


Tomasz Michalski

 <https://orcid.org/0000-0002-7916-9620>

Uniwersytet Gdański

Wydział Nauk Społecznych

Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej

tomasz.michalski@ug.edu.pl

Iwona Kiniorska

 <https://orcid.org/0000-0001-5630-4554>

Uniwersytet Jana Kochanowskiego w Kielcach

Wydział Nauk Ścisłych i Przyrodniczych

Instytut Geografii i Nauk o Środowisku

iwona.kiniorska@ujk.edu.pl

PORT JAKO CZYNNIK ROZWOJU MIASTA NADMORSKIEGO (NA PRZYKŁADZIE USTKI)

Abstrakt: Po transformacji ustrojowej z 1989 r. polskie miasta i wsie, w których znajdowały się małe porty i przystanie morskie, stały przed dużą szansą rozwoju. Jednak przemiany ekonomiczne, przystąpienie do Unii Europejskiej oraz degradacja Bałtyku zmniejszyły znaczenie portów i przystani w rozwoju tych miast i wsi. Celem niniejszego opracowania jest analiza zmiany funkcji usteckiego portu i wpływ tego procesu na szanse rozwojowe miasta Ustka. W toku przeprowadzonej analizy stwierdzono, że znaczenie portu dla miasta bardzo zmalało. Stracił on funkcję przemysłową i przeładunkową, a rola bazy dla rybołówstwa uległa zmniejszeniu. Port zachował funkcję turystyczną, lecz ma ona charakter uzupełniający wobec plaż nadmorskich, które są głównym walorem turystycznym Ustki. Port zyskał także przeznaczenie mieszkaniowe, co uznano za mylną koncepcję. Również zamierzona lokalizacja w porcie bazy serwisowej dla planowanych morskich farm wiatrowych nie będzie mieć tu nowej roli miastotwórczej.

Słowa kluczowe: małe porty i przystanie morskie, funkcje miastotwórcze, Ustka

A PORT AS A FACTOR IN THE DEVELOPMENT OF A COASTAL TOWN (BASED ON THE EXAMPLE OF USTKA)

Abstract: After 1989, Polish towns with small ports and marinas gained a great development opportunity resulting from the political transformation. However, economic changes, accession to the European Union and the degradation of the Baltic Sea have reduced their importance in the development of these towns. The aim of this study is to analyze changes in function of Ustka port and the impact of this on the town's development opportunities. The analysis showed that the importance of the port for the town has significantly decreased. It has lost its industrial and transshipment functions, and its function as a fishing base has decreased. The port has retained its tourist function, but it is complementary to the main tourist attraction of the beaches. The port has also gained a residential function but this was considered a bad decision. The planned location of a service base for offshore wind farms in the port will constitute a new urban function.

Keywords: small sea ports and marinas, city-forming functions, Ustka

1. WPROWADZENIE

Upadek systemu państw tzw. demokracji ludowej uruchomił w nich procesy transformacji ustrojowej. Polskie małe miasta nadmorskie stały przed szansą dużo większego wpływu na własny rozwój. Wynikało to nie tylko z odzyskania podmiotowości przez samorządy,

jak to miało miejsce w całej Polsce (por. Parysek, 2000), ale także z pojawienia się możliwości przejęcia przez nie portów. Przed 1989 r. porty były niejednokrotnie podstawą rozwoju miast nadmorskich. Model zarządzania i struktura organizacyjno-prawna portów

morskich były wzorowane na modelu zaimportowanym z ówczesnego Związku Radzieckiego (Andruszkiewicz, 2012). W modelu tym, o charakterze nakazowo-rozdzielczym, wszelkie decyzje podejmowano centralnie.

Już w 1992 r. rozpoczęto prace nad ustawą o zarządzaniu portami, które zaowocowały w 1996 r. przyjęciem stosownego aktu prawnego (*Ustawa, 1997*) – od tamtej pory wielokrotnie nowelizowanego. Szczegółowo ten proces opisała Adamowicz (2012). Porty i przystanie morskie podzielono na te o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście) i pozostałe. Mając na względzie wielowiekową symbiozę między miastami i portami (por. Waluczkiwicz, 2011), w przypadku pozostałych portów i przystani morskich ustawodawca dopuścił realny wpływ samorządów na ich rozwój, aczkolwiek w mniejszym stopniu niż samorzady by tego chciały.

Funkcja przeładunkowa jest podstawową formą aktywności gospodarczej w portach morskich (Rozkrut i Rozkrut, 2015). Oprócz niej do istotnych form aktywności zalicza się (Luks, 2011):

- rozwój morskich klastrow sportowo-turystycznych oraz żeglugi pasażerskiej,
- rozwój rybołówstwa i wędkarstwa rekreacyjnego,
- przeładunki towarów i obsługę statków handlowych,
- działalność produkcyjną prowadzoną na terenie portu i w jego otoczeniu,
- obsługę działalności poszukiwawczej i wydobywczej w polskiej strefie ekonomicznej,
- obsługę konserwacji i eksploatacji farm wiatrowych.

Każda z powyższych funkcji portu ma odmienne oddziaływanie miastotwórcze. Patrząc na historię obecnych polskich małych portów i przystani morskich, wydaje się, że największe znaczenie miastotwórcze w przeszłości miała funkcja rybołówstwa oraz – w większych spośród małych portów – funkcje przeładunkowa i produkcyjna.

Współcześnie w małych portach i przystaniach morskich mamy do czynienia z procesem zmiany pełnionych przez nie funkcji (Michalski, 2020; Szymańska i Michalski, 2018), co pośrednio skutkuje spadkiem ich znaczenia dla miast i wsi, w obrębie których są zlokalizowane. W tym kontekście celem niniejszego artykułu jest prześledzenie zmian w funkcjach usteckiego portu oraz wywołanych przez nie zmian w znaczeniu portu dla miasta Ustka. Analizę przeprowadzono dla okresu po 1989 r.

2. ŹRÓDŁA DANYCH I METODY ANALIZY

Mając na uwadze cel opracowania, posłużono się metodą wtórnej analizy jakościowej (por. Borowska-Beszta i in., 2017). Jest to rezultat uznania, że zadaniem zrealizowanej analizy jakościowej wtórnej powinny być

wygenerowanie i synteza nowych znaczeń z wcześniejszych badań (Long-Sutehall i in., 2011). Spośród wyróżnionych przez Heaton (2008) trzech źródeł pochodzenia danych wykorzystano repozytoria formalne w postaci roczników statystycznych gospodarki morskiej opublikowanych przez Główny Urząd Statystyczny (GUS) oraz repozytoria nieformalne zawierające dokumenty na temat portu w Ustce.

3. HISTORIA PORTU I WSI USTKA

Ustka jest małym miastem portowym, położonym w ujściowym odcinku rzeki Słupi do Morza Bałtyckiego. Linia brzegowa tworzy w tym miejscu abrazyjną Zatokę Słupską o głębokości wcięcia w głąb ładu 4 km i szerokości ok. 25 km (Dąbrowa-Januszewski, 1979).

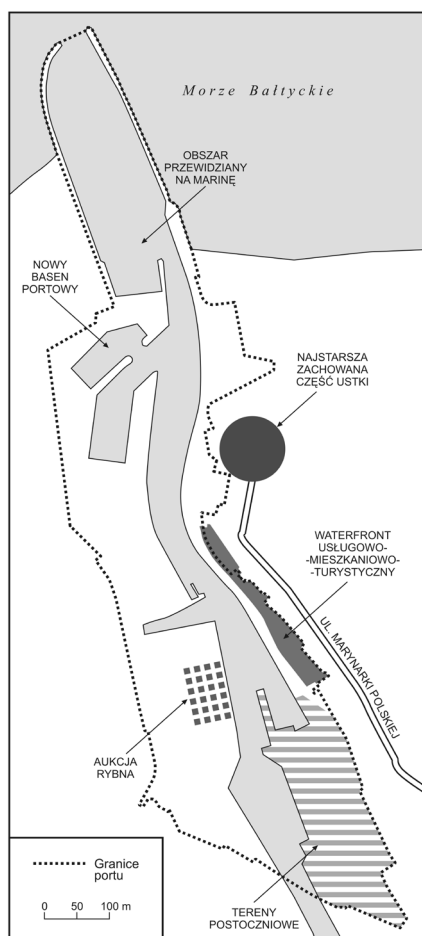
Dzieje Ustki można podzielić na trzy okresy:

- panowania rodzimych książąt pomorskich (do 1648 r.),
- przynależności do Niemiec (1648–1945),
- przynależności do Polski (od 1945 r.).

Pierwsze wzmianki o Ustce pochodzą z roku 1337, kiedy to została podpisana umowa między rodem Święców i miastem Słupskiem, na mocy której Ustka traciła swój dotychczasowy byt osady rybackiej. W ciągu blisko 500 lat stała się ośrodkiem przeładunku towarów i rybołówstwa, stanowiącym własność Słupska. Wieś przechodziła zmienne koleje losu. Po okresie rozkwitu związanego z przynależnością Słupska do Hanzy (1356–1476) miało miejsce prawie całkowite wyludnienie podczas wojny trzydziestoletniej (1618–1648). Przejście w 1648 r. pod panowanie Brandenburgii, po pokoju w Osnabrück, gdy dokonano rozbioru państwa Gryfitów, nie zmieniło sytuacji portu i wsi Ustka. Z jednej strony kolejne klęski żywiołowe (zwłaszcza pożar w 1644 r., sztormy z 1666 i 1668 r. oraz wylew Słupi w 1705 r.), z drugiej strony restrykcyjna polityka Słupska wobec wsi sprawiły, że była ona słabo zasiedlona (na pocz. XVIII w. liczba mieszkańców wynosiła jedynie 250), a port zamulony. W drugiej poł. XVIII w. odbudowa portu i koniunktura na statki przyniosły rozwój wsi, jednakże na przeszkodzie dalszego rozkwitu osady stanęła zależność od Słupska, który nie był zainteresowany rozbudową Ustki. Ten stan rzeczy zmieniła reforma ustroju miejskiego z 1808 r. W jej następstwie rozpoczęło się powolne rozluźnianie związków administracyjno-prawnych ze Słupskiem. W 1831 r. władze pruskie przejęły port, w 1874 r. wieś otrzymała autonomię w działaniach ogólnogospodarczych. Wszelkie prawa do Ustki Słupsk stracił w 1900 r. Na rozwój wsi miało także wpływ oddanie do użytku szosy z Ustki do Słupska (1835 r.) i do Darłowa (1859 r.) oraz wybudowanie linii kolejowych do Słupska (1878 r.), Sławna i Kępnowa – dwie ostatnie zlikwidowano po II wojnie światowej. W 1937 r. Niemcy rozpoczęły prace

nad rozbudową portu, przerwane przez wybuch wojny (Lindmajer i in., 1985). Ustka ma status miasta co najmniej od 1 lipca 1976 r. (Głos Pomorza, 2007). Wcześniej przyjmowano, że prawa miejskie otrzymała 22 marca 1935 r., lecz okazało się, że jest to błędna informacja.

Przeglądając przedwojenne opracowania (Eulitz, 1926; Königlische Preußische Landesaufnahme, 1891) oraz analizując aktualną strukturę przestrzenną i funkcjonalną Ustki, widać, że dawna wieś rozwijała się po wschodniej stronie ujścia Słupi do morza, w bezpośrednim sąsiedztwie portu (rysunek 1). Dopiero w pierwszej poł. XX w. nastąpił dalszy rozwój Ustki. W tym czasie powstał park nadmorski wraz z promenadą, a na jego zapleczu dzielnica willowa o charakterze wczasowo-mieszkaniowym (Michalski, 1994). Był to początek procesu oddalania zabudowy od bezpośredniego sąsiedztwa portu. Niemniej jednak dawna główna ulica wsi nadal pozostała najważniejszą ulicą miasta, sąsiadując bezpośrednio z terenami portowymi (rysunek 1). Tak więc na przykładzie Ustki należy uznać za potwierdzoną opinię Gruszkowskiego (1982), według której w miastach nadmorskich śródmieście jest zlokalizowane nie w środku ciężkości obszaru zainwestowania miejskiego, lecz na styku portu i dzielnic mieszkaniowych.



Rysunek 1. Wybrane składowe zagospodarowania przestrzennego usteckiego portu
Źródło: opracowanie własne

4. ZMIANY FUNKCJI USTECKIEGO PORTU I ICH WPŁYW NA MIASTO USTKA

Po 1989 r. trzy grupy czynników wyraźnie wpłynęły na zmiany funkcji pełnionych przez małe porty i przystanie morskie. Na pierwszym miejscu należy wspomnieć proces transformacji ustrojowej (por. Chojnicki i in., 1999; Kołodko, 2009), na drugim przystąpienie Polski do Unii Europejskiej i objęcie naszego kraju wspólną polityką rybołówstwa (Gielo-Politewicz, 2019), a na trzecim – postępującą antropopresję Bałtyku (Dobrzycka-Kraheil i Bogalecka, 2022). Wszystko to spowodowało, że następuje zmiana funkcji pełnionych przez małe polskie porty i przystanie morskie, a pośrednio – tracą one na znaczeniu (por. Michalski, 2020; Szymańska i Michalski, 2018), wobec czego ich rola miastotwórcza ulega zmniejszeniu.

Analiza wpływu usteckiego portu na rozwój Ustki została przeprowadzona zgodnie ze wspomnianą klasyfikacją podstawowych form aktywności w portach według Luksa (2011). Funkcja portu, związana z morskimi klastrami sportowo-turystycznymi i żeglugą pasażerską, jest w przypadku Ustki mało miastotwórcza. Wynika to z dwóch przyczyn:

- Po pierwsze na polskim wybrzeżu główną atrakcją turystyczną są piaszczyste plaże oraz wody morskie bezpośrednio do nich przylegające. W miejscowościach nadmorskich (nawet tych, które mają porty bądź przystanie morskie) dominuje więc turystyka wypoczynkowa, taka jak plażowanie czy zażywanie kąpeli, a dopiero na dalszym miejscu znajduje się aktywność turystyczna, do której niezbędny jest port lub przystań. Zatem konieczne zagospodarowanie turystyczne i powiązane z nim miejsca pracy należy bardziej wiązać z atrakcyjnością plaż nadmorskich niż istnieniem portów i przystani. Oczywiście możliwość odbywania spacerów wzdłuż udostępnionej części nabrzeży portowych, falochronów oraz korzystanie z krótkich rejsów po morzu są atrakcyjne dla turystów, lecz mają charakter wtórny wobec atrakcyjności plaż.
- Po drugie Ustka nie ma mariny jachtowej, a jedynie uruchamianą sezonowo przystań¹. Wprawdzie prace koncepcyjne nad stworzeniem mariny trwają już od ponad 20 lat, lecz obecnie w usteckim porcie nadal funkcjonuje jedynie przystań jachtowa, w której znajduje się zaledwie 29 miejsc cumowniczych (Mataczak i Włodarski, 2019). Tym samym usteczki port nie jest atrakcyjny dla załóg jachtów, czego źródła Zieziula i Nowaczyk (2017) upatrują w niedostatecznej infrastrukturze do obsługi jachtów oraz nadmiernym zatłoczeniu w porcie. Chociaż planuje się lokalizację mariny jachtowej w okolicy falochronu zachodniego (rysunek 1), to jej powstanie nadal jest w sferze koncepcyjnej.

Obecnie turystyka jest uważana za główny czynnik warunkujący rozwój Ustki (Centrum Funduszy UE, 2022b), ale biorąc pod uwagę nadmorskie położenie miasta, a zwłaszcza piaszczyste plaże, klimat (Baranowski, 2008) oraz istnienie uzdrowiska (Szymańska, 2012), to funkcja turystyczna rozwijałaby się nawet bez portu. Można zatem pokusić się o stwierdzenie, że stanowi on raczej uzupełnienie bogatej oferty turystycznej miasta niż jej zasadniczy element.

Z kolei żegluga pasażerska jako forma aktywności portu w Ustce nie istnieje, więc nie można mówić o jej funkcji miastotwórczej. W 1998 r. otwarto wprawdzie w porcie osobowe przejście graniczne, a w następnych latach wprowadzono sezonowe połączenie na Bornholm, ale ruch pasażerski był niewielki (maksimum to 6,4 tys. pasażerów w 2022 r.) i połączenie to obecnie nie istnieje. W latach 2014–2021 odprawiono zaledwie czterech pasażerów w ruchu międzynarodowym.

Rybołówstwo w przeszłości było jedną z podstawowych funkcji miastotwórczych Ustki. Połowami zajmowali się zarówno rybacy indywidualni, jak i pracownicy Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Korab” oraz Spółdzielni Pracy Rybołówstwa Morskiego „Łosos”. Aktualnie pozostali jedynie rybacy indywidualni, a po obu wymienionych firmach prawie nie ma śladu w przestrzeni portu. Spadek znaczenia tej funkcji był szczególnie widoczny w latach 2004–2005. Tak było zresztą w przypadku floty kutrowej we wszystkich polskich portach. O ile w 2004 r. pojemność brutto (GT) usteckich kutrów wynosiła jeszcze 3,9 tys., to rok później było to już 2,0 tys., a w 2021 r. 1,6 tys. (GUS, 2007, 2022). Wprawdzie utworzono w Ustce aukcję rybną (Czapliński, 2012) (rysunek 1), to jednak jej znaczenie prorozwojowe jest ograniczone. Reguluje jedynie rynek handlu rybami łowionymi w Bałtyku. Powstał także nowy basen, z którego korzystają kutry i łodzie rybackie oraz częściowo jachty (rysunek 1).

Na odnotowane zmiany w wielkości floty kutrowej ma oczywiście wpływ polityka rybołówstwa UE (por. Nowaczyk, 2015b) oraz przełowienie i zanieczyszczenie Bałtyku (por. Aps i Lassen, 2010; Lindegren i in., 2009). Skutkuje to corocznym ustalaniem bardzo restrykcyjnych kwot połowów (Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi, 2022). Przy czym oczywiste jest, że pierwotnym czynnikiem jest degradacja Bałtyku, a polityka unijna jest reakcją na bardzo zły stan ławic ryb. Dość dobrze natomiast rozwija się wędkarstwo morskie, lecz jego znaczenie dla miasta jest minimalne. Chociaż rola rybołówstwa i wędkarstwa rekreacyjnego straciła na znaczeniu, to nadal można ją uznać za ważną funkcję miastotwórczą usteckiego portu.

Ranga przeładunkowa portu w Ustce jest obecnie nieistotna. O ile w 1939 r. przeładunki w nim wyniosły 259,1 tys. ton (Szopowski, 1962), o tyle w ostatnim czasie (2019–2021) osiągały średnio 22,8 tys. ton rocznie (a w latach 2013–2018 było to zaledwie po 0,9 tys. ton na

rok) (GUS, 2017, 2020, 2022). Skutkowało to znaczącymi zmianami w zakresie pełnionych funkcji przez ustecki port (por. Michalski, 2021). Zabytkowy magazyn położony po wschodniej stronie portu jest wykorzystywany na cele kulturalne, hotelowe i gastronomiczne, natomiast ulokowany po zachodniej stronie niszczeje. Tak więc nie można uznać, że funkcja przeładunkowa czy obsługi statków usteckiego portu miałyby znaczenie miastotwórcze.

W odróżnieniu od wcześniej wymienionych form działalności usteckiego portu jego znaczenie przemysłowe w pełni rozwinęło się dopiero po II wojnie światowej, opierając się na stoczni oraz zakładach przetwórstwa ryb. Stocznia w Ustce, która okres prosperity przeżywała w latach 80. XX w., pełniła w tym czasie bardzo ważną funkcję miastotwórczą. Produkowała zestawy ratunkowe i konstrukcje stalowe na statki, statki stalowe (do 30 m długości) częściowo wyposażone, kutry rybackie, wyroby z laminatów oraz inne wyposażenie ze stali i aluminium. U schyłku lat 90. XX w. zaczęła doświadczać ogromnych trudności, zwłaszcza finansowych, by w 2002 r. ogłosić upadłość (Pacuk i Michalski, 2002). Teren zajmowany przez stocznnię nadal pozostaje niezagospodarowany (rysunek 1). Wprawdzie po wejściu Polski do UE nastąpił rozwój przetwórstwa ryb, lecz na terenie portu usteckiego nie ma już dużych przedsiębiorstw zajmujących się ich połowami i przetwarzaniem. Pozostali jedynie mali przetwórcy, działający głównie na rynku lokalnym (Michalski i Szymańska, 2016). Jest to zresztą ogólna tendencja występująca w krajowym przemyśle przetwórstwa ryb (por. Czapliński, 2018). Tak więc przemysłu stoczniowego oraz przetwórstwa ryb także nie możemy uznać za współczesne funkcje miastotwórcze Ustki.

Obecnie port ustecki nie pełni również funkcji związanych z obsługą działalności poszukiwawczej i wydobywczej w polskiej strefie ekonomicznej ani z obsługą konserwacji i eksploatacji farm wiatrowych. Może jednak stać się bazą serwisową dla planowanych morskich farm wiatrowych, na co wskazuje podpisany w tej sprawie w 2021 r. przez przedstawicieli Urzędu Miasta Ustka, PGE i PGE Baltica list intencyjny (Polska Agencja Prasowa, 2021). Gdyby nawet ta inwestycja doszła do skutku, to z uwagi na stosunkowo niewielkie zatrudnienie w takiej bazie jej znaczenie miastotwórcze będzie minimalne.

W przeszłości port ustecki był także bazą dla okrętów wojennych. Działo się tak z racji istnienia w bezpośrednim sąsiedztwie miasta jednostek wojskowych, zwłaszcza Centrum Szkolenia Marynarki Wojennej (wcześniej Centrum Szkolenia Specjalistów Marynarki Wojennej). Była to ważna funkcja miastotwórcza powiązana z portem, która współcześnie jest realizowana w niewielkim stopniu.

Za kontrowersyjne z punktu widzenia szans na pełnienie w przyszłości przez port funkcji gospodarczych



Rysunek 2. Fragment waterfrontu w usteckim porcie z zabudową mieszkaniową i usługową
Źródło: T. Michalski

należy uznać zabudowanie w jego południowo-wschodniej części waterfrontu zajętego przez hotele oraz budynki mieszkalne (rysunek 2), mające także zadania usługowe i hotelowe. Niektóre z takich mieszkań służą do wynajmu krótkoterminowego (co znajduje potwierdzenie np. w wyszukiwarce Booking.com), część jest wykorzystywana do okazjonalnego wypoczynku lub stanowi lokatę kapitału (Michalski, 2021). Świadczy to o pełnieniu przez ustecki port całkowicie nowych funkcji – o charakterze turystycznym i mieszkaniowym.

żadnej istotnej roli miastotwórczej. Ma jedynie pewne znaczenie dla rybołówstwa i wędkarstwa rekreacyjnego oraz ruchu turystycznego. Ustka słusznie upatruje swojej szansy w rozwoju turystyki, co może potwierdzić liczba osób odwiedzających miasto – w 2021 r. było to 6,16 mln, w tym 1,07 mln turystów zagranicznych (Centrum Funduszy UE, 2022a). Port może tu pełnić jedynie funkcję uzupełniającą wobec głównych atrakcji turystycznych Ustki, np. piaszczystych plaż czy statusu uzdrowiska. Nawet uruchomienie bazy serwisowej morskich farm wiatrowych, z powodu przewidywanej niewielkiej liczby zatrudnionych osób, trudno będzie uznać za podstawę bazy ekonomicznej miasta.

5. PODSUMOWANIE

Biorąc pod uwagę gospodarkę przestrzenną, stwierdzenie Adrjanowskiej (1977), że zarówno port, jak i miasto portowe należy traktować jako jeden funkcjonalnie powiązany organizm, w odniesieniu do Ustki nabiera nowego znaczenia. Niegdyś port był siłą napędową rozwoju miasta, a formy aktywności gospodarczej i obronnej tworzyły miejską bazę ekonomiczną. Współcześnie ten wpływ portu znacznie się zmniejszył, teraz bowiem samo miasto wkracza do niego ze swoją zabudową, czego dowodzi powstanie mieszkaniowo-usługowego waterfrontu w południowo-wschodniej części portu. Powoduje to z jednej strony oczywiście jego większe zespolenie z miastem, z drugiej ogranicza w przyszłości restytucję funkcji typowo portowych Ustki. Należy jednak odnotować, że powstały plany rozbudowy portu nad otwartym morzem – na zachód od istniejącego. Jest to niejako ilustracja postępującego od dawna w dużych portach procesu wypierania funkcji dyspozycji handlowej i finansowej z głębi portów na wybrzeże (Adrjanowska, 1982).

W momencie rozpoczynania procesu transformacji ustrojowej w Polsce port w Ustce można było uznać za mały port przemysłowo-handlowy i rybacki, który następnie służył jako port rybacki i pasażerski (Karwacka i Bursztyński, 2011), ale obecnie niestety nie odgrywa on

PRZYPISY

¹ „Przystań jachtowa – wyodrębniony obszar portów morskich przygotowany pod względem technicznym do obsługi ruchu żeglarskiego. Charakteryzuje się ograniczoną liczbą miejsc postojowych oraz brakiem infrastruktury towarzyszącej, np. gastronomicznej, hotelarskiej, oraz umożliwiającej naprawy i zimowanie jednostek. Marina jachtowa – przygotowana pod względem technicznym do obsługi ruchu żeglarskiego, dysponująca większą liczbą miejsc postojowych oraz wyposażona w infrastrukturę towarzyszącą” (Nowaczyk, 2015a, s. 37–38).

BIBLIOGRAFIA

- Adamowicz, M. (2012). Przyszłość regulacji problematyki portów morskich. *Prawo Morskie*, 27, 205–216. <https://www.czasopisma.pan.pl/dlibra/publication/107553/edition/93228/content/przyszlosc-regulacji-problematyki-portow-morskich-the-future-of-sea-harbour-regulation-adamowicz-magdalena>
- Adrjanowska, E. (1977). Morze jako czynnik lokalizacji przemysłu. *Zeszyty Naukowe Wydziału Biologii i Nauk o Ziemi – Uniwersytet Gdański. Geografia. T. 7*. Wydawnictwo Uczelniane Uniwersytetu Gdańskiego.
- Adrjanowska, E. (1982). Morze naturalnym czynnikiem lokalizacji obiektów gospodarczych. *Studia i Materiały Oceanologiczne*, 36, 19–34.
- Andruszkiewicz, W. (2012). Ustawa o portach i przystaniach morskich wymaga nowelizacji. *Czas Morza*, 1(50), 6–10.

- http://www.smp.am.szczecin.pl/Content/1589/e-czas%20morza_50.pdf
- Aps, R., Lassen, H. (2010). Recovery of depleted Baltic Sea fish stocks: A review. *ICES Journal of Marine Science*, 67(9), 1856–1860. <https://doi.org/10.1093/icesjms/fsq118>
- Baranowski, D. (2008). Warunki klimatyczne Ustki. *Stupskie Prace Geograficzne*, 5, 101–111. <https://spg.upsl.edu.pl/baza/wydawn/spg05/baranowski.pdf>
- Borowska-Beszta, B., Bartnikowska, U., Ćwirynkało, K. (2017). Analiza wtórna jakościowych danych zastanych: przegląd założeń teoretycznych i aplikacji metodologicznych. *Jakościowe Badania Pedagogiczne*, 2(1), 5–24. <https://wnus.usz.edu.pl/jbp/pl/issue/499/article/8203>
- Centrum Funduszy UE. (2022a). *Diagnoza sytuacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej miasta Ustka. Załącznik nr 2 do Uchwały Rady Miasta Ustka nr LXIV/563/2022 z dnia 29.09.2022 roku w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Miasta Ustka do 2030 roku*. <https://www.ustka.pl/uploads/files/Diagnoza%20spo%C5%82eczno,%20gospodarczo,%20przestrzenna%20M.Ustka.pdf>
- Centrum Funduszy UE. (2022b). *Strategia rozwoju miasta Ustka do roku 2030. Załącznik nr 1 do Uchwały Rady Miasta Ustka nr LXIV/563/2022 z dnia 29.09.2022 roku w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Miasta Ustka do 2030 roku*. <https://www.ustka.pl/uploads/files/Strategia%20Rozwoju%20Miasta%20Ustka%20do%20roku%202030.pdf>
- Chojnicki, Z., Czyż, T., Parysek, J. (1999). Transformation and dilemmas of the Polish economy. W: W.F. Carter, W. Maik (red.), *Shock – shift in an enlarged Europe: Geography of socio-economic change in East-Central Europe after 1989* (s. 7–26). Ashgate.
- Czapliński, P. (2012). Lokalne centrum pierwszej sprzedaży ryb jako narzędzie regulacji rynku rybnego na przykładzie LCPSR – Aukcji Rybnej Ustka Sp. z o.o. *Stupskie Prace Geograficzne*, 9, 6–22. <https://spg.upsl.edu.pl/baza/wydawn/spg09/czapliński.pdf>
- Czapliński, P. (2018). Przemiany w polskim przemyśle przetwórstwa rybnego. *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego / Studies of the Industrial Geography Commission of the Polish Geographical Society*, 32(2), 60–72. <https://doi.org/10.24917/20801653.322.4>
- Dąbrowa-Januszewski, J. (1979). *Ustka i okolice*. Krajowa Agencja Wydawnicza.
- Dobrzycka-Kraheil, A., Bogalecka, M. (2022). The Baltic Sea under anthropopressure – the sea of paradoxes. *Water*, 14(22), 3772. <https://doi.org/10.3390/w14223772>
- Eulitz, O. (1926). *Stolp (Pommern) und feine Umgebung*. Oskar Eulitz Verlag.
- Gielo-Politewicz, M. (2019). The effects in the common fisheries policy on the theory of the availability of marine resources. *Współczesna Gospodarka / Contemporary Economy*, 10(1(32)), 21–33. <https://doi.org/10.26881/wg.2019.1.03>
- Głos Pomorza. (2007, 5 października). *Prawa miejskie potwierdzone*. <https://gp24.pl/prawa-miejskie-potwierdzone/ar/4317917>
- Główny Urząd Statystyczny. (2007). *Rocznik statystyczny gospodarki morskiej 2007*. <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/roczniki-statystyczne/roczniki-statystyczne/rocznik-statystyczny-gospodarki-morskiej-2007,11,1.html>
- Główny Urząd Statystyczny. (2017). *Rocznik statystyczny gospodarki morskiej 2017*. <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/roczniki-statystyczne/roczniki-statystyczne/rocznik-statystyczny-gospodarki-morskiej-2017,11,10.html>
- Główny Urząd Statystyczny. (2020). *Rocznik statystyczny gospodarki morskiej 2020*. <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/roczniki-statystyczne/roczniki-statystyczne/rocznik-statystyczny-gospodarki-morskiej-2020,11,13.html>
- Główny Urząd Statystyczny. (2022). *Rocznik statystyczny gospodarki morskiej 2022*. <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/roczniki-statystyczne/roczniki-statystyczne/rocznik-statystyczny-gospodarki-morskiej-2022,11,15.html>
- Gruszkowski, W. (1982). Rozwój przestrzenny miast portowych. *Studia i Materiały Oceanologiczne*, 36, 119–129.
- Heaton, J. (2008). Secondary analysis of qualitative data: An overview. *Historical Social Research / Historische Sozialforschung*, 33(3), 33–45. <http://www.jstor.org/stable/20762299>
- Karwacka, K., Bursztyński, A. (2011). Porty środkowego wybrzeża. Charakterystyka i potencjalne zagrożenia dla infrastruktury portowej. *Logistyka*, 5, 685–696.
- Kołodko, G.W. (2009). A two-thirds of success: Poland's post-communist transformation 1989–2009. *Communist and Post-Communist Studies*, 42(3), 325–351. <https://doi.org/10.1016/j.postcomstud.2009.07.005>
- Königliche Preußische Landesaufnahme. (1891). *Stolpmünde 265* [Neue Nr 1467] [mapa topograficzna]. 1 : 25 000. Kujawsko-Pomorska Biblioteka Cyfrowa. <https://kpbc.umk.pl/dlibra/publication/82767/edition/92449>
- Lindegren, M., Möllmann, C., Nielsen, A., Stenseth, N.C. (2009). Preventing the collapse of the Baltic cod stock through an ecosystem-based management approach. *Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America*, 106(34), 14722–14727. <https://doi.org/10.1073/pnas.0906620106>
- Lindmajer, J., Machura, T., Szultka, Z. (1985). *Dzieje Ustki*. Polskie Towarzystwo Historyczne.
- Long-Sutehall, T., Sque, M., Addington-Hall, J. (2011). Secondary analysis of qualitative data: A valuable method for exploring sensitive issues with an elusive population? *Journal of Research in Nursing*, 16(4), 335–344. <https://doi.org/10.1177/1744987110381553>
- Luks, K. (2011). Strategia aktywizacji nadbałtyckich regionów peryferyjnych wobec zjawiska marginalizacji małych portów w Polsce. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Problemy Transportu i Logistyki*, 15, 197–213.
- Matczak, M., Włodarski, M. (2019). *Strategia rozwoju portu morskiego w Uście do 2030 roku. Załącznik do Uchwały Rady Miasta Ustka nr XIII/133/2019 z dnia 29 października 2019 r.* http://ustkaport.pl/wp-content/uploads/2022/07/Zal._Strategia_UCHWALA_NR_133_2019_przyjecia_Strategii_Rozwoju_Portu_Morskiego_w_Uście_do_roku_2030.pdf
- Michalski, T. (1994). Wybrane problemy genetyki struktury przestrzennej Ustki. W: M. Koter, J. Tkocz (red.), *Zagadnienia geografii historycznej osadnictwa w Polsce* (s. 103–109). Uniwersytet Mikołaja Kopernika; Uniwersytet Łódzki.
- Michalski, T. (2020). Czy mamy do czynienia z regresem małych polskich portów i przystani morskich? *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG / Transport Geography Papers of Polish Geographical Society*, 23(5), 61–72. <https://doi.org/10.4467/2543859XPKG.20.032.13249>
- Michalski, T. (2021). Wpływ zmiany pełnionych funkcji na fizjonomię portu w Uście. *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG / Transport Geography Papers of Polish Geographical Society*, 24(3), 64–75. <https://doi.org/10.4467/2543859XPKG.21.019.15046>
- Michalski, T., Szymańska, W. (2016). Perspektywy rozwoju a pełnione funkcje portu w Uście. W: M. Połom (red.), *Wybrane problemy funkcjonowania transportu na obszarach nadmorskich* (s. 101–114). Wydawnictwo „Bernardinum”.
- Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi. (2022, 13 grudnia). *Kwoty połowowe na rok 2023 przyjęte*. <https://www.gov.pl/web/rolnictwo/kwoty-polowowe-na-rok-2023-przyjete>
- Nowaczyk, P. (2015a). Znaczenie działalności rekreacyjno-sportowej w małych portach morskich w Polsce dla społeczno-gospodarczego rozwoju gmin nadmorskich. *Rozprawy Naukowe Akademii Wychowania Fizycznego we Wrocławiu*, 51, 37–43.
- Nowaczyk, P. (2015b). Analiza wpływu przystąpienia Polski do Unii Europejskiej na krajowe rybołówstwo morskie. *Zeszyty Naukowe Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego. Ekonomika i Organizacja Gospodarki Żywnościowej*, 110, 81–95. <https://doi.org/10.22630/EIOGZ.2015.110.22>

- Pacuk, M., Michalski, T. (2002). Problemy funkcjonowania małych portów morskich na przykładzie Ustki. W: J. Wendt (red.), *Wybrane zagadnienia geografii transportu* (s. 143–158). Zakład Geografii Społecznej i Turystyki, Zakład Geografii Ekonomicznej Morza, Uniwersytet Szczeciński.
- Parysek, J.J. (2000). Rola polskich samorządów terytorialnych w procesie planowania rozwoju społeczno-gospodarczego i zagospodarowania przestrzennego. W: J.J. Parysek, H. Rogacki (red.), *Procesy społeczno-gospodarcze w Polsce w końcu XX wieku* (s. 79–90). Bogucki Wydawnictwo Naukowe.
- Polska Agencja Prasowa. (2021, 21 października). *Port w Uście może być bazą serwisową farm wiatrowych PGE*. <https://www.pap.pl/mediaroom/978226%2Cport-w-ustce-moze-byc-baza-serwisowa-farm-wiatrowych-pge.html>
- Rozkrut, M., Rozkrut, D. (2015). Tendencje rozwojowe w obszarach polskich portów morskich z uwzględnieniem transportu. *Studia i Prace Wydziału Nauk Ekonomicznych i Zarządzania Uniwersytetu Szczecińskiego*, 42(1), 241–256. <https://doi.org/10.18276/sip.2015.42/1-16>
- Szopowski, Z. (1962). *Małe porty Pomorza Zachodniego w okresie do drugiej wojny światowej*. Polska Akademia Nauk.
- Szymańska, W. (2012). Miasto Ustka jako uzdrowisko – rozwój przestrzenny i funkcjonalny. W: E. Rydz (red.), *Ekonomiczne i organizacyjne aspekty funkcjonowania polskich uzdrowisk* (s. 209–236). Akademia Pomorska w Słupsku.
- Szymańska, W., Michalski, T. (2018). Przekształcenia funkcji polskich małych portów morskich. *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG / Transport Geography Papers of Polish Geographical Society*, 21(3), 70–77. <https://doi.org/10.4467/2543859XPKG.18.015.10140>
- Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich, DzU 1997, nr 9, poz. 44. <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU19970090044>
- Waluczkiwicz, G. (2011). Sieć małych portów w Polsce. *Czas Morza*, 4(49), 12–13.
- Zięziula, J., Nowaczyk, P. (2017). Identyfikacja czynników determinujących działalność przeladunkową w małych portach morskich na przykładzie portu Darłowo. *Problemy Transportu i Logistyki*, 1(37), 335–346. <https://doi.org/10.18276/ptl.2017.37-40>

Artykuł wpłynął:
10 września 2023
Zaakceptowano do druku:
20 października 2023