalnością podstawową. Wynikało to głównie z relatywnie mniejszej ilości połowów dokonywanych na Zalewie Szczecińskim niż na otwartych wodach morskich. Podobnie przedstawiała się sytuacja w porcie w Nowej Pasłęce, dla której akwenem połowowym był Zalew Wiślany.

Tabela 1. Charakterystyka jednostek rybackich oraz zatrudnienia w sektorze rybackim w 2011 roku

| Nazwa portu | Charakterystyka | | | | | | |
|--------------|---|-------|-------|-----|----------------|--|---|
| | liczba statków rybackich oraz ich długość (m) | | | | Razem (sztuki) | wielkość zatrudnienia | |
| | <17 | 17–20 | 20–25 | >25 | | zatrudnienie w sektorze rybackim (liczba osób) | zatrudnienie na jednostkę rybacką (liczba osób) |
| Stepnica | 13 | 0 | 0 | 0 | 13 | 30 | 2,31 |
| Dziwnów | 12 | 5 | 0 | 1 | 18 | 112 | 6,22 |
| Kołobrzeg | 37 | 7 | 1 | 10 | 55 | 428 | 7,78 |
| Darłowo | 23 | 10 | 0 | 0 | 33 | 173 | 5,24 |
| Ustka | 49 | 17 | 5 | 4 | 75 | 503 | 6,71 |
| Łeba | 24 | 8 | 2 | 0 | 34 | 188 | 5,53 |
| Władysławowo | 22 | 8 | 18 | 11 | 59 | 734 | 12,27 |
| Jastarnia | 32 | 15 | 1 | 0 | 48 | 272 | 5,67 |
| Hel | 12 | 2 | 0 | 6 | 20 | 190 | 9,50 |
| Nowa Pasłęka | 22 | 0 | 0 | 0 | 22 | 51 | 2,32 |
| Razem | 246 | 72 | 7 | 32 | 377 | 2681 | 7,11 |

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Rejestr statków rybackich, http://www.rybactwo.info/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=46&Itemid=82, z dnia 045.09.2011 r. oraz Polański 2000, Dunin-Kwinta 2000.

Największą wielkość zatrudnienia generował port we Władysławowie. Pomimo iż w porcie nie stacjonowała największa liczba statków rybackich (największa stacjonowała w Ustce), to jednakże duża część z nich należała do największych jednostek o długości powyżej 25 metrów. Wymagały one najliczniejszej załogi. Potwierdza to wskaźnik zatrudnienia na jedną jednostkę rybacką wynoszący 12–13 osób. Relatywnie większe połowy realizowane na otwartych akwenach Morza Bałtyckiego wymagały większej liczby osób zatrudnionych w zawodach pośrednio związanych z działalnością połowową.

ZNACZENIE SEKTORA RYBACKIEGO DLA LOKALNEGO RYNKU PRACY

Znaczenie działalności rybackiej dla lokalnego rynku pracy było zróżnicowane w zależności od portu, co przedstawiają dane w tabeli 2. Relatywnie najmniejszy wpływ na rynek pracy wywierał port w Kołobrzegu – 0,10% osób w powiecie kołobrzeskim zatrudnionych było w sektorze rybackim. Wynikało to z faktu, iż powiat kołobrzeski charakteryzował się dużą liczbą osób pracujących – 29 412, przy jednocześnie najniższej stopie bezrobocia na poziomie 11,9%. Największe znaczenie sektora rybackiego dla lokalnego rynku pracy występowało w powiecie puckim – 4,68% osób zatrudnionych było w sektorze rybackim. Był to jedyny powiat, w którym zlokalizowany był więcej niż jeden port. W powiecie funkcjonowały trzy porty – Władysławowo, Jastarnia oraz Hel. Zatrudnienie w powiecie puckim nie było najwyższe, a przy tym rozpatrywane porty tworzyły miejsca pracy, szczególnie port we Władysławowie.

Tabela 2. Charakterystyka zatrudnienia oraz bezrobocia w sektorze rybackim w powiatach portowych w 2011 roku

| Powiat (port) | Charakterystyka | | | | |
|-------------------------------------|--|------------------------------|---------------------------|---------------------------------|--|
| | zatrudnienie w powiecie oraz w sektorze rybackim | | | stopa bezrobocia w powiecie (%) | zatrudnienie w sektorze rybackim/liczba bezrobotnych (%) |
| | powiat (liczba osób) | sektor rybacki (liczba osób) | sektor rybacki/powiat (%) | | |
| Goleniów (Stepnica) | 29 167 | 30 | 1,46 | 16,8 | 0,61 |
| Kamień Pomorski (Dziwnów) | 15 748 | 112 | 0,34 | 25,4 | 2,80 |
| Kołobrzeg (Kołobrzeg) | 29 412 | 428 | 0,10 | 11,9 | 12,23 |
| Sławno (Darłowo) | 19 247 | 173 | 0,71 | 23,9 | 3,76 |
| Słupsk (Ustka) | 31 696 | 503 | 1,58 | 22,4 | 7,08 |
| Lębork (Łeba) | 22 872 | 188 | 0,82 | 18,8 | 4,37 |
| Puck (Władysławowo, Jastarnia, Hel) | 25 564 | 1196 | 4,68 | 13,3 | 35,18 |
| Braniewo (Nowa Pasłęka) | 14 286 | 51 | 0,36 | 30,8 | 1,16 |

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Bezrobotni oraz stopa bezrobocia wg województw, podregionów i powiatów (stan na koniec grudnia 2011 r.), http://www.stat.gov.pl/gus/5840_1487_PLK_HTML.htm z dnia 31.12.2011 oraz PUP (Powiatowy Urząd Pracy) w Goleniowie, PUP w Kamieniu Pomorskim, PUP w Kołobrzegu, PUP w Sławnie, PUP w Słupsku, PUP w Lęborku, PUP w Pucku, PUP w Braniewie.

Znaczenie sektora rybackiego wzrasta przy zestawieniu ze stopą bezrobocia występującą w powiatach. W 2011 roku wahała się ona od 11,9% w powiecie kołobrzesckim (port w Kołobrzegu) do 30,8% w powiecie braniewskim (port w Nowej Pasłęce). W takiej sytuacji nawet niewielkie zmniejszenie zatrudnienia w sektorze rybackim może w znaczący sposób zwiększyć, i tak już wysoką, stopę bezrobocia. Szczególne znaczenie ma to w powiecie puckim, gdzie udział zatrudnionych w sektorze rybackim stanowi 35,18% stopy bezrobocia.

Przedstawione wartości znacznie zwiększają znaczenie sektora rybackiego, jeśli zawęzi się obszar oddziaływania portu do gminy portowej lub samej miejscowości.

ZMIANA LICZBY JEDNOSTEK RYBACKICH W BADANYCH MAŁYCH PORTACH MORSKICH W LATACH 2004–2011

W okresie 2004–2011 we wszystkich badanych małych portach morskich nastąpiła redukcja jednostek rybackich – podstawowego miernika określającego znaczenie działalności rybackiej, co przedstawiają dane w tabeli 3. Relatywnie najwięcej jednostek wycofano z eksploatacji w porcie w Dziwnowie – nastąpiło zmniejszenie ich liczby o blisko 62% (w porównaniu z 2004 r.). Najmniejsza redukcja wystąpiła w porcie w Kołobrzegu – zmniejszenie liczby jednostek o niespełna 6%. Łącznie we wszystkich badanych portach liczba jednostek rybackich zmniejszyła się o 37,85%.

Tabela 3. Liczba jednostek rybackich oraz ich zmiana (rok 2004 = 100%) w latach 2004–2011

| Nazwa portu | Liczba jednostek rybackich w latach 2004–2009 | | | | | | | | Zmiana 2011/2004 |
|--------------|---|------|------|------|------|------|------|------|---------------------|
| | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | |
| Stepnica | 31 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 13 | 41,94 |
| Dziwnów | 56 | 34 | 27 | 27 | 20 | 18 | 18 | 18 | 32,14 |
| Kołobrzeg | 58 | 53 | 42 | 36 | 59 | 64 | 59 | 55 | 94,83 |
| Darłowo | 69 | 54 | 51 | 46 | 48 | 39 | 36 | 33 | 47,83 |
| Ustka | 114 | 111 | 85 | 71 | 83 | 77 | 76 | 75 | 65,79 |
| Łeba | 47 | 37 | 35 | 33 | 31 | 33 | 33 | 34 | 72,34 |
| Władysławowo | 103 | 77 | 74 | 68 | 68 | 59 | 59 | 59 | 57,18 |
| Jastarnia | 57 | 47 | 55 | 52 | 49 | 47 | 47 | 47 | 82,46 |
| Hel | 27 | 25 | 26 | 24 | 21 | 31 | 31 | 20 | 74,07 |
| Nowa Pasłęka | 43 | 43 | 34 | 28 | 29 | 34 | 26 | 22 | 51,16 |
| Razem | 2609 | 2496 | 2445 | 2402 | 2426 | 2421 | 2405 | 2387 | 62,15 |

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych: Urzędu Morskiego w Szczecinie, Zarządu Portu Morskiego w Kołobrzegu, Zarządu Portu Morskiego w Darłowie, Kapitanatu portu w Ustce, Urzędu Miasta w Łebie, Bosmanatu portu w Jastarni, „Szkunera” Sp. z o. o., „Kogi” Sp. z o. o., Kapitanatu portu w Elblągu.

PRZYCZYNY REDUKCJI JEDNOSTEK RYBACKICH W BADANYCH MAŁYCH PORTACH MORSKICH

Liczebność jednostek rybackich zależy głównie od czynników związanych z funkcjonowaniem portów oraz od opłacalności połowów (Grzelakowski, Krośnicka 2005 oraz Szwankowski, Szwankowska 2002). Do najważniejszych czynników wpływających na funkcjonowanie portów możemy zaliczyć: przyjęty system zarządzania, strukturę własności oraz stan techniczny infrastruktury portowej. Opłacalność działalności połowowej związana jest głównie z wielkością zasobów ryb.

Jeżeli chodzi o system zarządzania portami, to najlepiej zadania związane z zarządzaniem realizują gminy portowe (Zieziula, Nowaczyk 2011). W badanym okresie 2004–2011 zaszły w tym względzie pozytywne zmiany, co przedstawiają dane w tabeli 4. W 2004 roku gminy zarządzały trzema badanymi portami (Stepnica, Kołobrzeg, Darłowo). Do 2011 roku przejęły kolejne cztery (Dziwnów, Ustka, Władysławowo, Hel). Tylko gminy w Łebie oraz w Braniewie (port w Nowej Pasłęce) nie zdecydowały się na przejęcie zarządzania portami. Port w Jastarni zarządzany był przez państwo za pośrednictwem Urzędu Morskiego, ale przy aktywnej i ścisłej współpracy z gminą.

Wraz ze zmianą podmiotów odpowiedzialnych za zarządzanie portami zmieniała się także struktura własności infrastruktury. Gminy portowe dysponowały coraz większą ilością infrastruktury, co wywierało pozytywny wpływ na funkcjonowanie portów, w tym na możliwość swobodnego korzystania przez armatorów jednostek rybackich z nabrzeży (Zieziula, Nowaczyk 2011).

Największe zmiany związane były z modernizacją zaniedbanej inwestycyjnie infrastruktury portowej. W badanym okresie podmioty portowe zrealizowały 29 inwestycji o łącznej wartości 191 303 tys. zł, co przedstawiają dane w tabeli 5. W przypadku wielu portów były to jedyne tak istotne inwestycje od ich powstania⁴. W znacznym stopniu przyczyniły się do unowocześnienia

⁴ Więcej na temat wpływu środków unijnych na wielkość inwestycji w portach, zob. <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=964086&page=4> z dnia 28-09-2011.

infrastruktury. Należy dodać, iż nie we wszystkich portach dokonano inwestycji, a w pozostałych procesie modernizacji nie zakończono.

Tabela 4. Podmioty zarządzające badanymi małymi portami morskimi w 2004 oraz w 2011 roku

| Nazwa portu | Podmiot zarządzający | |
|--------------|--------------------------|---------------|
| | 2004 | 2011 |
| Stepnica | gmina | gmina |
| Dziwnów | państwo | gmina |
| Kołobrzeg | gmina | gmina |
| Darłowo | gmina | gmina |
| Ustka | państwo | gmina |
| Łeba | państwo | państwo |
| Władysławowo | przedsiębiorstwo portowe | powiat |
| Jastarnia | państwo | państwo/gmina |
| Hel | przedsiębiorstwo portowe | gmina |
| Nowa Pasłęka | państwo | państwo |

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań oraz Leśniewski, Sosidko, Sokołowski 1999, Szczurek 2002.

Tabela 5. Wielkość nakładów na modernizację infrastruktury portowej małych portów morskich w latach 2004–2011

| Nazwa portu | Nazwa inwestycji | Wartość w tys. zł |
|--------------|---|-------------------|
| Stepnica | – modernizacja basenu rybackiego | 1190 |
| Dziwnów | – modernizacja nabrzeża rybackiego | 1860 |
| Kołobrzeg | – modernizacja portu rybackiego – etap II | 9648 |
| | – modernizacja portu rybackiego – etap III | 5742 |
| | – modernizacja portu rybackiego – etap I | 19 947 |
| | – modernizacja portu rybackiego – etap IV | 4411 |
| | – pozostałe sześć inwestycji o charakterze rybackim – infrastruktura towarzysząca | 1887 |
| Darłowo | – modernizacja portu morskiego – etap I | 2316 |
| | – modernizacja portu morskiego – etap II | 6754 |
| | – remont nabrzeży portowych | 38 991 |
| | – przedłużenie nabrzeża portowego | 22 300 |
| | – budowa basenu portowego | 12 700 |
| | – pozostałe dwie inwestycje – infrastruktura towarzysząca | 2350 |
| Ustka | – remont wschodniej części portu | 15 200 |
| Łeba | brak | 0 |
| Władysławowo | – modernizacja portu – infrastruktura wodno–kanalizacyjnej | 770 |
| | – modernizacja portu – infrastruktura oświetleniowo–elektryczna | 1274 |
| Jastarnia | – rozbudowa przystani rybackiej i nabrzeża łodziowego | 36 000 |
| | – modernizacja nabrzeża zachodniego | 390 |
| | – modernizacja nabrzeża łodziowego | 200 |
| | – budowa budynku magazynowego i infrastruktury towarzyszącej | 1840 |
| Hel | – budowa urządzeń odbioru zanieczyszczeń | 639 |
| | – przebudowa oświetlenia na falochronie | 124 |
| | – budowa żurawia portowego | 11 |
| | – budowa budynku magazynowego | 2797 |
| | – modernizacja falochronu portowego | 1007 |
| | – modernizacja dróg wewnątrzportowych | 955 |
| Nowa Pasłęka | brak | 0 |
| Razem | 29 inwestycji | 191 303 |

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań.

Polska, przystępując do Unii Europejskiej, zobowiązała się do przyjęcia zasad wspólnej polityki rybackiej. Jednym z jej priorytetów było dostosowanie wielkości nakładu połowowego do stanu zasobów. W polskim rybołówstwie bałtyckim już od lat dziewięćdziesiątych rozpoczę-

ła się niekorzystna tendencja, polegająca na zmniejszaniu się zasobów ryb. Jednocześnie wielkość floty rybackiej utrzymywała się na zbliżonym poziomie.

W celu ochrony zasobów ryb przed dalszym przelowieniem, począwszy od 2004 roku, rozpoczął się proces wycofywania jednostek rybackich z eksploatacji. Finansowany był z dwóch programów unijnych – Sektorowego programu operacyjnego „Rybołówstwo i przetwórstwo ryb 2004–2006” (SPO „Ryby” 2004–2006) oraz Programu operacyjnego „Zrównoważony Rozwój Sektora Rybackiego i Przybrzeżnych Obszarów Rybackich” na lata 2007–2013 (PO „Ryby” 2007–2013). Cieszyły się one dużym powodzeniem wśród armatorów rybackich. W ramach SPO „Ryby” 2004–2006 złożyli oni 437 wniosków na złomowanie jednostek rybackich na kwotę 344 723 tys. zł, co stanowiło 100% przydzielonych na ten cel środków⁵. Jeżeli chodzi o drugi program, to do końca 2011 roku armatorzy złożyli 66 wniosków na kwotę 114 355 tys. zł, co stanowiło przeszło 52% ogólnej puli środków przeznaczonych na ten cel⁶.

Reasumując, należy stwierdzić, iż system zarządzania, struktura własności oraz stan techniczny infrastruktury w badanych małych portach morskich ulegały poprawie. Z tej też przyczyny następowała także poprawa warunków prowadzenia działalności połowowej. Z drugiej strony, przeprowadzone badania potwierdziły, iż głównymi czynnikami odpowiedzialnymi za redukcję floty rybackiej w badanych portach były zmniejszające się zasoby ryb oraz rekompensaty pieniężne za możliwość wycofania jednostek rybackich z eksploatacji.

Alternatywą dla zmniejszającego się znaczenia sektora rybackiego może być rozwój innych działalności związanych z funkcjonowaniem małych portów morskich. W ostatnich latach coraz większego znaczenia nabiera działalność rekreacyjno-sportowa portów. Wzrost zainteresowania wypoczynkiem nad morzem stwarza szanse na przekwalifikowanie się armatorów rybackich z działalności rybackiej na działalność obejmującą przewozy pasażerskie o charakterze rekreacyjnym. Na znaczeniu zyskują intensywnie rozwijane amatorskie połowy ryb oraz inne atrakcje turystyczne. W przypadku odbudowy w przyszłości zasobów ryb możliwe będzie zwiększenie liczby jednostek rybackich i tym samym poprawa sytuacji na lokalnym rynku pracy.

PODSUMOWANIE

Zatrudnienie w sektorze rybackim obejmuje załogę statków rybackich oraz osoby pośrednio związane z działalnością połowową. Poziom zatrudnienia uzależniony jest od liczby statków rybackich, ich wielkości oraz ilości połowów dokonywanych na akwenach wodnych – bałtyckich oraz zalewowych. Małe porty morskie, a szczególnie ich infrastruktura, stanowią niezbędny element, od którego uzależnione jest prawidłowe funkcjonowanie sektora rybackiego.

Wpływ sektora rybackiego na lokalne rynki pracy był zróżnicowany. Wynikał, z jednej strony, z wielkości zatrudnienia jaką generowała działalność rybacka małych portów morskich, a z drugiej – ze specyfiki lokalnych rynków pracy – wielkości zatrudnienia oraz stopy bezrobocia. Najmniejsze znaczenie dla lokalnego rynku pracy posiadał port w Kołobrzegu. Wynikało ono

⁵Sprawozdanie z realizacji wykorzystania środków z SPO „Ryby” 2004–2006 przeznaczonych na rekompensaty za wycofanie z eksploatacji jednostek rybackich, <http://www.arimr.gov.pl/pomoc-unijna.html>.

⁶Sprawozdanie z realizacją wykorzystania środków z PO „Ryby” 2007–2013 przeznaczonych na rekompensaty za wycofanie z eksploatacji jednostek rybackich <http://www.minrol.gov.pl/pol/Wsparcie-rolnictwa-i-rybolowstwa/PO-RYBY-2007-2013/Kontrola-monitoring-sprawozdawczosc-PO-RYBY-2007-2013>.

z relatywnie najlepszej sytuacji na lokalnym rynku pracy. Największe znaczenie posiadały porty zlokalizowane w powiecie puckim. Był to jedyny powiat, w którym zlokalizowane były trzy porty – Władysławowo, Jastarnia oraz Hel, ponadto sytuacja na lokalnym rynku pracy nie była najlepsza.

W latach 2004–2011 w badanych strukturach portowych nastąpiło zmniejszenie liczebności jednostek rybackich o 37,85%. Wpływu na redukcję floty rybackiej nie miały czynniki związane z funkcjonowaniem portów. Zarówno system zarządzania, jak i struktura własności terenów portowych ulegały poprawie. Porty przechodziły na własność gmin, które najlepiej realizowały zadania związane z zarządzaniem portami. W okresie badawczym w wyniku wzrostu nakładów inwestycyjnych poprawiał się stan techniczny infrastruktury portowej. Główną przyczyną redukcji floty rybackiej było zmniejszenie zasobów ryb oraz polityka Unii Europejskiej. Armatorzy jednostek rybackich za odejście z zawodu mogli liczyć na wysokie rekompensaty pieniężne.

Alternatywą dla rybaków rezygnujących z zawodu może być podjęcie działalności związanej z funkcją rekreacyjno-sportową małych portów morskich. Wzrost zainteresowania turystów wypoczynkiem w miejscowościach portowych zwiększa popyt na rekreacyjne przewozy pasażerskie, amatorskie połowy ryb oraz inne atrakcje, dla których niezbędnym elementem są małe struktury portowe.

PIŚMIENNICTWO

- Dunin-Kwinta I.** 2000. Wielowariantowy model redukcji nakładu połowowego z uwzględnieniem skutków społecznych w rejonach nadmorskich, w: Wybrane zagadnienia wspólnej polityki rybackiej w Unii Europejskiej, Potrzeby i możliwości adaptacji wspólnej polityki rybackiej przez polską gospodarkę rybną (ze szczególnym uwzględnieniem rybołówstwa bałtyckiego). Red. J. Zieziula, Koszalin. Ekspert – SITR, 47–48.
- Grzelakowski A.S., Krośnicka K.** 2005. Strategia rozwoju małych portów morskich polskiego wybrzeża, Gdynia. Wydaw. Akademii Morskiej w Gdyni, 17–18.
- Leśniewski G., Sosidko E., Sokołowski Z.** 1999. Informacja na temat małych portów i przystani morskich w rejonie wybrzeża zachodniego, w: Małe porty morskie oraz ich otoczenie lokalne i regionalne, XV Sejmik Morski, Szczecin. FOKA, 136–141.
- Miszczyk 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, Szczecin. Wydaw. FOKA, 67–74.
- Misztal K., Szwankowski S.** 2001. Organizacja i eksploatacja portów morskich, Gdańsk, Wydaw. Uniwersytetu Gdańskiego, 23–31.
- Polański Z.** 2000. Polskie rybołówstwo przybrzeżne, Gdynia. MIR, 52–56.
- Szczyrek W.** 2002. Działalność gospodarcza gmin w portach morskich, Gdańsk, Wydaw. Fundacji Rozwoju Uniwersytetu Gdańskiego, 79, 116, 188–189.
- Szwankowska B., Szwankowski S.** 2002. Porty lokalne w rządowej, regionalnej i samorządowej polityce gospodarczej, w: Małe porty polskiego wybrzeża stan obecny i perspektywy ich rozwoju. Red. A.S. Grzelakowski, K. Krośnicka K. Gdynia. Wydaw. Akademii Morskiej w Gdyni, 44–45.
- Szwankowski S.** 2000. Funkcjonowanie i rozwój portów morskich, Gdańsk. Wydaw. Uniwersytetu Gdańskiego, 145–147.
- Zieziula J.** 2002. Polska gospodarka rybną w okresie transformacji (1990–2001), Gdynia. MIR, 111–112.
- Zieziula J., Malkowska A.** 2010. Rybołówstwo zalewu szczecińskiego – charakterystyka i znaczenie dla rozwoju gmin pobrzeża, Szczecin. Wyższa Szkoła Administracji Publicznej w Szczecinie, 86–101.
- Zieziula J., Nowaczyk P.** 2011. Wybrane aspekty funkcjonowania morskich portów rybackich w Polsce, Szczecin, PTE, 54–63, 96–105.
- Bezrobotni oraz stopa bezrobocia wg województw, podregionów i powiatów** (Stan na koniec grudnia 2011 r.), http://www.stat.gov.pl/gus/5840_1487_PLK_HTML.htm z dnia 31.12.2011.
- Rejestr statków rybackich**, http://www.rybactwo.info/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=46&Itemid=82 z dnia 05.02.2012.
- Sprawozdanie z realizacją wykorzystania środków z PO „Ryby 2007–2013” przeznaczonych na rekompensaty za wycofanie z eksploatacji jednostek rybackich** <http://www.minrol.gov.pl/pol/>

/Wsparcie-rolnictwa-i-rybolowstwa/PO-RYBY-2007-2013/Kontrola-monitoring-sprawozdawczosc-PO-RYBY-2007-2013 z dnia 05.02.2012.

Sprawozdanie z realizacją wykorzystania środków z SPO „Ryby 2004–2006 przeznaczonych na rekompensaty za wycofanie z eksploatacji jednostek rybackich” <http://www.arimr.gov.pl/pomoc-unijna.html>, z dnia 06.02.2012.

Wpływ środków unijnych na wielkość inwestycji zrealizowanych w portach, <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=964086&page=4>, z dnia 06.02.2012.