



„Funkcja miastotwórcza portu w Szczecinie”

Oliwia Pietrzak

Szczecin, 2010



mgr inż. Oliwia Pietrzak

Zakład Logistyki i Informatyki

Instytut Zarządzania Transportem

WIET, Akademia Morska w Szczecinie

Funkcja miastotwórcza portu w Szczecinie

Wstęp

Porty morskie to złożone organizmy realizujące rozliczne cele społeczno – gospodarcze. Ich znaczenie rośnie wraz z postępowaniem procesów integracyjnych w światowym handlu i transporcie, a także rozwojem krajowych i międzynarodowych łańcuchów transportowych i logistycznych. Jako jedno z kluczowych ogniw tych łańcuchów, porty morskie, dążąc do zwiększenia swojej konkurencyjności na rynku, zmuszone niejako zostały do poszerzenia i dywersyfikacji działalności, a co za tym idzie wachlarza funkcji realizowanych w ramach ich struktur. Wraz z intensyfikacją rozwoju ośrodków zurbanizowanych, w szczególności ośrodków aglomeracyjnych i metropolitalnych, na znaczeniu zyskuje ponadto funkcja miasto– i regionotwórcza portów morskich.

Istota, funkcje i determinanty funkcjonowania portów morskich

Dla prawidłowego określenia istoty portów morskich niezbędne jest zestawienie odmiennych stanowisk, czy też spojrzeń na kwestię zdefiniowania struktur portowych.

Geograficzne ujęcie portów morskich wskazuje, iż są one „wyodrębnionymi obszarami lądowo – wodnymi, znajdującymi się na styku lądu i morza lub ewentualnie z akwenem dostępnym bezpośrednio od strony morza”¹. Ukształtowanie i cechy tego obszaru determinują właściwą obsługę środków transportu poszczególnych gałęzi oraz masy ładunkowej.

¹ Christowa Cz., Christowa-Dobrowolska M., *Modelowanie strategii rozwoju portów morskich na przykładzie portów w Szczecinie i Świnoujściu*, w: Wpływ portów morskich na funkcjonowanie i rozwój otoczenia, V Konferencja Naukowa Porty Morskie 2005, praca zbiorowa pod red. Naukową Krzysztofa Chwesiuka, Szczecin 2005, s. 165

Prawne spojrzenie na definicję portu wskazuje, iż zgodnie z art. 2, pkt. 2 ustawy o portach i przystaniach morskich², pod pojęciem portu morskiego, rozumie się „akweny i grunty oraz związaną z nimi infrastrukturę portową, znajdujące się w granicach portu”.

Ustawa dzieli ponadto polskie porty morskie na dwie podstawowe grupy:

- porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej,
- inne porty morskie,

a co za tym idzie – przewiduje częściowo odmienne zasady zarządzania w ramach wskazanych grup.

Porty morskie, pod względem funkcjonalnym, to jedne z ważniejszych ogniw łańcucha transportowego i logistycznego; to złożone węzły transportowe, w których następuje połączenie poszczególnych gałęzi transportu: morskiego, wodnego śródlądowego, drogowego, lotniczego, kolejowego, a także przesyłowego.

Ekonomiczne spojrzenie na strukturę portu morskiego wskazuje na zróżnicowanie skali, w której może być rozpatrywany. Ujęcie makroekonomiczne wskazuje na port morski jako integralną część gospodarki narodowej i osiąganie efektów ekonomicznych na poziomie krajowym i międzynarodowym. Ujęcie mikroekonomiczne natomiast wskazuje na regionalny, czy wręcz lokalny charakter danej struktury portowej i osiąganie w tej właśnie skali efektów ekonomicznych.

Porty morskie to ponadto obiekty gospodarcze, funkcjonujące w realiach gospodarki rynkowej, nie są jednostkami autonomicznymi, funkcjonującymi w oderwaniu od otoczenia. Ich istnienie i rozwój są efektem oddziaływania środowiska, zarówno bliższego, jak i dalszego. Oddziaływanie to odbywa się poprzez określone czynniki.

Ze względu na charakter i sposób oddziaływania, determinanty funkcjonowania portów morskich podzielić można na dwa zbiory³:

- czynniki zewnętrzne, in. egzogeniczne,
- czynniki wewnętrzne, in. endogeniczne.

Istotą czynników zewnętrznych jest, co zobrazowano na rysunku 1, jednostronność strumienia oddziaływań. Oznacza to, iż port morski nie ma, bądź ma bardzo ograniczoną możliwość wpływu na ich siłę, sposób, czy charakter. Istnieją oczywiście pewne możliwości

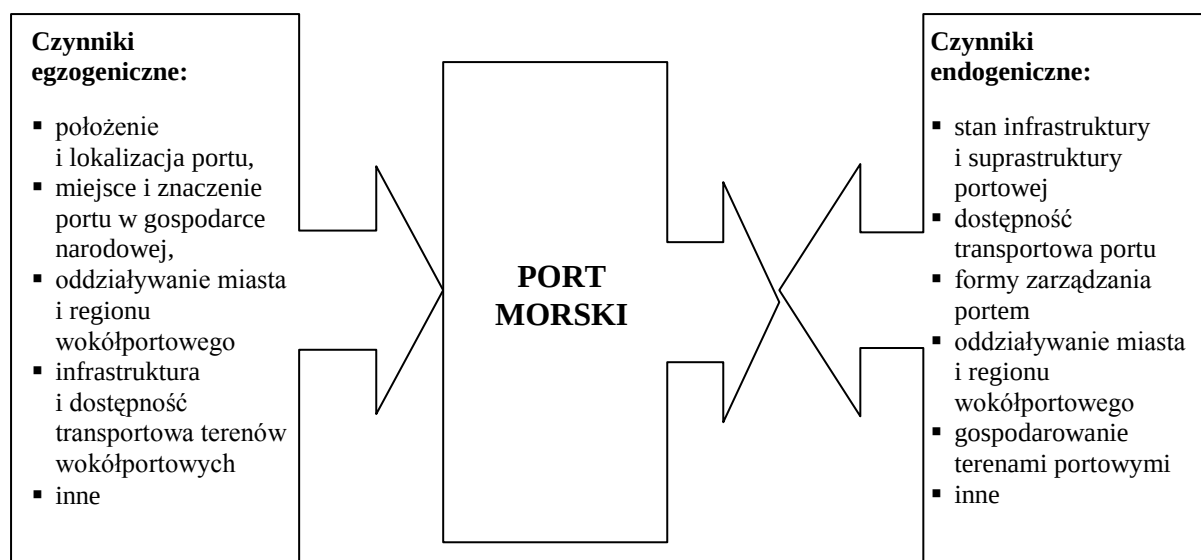
² Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich, Dz. U. 1997 Nr 9 poz. 44

³ Pietrzak O., *Gospodarka terenami portowymi jako istotny czynnik funkcjonowania portu morskiego na przykładzie portu Kołobrzeg*, w: *Wpływ portów morskich na funkcjonowanie i rozwój otoczenia*, V Konferencja naukowa Porty Morskie 2005, praca zbiorowa pod red. Krzysztofa Chwesiuka, Wyd. Kreos, Szczecin 2005, s. 269

oddziaływania struktur portowych, mają one jednak charakter pośredni i nie są gwarantem określonych efektów.

Drugą grupę determinant funkcjonowania portu morskiego stanowią czynniki endogeniczne. Są to elementy warunkujące istnienie i rozwój portu morskiego, na których siłę, sposób i charakter oddziaływania duży wpływ ma sam organizm portowy. W odróżnieniu od czynników zewnętrznych, władze portowe, poprzez autonomiczne decyzje i postępowanie, mają możliwość kształtowania istoty czynników wewnętrznych.

Elementy obu zbiorów determinant zobrazowano na rysunku 1.



Rysunek 1. Czynniki funkcjonowania portu morskiego

Źródło: Pietrzak O., *Gospodarka terenami portowymi jako istotny czynnik funkcjonowania portu morskiego na przykładzie portu Kołobrzeg*, w: *Wpływ portów morskich na funkcjonowanie i rozwój otoczenia*, V Konferencja naukowa Porty Morskie 2005, praca zbiorowa pod red. Krzysztofa Chwesiuka, Wyd. Kreos, Szczecin 2005, s. 269

W aspekcie czynników endogenicznych, oddziaływanie portu morskiego może mieć charakter pierwotny, bądź wtórny. Pierwotny charakter oddziaływań przejawia się w kreowaniu odpowiednich determinant, tworzeniu określonych czynników, które w przyszłości mają pełnić rolę pomocniczą dla działań władz portowych. Jest to wewnętrzne tworzenie określonych warunków, które zaowocować mają dodatkowymi możliwościami rozwoju portu morskiego⁴.

Wtórny charakter działań portowych to odpowiedź na istniejące, wysyłane bodźce w kierunku portu. Władze portowe, poprzez realizowanie założonych celów, mogą kreować

⁴ Pietrzak O., *Gospodarka terenami...*, op. cit. s., 270

zwrotny strumień oddziaływań na linii otoczenie – port morski. Realizacja określonych działań może odbywać się, bądź przez dostosowywanie ich do istniejących warunków, bądź też przez ich modyfikowanie. W obu przypadkach dochodzi do zaistnienia sprzężenia zwrotnego między oddziaływaniem otoczenia na port, a oddziaływaniem portu na otoczenie. Endogeniczne determinanty funkcjonowania portu morskiego dają możliwość na aktywne uczestniczenie w procesie rozwoju portu władz określonego z nich⁵.

W aspekcie realizowanych zadań i celów, porty morskie można rozumieć jako złożone organizmy gospodarcze, w których, poza tradycyjnymi funkcjami takimi, jak: transportowa, handlowa, czy przemysłowa, rozwinęły się ponadto:

- funkcja obsługi ruchu pasażerskiego i turystycznego,
- funkcja obsługi rybołówstwa,
- funkcja logistyczno – dystrybucyjna,
- funkcja koordynacyjna,
- funkcja miasto– i regionotwórcza.

Należy przy tym zauważyć, iż w ostatnich latach obserwuje się duże nasilenie znaczenia dodatkowych funkcji realizowanych przez porty morskie, ze szczególnym naciskiem na rozwój funkcji logistyczno – dystrybucyjnej, koordynacyjnej oraz miasto– i regionotwórczej.

Jak wynika z powyższych rozważań, porty morskie to złożone struktury organizacyjno – funkcjonalne spełniające różnorodne funkcje, uczestniczące w lokalnej, regionalnej, krajowej i międzynarodowej wymianie towarowej, realizujące przy tym społeczno-gospodarcze zadania w skali mikro – i makroekonomicznej.

Wpływ portu na funkcjonowanie miasta i regionu wokółportowego

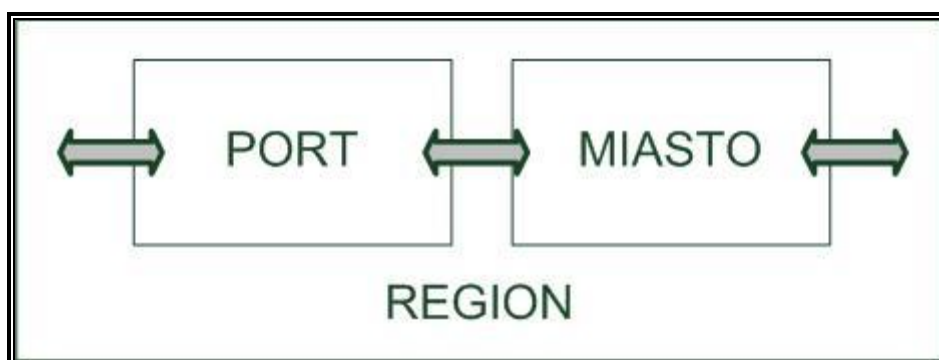
Funkcja miasto– i regionotwórcza portu morskiego wyraża jego więzi społeczno – gospodarcze z miastem i regionem wokółportowym; jest kluczowym czynnikiem wpływającym na specyfikę i rozwój miasta portowego. Charakter funkcji miasto– i regionotwórczej jest przeważnie wtórny w stosunku do podstawowych funkcji portu takich, jak: transportowa, handlowa, czy przemysłowa; ujawnia się i nabiera na znaczeniu dopiero wówczas, gdy gospodarka portu jest na tyle silnie ukształtowana, by móc wpływać na rozwój otoczenia. Nie oznacza to jednak, iż funkcja ta nie może mieć charakteru pierwotnego, czyli

⁵ Pietrzak O., *Gospodarka terenami...*, op. cit. s., 270

być impulsem dla rozwoju miasta portowego od podstaw, na skutek zlokalizowania na danym obszarze portu morskiego⁶.

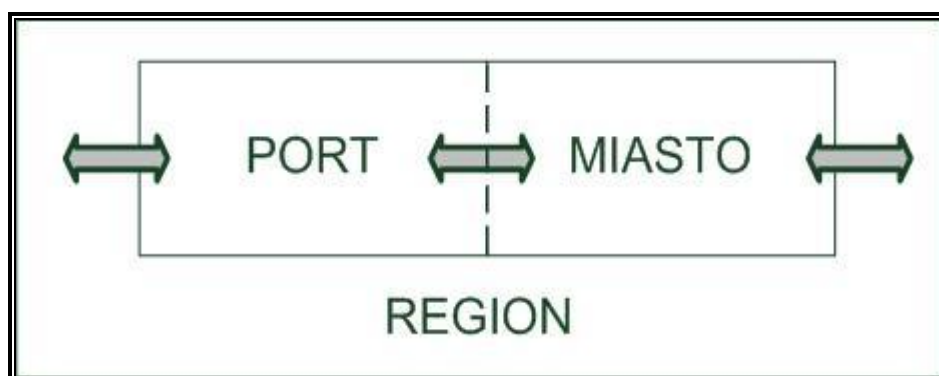
Prawidłowe oddziaływanie portu na region wokółportowy uzależnione jest w dużej mierze, poza czynnikami zewnętrznymi, od charakteru realizowanej współpracy na linii: port morski – miasto portowe – region wokółportowy.

Schematy możliwych relacji we współpracy regionu, miasta portowego i portu morskiego zaprezentowano na rysunkach 2 i 3.



Rysunek 2. Strategia konkurencji współpracy portu, miasta i regionu wokółportowego

Źródło: Pietrzak O., *Turystyka morska jako czynnik aktywizacji i rozwoju regionu środkowego wybrzeża na przykładzie miasta Kołobrzeg*, w: *Handel wewnętrzny. Rynek. Przedsiębiorstwo. Konsumpcja. Marketing*, Instytut Badań Rynku, Konsumpcji i Koniunktur, Warszawa 2009, s. 285



Rysunek 3. Strategia partnerska współpracy portu, miasta i regionu wokółportowego

Źródło: Pietrzak O., *Turystyka morska jako czynnik aktywizacji i rozwoju regionu środkowego wybrzeża na przykładzie miasta Kołobrzeg*, w: *Handel wewnętrzny. Rynek. Przedsiębiorstwo. Konsumpcja. Marketing*, Instytut Badań Rynku, Konsumpcji i Koniunktur, Warszawa 2009, s. 286

Przedstawione na rysunkach 2 i 3 strategie współpracy obrazują możliwe podejścia do relacji zachodzących pomiędzy organizmem portowym a otaczającym go regionem. Strategia konkurencji, zobrazowana na rysunku 2, opiera się na zasadzie rozdzielania struktur

⁶ Doskonałymi przykładami na poparcie tego osądu są struktury portu morskiego w Gdyni, czy też portu morskiego w Kołobrzegu

portowych od miejskich i rozumienia portu morskiego jako autonomicznego, niezależnego tworu spełniającego określone, założone przez niego samego lub zadane mu drogą prawną – gospodarczą, zadania i cele. Zgodnie z tą strategią port morski funkcjonuje niejako obok miasta portowego, nie zawsze z nim się utożsamiając i wpływając na jego charakter jedynie w stopniu niezbędnym dla realizacji swoich podstawowych funkcji.

Strategia partnerska, zobrazowana na rysunku 3, opiera się na zasadzie symbiozy portu i miasta portowego, a poprzez to także regionu wokółportowego. Zgodnie z nią cele i zadania realizowane przez port morski, uwzględniają charakter, cele, a często również potrzeby miasta i regionu wokółportowego. Podobnie, polityka społeczno – gospodarcza realizowana przez miasto portowe i region uwzględnia struktury portowe jako ich części składowe, wspierając działania portu. Tak realizowana współpraca może zaowocować dodatkowymi efektami pochodnymi dla indywidualnych portu i miasta działań, co z kolei może być czynnikiem dla powstania nowych płaszczyzn współpracy.

Wpływ portu na funkcjonowanie miasta i regionu wokółportowego może być uwidoczniiony w następujących obszarach:

- historycznym – związki portu i miasta portowego charakteryzują często uwarunkowania historyczne, związane z pierwotną bądź wtórną postacią funkcji miastotwórczej;
- społecznym i demograficznym – realizowanym głównie poprzez wpływ na ruchy migracyjne ludności regionu oraz strukturę zatrudnienia mieszkańców;
- kulturalnym i oświatowym – odzwierciedlanym często w charakterze przedsięwzięć kulturalnych podejmowanych w regionie, a także profilu działalności placówek oświatowych i edukacyjnych;
- przestrzennym – widocznym w przejmowaniu części obszarów miejskich na rzecz działalności związanej z szeroko rozumianą gospodarką morską i przemysłem portowym, jak również w zmianie charakteru posiadanych już obszarów wraz ze zmianami dokonującymi się w organizmie portowym;
- gospodarczym – obejmującym kwestie korelacji pomiędzy istnieniem portu na danym obszarze a: strukturą zatrudnienia społeczności lokalnej, profilem działalności gospodarczej jednostek zlokalizowanych w regionie, intensywnością tworzenia tych jednostek, a także, co bardzo istotne, ich kondycją gospodarczą;
- politycznym – z jednej strony lokalizacja w danym regionie portu może stać się narzędziem dla decyzji i działań politycznych, podejmowanych przez rozliczne opcje polityczne w celu osiągnięcia poparcia mieszkańców i użytkowników

danego regionu, z drugiej zaś istnienie w regionie organizmu portowego może stać się bezpośrednią przyczyną dla możliwości osiągnięcia określonych celów społeczności lokalnej;

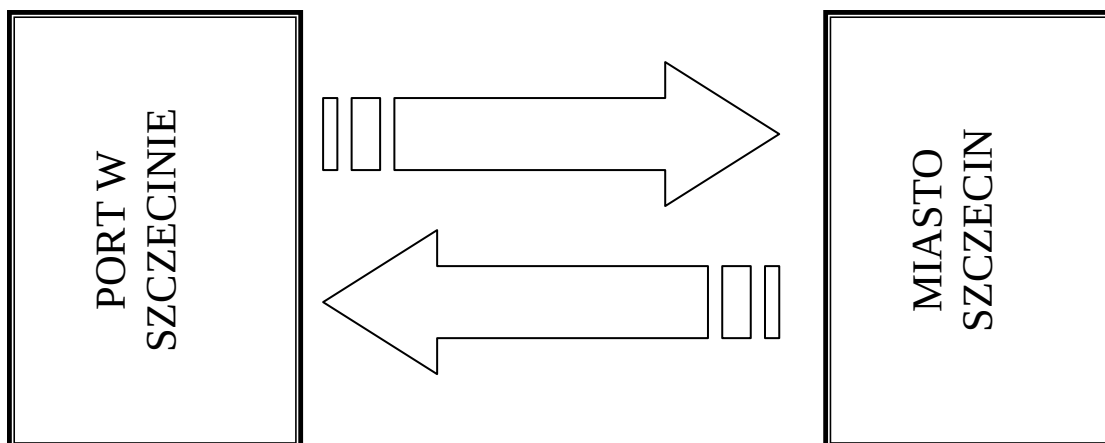
- promocyjnym – port jako istotny element łańcucha transportowego i logistycznego, jako złożony węzeł transportowy może oddziaływać i w większości przypadków oddziałuje na charakter regionu, częstokroć w znacznym stopniu przyczyniając się do promocji miasta i regionu.

Funkcja miastotwórcza portu w Szczecinie – uwarunkowania i perspektywy rozwoju

Szczecin to, położone w północno – zachodniej części kraju nad rzeką Odrą, jedno z największych miast w Polsce. Pośród miast polskich zajmuje trzecie miejsce pod względem powierzchni – 301 km² oraz siódme pod względem liczby ludności – 407 tys. mieszkańców a jego gęstość zaludnienia kształtuje się na poziomie 1354 osób na km² ⁷. Od stycznia 1999 roku Szczecin jest miastem na prawach powiatu (tzn. gminą miejską wykonującą zadania powiatu). Na jego terenie zlokalizowany jest jeden z czterech portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki kraju ($\varphi = 53^{\circ}25'N$, $\lambda = 14^{\circ}32'E$, usytuowany nad rzeką Odrą, 65 km w głąb lądu).

Identyfikacja charakteru funkcji miastotwórczej – pierwotnego bądź wtórnego – w przypadku portu w Szczecinie nie jest zagadnieniem jednoznacznym. Oddziaływanie na linii dwóch tak silnych organizmów: portowego i osadniczego można tutaj zobrazować jako współzależne strumienie bez wyraźnego zarysowania ich pierwotnej bądź wtórnej specyfiki. Współistnienie strumieni oddziaływań na linii port – miasto portowe w przypadku Szczecina ma charakter sprzężenia zwrotnego; obrazuje to rysunek 4.

⁷ Powierzchnia i ludność w przekroju terytorialnym w 2009 r., Główny Urząd Statystyczny, Departament Metodologii, Standardów i Rejestrów, Warszawa 2009, s. 27



Rysunek 4. Strumienie oddziaływań na linii port – miasto portowe w aspekcie Szczecina

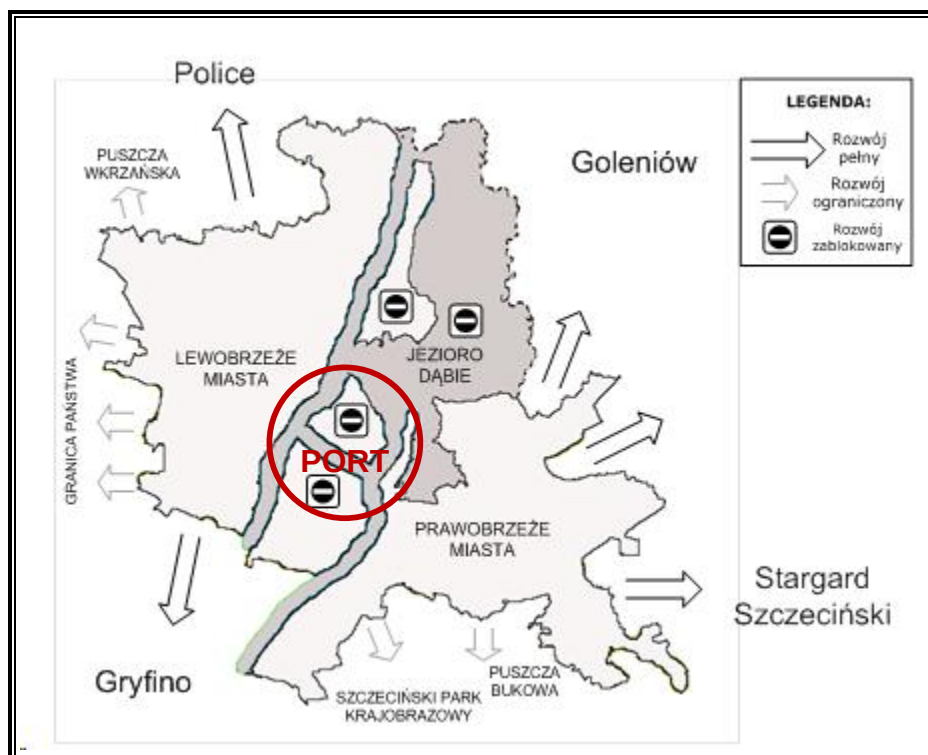
Źródło: Opracowanie własne

Specyfika i możliwości rozwoju przestrzennego miasta Szczecina w znacznym stopniu uwarunkowane są zlokalizowaniem na jego terenie portu; wyznaczają ją m.in. takie cechy, jak⁸:

- podział miasta na dwa ośrodki zurbanizowane, tzw. lewo– i prawobrzeże, oddzielone naturalną granicą – rzeką Odrą i jeziorem Dąbie oraz terenami portu morskiego i przemysłu portowego;
- silnie zarysowany podział funkcjonalny w/w ośrodków;
- zmiany funkcjonalne w obszarze centrum miasta (wypieranie mieszkalnictwa przez działalność handlową, usługową i inne o charakterze gospodarczym);
- niewielka ilość przepraw mostowych łączących lewo– i prawobrzeże;
- występowanie ograniczeń w przestrzennym rozwoju miasta w postaci: bliskiego sąsiedztwa (ok. 5 km) granicy państwa, graniczenia zewnętrznych obszarów miasta z puszciami i parkami krajobrazowymi;

Kierunki i możliwości rozwoju przestrzennego miasta Szczecina wraz z barierami je ograniczającymi zaprezentowane zostały na rysunku 5.

⁸ Pietrzak O.: Logistyka miejska jako narzędzie optymalizujące obsługę ruchu pasażerskiego, w: Transport i Komunikacja, nr 1/2010, Wyd. Kolpio, Kwidzyn 2010, s. 34



Rysunek 5. Kierunki i możliwości rozwoju przestrzennego miasta Szczecina

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Pietrzak O., Logistyka miejska jako narzędzie optymalizujące obsługę ruchu pasażerskiego, w: Transport i Komunikacja, nr 1/2010, Wyd. Kolpio, Kwidzyn 2010, s. 34

Usytuowanie portu w granicach miasta (pomiędzy jego prawym i lewym brzegiem), jak wynika z rysunku 5, stanowi barierę ograniczającą rozwój przestrzenny miasta w sposób trwały i całościowy. Nie oznacza to oczywiście, iż lokalizacja portu blokuje rozwój przestrzenny miasta; stanowi raczej czynnik (nie jedyny) nadający częściowo kierunek tego rozwoju.

Lokalizacja portu w granicach miasta Szczecina wpływa także na jego system transportowy, zarówno w ujęciu transportu osób, jak i przewozu ładunków środkami różnych gałęzi. System transportowy miasta (a poprzez silne współzależności miasta z regionem, również i regionu) można scharakteryzować w sposób przedstawiony w tabeli 1.

Tabela 1. Mocne i słabe strony systemu transportowego miasta Szczecin

Mocne strony systemu transportowego miasta Szczecin	Słabe strony systemu transportowego miasta Szczecin
korzystne położenie względem głównych dróg krajowych przy jednoczesnym ograniczeniu ruchu tranzytowego przez miasto – drogi kierujące ruch na: Berlin (A6), Świnoujście (nr 3 – docelowo S3/A3), Gdańsk (nr 6), Bydgoszcz, Toruń i Warszawę (nr 10), Gorzów Wielkopolski	- brak zachodniej obwodnicy miasta dla ruchu tranzytowego na Lubieszyn i Police; - brak obwodnicy śródmiejskiej odciążającej ruch międzydzielnicowy; - brak kolejowej obwodnicy miasta dla ruchu towarowego do Polic; - brak połączenia kolejowego z lotniskiem

i Wrocław (nr 3 – docelowo S3/A3) omijają centrum miasta; jedynie drogi na Lubieszyn (nr 10) i Police (nr 115/114) przebiegają przez ściśle centrum miasta; ▪ korzystne położenie względem głównych linii kolejowych (krajowych i europejskich, w tym linii zaliczanych do grupy AGC i AGTC); ▪ gęsta sieć kolejowa zarówno wokół miasta, jak i w jego granicach; ▪ znaczna ilość stacji kolejowych i posterunków osobowych; ▪ dobra dostępność transportowa portu od strony lądu.	w Goleniowie; ▪ ograniczona ilość przepraw mostowych łączących prawy i lewy brzeg miasta oraz miasto z jego otoczeniem; ▪ ograniczenia w zakresie parametrów tzw. statku maksymalnego, ze szczególnym uwzględnieniem jego maksymalnego zanurzenia.
--	--

Źródło: Opracowanie własne

Dynamicznie rozwijające się miasto nieuchronnie staje przed problemem pojawiającej się kongestii transportowej, widocznej zarówno w aspekcie potoków ruchu pasażerskiego, jak i przewozów towarowych. Węzeł transportowy, jakim jest miasto Szczecin wraz ze zlokalizowanym w jego granicach portem morskim, staje przed koniecznością pogodzenia interesów obu struktur – miejskiej i portowej oraz zapewnienia możliwości ich zrównoważonego rozwoju. Lokalizacja portu morskiego w granicach miasta, z jednej strony przyczynia się do powstania i nasilania zjawiska kongestii transportowej, z drugiej zaś jest bezpośrednim i kluczowym czynnikiem dla budowania i modernizacji infrastruktury transportowej miasta i regionu. Przykładami inwestycji realizowanych w oparciu o lokalizację portu w granicach miasta Szczecin mogą być:

- budowa mostu Pionierów (2002 r.),
- przeprawa Parnicka (2003 r.),
- przebudowa ulicy A. Struga (w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko pod nazwą: Modernizacja dostępu drogowego do portu w Szczecinie),

Lokalizacja portu morskiego w granicach miasta Szczecin ma znaczenie nie tylko dla systemu transportowego samego miasta, ale również dla systemu transportowego aglomeracji szczecińskiej, czy być może w przyszłości również i dla systemu transportowego metropolii. Port morski w Szczecinie jest węzłem transportowym o znaczeniu międzynarodowym i takie też znaczenie spełniać może w przyszłości system transportowy regionu.

Podsumowanie

Funkcja miasto– i regionotwórcza portu rozumiana może być w bardzo szerokim zakresie. Lokalizacja w danym regionie tak złożonego organizmu, jakim jest port może wpływać na możliwości rozwojowe (a niekiedy także je ograniczać) miasta poprzez powiązania m.in. społeczne, gospodarcze, przestrzenne, promocyjne, czy też kulturowe.

Port morski i miasto Szczecin to struktury funkcjonujące w swoim bezpośrednim otoczeniu, o silnych wzajemnych powiązaniach i ścisłych współzależnościach. Funkcja miastotwórcza portu w Szczecinie i charakter jego powiązań z miastem z jednej strony są czynnikiem rozwoju przestrzennego i gospodarczego miasta i regionu, z drugiej jednak mogą także przyczyniać się, poprzez siłę powiązań do przenoszenia pewnych negatywnych efektów na miasto portowe (np. problemy przemysłu stoczniowego w znacznym stopniu przełożyły się na problemy ludności ściśle zawodowo z nim związanej, a tym samym na kondycję miasta).

Lokalizacja portu w regionie szczecińskim nadaje mu specyficznego charakteru i jest podstawowym czynnikiem jego rozwoju. Dodatkowo fakt zaliczenia portu w Szczecinie do grupy portów o podstawowym znaczeniu dla narodowej gospodarki morskiej stwarza regionowi możliwości dla pozyskiwania funduszy na realizację wielu inwestycji infrastrukturalnych i podnosi rangę miasta i regionu na arenie krajowej i międzynarodowej.

Literatura:

1. Analiza i prognoza zjawisk demograficznych Szczecina 2025 z uwzględnieniem ich wpływu na gospodarkę miasta i rozwój usług publicznych, Public Profits Sp. z o.o. na zlecenie Urzędu Miasta Szczecin, Poznań – Szczecin, czerwiec 2009
2. Christowa Cz., Christowa-Dobrowolska M., Modelowanie strategii rozwoju portów morskich na przykładzie portów w Szczecinie i Świnoujściu, w: Wpływ portów morskich na funkcjonowanie i rozwój otoczenia, V Konferencja Naukowa Porty Morskie 2005, praca zbiorowa pod red. Naukową Krzysztofa Chwesiuka, Szczecin 2005
3. Pietrzak O., Gospodarka terenami portowymi jako istotny czynnik funkcjonowania portu morskiego na przykładzie portu Kołobrzeg, w: Wpływ portów morskich na funkcjonowanie i rozwój otoczenia, V Konferencja naukowa Porty Morskie 2005, praca zbiorowa pod red. Krzysztofa Chwesiuka, Wyd. Kreos, Szczecin 2005
4. Pietrzak O., Logistyka miejska jako narzędzie optymalizujące obsługę ruchu pasażerskiego, w: Transport i Komunikacja, nr 1/2010, Wyd. Kolpio, Kwidzyn 2010
5. Pietrzak O., Turystyka morska jako czynnik aktywizacji i rozwoju regionu środkowego wybrzeża na przykładzie miasta Kołobrzeg, w: Handel wewnętrzny.

Rynek. Przedsiębiorstwo. Konsumpcja. Marketing, Instytut Badań Rynku, Konsumpcji i Koniunktur, Warszawa 2009

6. Powierzchnia i ludność w przekroju terytorialnym w 2009 r., Główny Urząd Statystyczny, Departament Metodologii, Standardów i Rejestrów, Warszawa 2009
7. Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich, Dz. U. 1997 Nr 9 poz. 44