

Miasto portowe w procesie rozwoju. Budowa gazoportu w Świnoujściu

(Port City in the Development Process. The Construction of LNG Terminal in Swinoujście)

Robert B. Woźniak

Wyższa Szkoła Humanistyczna TWP w Szczecinie, Instytut Socjologii

ABSTRACT:

The theoretical part of the article attempts to summarize the history of theoretical conceptualization of term "port city" in maritime sociology. In the empirical part author focuses on the problems of local community responses to the challenges of urban development and the construction of the LNG terminal in Świnoujście (Poland). The case study included results of interview questionnaire (N=204), technique of the participant observation, and an analysis of official documents and local newspapers articles "Wyspiarz Niebieski" and "Nowy Wyspiarz". Research indicates that the city - despite its potential attractiveness of investment - is in crisis and decline in economic and social activity. However, inhabitants are convinced that local community should seize the opportunity offered by a development of gas terminal.

Wstęp

Socjologia miasta jest tą gałęzią wiedzy o społeczeństwie, której przedmiotem rozważań są wielorakie aspekty życia społecznego, zorganizowanego zgodnie z pewnym zasadniczym wzorem. Tym generalnym wzorem organizacyjnym jest miasto rozumiane głównie jako przestrzenna forma skupienia ludności (Castells, 1982). Miasto przedstawia osobny rodzaj zbiorowości społecznej, który w każdym środowisku i w każdym czasie wyróżnia się od innych zbiorowości lokalnych i terytorialnych (*Nawa Karta Ateńska*, 2003). O odrębności miasta jako zbiorowości społecznej stanowi szereg cech: liczba ludności i jej gęste skupienie, heterogeniczny skład zbiorowości, mnogość uprawianych rodzajów pracy, wielość warstw społecznych z właściwymi im różnymi sposobami życia, osadzenie i rozmieszczenie ludności w szczególnym układzie społeczno-przestrzennym. Dalszymi cechami są wielość współwystępujących w mieście grup społecznych i złożona sieć powiązań społecznych między jednostkami i grupami (Rybicki, 1972).

Niekonwencjonalne formy życia w mieście portowym odnoszą się do zwyczajów, norm i wartości, posiadają wieloaspektowy wymiar egzystencjalny i kulturowy, tworzą społeczeństwo ludzi morza o określonym poziomie rozwoju umiejętności i sprawności. Badacze morskich miast portowych starają się uwypuklić specyfikę i wewnątrz zróżnicowanego tworzywa architektonicznego miasta i jego ekologiczne usytuowanie. Z moich obserwacji wynika, podobnie jak z dociekań innych badaczy, że większość naszych badań podlega pewnym skrzywieniom i ideologicznym wpływom. Jedynie więc ciągłe dążenie do obiektywizmu może ratować naukę przed popadaniem w skrajności na kształt pustego globalizmu i jałowego scholastycyzmu.

W Polsce po 1989 roku wprowadzono wiele zmian, pogranicze i miasta portowe mogą być dogodnymi środkami w wymiarze zewnętrznym i wewnętrznym na przełamanie sztywności regulacji prawnych i biurokratycznych barier celnych. Można uznać, iż są one sposobem na przyspieszenie procesu formowania się nowych instytucji rynkowych oraz kształtowanie nowej klasy średniej.

W artykule zaprezentowano trzy perspektywy badawcze. Pierwsza, oprócz założeń teoretycznych, dotyczy życia mieszkańców w przestrzeni miasta, ich postaw i zachowań, spraw angażowania się w sprawy miasta. Drugi wymiar obejmuje sprawy

degradacji i ochrony środowiska przyrodniczego, wytwarzania warunków na jego poprawę zarówno w mikro-, jak i makroskali. Trzeci wymiar to ekspektatywa na zmianę i modernizację form życia w mieście, ich uwarunkowań i powiązań transgranicznych w aspekcie gospodarczym i kulturowym na różnych poziomach partycypacji społecznej, informowania i konsultacji społecznej, wymiany informacji ze społecznością i władzami, włączania mieszkańców do negocjacji i planowania, zwłaszcza spraw ekologicznych i społecznych.

W badaniach skoncentrowano się na przymorskiej społeczności Świnoujścia, opierając się na założeniach koncepcji metodologicznej studium przypadku. Studium przypadku (ang. *case study*) to metoda badawcza wywodząca się z medycyny, która została zaadaptowana przez socjologów. Ze względu na przedmiot badań Teresa Rzepa (2006) wyróżnia trzy rodzaje metody studium przypadku: medyczny (choroba), psychologiczny (osoba) i socjologiczny (grupa społeczna).

O wyborze Świnoujścia do badań zdecydowało nie tylko położenie wyspiarskie miasta (na czterech wyspach otoczonych morzem, szerokimi wodami rzeki Świny i Zalewu Szczecińskiego), ale również jego specyfika gospodarcza - baza ładunków towarowych w Porcie Handlowym, rybołówstwo, kiedyś dalekomorskie, dziś bałtyckie; to także baza Marynarki Wojennej, nowoczesny terminal promowy obsługujący ruch samochodowy, kolejowy i pasażerski; to również Morska Stocznia Remontowa i powstający gazoport.

Badania rozpoczęte w 2000 r. kontynuowane są do chwili obecnej w aglomeracji szczecińskiej. Badaniami objęto 115 kobiet i 89 mężczyzn, prowadzono metodą sondażu diagnostycznego, stosując przy tym technikę wywiadu kwestionariuszowego, obserwację uczestniczącą, a także analizę dokumentów urzędowych i pogłębione wywiady. Korzystano również z badań publikowanych w tygodnikach „Wyspiarz Niebieski” i „Nowy Wyspiarz” oraz badań kontynuowanych w Szczecinie na próbie 1115 osób.

Przyjęte założenia badawcze dają możliwość pogłębienia uzyskanej wcześniej wiedzy, dostarczają wiele interesujących danych umożliwiających dokonywanie weryfikacji, a także falsyfikacji uzyskanych wyników badań. Jednocześnie jednak ich wykorzystanie uprawnia badacza w dużym stopniu zarówno do stosowania uogólnień i tworzenia teorii, jak i szczegółowego wyjaśniania i opisu badanych problemów wcześniej wyszczególnionych.

1. Rozwój problematyki miasta w badaniach socjologicznych

Badania miasta, podobnie jak każdej rzeczywistości, oparte są na określonych paradygmatach, teoriach i badaniach. Przyjmuje się, niezależnie od różnych opinii wyrażanych (Giddens, 2004; Mann, 1986; Turner, 1993; Szmátka, 1993) na temat problemów teoretycznych socjologii, iż dyscyplina ta jest nauką empiryczną i teoretyczną, która tworzy teorie, posiada zdolność ich testowania i weryfikowania na różnych poziomach rzeczywistości społecznej. Przez teorię naukową rozumie J. Szmátka *„zespół powiązanych, ogólnych, uniwersalnych i abstrakcyjnych empirycznie testowanych twierdzeń uzupełniających o zespół warunków, które określają zakres teorii i dziedzinę jej stosowalności. Ponieważ taka teoria nie odnosi się do żadnej sytuacji rzeczywistej, nie jest więc uwarunkowana kulturowo. Ponieważ nie dotyczy żadnego rzeczywistego społeczeństwa, ma więc implikacje dla różnych rzeczywistych procesów i społeczeństw”* (Szmátka, 1993).

Teorie naukowe różnią się między sobą pod względem poziomu skali i zakresu, czy też charakteru badanych zjawisk. Wiedza naukowa musi spełniać określone kryteria naukowości. Uwzględniając owe kryteria, możemy wyróżnić trzy grupy teorii: weryfikowalne, quasi-weryfikowalne i względnie weryfikowalne na poziomie mikro-, mezo-, makro- i megapoziomie rzeczywistości.

Przegląd teorii występujących w socjologii miasta zwykle zaczyna się od prezentacji prac Znanieckiego, Parka, Burgessa, McKenziego, Trasher'a innych przedstawicieli zwłaszcza tzw. Szkoły ekologicznej (Frysztacki, 1990) a kończy zwykle na prezentacjach prac orientacji makrostrukturalnej prezentującej zjawiska przejawiające się w globalizujących się metropoliach ery postprzemysłowej. Właściwie czym jest miasto? Definiowanie miasta przysparza sporo trudności. A. Wallis wskazuje następujące cechy miasta:

- Wykształcone społeczne centrum - warunek konieczny istnienia i rozwoju miasta;
- Prestiżowo-funkcjonalne zróżnicowanie architektury - w nim przejawiają się zarówno podziały klasowe i ekonomiczne, przyjęta w danej społeczności hierarchia prestiżu, jak i podstawowe funkcje pełnione przez miasto;
- Silne zróżnicowanie i duże możliwości rozwoju przestrzeni społecznej - przestrzeń społeczna rozumiana jako przestrzenny aspekt określonych społecznych procesów lub instytucji;
- Ponadlokalne funkcje pełnione w stosunku do określonego terytorium - każdy ośrodek miejski posiada określone zaplecze terytorialne, które jest głównym obszarem jego oddziaływania (Wallis, 1967).

2. Socjologia morza i przymorza i jej problemy badawcze

Ścisłe określenie przedmiotu socjologii morskiej jest trudne ze względu na jej szybki rozwój, a także na rozwój innych dyscyplin naukowych. Socjologia morska jest jedną z dziedzin socjologii, która wyrosła z refleksji naukowej nad życiem i pracą ludzi morza i przymorza, a także śródlądowych stref nautycznych. W polskiej literaturze próby określenia przedmiotu socjologii morskiej wymagają dalszych uściśleń. Do ciekawych propozycji z tego zakresu należy definicja J. Sztumskiego. Uważa on, że „*socjologia nautyczna (socjonautyka) zajmuje się badaniem wpływu obszaru działalności zawodowej środowisk nautycznych na kształtowanie się współżycia ludzi, badaniem powstałych w wyniku tego współżycia różnych struktur społecznych (np. załoga statku) i różnych wytworów społecznych zarówno materialnych (np. wzorów osobowych marynarzy), jak też niematerialnych (np. różnych przesądów) oraz badaniem ukształtowanych w społecznym procesie opanowywania obszarów żeglownych instytucji wyspecjalizowanych i jednostek ekologicznych o charakterze nautycznym*” (Sztumski, 1971). Z kolei w definicji R. Woźniaka stwierdza się, że „*przedmiotem badań socjologii nautycznej (socjologii morskiej) są przede wszystkim zjawiska i procesy tworzenia się, rozwoju i upadku różnych zbiorowości społecznych, których życie i praca współdecydują o charakterze i nasileniu zadań efektywności społeczeństwa i państwa*” (Woźniak, 1971, 2004).

L. Janiszewski twierdził, że „*(...) przedmiotem badawczym socjologii morskiej są różne zbiorowości, instytucje i procesy społeczne związane z podstawowymi kierunkami i formami aktywności ludzkiej na morzu. Zaś socjologią morską można w tym kontekście określić z grubsza (na obecnym etapie badań) jako tę szczegółową dyscyplinę socjologiczną, która bada zbiorowe instytucjonalne i spontaniczne formy różnorodnej, przeważnie ekonomicznej, choć nie wyłącznie, aktywności człowieka na morzu, pod wpływem morza lub na rzecz morza ze szczególnym uwzględnieniem warunków i skutków społecznych tej aktywności*” (Janiszewski, 1984).

W orientacji tej występują:

- *Paradygmaty mikroskupisk marynistycznych* obejmujących zbiory ludzi pozostających w starych kontaktach i stycznościach społecznych zwłaszcza w grupach pierwotnych np. w rodzinach ludzi morza, społecznościach statkowych czy też grupach sąsiedzkich;

– *Paradygmaty mezoskupisk marynistycznych*, które stanowią mieszkańcy wsi, osad rybackich, małych miast portowych, jak i porty morskie, stocznie, jak i cały system instytucji morskich;

– *Paradygmaty makro- i megaskupisk marynistycznych* wyróżniających się dużą przestrzenią z dostępem do morza, zróżnicowaniem społecznym i wzajemnymi powiązaniem oraz nierównościami społecznymi związanymi z dostępem do dóbr i środków konsumpcji, pracy i zarobków, tworzących megamiasta, aglomeracje morskie i metropolie, jak i inne skupiska.

Można przyjąć, że wszystkie skupiska społeczno-przestrzenne ulegają deregulacji tworząc nową mapę stosunków obejmujących zwłaszcza kwestie zabudowy, kształtowania form przestrzennych (miast, dzielnic, osiedli, itp.), sposoby gospodarowania zasobami przestrzennymi, jak i infrastrukturą społeczną i technologiczną wpływających na cechy i statusy społeczno-kulturowe i ekonomiczne mieszkańców zarówno wewnętrzne jak i zewnętrzne, pozytywne i negatywne tworzące określone typy aglomeracji, na których utworzony zostanie obszar metropolitalny. System osadniczy by stać się obszarem metropolitalnym powinien charakteryzować się ciągłością przestrzenną i gęstością zaludnienia wynoszącą 200 osób na kilometr kwadratowy, a jej przestrzeń ma zamieszkiwać co najmniej milion osób.

W ujęciu tym rozważania definicyjne są tylko założeniami pomocniczymi, służącymi do wyznaczenia zakresu faktów. W ramach tego zakresu mieszczą się także dziedziny ogólnych i szczegółowych rozważań socjologicznych i sozoglobalistyki morskiej. Wymienię niektóre z tych dziedzin:

- 1) *Badania zbiorowości społecznych zaliczonych do kategorii „ludzi morza”*. Tworzą je zarówno jednostki i grupy społeczne bezpośrednio pracujące na morzu (np. marynarze i rybacy), jak też te, które zabezpieczają, organizują, kierują pracą na morzu i spełniają wobec niej szeroko rozumiane funkcje społeczne i usługowe.
- 2) *Badanie instytucji o charakterze nautycznym*. Do zbioru tych instytucji zalicza się na ogół: instytucje nautyczne związane z akwenami otwartymi, a więc żeglugi i transportu morskiego, rybołówstwa i przetwórstwa morskiego, stoczni morskich i remontowych; instytucje nautyczne pośredniczące w wymianie i zbycie związane z organizacją linii żeglugowych, transportem, przeładunkiem towarów; instytucje nautyczne usługowo-pomocnicze i oświatowo-wychowawcze czy też socjalne pracujące na rzecz ludzi morza i ich rodzin.
- 3) *Badanie procesów społecznych*. Analizie podlegać mogą zwłaszcza procesy ruchliwości społecznej i przestrzennej ludzi morza i przymorza, procesy adaptacji i integracji do morskich sposobów pracy i życia.
- 4) *Badanie społeczności terytorialnych o charakterze nautycznym*. Biorąc pod uwagę różne układy osadnicze i ekologiczne, można wyróżnić wiejskie, wiejsko-miejskie i miejskie społeczności terytorialne. Stanowią one charakterystyczne jednostki w układzie przymorskiej sieci osadniczej. Z kolei spośród tych układów można wyróżnić portowe miasta i wsie: morskie, śródlądowe lub większe zgrupowania określane mianem zespołu portowego czy też zespołu miejsko-portowego.
- 5) *Badanie problemów globalnej racjonalności gospodarowania zasobami nautycznymi i społecznymi*. Globalizacja stanowi dzisiaj jedną z podstawowych kategorii badań, niemal magiczną formułę, otwierającą wrota świata na teraźniejszość i przyszłość. W tym rozumieniu podkreśla się wielowymiarowość procesu globalizacji w sensie polityki morskiej, ekonomicznych funkcji w gospodarce morskiej i przymorskiej, problemów edukacji, kultury marynistycznej, jak i demokracji w warunkach globalizacji,

gospodarki morskiej w procesach produkcji, wymiany, konsumpcji, współdziałania, konkurencji i konfliktu.

- 6) *Badanie psychospołecznych problemów funkcjonowania społeczności morskich*, zarówno prywatnych, jak i publicznych spółek i korporacji morskich, skuteczności ich oddziaływania oraz wykorzystania zasobów ludzkich ochrony pracy i wartości moralnych ludzi morza i przymorza. Analizując system gospodarki morskiej i społeczne czynniki warunkujące zachowania się ludzi morza we współczesnej rzeczywistości społecznej, trzeba mieć na uwadze także stosunki podziału i dóbr wymiany między uczestnikami, uwzględniające między innymi: zasadę potrzeb (materialnych i pozamaterialnych) ludzi morza; zasadę kwalifikacji i sprawiedliwości oceny solidności i niezawodności działań; zasadę wydajności będącej proporcjonalnym miernikiem dochodu, który określa rynek i stosunki wymiany; zasadę uwarunkowań etycznych sprzyjających kształtowaniu pozytywnych stosunków międzyludzkich na morzu i przymorzu, przeciwstawiających się nieetycznym, patologicznym formom zachowań zakłócających i zagrażających aksjonormatywnemu stylowi życia i pracy.

Socjologia morska obejmuje więc swym przedmiotem różnorodne problemy dotyczące *makrosocjologii* morskiej w rozumieniu całego systemu gospodarki morskiej oraz mezo- i mikrosocjologii będących hierarchicznie niższymi obiektami społecznymi morza, przymorza i śródlądowych stref nautycznych (Woźniak, 1981). W powyższych rozważaniach wskazaliśmy jedynie na niektóre aspekty teoretyczne i praktyczne socjologii. Mamy świadomość obecnie, że stosunkowo niewiele osób przywiązuje uwagę do tej dyscypliny. Tymczasem wiele działań na morzu i przymorzu czeka na wsparcie naukowe.

2.1. Miasto portowe jako przedmiot badań socjologii morskiej

Można zaryzykować hipotezę, że miasto portowe jest swoistym połączeniem globalnych i lokalnych, morskich i lądowych struktur i elementów oraz form marynistycznych, społeczno-kulturowych i nautycznych.

Proces marynizacji przestrzeni, zmian w strefach miasta i jego strukturach nie pozostaje bez wpływu na wizję miasta w świadomości jego obywateli (Jałowicki, 1998). Społecznie wytworzona przestrzeń miejska stabilna, czy względnie stabilna i trwała jest coraz bardziej nasycana przedmiotami nagromadzonymi przez mieszkańców. Następuje więc tworzenie materialno-przestrzennej i kulturowej cywilizacji morskiej oraz jej konstruowanie - tworzenie społeczności miasta i jego „social network” ludzi morza w wyniku pokrewieństwa oraz przynależności do grupy szkolnej jak i do kategorii zawodów wykonywanych w mieście.

Mamy obecnie określić miasto portowe oraz wyłonić czynniki jego rozmieszczenia (Pióro, 1974). Nie będziemy jednak przy tym przedstawiać obszernej literatury dotyczącej miasta w ogóle ani też dokonywać próby oceny dorobku w tym zakresie. Ograniczymy się tylko do niektórych ujęć terminologicznych. Z terminem „miast portowe” wiąże się wiele innych kwestii. Nasuwają się więc różne pytania, między innymi: Jakie są czynniki lokalizacji i funkcjonowania społeczności miast portowych? Czy istnieje jakaś prawidłowość ich lokalizacji i przestrzennego różnicowania się? Jakie struktury dominują w systemie miasta portowego i określają jego przemiany i kształt?

Patrząc na zjawisko oddziaływania gospodarczego i społecznego portu w mieście, należy zwrócić uwagę na korzyści wynikające z rozmieszczenia poszczególnych gałęzi przemysłu bezpośrednio przy porcie oraz konieczność rozwoju przemysłu okrętowego, w tym także nowych zawodów i specjalności. Z kolei funkcje lądowe i morskie spełniane przez port oraz przemysł związany z gospodarką morską wymagają istnienia miasta stanowiącego dla nich podstawę rozwoju i działalności. W tej sytuacji

wyodrębniają się szeroko ujmowane problemy budownictwa mieszkaniowego, organizacji życia w mieście, administracji i zarządzania miastem. W socjologicznym ujęciu problemy te sprowadzać się będą do wszystkich elementów składowych miasta. W obszarze tym przestrzenna forma zrzeszania się i skupiania ludności, zagadnienie struktury społecznej, problemy struktury i morskiego sposobu życia oraz egzystencji ludzi morza w warunkach miejskich itp. stanowią dalszy rejestr złożonych powiązań w mieście.

Ważnym czynnikiem rozwoju miasta jest wzmożona ruchliwość przestrzenna ludności, rozwój turystyki krajowej i zagranicznej. Obecnie każde miasto portowe jest najczęściej punktem turystycznym, nawet jeżeli stopień atrakcyjności turystycznej miasta portowego czy też jego regionu nie jest zbyt wielki.

Wyszczególnione przejawy działalności zespołu portowo-miejskiego czy też miasta portowego powodują rozwój osadnictwa w postaci aglomeracji morskich, co z kolei związane jest z rozwojem bazy usługowej, m. in. handlowej, komunikacyjnej, socjalno-komunalnej, kulturalnej, oświatowej, instytucji handlowo-finansowej itp. Dopiero łączne powiązanie tych czynników oraz funkcji pełnionych przez dane miasto wskazuje na jego charakter i stopień zróżnicowania. W tym też aspekcie możemy mówić o specyfice systemu miasta portowego oraz jego powiązaniach strukturalno-funkcjonalnych i rozwojowych. Przeważająca bowiem liczba skupisk nadmorskich zlokalizowana jest tam, gdzie w sposób efektywny może odbywać się przeładunek towarów i pasażerów.


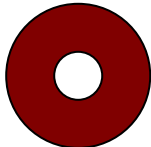
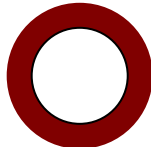
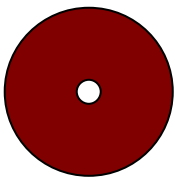
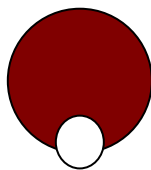
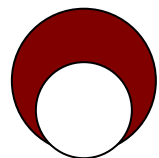
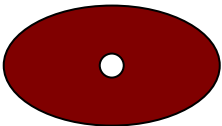
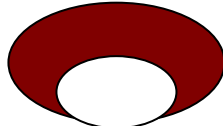
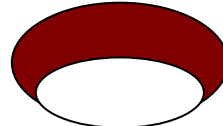
Typ współczesnego miasta portowego trudno określić jedynie przez opis jego genezy. Równie istotne oprócz genezy wydają się funkcje spełniane przez miasto portowe ulegające ciągłym przemianom. Wspomniałem, że miasto musi sprostać rosnącemu potencjałowi portu i gospodarki morskiej. Równoległe z nim rozwojowi podlega cały system miejski, jego struktury, charakter grup zawodowych w mieście, a także poziom oświaty i kultury i inne sfery funkcjonowania miasta. Wielkość tych obszarów ciągle wzrasta w miarę pogłębiania się społecznego podziału pracy marynarzy i rybaków, stoczniovców i dokerów oraz innych kategorii zawodowych związanych z morzem i wzrostem specjalizacji. Miasto portowe w istocie przypomina zespół naczyń połączonych, spełniających jednak wiele funkcji, określane czasem terminem *system of activities*. Kompleks funkcji miasta portowego obejmuje funkcje: morskie, portowe, przemysłowe, społeczno-administracyjne, handlowo-usługowe, oświatowo-kulturalne czy też funkcje miasto- i regionotwórcze. Generalnie można je sprowadzić do funkcji morskich i lądowych, wewnętrznych i zewnętrznych. Analizować je można w płaszczyźnie formalnoprawnej (funkcje założone) i poprzez badanie rzeczywistości społecznej, analizowanie funkcji spełnianych przez system miasta w praktyce (funkcje rzeczywiste).

Funkcje założone miasta zawarte są w przepisach prawnych stwarzających oficjalne ramy ich działania i zakres formalnych możliwości działania. Kierunki i cele funkcjonowania społeczności miasta obwarowane są także ustaleniami administracyjnymi i samorządowymi bądź też oświatowo-wychowawczymi i innymi wyznaczającymi profil ich działania oraz określającymi formalny zasięg wpływów i oddziaływania. Analizując te obszary strukturalno-funkcjonalne w aspekcie funkcji założonych, możemy uzyskać odpowiedź na pytanie, jakie powinny być owe składniki systemu miasta.

Analiza empiryczna rzeczywistości miejskiej pozwala poznać wszystkie jej aspekty takimi, jakimi one są. W tym wypadku możemy badać efektywność funkcjonowania systemu miasta na tle formalnych, społeczno-prawnych, ideowo-wychowawczych, kulturalnych i innych założeń dotyczących ich działalności. Ustalając społeczne skutki wynikające z założonych funkcji miasta, można jednocześnie w toku

badań konfrontować faktyczny stan w mieście z pożądanym modelem jego funkcji bezpośrednio morskich, pośrednio morskich, lądowych.

Rys. 1. Typologia miast portowych. Znaczenie branży morskiej dla miasta

 <p>Małe miasto o małym znaczeniu dla branży morskiej</p>	 <p>Małe miasto o średnim znaczeniu dla branży morskiej</p>	 <p>Małe miasto o dużym znaczeniu dla branży morskiej</p>
 <p>Średnie miasto o małym znaczeniu dla branży morskiej</p>	 <p>Średnie miasto o średnim znaczeniu dla branży morskiej</p>	 <p>Średnie miasto o dużym znaczeniu dla branży morskiej</p>
 <p>Metropolia przymorska</p>	 <p>Metropolia portowa</p>	 <p>Globalne miasto portowe (światowe miasto portowe)</p>

Źródło: Opracowanie własne na podstawie literatury: Ducruet (2003) „*The Trans-Scalar Development of Transportation Hubs: A Quantitative Comparison of European and East Asian Container Port Cities in the 1990s.*”

Funkcje morskie miasta portowego można więc uchwycić, analizując m. in. wpływ gospodarki morskiej na życie i rozwój miasta, jak również zagospodarowanie przestrzenne miasta czy też regionu. W układzie tym morze i miasto nadmorskie oraz jego przestrzeń lądowa tworzą zwartą całość. Można zatem w układzie przestrzennym miast portowych rozróżnić następujące składniki:

- specyficzny dla danego obszaru zespół cech topograficznych;

- teren i klimat nadmorski;
- układ kompozycyjny miasta portowego;
- miasto i port jako podstawowy czynnik układu przestrzennego miasta;
- stopień zaawansowania morskiego podziału pracy, rozmieszczenie ludzi i funkcji w mieście;
- relacje zachodzące między mieszkańcami a środowiskiem naturalnym miasta, wyrażające powiązania funkcjonalno-przestrzenne.

W przestrzennym układzie czy też strukturze przestrzennej miasta mamy jeszcze inne składniki, poczynając od organizacji życia społecznego i gospodarczego w mieście, poprzez poziom rozwoju sił wytwórczych i stosunków produkcji, aż po system administracyjny, oświatowo-wychowawczy. Okazuje się, iż mimo dużego przywiązania do miasta/postrzegania siebie jako jednego z obywateli miasta, występują negatywne opinie o kierunkach funkcjonowania miasta. Dotyczą one w szczególności systemu administracji miasta, systemu usług i handlu, produkcji miejskich systemów infrastruktury technicznej, reprodukcji siły roboczej (m. in. w zakresie wykształcenia i zawodów, nawiązywania koniecznych więzi rzeczowych i współdziałania w procesie pracy), sprzeczności, konfliktów celów i interesów w systemie podziału produktów między mieszkańcami a przedsiębiorstwami.

2.2. Port w mieście i jego infrastruktura

Port morski stanowi zespół budowli morskich, budowli lądowych oraz urządzeń technicznych zapewniających bezpieczny postój i obsługę statków morskich i in. środków transportu wodnego, przeładunek towarów i obsługę pasażerów. Dla spełnienia swoich zadań port morski musi mieć odpowiednio ukształtowane obszary wodne, zasłonięte przed wpływem wiatrów, fal, prądów i pochodów lodu, a także odpowiedniej wielkości portowe tereny lądowe, wyposażone w drogi, tory kolejowe, portowe obiekty składowe, dźwigi i in. portowe urządzenia przeładunkowe. Porty morskie mogą być położone:

- w ujściach rzek (Gdańsk) lub nad rzekami żeglownymi, w pewnym oddaleniu od ujścia (Szczecin),
- nad jeziorami przybrzeżnymi (Tolkmicko);
- nad zamkniętymi zatokami lub cieśninami (Oslo);
- nad otwartymi zatokami (Gdynia);
- Ponadto porty morskie mogą być otwarte (swobodny dostęp od strony morza) lub zamknięte (porty nad morzami pływowymi, zamknięte śluzami morskimi), naturalne (naturalna osłona przed falą i wystarczająca głębokość) lub sztuczne (B. Mazurkiewicz, 1986).

Większość z nich ma charakter uniwersalny. W mieście portowym podstawowym czynnikiem jest port, który zawiera w swoim układzie:

- podstawowe elementy portu morskiego, w granicach jego powierzchni wodnej i lądowej w postaci budowli hydrotechnicznych, takich jak: falochrony, awanport, kanały portowe, baseny, mola, pirsy, nadbrzeża;
- portowe urządzenia przeładunkowe pomocnicze i podstawowe, służące do przeładunków w porcie;
- portowe urządzenia składowe;
- portowy węzeł komunikacji kolejowej i drogowej;
- portowy tabor pływający;
- urządzenia i instalacje elektryczne, oświetlenia, ogrzewania, komunikacji i inne.

Ogólnie mówiąc, obraz każdego portu morskiego obejmuje część wodną zwaną akwatorium portowym, służącą bezpośrednio statkowi jako miejsce schronienia, manewrowania oraz postoju w czasie czynności przeładunkowych, część lądową,

zwaną terytorium portowym, stanowiącą obszar pozostający w bezpośrednim sąsiedztwie akwatorium.

Port morski jest miejscem, w którym odbywa się przeładunek towarów i przemieszczanie pasażerów w relacji statek morski-prom-śródlądowe środki komunikacyjne i odwrotnie. Port, będąc dużym węzłem transportowym, spełnia czynności usługowe w skali krajowej i międzynarodowej, w zasadniczy też sposób wpływa na lokalizację i rozwój miasta. Porty morskie jako złożone systemy rozpatrywać możemy w różnych aspektach, zarówno ekonomicznych, prawnych, socjologicznych czy jeszcze innych. Podejście więc multidyscyplinarne wydaje się najbardziej przydatnego jego analizy. (Zob. Schemat nr 2).

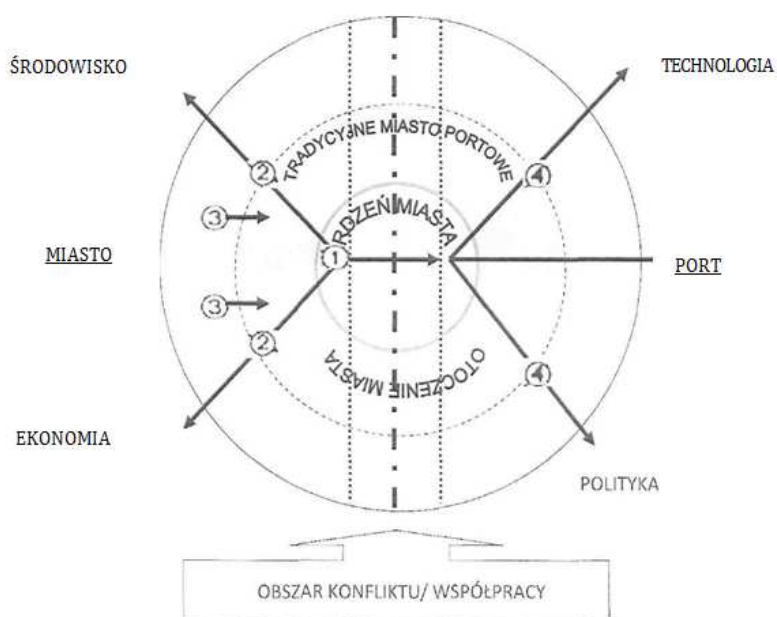
Porty morskie stanowią naczynia połączone z różnymi podmiotami gospodarczymi, urzędami i instytucjami. Port bowiem pełni nie tylko funkcje transportowe i przemysłowe, ale również handlowe, logistyczne jak i miastotwórcze, a szerzej jest stymulatorem regionotwórczym. W systemie gospodarczym, jakim jest port morski, można wyróżnić podsystem zarządzający (sfera zarządcza i administracyjna) i podsystem wykonawczy (sfera eksploatacyjna, usługowa i produkcyjna). Funkcje podsystemu zarządzającego w każdym z polskich portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej są identyfikowane z funkcjami zarządów portów (Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A., Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A., Zarząd Morskiego Portu Szczecin-Świnoujście S.A.), urzędów morskich (Urząd Morski w Gdańsku, Urząd Morski w Szczecinie) oraz z funkcjami innych urzędów administracji państwowej (Urząd Celny, Straż Graniczna). Natomiast funkcje eksploatacyjne, usługowe i produkcyjne w podsystemie wykonawczym realizowane są przez podmioty gospodarcze o kapitale prywatnym, państwowym i mieszanym (przedsiębiorstwa przeładunkowo-składowe, spedycyjne, agencyjne, transportowe, przemysłowe i inne) (Christowa, 1999).

Port morski jako złożony układ gospodarczy spełnia rolę węzłowych punktów transportowych o znaczeniu regionalnym i międzynarodowym. Większość jego struktur, budowli oraz instalacji wraz z niezbędnymi urządzeniami i osprzętem można zaliczyć do szeroko rozumianej infrastruktury transportu, zarówno wodnego, jak i lądowego. Pozostałe obiekty wchodziły w skład infrastruktury innych gałęzi gospodarki, np. energetyki, łączności, gospodarki komunalnej. Ze względu na swoją terytorialną odrębność i specyficzne funkcje, porty morskie są przykładem integracji technicznej i organizacyjnej wszystkich elementów składowych. W skali makroekonomicznej, wyposażenie portów morskich uznawane jest za odrębny, samodzielny składnik ogólnej infrastruktury gospodarczej kraju (Christowa, 1999). W skali mezoekonomicznej port tworzy wydzielony podsystem bądź autonomiczny układ z własnymi urządzeniami. Z kolei w skali mikroekonomicznej stosowane jest inne pojęcie infrastruktury. Nie dotyczy ono całego wyposażenia techniczno-technologicznego, lecz jedynie głównych składników majątku trwałego, decydujących o charakterze portu i o sposobie jego funkcjonowania.

Podstawowe funkcje w porcie pełni społeczność zawodowa. Portowa społeczność zakładowa to zbiorowość wielu grup bezpośrednio lub pośrednio związana a morzem lub przymorzem., zdeterminowanych bogactwem różnorodnych procesów, układów organizacyjnych, wzorów i norm zachowań, stosunków społecznych, realizujących cele ekonomiczne i pozaekonomiczne. Wielostronne związki społeczności zakładowej o charakterze ekonomicznym przejawiają się m. in. w: kooperacji zakładów zlokalizowanych w miastach satelitarnych z zakładami przemysłu portowego i okrętowego; zaopatrywaniu miasta i jego obrzeży w różnorodne produkty; zatrudnianiu osób z prowincji w mieście portowym; zaopatrywaniu miasta portowego w żywność oraz inne towary.

Miasto i port, przemysł morski i lądowy uzupełniają się wzajemnie, są specyficznym typem organizacji społecznej, normatywnym porządkiem, układem ról wynikających z uczestnictwa w życiu miasta i jego strukturach. Splot rozmaitych okoliczności narzuca również możliwości i sposoby życia w mieście, uruchamia różnorodne mechanizmy psychospołeczne i kulturowe.

Schemat nr 2. Miasto portowe jako symbioza zależności i obszar konfliktów



Oznaczenia na rysunku:

- 1 - Transport morski (migracja portowa)
- 2 - Transport lądowy (migracja industrialna)
- 3 - Rywalizacja o przestrzeń
- 4 - Konkurowanie o dostęp do wody

Źródło: opracowanie własne na podstawie Hoyle b. S. (1997), Cities and ports: concepts and issues, „Vegueta”, No. 3, 1997-1998, pp. 263-278

3. Lokalizacja społeczno-przestrzenna w mieście

Podstawowym obszarem zainteresowań socjologii morskiej jest przestrzenna lokalizacja i rozmieszczenie ludzi oraz ich ruchliwość społeczna. Badania w tym nurcie prowadzą do wyjaśnienia powiązań między przestrzennymi i nieprzestrzennymi aspektami życia w sferze społeczno-przestrzennej lokalizacji w mieście, jego walorami marynistycznymi i społeczno-ekonomicznymi.

W badaniach na temat *Czy położenie społeczno-przestrzenne ma wpływ na rozwój Świnoujścia?* zdecydowana większość respondentów odpowiedziała twierdząco – 94,6%. Rozkład tej opinii pokrywa się u mężczyzn – 94,4% i kobiet – 94,8%. Większość też badanych legitymujących się ponadpodstawowym wykształceniem – 97,1%, zdecydowanie postrzega ten związek. Podobnie w sposób jednoznaczny, niezależnie od stanu cywilnego, przywiązują duże znaczenie do położenia miasta. Traktują ten stan jako szansę życia i rozwoju w przestrzeni miasta, która najsilniej integruje społeczność. Identyfikacja z położeniem miasta to dostęp do morza, otoczenie miasta, dużo zieleni,

dużo ludzi młodych, ładne prestiżowe miejsce itp. – to wybrane cechy położenia przestrzennego mieszkańców (Wosińska, 2004).

Warto też zwrócić uwagę na sytuowanie swojej pozycji i tożsamości badanych w przestrzeni życia społecznego na zmiany o charakterze systemowym. Decydują one też o podmiotowości obywateli w warunkach zmiany systemu społecznego, przechodzenia ze stanu przeszłego w stan teraźniejszy i przyszły. W konstelacjach tych wyłaniają się nowe interakcje i struktury interesów, nowe układy czy też wcześniejsze normy i wartości dokonujące się w układach zwłaszcza wsparcia rodzinnego i sąsiedzkiego przekładające wpływy mikrospołeczne w mieście nad adaptacją makrospołeczną i pożytkiem ogólnospołecznym.

Jednoznacznie są określone przez respondentów interesy życiowe, którymi się kierują. Stanowią zarazem ocenę społecznego zaangażowania i ewentualnej społecznej współpracy. Zarówno 87,8% kobiet i 88,9% mężczyzn zgodnie stwierdziło, iż większość mieszkańców kieruje się tylko indywidualnym interesem lub interesem własnej rodziny. Sytuacja ta uwidacznia mały zakres inicjatyw jednostek w sprawy ogółu. Dobro ogólne wydaje się być pojęciem abstrakcyjnym, społeczne aspekty życia natomiast determinuje indywidualny charakter działań dnia codziennego w mieście.

Obserwowane zachowania i procesy, przy braku przejrzystych relacji społeczno-ekonomicznych, przeważają również w dużych miastach portowych w połączeniu z praktyką „szarej strefy” i zróżnicowaną strategią ograniczeń i działań instytucjonalnych. Stąd chyba również w Szczecinie większość respondentów kieruje się indywidualnym interesem lub co najmniej interesem własnej rodziny – 74,2%.

W obszarze zachowań, gdzie większość ma na uwadze owe własne interesy, ale jednocześnie stara się być pożyteczna dla ogółu, bo to także przynosi im zadowolenie, znajdowało uznanie w Świnoujściu u 7,3% badanych, a w Szczecinie opinię tę akceptowało 16,4% osób. Oznacza to, iż przekonania i interesy zbiorowości różnych grup powstają i przekazywane są jednocześnie członkom wielu grup, poczynając od rodziny i kręgów sąsiedzkich, gdzie opinie i postawy o świecie są znacznie zbieżne i skorelowane ze strukturą społeczno-zawodową i terytorialną.

Deklarowane przez respondentów interesy życiowe mieszkańców miast portowych przedstawiają się następująco:

Kategorie odpowiedzi	Szczecin	Świnoujście
Większość kieruje się tylko indywidualnym interesem lub co najmniej interesem własnej rodziny	74,2%	88,3%
Większość ma na uwadze owe własne interesy, ale jednocześnie stara się być pożytecznym dla ogółu, bo to także przynosi im zadowolenie	16,4%	7,3%
Większość ma na uwadze pożytek ogólny, bo sądzi, iż to w rezultacie prowadzi do realizacji także indywidualnych interesów	2,9%	3,4%
Większość ma na uwadze przede wszystkim pożytek ogólnospołeczny i jest zdolna do ofiar z własnego interesu na rzecz społeczeństwa	0,8%	0,5%
Nie wiem	4,7%	0,5%

Źródło: *Badania własne.*

Jednocześnie jednak większość neguje działania na rzecz pożytku ogólnego, mimo iż prowadzą one także do realizacji indywidualnych interesów. Opinie te wyraża nieznaczny odsetek badanych. Warto również zaznaczyć, iż zdaniem prawie wszystkich

respondentów rozgoryczenie do systemu miasta przekładało się bezpośrednio na niechęć do ofiar z własnego interesu na rzecz społeczeństwa.

Społeczność badanego miasta portowego lokuje się wysoko w wymiarze sprywatyzowanej, indywidualnej otwartości wyznaczonej przez mechanizmy rynkowe pogranicza. Jednocześnie w swej indywidualnej mentalności eksplikuje to, co dowodzi o jej odpowiedzialności, poczuciu bezpieczeństwa nad własnym losem i mieszkańców miasta. Wymiar dyskomfortu życiowego skorelowany jest głównie z sytuacją gospodarki morskiej oraz ekologią miasta. Życie w mieście to więc różne formy działania i zmiany oraz powiązań interesów, szans życiowych, partycypacji oraz mechanizmów socjalizacyjno-identyfikacyjnych stylu i jakości życia w mieście.

3.1. Zmiany poziomu życia w mieście

Badania poziomu życia mieszkańców wsi i miast w Polsce mają długą tradycję. Rozpoczęto je przed odzyskaniem niepodległości i rozwijano w okresie międzywojennym w Głównym Urzędzie Statystycznym oraz Instytucie Gospodarstwa Społecznego (G. Kordos i in., 2002). Po wojnie z 1945 r. GUS i IGS wznowiły systematyczne badanie gospodarstw domowych w mieście i na wsi. Badania socjologiczne nad miastami portowymi rozpoczął Z. Dulczewski, L. Janiszewski, H. Polańska, R. B. Woźniak (2006), Ż. Stasienuk (1997), I. Sobczak (1997) i inni. Ponadto szerokie badania nad zmianami poziomu życia w Polsce prowadzone są przez CBOS, z których wynika, że poparcie dla zmiany ustroju wynosi ponad 60%. W raporcie zatytułowanym „Jak żyją Polacy” akceptacja zmian niesionych przez transformację jest w coraz większym stopniu zróżnicowana. Pierwsze odbicie tych opinii i postaw ukazują badania mieszkańców miast portowych.

Na zadane pytanie: *Czy poziom warunków życia w mieście uległ zmianie, czy przyniósł mieszkańcom więcej korzyści niż strat?* – 49,3% wskazywało na dużo lepszy i trochę wyższy poziom życia. Poza zmianą sytuacji materialnej wskazywano trochę lepszy poziom opieki społecznej, stan zdrowia i stosunków sąsiedzkich.

W badaniach stwierdzono znaczną grupę, których poziom warunków życia był taki sam, jak dawniej – 15,6%, jak i narastanie osób „przeigranych” (których poziom warunków życia trochę bądź dużo się pogorszył) – 25,9%.

Czyli sytuacja szybkich zmian społeczno-ekonomicznych życia w mieście nie zapewniła należytych warunków dla wyeliminowania narastającego ubóstwa, bezrobocia, którego stopa w grudniu 2008 r. wynosiła 8,1%, 2009 – 9,8%, 2010 – 11,1%, a w styczniu 2011 r. – 12,1%, pociągając za sobą ubóstwo i wzrost patologii (<http://www.pup.swinoujście.pl>) i przestępczości w mieście (Urząd Statystyczny w Szczecinie, 2009).

Powrót do normalności życia w mieście obejmuje zarówno „wygranych”, głównie z kadry dużych przedsiębiorstw, jak i ludzi wykształconych, młodych i przedsiębiorczych, poszukiwanych na rynku pracy. W badaniach stwierdzono też występowanie istotnych związków między wykształceniem a wiekiem badanych. Okazuje się, iż wyższy poziom edukacji badanych jest wyznacznikiem poziomu warunków życia i zwiększa poczucie ochrony przed ubóstwem. Stąd też dużo wyższy poziom życia stwierdzono u badanych ze średnim i wyższym wykształceniem – 88,0%, a grupa z podstawowym i zasadniczym wykształceniem – 5,2% badanej zbiorowości miasta.

Podobnie determinuje pozycję i poziom warunków życia wiek badanych. Wyniki badań ujawniają, że badani mieszkańcy w wieku 18-39 lat określają swój obecny poziom warunków życia jako lepszy i dużo lepszy jak dawniej – 19,6%, a badani w wieku 50 lat i więcej szacują obecny okres jako stagnację materialnych warunków życia ludzi – 76%. Badaną zbiorowość charakteryzuje zróżnicowany poziom życia, gdyż

znacznie wyższy odsetek badanych żyje w warunkach bez zmian lub degradacji w badanym mieście.

Obiektywna sytuacja w warunkach miasta oddziałuje również na poziom aktywności mieszkańców. W zakresie tych badań wymieniają niski poziom aktywności społeczno-zawodowej, przedsiębiorczości i innowacyjności działań. Handel przygraniczny ułatwia uzyskanie kolejnych klientów, zmniejsza jednak prawdopodobieństwo relokacji działań i formułowania nowych perspektyw rozwoju, kreowania zapotrzebowania na wiedzę oraz przededefiniowania ról społecznych przedstawicielom obu płci.

W prezentowanych badaniach zarówno kobiety – 54,5%, jak i mężczyźni – 49,6% wskazują na pozytywne przemiany w mieście. Znaczny jednak odsetek respondentów przejawia apatię, niestabilność i brak znaczących zmian w mieście – 31,2%, a innym trudno wyrazić opinię na ten temat – 17,1%. Pesymiści w małym stopniu przystosowali się do nowego rytmu pracy, gospodarki rynkowej, ale także nowej wizji świata i odmiennego stylu życia w mieście, jak i tożsamości, na ciągłość zmiany i rozwoju. Na tym tle wyłania się też zależność pomiędzy poziomem życia badanych a rozwojem miasta. Tak więc, im wyższe wykształcenie i poziom życia, tym większe postrzeganie zmian w mieście i łączenie się w procesy regulacji życia oraz otwieranie na wpływy transgraniczne miasta.

Wpływy te uzależnione są w dużym stopniu od zaangażowania władz miasta w sprawy życia obywateli i tworzenie nowego ładu społeczno-kulturowego w mieście.

Prezentowane badanie wskazuje na przeciętne – 37,1% bądź niskie – 45,4% zaangażowanie władz miasta w sprawy mieszkańców. Ogółem więc 82,5% mieszkańców negatywnie ocenia zakres działań organów miasta na rzecz mieszkańców. Istotna zależność występuje pomiędzy poziomem wykształcenia a opiniami mieszkańców. I tutaj zarówno badani z wykształceniem wyższym – 86,6%, średnim – 83,1% i zasadniczym zawodowym – 84,6% wskazują na niedostatek, arogancki styl zarządzania i brak zaangażowania władz miasta w sprawy mieszkańców Świnoujścia.

Zagadnienie więc pomocy i wsparcia społecznego w mieście, opieki nad młodym pokoleniem powierzonym pieczy instytucji miasta, występujący brak współpracy i aktywizacji społeczności lokalnej Świnoujścia to wielkie minusy miasta.

Kolejna do rozwiązania problematyka związana ze zmianami społecznymi w mieście i jego strefach peryferyjnych to ekologia społeczna miasta.

3.2. Zagrożenia w mieście portowym

W poszukiwaniu teoretycznych odniesień różnych kwestii dotyczących socjologii miasta portowego sięgamy często nie tylko do dorobku nauk społecznych, ale również do praktyki związanej z pełnionymi rolami w życiu publicznym miasta, szczególnie socjologii morza i przymorza przedstawiającej złożoność życia i pracy na morzu i sytuację na lądzie. Sposób zachowania mieszkańców w określonej sytuacji społeczno-ekologicznej ujawnia też normy i wzory współkształtujące i determinujące zajmowane postawy i identyfikacje z miastem, a także z działającymi instytucjami, motywującymi działanie i oczekiwania ludzi w mieście. Działania te generować mogą transformację i postęp bądź utożsamiane są z pojawiającym się katastroficznym rozwojem nierówności społecznych, zagrożeniami bezpieczeństwa, deprywacją, jak i synchronizacją życia (zob. schemat 3). Obszar nierówności społecznych jest bardzo rozległy, dotyczy nie tylko bogactwa, władzy i prestiżu, ale także wykształcenia i wiedzy.

Świnoujście tworzy naturalne odgałęzienie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SOM). Układ ten, pomimo różnych zastrzeżeń, od początku transformacji aż do chwili obecnej jest wskaźnikiem obiektywnych i subiektywnych

zmian jakości życia obywateli zarówno w wymiarze makro- i mezospołecznym, jak i indywidualnym pomimo występujących rozmaitych zagrożeń i różnic.

Obciążenie zwłaszcza środowiska odpadami jest jednym z najbardziej palących problemów SOM-u. Nadal ponad 60% odpadów przemysłowych i 98% odpadów komunalnych wytwarzanych na terenach zachodniopomorskiego gromadzi się na lokalnych składowiskach i aż 95% z nich to odpady przemysłowe.

Zagrożenia w środowisku miasta mogą powstawać z różnych przyczyn: w przypadku awarii w obiektach jądrowych, awarii lub katastrof w obiektach przemysłowych, cystern kolejowych, autocystern, rozszczelnień rurociągów przemysłowych, niekontrolowanych erupcji szybów wydobywczych ropy naftowej i gazu, katastrof morskich tankowców i chemikaliowców, tsunami czy też trzęsień ziemi lub działań terrorystycznych. Nadzwyczajne zagrożenia środowiska powstają w zasadzie nieoczekiwanie, ich przebieg jest gwałtowny i żywiołowy o dużej intensywności przemian jednostkowych, wywołują różnego rodzaju reakcje fizykochemiczne zagrażające zdrowiu i życiu ludzi oraz skażonemu ekosystemowi.

Istotnym zagrożeniem dla Świnoujścia są powodzie. Okresowe dość znaczne wahania poziomu wód okalających miasto grożą zatopieniem najniższej położonych terenów, dotyczy to przede wszystkim sołectw Karsibór, Przytór-Łunowo oraz dzielnic Ognica, Wydrzany. Powoduje je zjawisko tzw. „cofki”, szczególnie wczesną wiosną i późną jesienią oraz długotrwałe, intensywne opady w głębi kraju lub roztopy wiosenne. Przejściowe zagrożenie powodziowe może również spowodować zalodzenie rzeki Świny i Kanału Mielińskiego.

Również zagrożenie pożarowe miasta jest potencjalnie duże, między innymi ze względu na występowanie kompleksów leśnych o powierzchni 43,1 km², co stanowi 22,1% ogólnej powierzchni miasta. Są one w przeważającej części iglaste, a ponadto przylegają do osiedli mieszkaniowych i są w I kategorii zagrożenia pożarowego. Dodatkowe zagrożenie pożarowe stwarza przewóz paliw płynnych i gazowych oraz materiałów niebezpiecznych drogami miejskimi, co jest zagrożeniem bezpośrednim (Seminarium, 1998).

Dokuczliwym zagrożeniem dla mieszkańców są silne huraganowe wiatry, gwałtowne i obfite opady śniegu, silne i długotrwałe mrozy. Specyficzny wpływ klimatu morskiego i wiążące się z nim częste występowanie silnych huraganowych wiatrów może być przyczyną powstania dużych zniszczeń i strat materialnych w sieciach energetycznych, budownictwie mieszkaniowym i przemysłowym oraz w komunikacji i gospodarce leśnej.

Duże śnieżyce i silne mrozy mogą powodować zamarzanie ludzi (w tym szczególnie bezdomnych), poważne zakłócenia w transporcie i komunikacji oraz długotrwałe przerwy w zasilaniu energetycznym i funkcjonowaniu łączności. Poważnym zagrożeniem ekologicznym dla wyspy są niebezpieczne skażenia chemiczne (NSCh). Zagrożenie NSCh oraz materiałami łatwopalnymi i niebezpiecznymi występuje w czasie ich przewozu transportem kolejowym, drogowym i morskim na odcinku Szczecin-Świnoujście. Zagrożenie NSCh występują również w czasie ich przewożenia drogą morską, a zwłaszcza rzeką Świną, Kanałem Mielińskim i Piastowskim do Szczecina.

Zagrożeniem skażeniem promieniotwórczym dla Świnoujścia są elektrownie jądrowe zlokalizowane na terenie Niemiec i Szwecji. W najbliższej usytuowanej elektrowni jądrowej w Lubminie koło Greifswaldu (około 50 km od Świnoujścia) w 8 betonowych halach złożone są elementy pochodzące z demontażu bloków elektrowni.

Zagrożeniem dla przyrody wyspy (wód i gleby) są też zanieczyszczenia produktami ropochodnymi, ściekami przemysłowymi, toksycznymi odpadami.

Można więc powiedzieć, iż w mieście mamy do czynienia z sytuacją występujących zagrożeń wymagających ciągłej kontroli, a więc również badań i

profilaktyki. Cały kompleks tych zagrożeń wyznacza potencjalne negatywne skutki dla zdrowia fizycznego i psychicznego mieszkańców. Mieszczą się w nim powstające choroby, stresy psychologiczne i społeczne, umiejętność skutecznego rozwiązywania problemów i radzenia sobie w skażonym środowisku. Koncepcję zachowań w warunkach tych zdarzeń ekospołecznych można rozszerzyć pojęciem stresu psychospołecznego i kulturowego, łączących w sobie konflikty, poczucie zagrożenia życia nieuleczalnymi chorobami.

4. Port łupkowy w mieście

Szczeciński Obszar Metropolitalny traktować można jako jeden z rodzajów działalności społeczno-ekonomicznej w określonej przestrzeni, delimitowany jako system z niezbędnymi strukturami, dysponujący czynnikami egzo- i endogenicznymi koniecznymi w procesie prowadzenia określonych form działalności w strefie przygranicznego położenia. Jest to również komponent jednego z regionów transgranicznych, na wielu płaszczyznach związany ze Świnoujściem i budową gazoportu. W sytuacji powstawania tej nowej inwestycji pojawiają się pytania o jej wpływ na rozwój i wizję miasta oraz perspektywy i kierunki dalszej intensyfikacji rozwoju.

Przemiany demokratyczne w Polsce otworzyły możliwość rozwoju nowego typu inwestycji, jak i konfliktów społecznych na poziomie lokalnym i ponadlokalnym, których osią jest sposób użytkowania przestrzeni, który narusza szereg czynników, takich jak zasoby naturalne, zasoby ekonomiczne, zasoby społeczne czy zasoby bezpieczeństwa i władzy zbiorowości zamieszkującej na danym terenie. Konflikty lokalne dotyczą zazwyczaj priorytetów i celów strategii rozwoju i zagrożeń na poziomie lokalnym. W warunkach demokratycznych szczególnie aktywnym kontestatorem jest społeczeństwo obywatelskie, reprezentowane przez komitety protestacyjne, organizacje pozarządowe, rady osiedlowe czy ugrupowania polityczne (<http://info.wiadomosci.gazeta.pl>).

Współcześni klasycy teorii społecznych twierdzą, że żyjemy w społeczeństwie ryzyka i płynnego lęku, czego dowodem są postawy społeczności lokalnych wobec rozwoju lokalnego. Stają one wobec sytuacji, w których ich bliska przestrzeń, utożsamiana z bezpieczeństwem, jest naruszana przez decyzje administracyjne lokalizujące w ich otoczeniu negatywnie odbierane obiekty infrastrukturalne, takie jak: spalarnie odpadów, stacje benzynowe, wysypiska śmieci, odbiorniki telefonii komórkowych, autostrady, a także gazoport w Świnoujściu:

„Terminal do importu i przerabiania gazu skroplonego LNG ma zacząć działać 30 czerwca 2014 roku. Koszt jego budowy to około 3 miliardy złotych. Kolejne 11 miliardów potrzeba na planowaną w Polsce integrację rynku gazowego oraz jego połączenie z innymi krajami Unii Europejskiej. (...) Początkowa zdolność przeładunkowa [gazoportu w Świnoujściu] to 5 miliardów metrów sześciennych rocznie, czyli około jednej trzeciej obecnego zużycia gazu w Polsce. Po wybudowaniu kolejnego zbiornika zdolność przeładunkowa świnoujskiego gazoportu wzrośnie do 7,7 miliardów metrów sześciennych.

Trwają procedury pozwalające połączyć gazoport z systemem gazociągów. Na wszystkie gazociągi zostały już rozpisane przetargi, a budowa gazociągu Szczecin-Świnoujście ma się rozpocząć jeszcze w tym roku.

Wśród inwestycji, które pozwolą zintegrować polski rynek gazowy i połączyć go z europejskim jest – oprócz terminalu gazu skroplonego LNG w Świnoujściu - połączenie rurociągów z Czechami i Słowacją, czyli tak zwane interkontenery, a także w przyszłości połączenie gazowe z Litwą.

Na świecie buduje się obecnie kilka gazo portów. Inwestycje ruszają, gdy są szanse na dostawy surowca. Najlepszym przykładem są Niemcy – terminal do rozładunku skroplonego gazu ziemnego powstaje w Wilhelmshaven. Nasi sąsiedzi mają już podpisaną długoterminową umowę na dostawy surowca. Dla gazoportu w Świnoujściu czasu pozostało już niewiele, bo Polskie Górnictwo Gazowe i Gazownictwo umowę na dostawy powinno podpisać do listopada (<http://www.wilnoteka.lt>)”.

Tymczasem najpóźniej o planowanej inwestycji dowiedzieli się mieszkańcy Świnoujścia. I to chyba stało się przyczyną konfliktu pomiędzy mieszkańcami a terminalem LNG. Powstaje Stowarzyszenie na Rzecz Rozwoju Prawobrzeża Świnoujścia. Stąd też hasło mieszkańców „*Nic o nas bez nas*” (www.gs24.pl). Tymczasem LNG zleca badania pilotażowe firmie Millward Brown SMG/KRC i z nieznanых powodów nie przyjmuje polskiej oferty badań Uni-Statu i Komisji Socjologii Morskiej PAN filii w Szczecinie celem weryfikacji pilotażu. Badania rozpoczęto w sierpniu 2010 r. na próbie liczącej 1000 mieszkańców miasta (www.swinoujscie.pl 28 stycznia). Z badań wynika, iż 72% mieszkańców Świnoujścia jest za budową gazoportu w mieście. „*Przeciw realizacji inwestycji opowiedziało się 24% mieszkańców, informuje serwis wnp.pl. Badaną grupę pytano m.in. o stan wiedzy na temat tej inwestycji. 48% ankietowanych odpowiedziało, że „dużo słyszało”, a 49% że „słyszało, ale mało się interesowało”. 1% ankietowanych przyznało, że nie ma wiedzy na ten temat, dodając jednocześnie, że chcieliby dowiedzieć się więcej. Spółka Polskie LNG jest w tej chwili na etapie wyboru konsorcjum, które zrealizuje inwestycję – inwestor ma już bowiem wszystkie niezbędne pozwolenia*” (<http://www.kompasinwestycji.pl>).

Część z ankietowanych nie ukrywa, że ma wątpliwości co do obiektywizmu przeprowadzonych badań. Dodatkowo sposób przeprowadzenia wywiadu i dobór tematów ma wywołać u rozmówcy przekonanie, że to inwestycja miodem pachnąca – mówi ankietowany p. Andrzej. W tej sytuacji członkowie Stowarzyszenia na Rzecz Rozwoju Prawobrzeża, czyli dzielnicy Świnoujścia postanowili sami przeprowadzić w marcu 2010 r. własne badania ankietowe.

Po komisyjnym otwarciu pojemników z ankietami okazało się, że w badaniach uczestniczyło 340 mieszkańców. W badanej zbiorowości znajdowało się 175 (51,4%) kobiet i 150 (44,1%) mężczyzn. 15 ankietowanych nie zaznaczyło płci (4,5%), Większość to mieszkańcy Świnoujścia – 232 (68,2%), pozostałe osoby to mieszkający poza Świnoujściem 39 osób, czyli 11,4%, a 69 nie zaznaczyło miejsca zamieszkania (20,4%).

W tygodnikach „Nowy Wyspiarz” i „Wyspiarz Niebieski” wydrukowano wyniki ankiety. Wyniki te wskazują, że z 340 badanych 313 (91,1%) respondentów było przeciwnych powstaniu terminalu; 9 badanych (2,7%) nie miało zdania na ten temat, a głosy 6 osób (18%) było nieważnych. W odpowiedzi na pytanie: *Czy budowa gazoportu przyniesie miastu więcej korzyści?* odpowiedź twierdzącą otrzymano od 11 respondentów, czyli 3,2% badanych. Zdecydowana większość badanych mieszkańców uznała, że przyniesie ona więcej strat – 311 wypowiedzi, co stanowi 91,4%. Nie miało zdania w tej kwestii 12 (3,6%), a pozostałe wypowiedzi uznano za nieważne.

Na pytanie: *Czy miastu w zamian za zgodę na budowę gazoportu należą się rekompensaty?* 322 (94,7%) odpowiedziały „tak”, 7 że nie (2,02%), 7 nie miało zdania, a 4 wypowiedzi były nieważne. W odpowiedziach na kolejne pytanie: *Czy gazoport zagrozi rozwojowi turystyki w naszym mieście?* 304 (89,4%) osoby uznały, że tak; 8 (2,4%) stwierdziło, że nie; 20 nie miało na ten temat zdania, a 8 głosów było nieważnych. Na pytanie: *Czy uważasz, że decydenci i inwestor mówią całą prawdę o gazoporcie?* 272 (80,8%) osoby odpowiedziały „nie”; 22 (6,4%) osoby „tak”, 42 (12,3%) osoby nie miały zdania, a pozostałe głosy były nieważne.

Ostatnie z pytań brzmiało: *Czy obawiasz się powstania w Świnoujściu kolejnych inwestycji przemysłowych związanych z gazo portem typu elektrownia gazowa, terminal*

chemiczny itd.? Na „tak” odpowiedziały tu 243 (71,4%) osoby, 25 (7,3%) na „nie”, 66 (10%) nie miało zdania, pozostałe były nieważne.

Obserwowany rozwój sytuacji konfliktowej wokół budowy portu gazowego w Świnoujściu wskazuje na potrzebę profesjonalnego i metodologicznie poprawnego podejścia badawczego identyfikującego rzeczywiste podstawy konfliktu, a nie jedynie jego wskaźniki (lęk przed zagrożeniami: atak terrorystyczny, katastrofa ekologiczna, utrata wizerunku miasta uzdrowskiego, nadmierny ruch ciężkiego sprzętu blisko zabudowy mieszkalnej, wstrzymanie napływu turystów, degradacja plaży, utrudnienia w dostępie do łowisk, utrudnione wejście do portu dużych statków oraz małych jednostek żeglarskich, spadek wartości nieruchomości w mieście, wzrost cen gazu i inne). Wcześniejsze raporty analizujące stosunek mieszkańców do inwestycji ograniczały się jedynie do opisowego szkicu nastrojów społecznych, nie dociekały jednak ich rzeczywistych postaw i motywacji. Celem prowadzonych badań jest zaprezentowanie takiej procedury, która wskaże praktyczne rozwiązania sytuacji konfliktowej, zidentyfikuje granice negocjacyjne wszystkich grup interesu oraz wskaże potencjalnych ukrytych sojuszników dla inwestycji, dostarczając jednocześnie argumentów za inwestycją.

Dynamika konfliktów przestrzennych wskazuje, iż nieumiejętne prowadzenie konsultacji społecznych prowadzi właśnie do konfliktów o sumie zerowej, gdzie wspólne wypracowanie konsensusu oraz włączenie społeczeństwa w proces monitorowania przebiegu inwestycji stają się niemożliwe.

Zakończenie – ekspektatywa modernizacji miasta

Nie sposób jednoznacznie określić wizję ekspektatywną socjoglobalistyki miasta tworzącego wieloaspektową mozaikę morza i ładu (Woźniak, 2010). Uwypuklić trzeba, iż: ekspektatywa jest jednym z czynników planowania i sukcesu zawodowego i społecznego, tworzenia warunków rozwoju zasobom ludzkim, aktywizacji dziedzin gospodarki i infrastruktury innowacyjnej, dostępności dóbr i usług oraz informacji, opieki, pomocy społecznej oraz modernizacji; wzmocnienia sektorów o największym potencjale rozwojowym SOM i miast portowych, a także małych i średnich miast portowych; podniesienia stylu i jakości życia w mieście i na wsi, kultury i edukacji oraz ładu i bezpieczeństwa publicznego; aktywizacji samorządów terytorialnych i lokalnych oraz wzmocnianie wpływu instytucji (rodzina, szkoła, Kościół, organizacje pozarządowe i inne kręgi społeczne) oraz zinstytucjonalizowanych struktur i kręgów społecznych (*Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020*).

Aktualna diagnoza wskazuje na występowanie w badanym obszarze wyraźnych barier utrudniających tworzenie infrastrukturalnych i instytucjonalnych warunków rozwoju miasta i SOM. Jedną z przyczyn tego stanu rzeczy jest postępujący zanik tradycyjnych funkcji społeczno-gospodarczych regionu i miasta związanych z gospodarką morską (Woźniak, 1976). W latach 1995-2000 działalność zakończyło wiele przedsiębiorstw portowych i przetwórstwa rybnego (Woźniak, 1991). Kryzys gospodarki transportowej, a zwłaszcza branży stoczniowej (2001-2002) wskazuje, że nie można w najbliższym czasie liczyć, że dziedziny te staną się stabilizatorami życia w mieście i regionie. Miasta i region ciągle dotknięte są bezrobociem, mimo że stopa bezrobocia w Świnoujściu w stosunku do roku 2003 (stopa bezrobocia – 19,9%; 2004 – 20,3%) w roku 2010 obniżyła się do 11,1%, to już w styczniu 2011 r. podniosła się do 12,1%.

Mocną stroną miasta są małe i średnie przedsiębiorstwa zatrudniające mniej niż 250 pracowników i osiągające obrót netto (ze sprzedaży i operacji finansowych) nie przekraczający 50 mln euro. W układzie tym dominują przedsiębiorstwa sektora usług i handlu. Zbyt niski jest nadal udział przedsiębiorstw turystycznych, hotelowych i

gastronomicznych decydujących o infrastrukturze turystycznej i sektora transportu w mieście. Na poziom i jakość rozwoju życia oraz bezpieczeństwa mieszkańców w znacznym stopniu wpływ mają uwarunkowania wewnętrzne, jak i zewnętrzne miasta, które mogą być szansą, ale równocześnie grozić dalszą marginalizacją miasta.

Jednym z ważniejszych czynników decydujących o sukcesie/degradacji może być gazoport w mieście, o czym świadczą wcześniej ukazane badania. Stwierdzenie to wynika z rozwoju gospodarki światowej i specyfiki Polski oraz regionu.

Według amerykańskiej Agencji ds. Energii (EIA) Polska ma 5,3 bln m³ możliwych do eksploatacji gazu łupkowego. Przy obecnym zużyciu gazu wystarczyć ma na około 300 lat, informuje „Kurier Szczeciński” 8 kwietnia 2011 r.: *„Według szacunków raportu zamówionego przez amerykańską administrację ds. informacji o energii (EIA) w 32 krajach znajduje się blisko siedem razy więcej opłacalnego w wydobyciu gazu łupkowego niż w USA. Zasoby gazu możliwego do wydobycia w tych państwach sięgają 163 bln m³ – czyli sześć razy więcej niż potwierdzone zasoby gazu naturalnego. (...) Wąskim gardłem może okazać się jednak o wiele mniejsza niż w USA dostępność wież wiertniczych, doświadczonych inżynierów i geologów. Jak podaje portal, w 2010 roku w Europie dostępnych było około 100 aktywnych wież, podczas gdy w USA było ich 2500”.*

Budowa terminalu regazyfikacji skroplonego gazu LNG przewidziana jest w Świnoujściu na 24 miesiące, w latach 2010-2013: *„W oparciu o analizę nawigacyjną oraz koncepcję budowy, planowane nabrzeże będzie zaprojektowane tak, aby umożliwić bezpieczną eksploatację podczas podejścia, postoju i rozładunku statków do przewozu LNG o pojemności ładunkowej od 120 000 m³ do 216 000 m³ oraz maksymalnej całkowitej długości statku 315 m, maksymalnej szerokości 50 m i maksymalnym zanurzeniu 13,5 m.*

W skład projektowanego przedsięwzięcia wchodziły będą:

- *stanowisko rozładunkowe wraz z niezbędnym wyposażeniem do bezpiecznego cumowania, rozładunku i postoju statku;*
- *platforma technologiczna, na której zlokalizowane będą budynki i urządzenia służące do obsługi poboru wody morskiej na potrzeby Terminalu re gazyfikacji LNG oraz zapewnienia ochrony przeciwpożarowej instalacji;*
- *estakada pod rurociągi technologiczne LNG i gazu odparowanego, wody morskiej oraz pomocnicze i inne instalacje;*
- *zbiornik na awaryjne wycieki gazu”*
(<http://portzewnetrzny.pl/informacje.php?k=1&s=6>).

Główna część nabrzeża – stanowisko rozładunkowe będzie zlokalizowane bezpośrednio przy falochronie w odległości ok. 600 m od linii brzegowej. Platforma technologiczna będzie zlokalizowana bezpośrednio przy falochronie, w obszarze pomiędzy stanowiskiem rozładunkowym a linią brzegową (w odległości ok. 100 m). Dokładne umiejscowienie i odległość od linii brzegowej zostaną ustalone na dalszych etapach projektowania, co nie wpływa na ocenę oddziaływania opiniowanej inwestycji na środowisko. Estakada pod rurociągi technologiczne będzie biegła wzdłuż projektowanego falochronu od stanowiska statkowego w kierunku brzegu, obchodząc w koło platformę technologiczną, od strony basenu portowego.

Protest mieszkańców przeciwko budowie inwestycji można uznać z jakiejś strony jako świadomość/samoświadomość ekologiczną uznającą naturę jako wartość samą w sobie i jako zasadniczy element współtworzący realia bytu codziennego w zagrożonym już środowisku, z drugiej jednak strony niestabilność w gospodarce wywołuje asynchronizację działań i procesów definiowanych głównie poprzez negatywne odniesienia do przeszłości, ładu życia w konstelacji wachlarza alternatyw gospodarki rynkowej i zmiany społecznej w ramach systemu miasta i regionu, a nawet w Polsce.

Stan taki stwarza jednak niepowtarzalną sytuację badawczą charakteryzującą się chroniczną niepewnością i lękiem, niejednoznacznością oraz niską przewidywalnością następujących po sobie wydarzeń w życiu indywidualnym i społecznym miasta.

Sygnalizowane powyżej kwestie stanowią wąskie ujęcie procesu rewitalizacji środowiska i jego gentryfikacji, bez konkretnych badań. Informacje inwestora nie przedstawiają też wyraźnego związku wzajemnych relacji zachodzących pomiędzy środowiskiem lokalnym mieszkańców a specyficznymi procesami ich biopsychicznych i społeczno-kulturowych zachowań. Takie pojęcie pozwala przypuszczać, że obszar konfliktów jest w tym ujęciu niejasnym. Konflikty przebiegają równocześnie na wielu współwarunkujących się poziomach, które można określić mianem wymiarów procesów konfliktowych, które częściowo przedstawione już są w tekście.

Badania wskazują jednak, że miasto – pomimo swojej potencjalnej atrakcyjności inwestycyjnej – przeżywa nadal kryzys i spadek aktywności gospodarczej i społecznej. W opinii mieszkańców narasta stopniowo przekonanie, że warto wykorzystać szansę, jaką stwarza gazoport. Zdaniem badanych wpłynie to na wykorzystanie zasobów miasta i regionu, na które składają się zasoby materialne, czyli uwarunkowania fizjogeograficzne i marynistyczne, położenie geograficzne, jak i infrastruktura morska, komunikacyjna i społeczna oraz zasoby niematerialne, czyli ludzka wiedza, umiejętności i przedsiębiorczość oraz aktywność mieszkańców. Czyli następuje przejście od ideologii ekologicznej ku wyzwoleniu aktywności i kapitału społecznego mieszkańców.

Bibliografia:

- Arct, M. (1921), *Słownik wyrazów obcych 25,000 wyrazów, wyrażzeń, zwrotów i przysłów cudzoziemskich, używanych w mowie potocznej i w prasie polskiej*, Wydawnictwo M. Arct., Warszawa.
- Bahrtdt, H. P. (1961), *Die Moderne Grosstadt. Soziologische Überlegungen zum Städtebau*, Rowohlt, Reinbek bei Ham-burg.
- Barran, F.R. (1989), *Städte-Atlas Pommern*, Rautenberg Verlag, Leer.
- Bartnik, C.S. (1993), „Polska teologia miasta” w: Imbs H. (red.), *Miasto i kultura polska doby przemysłowej*, Vol. 3, „Wartości”, Wrocław.
- Berndt, R. (1978), *Die Natur der Stadt*, Verlag Neue Kritik, Frankfurt/M.
- Białecki, T. (1977), *Szczecin: Rozwój miasta w Polsce Ludowej*, Wydawnictwo Poznańskie, Poznań.
- Blau, P., Duncan O.D. (1967), *The American Occupational Structure*, Wiley, New York.
- Castells, M. (1982), *Kwestia miejska*, PWN, Warszawa.
- Christowa, Cz. (1999), „Porty morskie w dobie transformacji” w: Sobański R. (red.), *Morze elementem polskiej racji stanu*, Szczecin.
- Czekaj, J. (2007), *Socjologia szkoły chicagowskiej i jej percepcja w Polsce*, Górnośląska Wyższa Szkoła Handlowa im. Wojciecha Korfańtego, Katowice.
- Domański, R. (1972), *Geografia ekonomiczna. Ujęcie dynamiczne*, PWN, Warszawa - Poznań.
- Dulczewski, Z. (1968), *Młode pokolenie na Ziemiach Zachodnich*, Instytut Zachodni, Poznań.
- Gorzko, M. (2008), *Procedury i emergencje. O metodologii klasycznych odmian teorii ugruntowanej*, Wydawnictwo Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin.
- Gronowski, F. (1965), „System transportowy państwa socjalistycznego”, *Zeszyty Naukowe Politechniki Szczecińskiej*, No 77, Szczecin.
- Hall, P. (1977), *The World Cities*, Weidenfeld and Nicolson, New York – London.
- Jałowiecki, B. (1972), *Miasto i społeczne procesy urbanizacji. Problemy, teorie, metody*, PWN, Warszawa-Kraków.
- Jałowiecki, B. (1980), *Człowiek w przestrzeni miasta*, Śląski Instytut Naukowy, Katowice.
- Jałowiecki, B. (1988), *Społeczne wytwarzanie przestrzeni*, Książka i Wiedza, Warszawa.

- Jałowicki, B., Szczepański, M. (2002), *Miasto i przestrzeń w perspektywie socjologicznej*, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa.
- Janiszewski, L. (1994), „Morze i społeczeństwo. Ogólny zarys teorii marynizacji”, *Roczniki Socjologii Morskiej*, Vol. IX, Gdańsk.
- Janiszewski, L., Sosnowski A. (1984), *Socjologia morską. Wybór zagadnień*, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław.
- Karwińska, A. (1998), *Wartości i potrzeby społeczne a przemiany środowiska miejskiego*, Akademia Ekonomiczna w Krakowie, Zeszyty Naukowe, Seria Specjalna: Monografie nr 136, Kraków.
- Kordos, G., Lednicki, B., Żyra, M. (2002), “The Household Sample Surveys in Poland”, *Statistic in Transition*, Vol. 5, No. 4, pp. 555-589.
- Kulpińska, J. (red.), (1974), *Socjologia przemysłu. Wybór tekstów*, PWE, Warszawa.
- Kurcz, Z. (red.) (1999), *Pogranicze z Niemcami a inne pogranicza Polski*, Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław.
- Kuźma, L. (red.) (1972), *Ekonomika portów morskich i polityka portowa*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- Lesiewicz, L. (1972), *Początki nadmorskich miast na Pomorzu Zachodnim*, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wydawnictwo Polskiej Akademii Nauk, Wrocław-Warszawa-Kraków.
- Makarajan, E. S. (1972), *Woprosy sistemnogo issledowanija*, Moskwa.
- Malikowski, M. (1984), *Więź mieszkańców z miastem. Studium socjologiczne na przykładzie społeczeństwa miasta Rzeszowa*, Towarzystwo Naukowe w Rzeszowie, Rzeszów.
- Malikowski, M. (1992), *Socjologiczne badania miasta. Problemy pojęciowe, teoretyczne i metodologiczne*, Wyższa Szkoła Pedagogiczna, Rzeszów.
- Markiewicz, W. (1962), *Społeczne procesy uprzemysłowienia. Kształtowanie się zakładów produkcyjnych w konińskim regionie górniczo-energetycznym*, Poznań.
- Markiewicz, W., Rybicki P., Buszta J. (1967), *Przemiany społeczne na Ziemiach Zachodnich*, Instytut Zachodni: Ziemia Zachodnie, Studia i Materiały, Poznań.
- Mazurkiewicz, B. (1986), *Encyklopedia inżynierii morskiej*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk.
- Misztal, B. (1978), *Socjologia miasta*, Instytut Wydawniczy CRZZ, Warszawa.
- Nowa Karta Ateńska 2003. Wizja miasta XXI wieku*, Europejska Rada Urbanistów, Lizbona, 20 XI 2003.
- Nurek, S. (1982), *Waloryzacja przestrzeni osiedli mieszkaniowych*, Uniwersytet Śląski, Katowice.
- Orlińska, H., Zaremba, P. (1965), *Urbanistyczny rozwój Szczecina*, Wydawnictwo Poznańskie, Poznań.
- Rybicki, P. (1972), *Społeczność miejskie*, PWN, Warszawa.
- Rzeka, T. (2006), „Co to jest studium przypadku i jak je sporządzić” w: Rzeka T. (red.), *Analiza jakościowa w psychologii i socjologii*, Print Group, Szczecin.
- Seminarium (1998), *Przeciwdziałanie nadzwyczajnym zagrożeniom środowiska*, Narodowa Fundacja Ochrony Środowiska, Świnoujście, nr 1-2.
- Silverman, D. (2008), *Prowadzenie badań jakościowych*, PWN, Warszawa.
- Stake, R. (2000), „Case study” in: *Handbook of Analitative Research*, Sage, Thousand Oaks, CA
- Stasieniuk Ż. (1996), „Zbiorowości marynarzy w mieście – stan i potrzeby badań” w: Sobczak, I., Wszeborowski, K. (red.), *Problemy społeczne ludzi morza w okresie transformacji ustrojowej w Polsce*, Instytut Bałtycki, Gdańsk.
- Sulek, H. (1999), „Metodologia socjologiczna” in: *Encyklopedia socjologii*, Vol. 2. Warszawa.
- Wallis, A. (1967), *Socjologia wielkiego miasta*, PWN, Warszawa.

- Wierzbicki, T. (1972), *Aktywizacja i rozwój społeczności lokalnej*, Ossolineum, Wrocław.
- Wierzbicki, T. (1998), „Ekologia” w: *Encyklopedia socjologii*, Vol. 1, Wrocław.
- Wilson, E. O. (2001), *Socjobiologia*, Wydawnictwo Zysk i S-ka, Poznań.
- Wosińska, W., (2004), *Psychologia życia społecznego*, Gdańskie Wydawnictwo Psychologiczne, Gdańsk.
- Woźniak, R. B. (1976), *Stoczniowy Szczecin. Studium socjologiczne Stoczni im. A. Warskiego*, PWN, Szczecin.
- Woźniak, R. B. (1991), *Społeczność miasta portowego w procesie przemian*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin.
- Woźniak, R. B. (1996), „Sozologia i jej transkulturowe aspekty w naukach społecznych”, *Annuals of Marine Sociology*, Vol. XI, Gdańsk-Szczecin.
- Woźniak, R. B. (2002), „Społeczność miasta portowego w procesie przemian”, *Annuals of Marine Sociology*, Vol. XIX, Gdańsk-Szczecin.
- Woźniak, R. B., (2005), „Socjoglobalistyka wobec problemów nautologii i ekologii społecznej”, *Annuals of Marine Sociology*, Vol. XVI, Gdańsk-Szczecin.
- Woźniak, R. B. (2006), „Sozoglobalistyka morska – Marine sozoglobalistics”, *Annuals of Marine Sociology*, Vol. XVII, Gdańsk-Szczecin.
- Woźniak, R. B. (2007), *Socjoglobalistyka. Problemy. Konsekwencje*, Wydawnictwo Uczelniane Bałtyckiej Wyższej Szkoły Humanistycznej, Koszalin.
- Woźniak, R. B., (2007), „Socjologia pogranicza wobec problemów i wyzwań społecznych” in: Woźniak R. B., Stasieniuk Ż. (eds.) *Społeczeństwo pogranicza polsko-niemieckiego. Wyzwania i dylematy*, Economicus, Szczecin.
- Woźniak, R. B. (2008), „Społeczeństwo cywilizacji pogranicza”, w: Woźniak R. B., Zaborowski T. (red.), *Ekologia pogranicza. Problemy społeczno-ekonomiczne*, Instytut Badań i Ekspertyz Naukowych, Gorzów Wlkp.
- Woźniak, R. B. (2009), *„U podstaw socjoglobalistyki. Koncepcje i zagrożenia”*, KaDruk, Szczecin.
- Woźniak, R. B. (2010), „Ekspektatywa na nowe formy ożywienia wspólnot lokalnych”, *Zeszyty Naukowe Koszalińskiej Wyższej Szkoły Nauk Humanistycznych*, Koszalin.
- Znaniecki, F., (1938), „Socjologiczne podstawy ekologii ludzkiej”, *Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny*, No 1, Vol.2.

Źródła internetowe/ Internet Sources:

- <http://info.wiadomosci.gazeta.pl./szukaj/wiadomosci/wybudowa%C4%87+gazoport> [dostęp: 1.04.2011].
- <http://portzewnetrzny.pl/informacje.php?k=1&s=2> [dostęp: 9.03.2011].
- <http://portzewnetrzny.pl/informacje.php?k=1&s=5> [dostęp: 9.03.2011].
- <http://portzewnetrzny.pl/konsultacje.php?k=13&s=66> [dostęp: 9.03.2011].
- <http://portzewnetrzny.pl/mapa-inwestycji.php> [dostęp: 9.03.2011].
- http://www.kompasinwestycji.pl/aktualnosci_2308.htm [dostęp: 9.03.2011].
- <http://www.pup.swinoujscie.pl/statystyka/stopa.bezrobocia.html> [dostęp: 9.03.2011].