

Renata Płoska*

Joanna Próchniak**

Definiowanie obszarów społecznej odpowiedzialności na przykładzie bałtyckich portów morskich UE

Wstęp

Wobec rosnącej świadomości wpływu przedsiębiorstw na otoczenie i interesariuszy zarządzający nimi coraz częściej nie tylko akceptują związaną z tym odpowiedzialność, ale podejmują także konkretne działania z niej wynikające. Skuteczność tych ostatnich zależy m.in. od właściwego określenia obszarów odpowiedzialności przedsiębiorstwa.

Celem artykułu jest identyfikacja obszarów odpowiedzialności w ramach społecznej odpowiedzialności w wybranych bałtyckich portach morskich funkcjonujących w krajach UE. Przeprowadzona analiza dotyczyła praktycznych aspektów wyznaczania i formułowania obszarów społecznej odpowiedzialności w portach morskich. Ograniczenie do portów nad Bałtykiem ma uzasadnienie z racji na zbliżone warunki gospodarcze. Włączenie państw wyłącznie z UE wynika ze wspólnych podstaw regulacyjnych. W artykule przyjęto hipotezę, iż specyfika działalności portów morskich warunkuje sposób i zakres określania obszarów społecznej odpowiedzialności.

Badanie przeprowadzono na grupie 37 portów będących członkami Baltic Ports Organization (BPO)¹. Analiza została przeprowadzona w sierpniu 2017 r. na podstawie upublicznianych przez porty informacji, zarówno w postaci sformalizowanej polityki czy raportów CSR, jak i w innej formie (np. misji, wizji, informacji o certyfikatach, działań na stronie internetowej itp.).

1. Obszary odpowiedzialności w koncepcji CSR

W sposób najbardziej ogólny do kwestii odpowiedzialności podchodzi koncepcja zrównoważonego rozwoju, zgodnie z którą podmioty gospodarcze powinny brać pod uwagę trzy obszary swego oddziaływania:

* Dr, Katedra Ekonomiki Przedsiębiorstw, Wydział Zarządzania, Uniwersytet Gdański, ul. Armii Krajowej 101, 81-824 Sopot, renata.ploska@ug.edu.pl

** Dr, Katedra Ekonomiki Przedsiębiorstw, Wydział Zarządzania, Uniwersytet Gdański, ul. Armii Krajowej 101, 81-824 Sopot, joanna.prochniak@ug.edu.pl

¹ BPO zrzesza porty nadbałtyckie, a jej celem jest ułatwianie współpracy między nimi i wspieranie rozwoju transportu morskiego w rejonie [BPO, <http://www.bpo.org>]. Ze względu na przyjęte w badaniu założenia pominięto jedyny na liście członków port rosyjski Ust – Ługa.

ekonomiczny, społeczny i środowiskowy [Adamczyk, Nitkiewicz, 2007, s. 7–9]. Z kolei A.B. Carroll opracował tzw. piramidę odpowiedzialności, zawierającą cztery jej rodzaje: ekonomiczną, prawną, etyczną i filantropijną [Carroll, 1991, s. 39–48]. Podobnie jak idea zrównoważonego rozwoju, propozycja Carrolla określa tylko ogólne ramy odpowiedzialności, nie precyzując, jakie konkretnie kwestie kryją się w każdym z tych obszarów. Jego sposób zdefiniowania rodzajów odpowiedzialności przedsiębiorstwa kładzie nacisk na ich źródła, którymi są m.in. regulacje prawne i oczekiwania społeczne.

Z punktu widzenia przedsiębiorstw zarówno idea zrównoważonego rozwoju, jak i koncepcja piramidy społecznej odpowiedzialności stanowią bardzo ogólne wskazanie kierunku myślenia o odpowiedzialności organizacji. Nie dostarczają jednak konkretnych odpowiedzi na pytanie: jak realizować społeczną odpowiedzialność w praktyce. Lukę tę wypełniają liczne narzędzia, standardy i wytyczne. Wydaje się, że najważniejszym tego rodzaju opracowaniem stała się w ostatnim czasie norma ISO 26000, opublikowana w 2010 roku² przez Międzynarodową Organizację Normalizacyjną. W przyjętej w tym dokumencie definicji społecznej odpowiedzialności istnieje wyraźne odwołanie do wspomnianej koncepcji zrównoważonego rozwoju [ISO 26000..., 2012, s. 18], czego konsekwencją było wskazanie kilku kluczowych grup zagadnień, takich jak: ład organizacyjny, prawa człowieka, praktyki z zakresu pracy, środowisko, uczciwe praktyki operacyjne, zagadnienia konsumenckie, zaangażowanie społeczne i rozwój społeczności lokalnej [tamże, s. 31–33]. Dla każdej z wymienionych kategorii wskazano określone zagadnienia i wyzwania, które mogą, czy też, w niektórych przypadkach, powinny być uwzględnione³. Ostateczne wskazanie kwestii, które składają się na społeczną odpowiedzialność, należy każdorazowo do przedsiębiorstwa.

Wśród innych opracowań o charakterze kompleksowym na uwagę zasługują tzw. zasady Global Compact oraz wytyczne OECD, adresowane do przedsiębiorstw wielonarodowych. W pierwszym przypadku obszary odpowiedzialności obejmują: prawa człowieka, prawa pracownicze, środowisko naturalne oraz zwalczanie korupcji [*Ten principles...*, <https://www.unglobalcompact.org/what-is-gc/mission/principles>]. Natomiast wytyczne OECD wskazują na: politykę ujawniania informacji, prawa człowieka, zatrudnienie i stosunki pracownicze, środowisko, zwalczanie korupcji,

² Polskie tłumaczenie normy, wykorzystane w artykule, pojawiło się w 2012 r.

³ Na przykład obszar środowisko zawiera cztery kategorie (zapobieganie zanieczyszczeniom; zrównoważone wykorzystywanie zasobów; łagodzenie skutków oraz adaptacja do zmian klimatu; ochrona środowiska, różnorodność biologiczna i przywracanie siedlisk przyrodniczych), które zostały syntetycznie opisane i dla których zdefiniowano oczekiwania i przykładowe działania [ISO 26000..., 2012, s. 54–61].

interesy konsumenta, naukę i technologię, konkurencję oraz opodatkowanie [OECD Guidelines..., 2011].

Podobnym wsparciem dla przedsiębiorstw mogą być także wskazówki dotyczące raportowania niefinansowego, opracowane przez Global Reporting Initiative. W najnowszej ich wersji, określanej już nie wytycznymi a standardem, widać wyraźne odwołanie do idei zrównoważonego rozwoju i normy ISO 26000. Proponuje się tam zestaw wskaźników, pogrupowanych w trzy bloki tematyczne: ekonomia, środowisko, społeczeństwo [Consolidated Set..., 2016].

Pomocne w definiowaniu obszarów odpowiedzialności oraz zagadnień, jakie powinny być w nich uwzględniane, mogą też być wytyczne i standardy skoncentrowane na wybranym wycinku społecznej odpowiedzialności⁴. Istnieje też szereg inicjatyw branżowych⁵, w ramach których tworzone są programy, podręczniki czy standardy, mające pomagać przedsiębiorstwom z konkretnych sektorów w identyfikowaniu tych problemów, które powinny być przedmiotem ich odpowiedzialności. Wreszcie, istotnym źródłem wiedzy na temat potencjalnych obszarów odpowiedzialności i konkretnych zagadnień, które się w te obszary wpisują, jest analiza przeprowadzona przez samo przedsiębiorstwo, a dotycząca: oczekiwań interesariuszy, działań podejmowanych przez inne podmioty tego samego sektora oraz wymogów prawnych i administracyjnych, którym podlega przedsiębiorstwo, a które wiążą się z jego szeroko rozumianą społeczną odpowiedzialnością.

⁴ Zaliczyć można do nich: standard SA8000, dotyczący praw pracowniczych [SA 8000..., <http://www.sa-intl.org/index.cfm?fuseaction=Page.ViewPage&PageID=1689>]; standardy z grupy ISO 14000 – zbiór norm, zawierający narzędzia, służące firmom do ograniczania wpływu na środowisko [ISO 14000 family, <https://www.iso.org/iso-14001-environmental-management.html>]; EMAS – unijny instrument ochrony środowiska, zawierający wytyczne pozwalające organizacjom uporządkować działania w tym obszarze [Eco-Management..., http://ec.europa.eu/environment/emas/index_en.htm], czy narzędzia proponowane przez World Business Council for Sustainable Development (głównie dotyczące problemów ekologicznych) [WBCSD, <http://www.wbcd.org>].

⁵ Wiele tego rodzaju inicjatyw dedykowanych jest branży odzieżowej (np. Fair Labor Association, The Clean Clothes Campaign, Better Cotton Initiative), czy przemysłowi spożywcemu (np. Sustainable Agriculture Initiative, Fair Trade International). Nie brak też podobnych działań adresowanych do przedsiębiorstw chemicznych (Responsible Care), farmaceutycznych (The Pharmaceutical Supply Chain Initiative) i wielu innych [CSR Compass, <http://www.csrcompass.com/industry-initiatives>].

2. Specyfika funkcjonowania współczesnych portów morskich w kontekście społecznej odpowiedzialności

Spośród ok. 3 tys. portów różnego typu i wielkości działających na całym świecie⁶ około 1,2 tys. zlokalizowanych jest w UE⁷, blisko 330 należy do sieci TEN-T (transeuropejskiej sieci transportowej), a ponad 40 funkcjonuje w basenie Morza Bałtyckiego.

W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady UE dotyczącym świadczenia usług portowych jako port morski określa się obszar lądu i wody, na którym znajduje się infrastruktura i wyposażenia do świadczenia usług portowych⁸. Usługi portowe określane są jako usługi publiczne, świadczone lub umożliwiające świadczenie w interesie publicznym⁹. Natomiast interes publiczny oznacza [rozporządzenie, 2017, s. 4, 9–10]:

- zapewnienie osiągalności usług portowych dla wszystkich użytkowników,
- dostępność usług portowych przez cały rok,
- przystępność cenową usług portowych dla określonej kategorii użytkowników,
- ochronę, bezpieczeństwo oraz zrównoważenie środowiskowe działań w porcie,
- spójność terytorialną.

Porty morskie rozumiane są zatem jako obiekty użyteczności publicznej, których specyfiką jest świadczenie usługi publicznej w oparciu o publiczną infrastrukturę, i stanowią ogniwo o dominującym znaczeniu w zintegrowanej sieci infrastruktury transportowej¹⁰ o statusie dobra publicznego. Porty pełnią też inne ważne funkcje, tj.: handlowe, przemysłowe, turystyczne [Polskie porty morskie..., 2017, s. 3; Grzelakowski, Matczak, 2012, s. 120], co czyni je ważnym generatorem narodowych gospodarek, regionów oraz gospodarek lokalnych¹¹. Zdaniem Kruk i Donner niewystarczająco

⁶ Por.: [www.worldportsource.com, dostęp: 1.09.2017].

⁷ O liczbie ponad 1 tys. portów wspominają Grzelakowski i Matczak na podstawie danych Komisji Europejskiej [Grzelakowski, Matczak, 2012, s. 136]. Z kolei w dokumencie *State Aids to EU Seaports* mowa jest o 1,2 tys. portów [State Aids ..., 2011, s. 9].

⁸ Do infrastruktury portowej zalicza się: 1) infrastrukturę podstawową nienależącą do terminali, do której włącza się np. kanały, wsparcie nawigacyjne, baseny portowe, drogi, kolej, 2) infrastrukturę terminali, 3) suprastrukturę portową.

⁹ Do usług portowych zalicza się: bunkrowanie, przeładunek, cumowanie, usługi pasażerskie, odbieranie odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku, pilotaż, holowanie [rozporządzenie, 2017, s. 8].

¹⁰ Transport morski stanowi ponad 80% całego transportu dóbr i usług, na co wskazują raporty międzynarodowych instytucji [Review..., 2016, s. 5–6].

¹¹ Szacuje się, że blisko ¾ produktów wywożonych z Europy lub przywożonych na jej terytorium transportowanych jest drogą morską, a każdego roku z usług portów korzysta około 400 mln pasażerów. Według KE pracuje w nich około 1,5 mln osób, a przynajmniej

rozwinęte porty prowadzą do wyższych cen dóbr importowanych i niższej konkurencyjności dóbr eksportowanych [Kruk, Donner, 2009, s. 1].

Działalność współczesnych portów jest niezwykle skomplikowaną kombinacją: rozdzielania funkcji operatora (użytkownika) od zarządcy portu, relacji wewnątrzorganizacyjnych, regulacji stanowiących również o administrowaniu i zarządzaniu portami¹², technologii, kwestii bezpieczeństwa, aspektów środowiskowych, kwestii politycznych.

W praktyce należałoby odróżnić instytucję zarządzającą portem od portu, który jest konfiguracją wielu podmiotów, operujących na wspólnym terenie, zarządzanym przez instytucję zarządzającą. Stąd też definiowanie odpowiedzialności jest zasadne względem instytucji zarządzających, określanych potocznie jako port, natomiast niezwykle trudne w odniesieniu do wszystkich organizacji działających na terenie portu.

Szeroki zakres interwencji i obszarów odpowiedzialności, bez względu na model zarządzania portem, wynika w dużej mierze z publicznego charakteru portów. Jednakże prawo unijne nie narzuca konkretnego modelu zarządzania portami morskimi oraz nie wpływa na kompetencje państw członkowskich w zakresie świadczenia usług. Przepisy narzucają ogólny „obowiązek przestrzegania ram świadczenia usług portowych oraz przejrzystość finansową”. Ponadto w przepisach unijnych mowa jest o „konieczności zapewnienia prowadzenia działań w porcie w sposób bezpieczny, chroniony i zrównoważony środowiskowo” [rozporządzenie, 2017, s. 2–3].

Bank Światowy wymienia cztery modele zarządzania portami [*State Aids...*, 2011, s. 37; Kruk, Donner, 2009, s. 30], których kompetencje przedstawiono w tablicy 1:

1. Publiczny model własności portu, najczęściej podlegający pod Ministra Transportu, skupiający szereg funkcji w ramach systemu portowego, z czego przynajmniej część funkcji pomocniczych może być realizowana przez prywatne podmioty (*Public service port*),
2. Model narzędziowy, w którym operacje portowe są realizowane przez podmioty prywatne, natomiast cała infrastruktura pozostaje publiczna (*Tool port*),
3. Dominujący model zarządzania portem o mieszanej strukturze własnościowej, gdzie zarządzający portem utrzymuje podstawową infrastrukturę portu wraz z nieruchomościami, z kolei operatorzy

drugie tyle – w sektorach okołoportowych [European Commission – Mobility and Transport, <https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/ports/ports>].

¹² Prof. Grzelakowski wskazuje aktualnie na dwa podsystemy regulacyjne, tj. regulacji publicznej oraz regulacji rynkowej [Grzelakowski, Matczak, 2012, s. 121].

prywatni prowadzą działalność operacyjną na wydzierżawionych terminalach z wykorzystaniem własnego majątku (*Landlord port*)¹³,

4. W pełni sprywatyzowana forma, w której wszystkie funkcje portowe są realizowane przez podmioty zarządzane przez prywatny kapitał, ale z udziałem sektora publicznego, który pozostaje w charakterze kontrolującego spółkę (*Private service port*)¹⁴.

Tablica 1. Modele zarządzani portami i kompetencje

Model zarządzania portem	Infrastruktura	Suprastruktura	Siła robocza	Inne funkcje
publiczny	publiczna	publiczna	publiczna	głównie publiczne
narzędziowy	publiczna	publiczna	prywatna	publiczne/prywatne
mieszany	publiczna	prywatna	prywatna	publiczne/prywatne
prywatny	prywatna	prywatna	prywatna	głównie prywatne

Źródło: [State Aids..., 2011, s. 38].

Grzelakowski i Matczak wskazują również łącznie na cztery systemy zarządzania portami uwzględniające różne formy własności, z których w UE utrwaliły się trzy [Grzelakowski, Matczak, 2012, s. 130–139]¹⁵:

1. Państwowy/publiczny, w którym sektor publiczny jest właścicielem nieruchomości portowych i aktywów, a do modeli zarządzania zalicza się: scentralizowany (ze słabą pozycją zarządu wobec właściciela) oraz zdecentralizowany (z silną pozycją i autonomią zarządu, tj. np. w Grecji, Hiszpanii). Zarząd portu, będący zazwyczaj spółką Skarbu Państwa, posiada szeroką autonomię, ale nie angażuje się wcale lub angażuje jedynie w niewielkim stopniu w działalność eksploatacyjną.

¹³ Model ten jest reprezentowany przez takie porty, jak: Antwerpia, Rotterdam, Nowy Jork, Singapur.

¹⁴ Taki model występuje głównie w Wielkiej Brytanii, gdzie jako przykład można podać port Southampton.

¹⁵ Autorzy odnoszą się jeszcze do autonomicznego – czwartego systemu, który z uwagi na postępującą autonomizację pozostałych, w krajach rozwiniętych traci rację bytu. System ten polegał na publicznym zarządzaniu portem, który traktowany jest jako własność publiczna, przy pomocy wydzielonych zarządów. W ramach tego systemu funkcjonują dwa modele zarządzania [Grzelakowski, Matczak, 2012, s. 132–135]:

- klasyczny model pełnego zarządu, w którym rola zarządu polega na zarządzaniu gospodarczym, bez angażowania się w działalność operacyjną portu (oddzielenie funkcji eksploatacyjnej od zarządczej),
- mieszany, w którym zarząd ma kompetencje do angażowania się w pewne sfery działalności operacyjnej w celu zapewnienia samofinansowania zarządu.

2. Samorządowy – m.in. komunalny, municypalno-samorządowy, w którym właścicielem majątku portowego jest miasto lub gmina portowa, a wśród modeli zarządzania wyróżnia się:
 - flamandzki, w którym zarządzanie portem jest formalnie wydzielone ze struktur samorządu,
 - niemiecki, w którym zarząd portu nie jest zazwyczaj wydzielony ze struktur władzy samorządowej, chyba że do pełnienia funkcji operacyjnych (np. HHLA¹⁶).
3. Prywatny, rzadko dotyczący znaczących portów morskich o charakterze uniwersalnym, w którym można wyróżnić modele:
 - koncernowy, polegający na skupieniu się na działalności eksploatacyjnej oraz na rozproszeniu sfery zarządzania w związku z powiązaniem kapitałowymi
 - kartelowy – w sytuacjach, w których ma miejsce zarządzanie kilkoma portami lub terminalami portowymi.

Warto zwrócić uwagę na zmieniającą się rolę zarządów portów, od regulatora do roli administratora realizującego następujące zadania:

- optymalizacja procesów portowych i infrastruktury,
- kreowanie platformy współpracy między interesariuszami w kwestiach mających wpływ na procesy logistyczne,
- promowanie i utrzymywanie efektywnego systemu transportu intermodalnego,
- rozwijanie strategicznych relacji z zapleczem.

Obserwuje się powolny, ale zauważalny trend do coraz większego zaangażowania sektora prywatnego w działalność portów, w tym w finansowanie infrastruktury [State Aids..., 2011, s. 11].

Zagadnieniem, które wyłania się z analizy regulacji i wytycznych dotyczących funkcjonowania portów, jest konieczność dbania o środowisko naturalne. Porty morskie, tak jak wszelkie inne przedsiębiorstwa, muszą się stosować do prawodawstwa unijnego i krajowego w zakresie ochrony środowiska. W ich przypadku należy jednak wskazać szczególną odpowiedzialność, wynikającą ze specyfiki lokalizacji i funkcjonowania, a związaną z oddziaływaniem na środowisko morskie. Morze jest przedmiotem szczególnej troski UE ze względu na istotną rolę, jaką odgrywa ono nie tylko w gospodarce, ale i życiu społecznym jej krajów członkowskich¹⁷. Obowiązek dbania o środowisko morskie wynika choćby z takich dokumentów, jak *Zintegrowana polityka morska Unii Europejskiej* [2007], *Niebieski*

¹⁶ Hamburger Hafen und Logistik AG.

¹⁷ Długość linii brzegowej UE to około 70 tys. km, 22 z 28 krajów członkowskich ma bezpośredni dostęp do morza, a na terenach nadmorskich Unii mieszka blisko połowa jej mieszkańców [European Commission – Maritime Affairs https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/documentation/facts_and_figures].

wzrost – szanse dla zrównoważonego wzrostu w sektorach morskich [2012], czy unijnej strategii bezpieczeństwa morskiego [European Union..., 2014]. W kwestii bezpieczeństwa środowiskowego unijne przepisy zakładają promowanie żeglugi tzw. bliskiego zasięgu oraz przyciąganie statków, których efektywność środowiskowa, energetyczna oraz emisyjność są lepsze niż wartości średnie [rozporządzenie, 2017, s. 6]. Wśród wielu obowiązków środowiskowych, jakie prawo unijne i jego transpozycje do regulacji poszczególnych krajów nakładają na porty, warto wymienić ten związany z odbiorem i utylizacją odpadów ze statków¹⁸.

Świadomość wpływu działalności portów na środowisko naturalne, w tym środowisko morskie, zaowocowała opracowaniem przez ESPO¹⁹, okresowo aktualizowanej, listy priorytetów środowiskowych dla europejskich portów²⁰. W najnowszej edycji tej listy znalazły się: jakość powietrza, zużycie energii, hałas, relacje z lokalną społecznością, odpady portowe, odpady ze statków, rozwój portu (związany z terenem), jakość wody, pył oraz operacje pogłębiania [Top 10..., 2016].

W przypadku portów istnieje szczególny obszar odpowiedzialności, który można określić słowem „bezpieczeństwo”. Pod tym hasłem kryje się złożona problematyka, obejmująca kwestie bezpieczeństwa pracowników i innych osób przebywających na terenie portu²¹, bezpieczeństwo ekologiczne, o którym już wspomniano, a także bezpieczeństwo w wymiarze politycznym. Zagrożenie dla osób i środowiska wynika m.in. z dużej liczby, często wielkogabarytowych urządzeń (np. przeładunkowych), licznych instalacji rozmieszczonych na tym obszarze, szlaków i środków transportowych (samochodowych, kolejowych) oraz z faktu przechowywania i przeładunku różnego rodzaju substancji (np. paliw, ścieków, substancji

¹⁸ Obowiązki w zakresie odbioru i zagospodarowania odpadów wynikają nie tylko z przepisów unijnych i krajowych, ale przede wszystkim z *Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (MARPOL)* [konwencja, 1973].

¹⁹ The European Sea Ports Organization (ESPO) to organizacja powstała w 1993 r., która zrzesza zarządy portów w krajach członkowskich Unii Europejskiej i Norwegii.

²⁰ To nie jedyna aktywność ESPO na polu promowania ochrony środowiska. Inne to podjęte inicjatywy proekologiczne działań w portach czy inicjatywa EcoPorts – forum współpracy, wymiany doświadczeń i rozwoju narzędzi z zakresu ochrony środowiska w portach. Więcej na ten temat: [ESPO, www.espo.be].

²¹ Do kwestii bezpieczeństwa osób przebywających na terenie portu odnoszą się wytyczne Międzynarodowej Organizacji Pracy, gdzie mowa o różnych grupach [Code of practice..., 2016]:

- pracownikach zatrudnionych przez samego zarządcę terenów portowych,
- osobach pracujących dla podmiotów funkcjonujących na terenie portu,
- wykonawcach prac zleczanych podmiotom zewnętrznym,
- załogach statków, zawijających do portu,
- innych osobach wykonujących zadania służbowe na terenie portu (np. celnicy),
- pasażerach statków,
- innych osobach, które nie wykonują prac na terenie portu, ale mogą się na nim znaleźć.

chemicznych, łatwopalnych itp.). W wymiarze politycznym mówi się natomiast głównie o roli portów w systemach obronności poszczególnych krajów²² oraz o zapewnieniu bezpieczeństwa energetycznego²³.

Kolejną istotną kwestią są relacje z lokalną społecznością, nierzadko bowiem działalność portu odbywa się nie tylko w granicach, ale nawet w centrach miast. O możliwości funkcjonowania i rozwoju portów w dużym stopniu decyduje umiejętna i obopólnie korzystna współpraca z lokalnymi władzami. Za kluczowe uznaje się skoncentrowanie na czynniku ludzkim – potencjalnych, przyszłych pracownikach portu oraz ludziach zamieszkujących w jego bezpośrednim sąsiedztwie. W tym pierwszym przypadku wskazuje się przede wszystkim na współpracę z sektorem edukacji i szkolnictwa wyższego, w drugim natomiast – na ograniczanie negatywnego oddziaływania na lokalną społeczność oraz burzenie barier, również fizycznych, między portami i miastami [*Code of Practice...*, 2010].

Na koniec należy wskazać jeszcze jeden istotny obszar – odpowiedzialność wobec pracowników. Znaczna część zagadnień wchodzących w ten zakres regulowana jest przez ogólne przepisy dotyczące rynku pracy, zarówno międzynarodowe, jak i krajowe. Dodatkowo w przypadku portów tego rodzaju kwestie podejmowane są bezpośrednio m.in. w rozporządzeniu dotyczącym świadczenia usług portowych w art. 9 poświęconym ochronie praw pracowniczych [rozporządzenie, 2017, s. 13], ale także w ramach obszaru bezpieczeństwo.

3. Obszary społecznej odpowiedzialności wybranych morskich portów bałtyckich

W tej części artykułu przedstawione zostaną wyniki analizy przeprowadzonej na grupie 37 portów bałtyckich, będących członkami Baltic Ports Organization i znajdujących się w krajach unijnych. Wśród badanych podmiotów znalazły się: cztery podmioty duńskie, jeden duńsko-szwedzki (Kopenhaga-Malmö), osiem szwedzkich, jeden szwedzko-fiński (Kvarken), dziewięć fińskich, dwa estońskie²⁴, trzy łotewskie, jeden litewski, trzy polskie i pięć niemieckich. Ogólne zestawienie zidentyfikowanych w przypadku poszczególnych portów obszarów społecznej odpowiedzialności przedstawia tablica 2.

²² Świadczy o tym wpisanie portów na listę podmiotów o znaczeniu strategicznym w punktu widzenia obronności kraju [ustawa, 2001, art. 3].

²³ Taką funkcję spełnia terminal przeładunkowy gazu skroplonego w Świnoujściu.

²⁴ Jako członek BPO figuruje też Stowarzyszenie Portów Estońskich (Estonian Ports Association) – organizacja non profit, zrzeszająca 27 portów, która stawia sobie za cel promowanie współpracy w dziedzinie transportu morskiego. Ze względu na swój charakter nie została ona objęta badaniem.

Tablica 2. Obszary społecznej odpowiedzialności badanych portów bałtyckich

Port*	Kraj**	Praktyki biznesowe	Pracownicy	Bezpieczeństwo	Społeczeństwo	Środowisko
Aabenraa	DK			x	x	x
Aarhus	DK			x		x
ADP A/S	DK			x		x
Roenne	DK	x	x	x	x	x
Kopenhaga Malmö	DK/SE	x	x	x	x	x
Helsingborg	SE	x	x	x		x
Karlshamn	SE	x	x	x	x	x
Norrköping	SE	x		x	x	x
Oxelösund	SE	x	x	x		x
Sundsvall	SE	x	x	x		x
Sztokholm	SE	x	x	x	x	x
Trelleborg	SE	x	x	x		x
Ystad	SE	x			x	x
Kvarken	SE/FI	x			x	x
HaminaKotka	FI	x	x	x		x
Hanko	FI				x	x
Helsinki	FI	x			x	x
Kemi	FI	x				x
Naantali	FI	x				x
Oulu	FI	x			x	x
Pori	FI	x	x	x		x
Rauma	FI	x	x	x		x
Turku	FI	x			x	x
Tallin	EE	x	x	x	x	x
Saarte Liinid	EE					x
Liepaja	LV	x				x
Ryga	LV	x			x	x
Ventspils	LV		x	x	x	x
Kłajpeda	LT	x	x	x	x	x
Gdańsk	PL	x	x	x	x	x
Gdynia	PL	x			x	x
Szczecin – Świnoujście	PL	x			x	x
Kilonia	DE				x	x
Lubeka***	DE	x			x	x
Rostok	DE	x			x	x
Straslund	DE	x			x	
Wismar	DE	x	x	x	x	x

* Porty zostały uporządkowane krajami, począwszy od krajów skandynawskich, przez kraje bałtyckie, po kraje wybrzeża południowego (Polskę i Niemcy).

** Oznaczenia krajów zgodne z systemem INTRASTAT (Dania – DK; Szwecja – SE; Finlandia – FI; Estonia – EE; Łotwa – LV; Litwa – LT; Polska – PL; Niemcy – DE).

*** W przypadku portu w Lubece analizie poddano stronę internetową podmiotu będącego tam faktycznym operatorem (Lübecker Hafen-Gesellschaft). Sam zarząd portu jest częścią administracji samorządowej i nie publikuje praktycznie żadnych informacji.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie informacji publikowanych na stronach internetowych portów.

Z zestawienia przedstawionego w tablicy 2 wynika, że obszarem odpowiedzialności, który najczęściej pojawia się w informacjach upublicznianych przez podmioty zarządzające portami, jest środowisko naturalne – tylko w przypadku niemieckiego portu w Straslund nie znaleziono żadnego odniesienia do tej kwestii. Oczywiście, podejście do tematyki środowiskowej jest bardzo różne: od ograniczenia się tylko do umieszczenia informacji na temat obowiązkowej procedury odbioru i zagospodarowania odpadów (porty w Aarhus, Kilonii, Naantali) lub zdawkowego odniesienia do troski o środowisko w opisie działalności portu i jego misji (porty Kvarken, Saarte Liinid i Sundsvall), przez mniej lub bardziej rozbudowany opis polityki środowiskowej, podejmowanych w tym zakresie działań, uzyskiwanych efektów (tak jest w przypadku 15 podmiotów, m.in. portu w Gdańsku, Gdyni, Tallinie, Turku czy Ystad), aż po zamieszczenie informacji o wdrożeniu certyfikowanego systemu zarządzania środowiskowego ISO 14001 (dotyczy to 15 przedsiębiorstw, w tym portów: Helsinki, Kłajpeda, Kopenhaga-Malmö, Ryga, Szczecin – Świnoujście i Wismar).

Drugą pod względem popularności kategorią odpowiedzialności jest bezpieczeństwo na terenie portu. Do tej kwestii nie odniosły się tylko trzy porty niemieckie (Kilonia, Lubeka i Straslund). Pozostałe podmioty opisywały, w sposób mniej lub bardziej rozbudowany, stosowane podejście i procedury (m.in. Gdańsk, Gdynia, Helsinki, Ryga, Turku), albo dodatkowo chwaliły się posiadaniem certyfikowanego systemu zarządzania bezpieczeństwem ISO OHSAS 18801 (Oulu, Pori, Rauma, Roenne i Wismar).

Trzecim obszarem, który pojawiał się na stronach zdecydowanej większości badanych przedsiębiorstw, były szeroko rozumiane praktyki biznesowe i odpowiedzialność wobec partnerów biznesowych, głównie klientów. Przyjęto, że przejawem tego rodzaju odpowiedzialności jest, przynajmniej, jednoznaczne zadeklarowanie troski o zadowolenie klientów, dbanie o jakość usług, budowanie dobrych relacji z partnerami biznesowymi. Taką postawę zaprezentowało 30 z badanych podmiotów, jedne z nich w formie raczej oszczędnej (np. porty Kemi, Kvarken, Naantalin, Norrköping, Oxelösund, Sundsvall, czy Ystad), inne natomiast poparły

swoją deklarację certyfikatem ISO 9001 (tak było w przypadku 16 portów, np. w Helsinkach, Kłajpedzie, Liepaji, Oulu, Raunie, Rydze, Tallinie, Szczecinie-Świnoujściu). Warto nadmienić, że wśród badanych portów rzadko zdarzały się takie, które wychodziły w swoim rozumieniu odpowiedzialności wobec partnerów biznesowych poza takie kategorie, jak jakość działań czy dobre relacje i współpraca. Tylko porty Gdańsk i Tallin odniosły się w swoich deklaracjach do etyki biznesu i takich kwestii, jak uczciwość, transparentność czy zwalczanie korupcji.

Odpowiedzialność wobec społeczeństwa została dostrzeżona tylko przez 23 z badanych podmiotów, przy czym w kilku przypadkach ograniczała się ona tylko do zamieszczenia informacji, często o charakterze turystycznym, na temat miasta, w ramach którego funkcjonuje dany port (Kilonia, Rostok, Straslund) lub do ogólnej deklaracji troski o dobro społeczności lokalnej (Gdynia, Helsinki, Karlshamn, Kłajpeda, Kopenhaga-Malmö, Kvarken, Lubeka, Norrköping, Oulu, Ryga, Szczecin-Świnoujście, Wismar, Ystad). Niektóre porty opisywały trochę szerzej swoje działania na rzecz społeczeństwa, należą do nich porty w Aabenraa, Gdańsku, Hanko, Roenne, Sztokholmie, Turku i Ventspils²⁵.

Obszarem odpowiedzialności, do którego najrzadziej odwołują się badane podmioty, są relacje z pracownikami. Zaledwie 17 z nich zamieściło na swojej stronie, najczęściej w postaci ogólnej deklaracji, jakikolwiek komunikat świadczący o ich trosce o tę właśnie grupę. Są to porty: Gdańsk, Gdynia, HaminaKotka, Helsinborg, Karlshamn, Kłajpeda, Kopenhaga-Malmö, Oxelösund, Pori, Rauma, Roenne, Sundsvall, Sztokholm, Tallin, Trelleborg, Wismar i Ventspils. Tylko dwa z nich (Gdańsk i Pori) przybliżają konkretne działania na rzecz swoich pracowników.

Na koniec warto zaznaczyć, że fakt, iż pewne kwestie nie są przez porty upubliczniane nie oznacza, że nie podejmuje się w tym zakresie żadnych działań. Jednakże z punktu widzenia koncepcji społecznej odpowiedzialności właściwe komunikowanie podejmowanych działań jest niezbędne i świadczy o poważnym podejściu do budowania właściwych relacji z interesariuszami.

Warto też zauważyć, że porty morskie mają coraz większą świadomość swojej odpowiedzialności rozumianej znacznie szerzej niż tylko odpowiedzialność wobec właścicieli czy klientów. Wciąż jednak, jak widać na przykładzie omawianych tu podmiotów, stosunkowo rzadko prezentują

²⁵ Warto w tym miejscu nadmienić, że krótkie informacje na temat działań wpisujących się w odpowiedzialność wobec społeczeństwa mogły pojawiać się w ramach tzw. aktualności, jednak przyjęto, że taka forma informowania nie będzie brana pod uwagę. Taki bowiem sposób komunikacji nie ma charakteru trwałego (tego rodzaju komunikaty po pewnym czasie znikają ze strony, są wypierane przez te bardziej aktualne) ani uporządkowanego (trudno je odnaleźć).

całościowe podejście do koncepcji społecznej odpowiedzialności. Spośród 37 przeanalizowanych przypadków tylko porty Gdańsk, Kopenhaga-Malmö, Sztokholm i Ventspils upubliczniły formalną, całościową politykę CSR, a jeden z portów – Roenne – uzyskał certyfikat potwierdzający wdrożenie standardu CSR²⁶.

Zakończenie

Wraz z rosnącym znaczeniem społecznej działalności również porty morskie podejmują działania, które wynikają z prawa ogólnego, przepisów i wytycznych branżowych oraz indywidualnie podejmowanych inicjatyw. Jednak mimo wielu teoretycznych odniesień i formułowanych dobrych praktyk nadal wyznaczanie obszarów i zakresu społecznej odpowiedzialności dla konkretnych podmiotów jest sporym wyzwaniem. Na podstawie przeprowadzonej analizy można wnioskować, że badane porty koncentrują się na tych obszarach odpowiedzialności, które są szczególnie mocno widoczne w regulacjach, zwłaszcza tych dotyczących funkcjonowania tego rodzaju podmiotów, a więc kwestiach środowiskowych i bezpieczeństwa. Pozostałe obszary, w tym zwłaszcza sprawy pracownicze, nie są przez większość analizowanych portów tak mocno akcentowane.

Literatura

- Adamczyk J., Nitkiewicz T. (2007), *Programowanie zrównoważonego rozwoju przedsiębiorstw*, PWE, Warszawa.
- BPO, <http://www.bpo.org>, dostęp: 27.08.2017.
- Carroll A.B. (1991), *The pyramid of Corporate Social Responsibility*, „Business Horizon”, No. 7–8.
- Code of practice on safety and health in ports* (2016), ILO, Genewa http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/-ed_dialogue/-sector/documents/normativeinstrument/wcms_546257.pdf, dostęp: 19.08.2017.
- Code of Practice on Societal Integration of Ports* (2010), ESPO, <https://www.espo.be/media/espopublications/ESPOCodeofPracticeonSocietalIntegrationofPorts2010.pdf>, dostęp: 20.08.2017.
- Consolidated Set of GRI Sustainability Reporting Standards* (2016), Global Reporting Initiative, <https://www.globalreporting.org/standards>, dostęp: 23.08.2017.
- CSR Compass, <http://www.csrcompass.com/industry-initiatives>, dostęp: 22.08.2017.
- Eco-Management and Audit Scheme, http://ec.europa.eu/environment/emas/index_en.htm, dostęp: 21.08.2017.
- European Commission – Maritime Affairs, https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/documentation/facts_and_figures, dostęp: 28.08.2017.
- European Commission – Mobility and Transport, https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/ports/ports_pl, dostęp: 28.08.2017.

²⁶ Chodzi o DS. 49001 – duński standard CSR oparty na wytycznych ISO 26000.

- European Union Maritime Security Strategy* (2014), Rada UE, <http://register.consilium.europa.eu/doc/srv?l=EN&f=ST%2011205%202014%20INIT>, dostęp: 25.08.2017.
- Grzelakowski A.S., Matczak M. (2012), *Współczesne porty morskie. Funkcjonowanie i rozwój*, Akademia Morska w Gdyni, Gdynia.
- ISO 14000 family, <https://www.iso.org/iso-14001-environmental-management.html>, dostęp: 16.08.2017.
- ISO 26000 – Wytyczne dotyczące społecznej odpowiedzialności (2012), Polski Komitet Normalizacyjny, Warszawa.
- Kruk C.B., Donner M. (2009), *Freight Transport for Development Toolkit: Ports & Waterborne Freight*, The International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank.
- Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (MARPOL) (1973), <http://dziennikustaw.gov.pl/du/1987/s/17/101>, dostęp: 26.08.2017.
- Niebieski wzrost – szanse dla zrównoważonego wzrostu w sektorach morskich (2012), Komisja Europejska, COM (2012) 494.
- OECD Guidelines for Multinational Enterprises (2011), OECD, <http://mneguidelines.oecd.org/guidelines>, dostęp: 24.08.2017.
- Polskie porty morskie jako biegun rozwoju gospodarczego kraju i regionów lokalizacji. Raport* (2017), Actia Forum.
- Review of Maritime Transport* (2016), UNCTAD, http://unctad.org/en/Publications-Library/rmt2016_en.pdf, dostęp: 12.05.2017.
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/352 z dnia 15 lutego 2017 r. ustanawiające ramy w zakresie świadczenia usług portowych oraz wspólne zasady dotyczące przejrzystości finansowej portów, Dz.U. UE L57.
- SA 8000 Standard, <http://www.sa-intl.org/index.cfm?fuseaction=Page.ViewPage&PageID=1689>, dostęp: 22.08.2017.
- State Aids to EU Seaports. Study* (2011), Directorate-General for Internal Policies. Policy Department B: Structural and Cohesion Policies. Transport and Tourism.
- Ten principles of UN Global Compact*, UN Global Compact, <https://www.unglobalcompact.org/what-is-gc/mission/principles>, dostęp: 25.08.2017.
- Top 10 – environmental priorities of European ports for 2016* (2016), ESPO, http://www.espo.be/media/news/2016.03.25-ESP-1842_Postkaart%20Environment_V6.pdf, dostęp: 26.08.2017.
- Ustawa z dnia 23 sierpnia 2001 r. o organizowaniu zadań na rzecz obronności realizowanych przez przedsiębiorców, Dz.U. Nr 122, poz. 1320.
- WBCSD, <http://www.wbcds.org>, dostęp: 24.08.2017.
- Zintegrowana polityka morska Unii Europejskiej* (2007). Komisja Europejska, KOM (2007) 575.

Streszczenie

Celem artykułu była identyfikacja obszarów odpowiedzialności w ramach społecznej odpowiedzialności w wybranych bałtyckich portach morskich, funkcjonujących w krajach UE. Przedmiotem analizy teoretycznej były ogóle regulacje oraz wytyczne dotyczące formułowania obszarów społecznej odpowiedzialności w przedsiębiorstwach, a także regulacje i organizacyjno-prawne modele

funkcjonowania portów morskich w UE. Część empiryczna została przygotowana w oparciu o informacje upubliczniane przez badane podmioty – 37 portów morskich Morza Bałtyckiego, operujących w krajach UE. W części tej przeanalizowano wszelkie działania portów w zakresie społecznej odpowiedzialności oraz usystematyzowano je w ramach obszarów.

Słowa kluczowe

społeczna odpowiedzialność przedsiębiorstw, porty morskie

The problem of defining areas of social responsibility on the example of the selected EU Baltic Sea ports (Summary)

The aim of the article was to analyze the areas of social responsibility defined by the Baltic Sea ports of the EU. The theoretical part was dedicated to the general regulations and guidelines on the formulation of corporate social responsibility areas, regulations and organizational and legal models of the functioning of sea-ports in the EU. The empirical part was prepared on the basis of information published by the surveyed entities – 37 Baltic Sea ports operating in EU countries. This part explores the activities of the CSR in Sea ports.

Keywords

corporate social responsibility, sea ports

