



Colloquium Opole'80

21 październik 1980

Społeczno- -ekonomiczne warunki rozwoju Nadodrza

(materiały)



**ZESZYTY ODRZAŃSKIE
SERIA NOWA NR 9**

Instytut Śląski • Opole — 1980

SPIS TREŚCI

I. REFERAT WPROWADZAJĄCY

Bolesław Relner - Społeczno-gospodarczy rozwój
Nadodrza w programie badań Instytutu Śląskiego

II. SEKCJA EKONOMICZNA

Janusz Kroszel - Infrastruktura społeczna i prob-
lemy ekonomiczne jako warunki optymalizacji
zagospodarowania Nadodrza

Robert Rauziński - Sytuacja demograficzna a moż-
liwość aktywizacji gospodarczej Nadodrza

Stanisław Malarski - Wybrane problemy zarządzania
i administrowania gospodarką odrzańską

Kazimierz Skibicki - *zegluga Srodkowa, Wamaga,*
Przesłanki techniczno-ekono-
miczne żeglugi na Odrze w latach 1970-1990

III. SEKCJA SPOŁECZNA

Władysław Jacher - Kierunki rozwoju Nadodrza
a oczekiwania ludności

SGPiS Wam
Olaf Rogalewski - Zagospodarowanie Odry dla potrzeb
turystyki i wypoczynku

Franciszek Hawranek - Miejsce badań humanistycznych
w planie badań nad kompleksowym zagospodarowa-
niem Odry i Nadodrza

Uniwersyteci - Tarnob
Janusz Głias - Ujednolicenie europejskiego prawa
rzecznego z perspektywy odrzańskiej

KOLEGIUM REDAKCYJNE

Alfred Hornig, Stanisław Malarski (przewodniczący), Marek Malec
(sekretarz), Mirosław Musiał, Stanisław Orlewicz, Stanisław Wajda

Doc. dr hab. Bolesław Reiner
Instytut Śląski w Opolu

Spoleczno-gospodarczy rozwój Nadodrza
w programie badań Instytutu Śląskiego

W ramach swojej działalności statutowej Instytut Śląski w Opolu prowadzi od wielu lat badania związane z problematyką Odry i Nadodrza, których podstawowym zadaniem jest dostarczanie naukowych przesłanek polityce ekonomicznej i praktyce gospodarczej. Szeroko pojęte odrzańskie problemy badawcze wchodziły permanentnie - oczywiście w miarę istniejących możliwości finansowych i kadrowych - do planów naukowych i wydawniczych Instytutu. Są one rozwijane w szczególności od 1965 r., ukazując wielostronne powiązania Odry i Nadodrza z gospodarką ogólnopolską, wzajemne oddziaływania strefy odrzańskiej i poszczególnych regionów kraju, a także specyfikę Odry wynikającą z faktu, że górny jej odcinek przebiega przez terytorium Czechosłowacji, a odcinek środkowy i częściowo dolny, na długości blisko 180 km, stanowi rzekę graniczną z Niemiecką Republiką Demokratyczną. Stąd szereg problemów o charakterze międzynarodowym, dotyczących spraw zanieczyszczeń, poboru wody dla celów przemysłowych oraz dla rolnictwa, czy też zagadnień transportowych, w tym występujących w dalszej perspektywie połączeń Odry z Dunajem.

Dzięki współpracy z sąsiednimi ośrodkami naukowo-badawczymi, zwłaszcza Wrocławia, czy Katowic, a także w wyniku współdziałania z wieloma pracownikami nauki Szczecina, Poznania, Warszawy, Torunia, Gdańska, jak również w rezultacie wykorzystywania własnego potencjału badawczego, Instytut Śląski dysponuje obecnie znaczną liczbą opracowań typu diagnoz i prognoz, które pozwalają na orientację co do pozycji

i roli Odry i Nadodrza, jak i na kształtowanie wizji, koncepcji rozwoju strefy nadodrzańskiej. Wiele studiów i opracowań miało niejednokrotnie charakter pionierski, a szereg zawartych w nich oryginalnych myśli i propozycji przyczynił się do znacznego pogłębienia wiedzy i tworzenia coraz bardziej dojrzałych projektów i koncepcyjnych rozwiązań.

Odrzański dorobek naukowo-badawczy charakteryzuje się dość bogatym i różnorodnym wachlarzem tematycznym. Wśród 332 pozycji stanowiących bilans osiągnięć do 1979 r. dominuje problematyka gospodarcza Odry i Nadodrza, podejmowana w 67 pracach; transport odrzański obejmuje 38 pozycji, tematyka inżyniersko-techniczna zgrupowana jest w 34 opracowaniach, natomiast zagadnień środowiska przyrodniczego i ochrony czystości wód Odry dotyczy 28 pozycji, a problemów prawnomiędzynarodowych - 19 prac. Stosunkowo bogaty, bo liczący 41 pozycji, jest zbiór materiałów i opracowań związanych z konceptualizacją badań odrzańskich, programami i organizacją tych badań, skromniej zaś reprezentowana jest szeroko pojęta problematyka humanistyczna. Również mniej liczne są opracowania dotyczące gospodarowania zasobami Odry, zarządzania i administrowania gospodarką odrzańską, współpracy Polski z Czechosłowacją i Niemiecką Republiką Demokratyczną w strefie Odry oraz prace o rekreacyjno-turystycznym zagospodarowaniu tej rzeki. Szereg pozycji z różnych dziedzin nauki prezentuje duże wartości teoretyczno-poznawcze, wzbogacając ogólny stan badań nad Odrą i Nadodrzem, inne zaś wykazują sporą przydat-

ność w praktyce gospodarczej. Spośród opracowań gospodarczo użytecznych wymienić należy pozycje poświęcone problematyce aktywizacji żeglugi śródlądowej na Odrze, dotyczące transportu węgla na trasie Śląsk - porty, współpracy i kooperacji gospodarczej Nadodrza w powiązaniu z transportem rzeczny oraz możliwości energetycznych Odry i jej dorzecza, a także walorów rekreacyjnych i ochrony przeciwpowodziowej.

Stosunkowo duże rozproszenie tematyczne prowadzonych w przeszłości badań uzasadnić można w pewnym stopniu doraźnym zapotrzebowaniem zarówno poznawczym, jak i praktyki społeczno-gospodarczej; poważna część opracowań posiada charakter wycinkowy, przyczynkarski; prawdą też jest, że badania i ich wyniki dotyczyły różnych, nie skorelowanych ze sobą przedziałów czasowych, że wysiłki badawcze były rozproszone, fragmentaryczne, doraźne i niejednokrotnie dublowane. Niektóre zaś wynikały raczej bardziej z indywidualnych zainteresowań badaczy niż z określonych potrzeb nauki i jej zadań w rozwoju społeczno-gospodarczym Odry i Nadodrza. Brak kompleksowości i koordynacji w tych poczynaniach sprawiał, że uzyskiwany zasób opracowań nie mógł być w pełni efektywnie wykorzystywany. Trzeba dodać, że integracji tych prac nie sprzyjała też specyfika problemów odrzańskich, stanowiących konglomerat elementów poznawczych z zakresu wielu dziedzin nauki, jak również fakt zajmowania się problematyką badawczą Odry wielu różnych placówek, uczelni, biur itp.

Realizowane przez kierownictwo Instytutu Śląskiego w

Opolu działania nad koncentracją, jak i aktywizacją prac odrzańskich spotkały się z należnym im uznaniem i poparciem czynników polityczno-administracyjnych regionu opolskiego oraz działającej przy Instytucie Komisji Odry. Komisja ta wniosła istotny wkład w koncepcję rozwoju badań nad Odrą i Nadodrzem; wiele inicjatyw i opracowań powstało przy zaangażowaniu i wysiłkach społecznego aktywu tego organu i jego prezydium. Trwałym i liczącym się osiągnięciem tej komisji jest m.in. doprowadzenie do sfinalizowania starań o włączenie opracowanego w Instytucie Śląskim w Opolu projektu 5-letniego planu badań odrzańskich pt. Podstawy kompleksowego zagospodarowania zasobów wodnych Odry w aspekcie przyszłościowego ich wykorzystania - do Programu rządowego badawczo-rozwojowego PR-7 /jako kierunek 1o/, a tym samym do powierzenia opolskiej placówce naukowej funkcji koordynatora tych badań.

Wstępne włączenie planu odrzańskiego do programu PR-7 dokonane zostało z początkiem 1980 r. Na rok ten zaplanowano prace przygotowawcze związane z organizacją i rozpoczęciem badań, inwentaryzację problemów i stanu badań, a także organizację zaplecza badawczego. Obecnie Instytut Śląski realizuje już 18 tematów i zadań badawczych wydzielonych z programu odrzańskiego, zaś inne kooperujące z nim placówki naukowo-badawcze przygotowują w tym roku 27 tematów i zadań. Doświadczenia roku 1980 jako okresu "rozruchu" odrzańskich poczynąń naukowych będą pomocne i zostaną wykorzystane do zapewnienia sprawnej realizacji 5-letniego programu badań nad Odrą i Nadodrzem,

przewidzianego na lata 1981-1985.

Program odrzański stanowi odpowiedzialne przedsięwzięcie badawczo-naukowe, o szczególnym znaczeniu zarówno poznawczym, jak i utylitarnym dla rozwoju społecznego-gospodarczego kraju. Jego aktualna wersja powstała po głębokich analizach, przy udziale szerokiego grona specjalistów różnych dyscyplin naukowych. Prace nad jego kształtowaniem trwały ponad półtora roku, a jego obecna postać jest m.in. wynikiem spotkania roboczego koordynatorów II stopnia programu PR-7, odbytego w dniach 18-19 czerwca br. w Warszawie i późniejszych uzgodnień w grupach problemowych oraz ostatniej narady roboczej zespołu koordynacyjnego I stopnia programu rządowego PR-7, która odbyła się w dniach 1-2 września tego roku w Jadwisinie pod Warszawą. Ostateczne uzgodnienie planu koordynacyjnego - według zapowiedzi kierownictwa Programu rządowego PR-7 - nastąpi w terminie do końca 1980 r., by już od stycznia roku przyszłego można było rozpocząć realizację odrzańskich przedsięwzięć badawczych przewidzianych na lata 1981-1985, a objętych kierunkiem 1o PR-7.

W celu umożliwienia zainteresowanym orientacji w ogólnych zagadnieniach badawczych wszystkich kierunków Programu rządowego badawczo-rozwojowego PR-7 i w ich wzajemnych powiązaniach merytorycznych i finansowych zamieszczamy na końcu niniejszego opracowania odpowiednie zestawienia, przygotowane na podstawie materiałów Biura Programu PR-7 /por. aneksy 1-3/.

Podstawowym zamierzeniem badań odrzańskich realizowa-

nych w latach 1981-1985 będzie:

1. naukowe rozpoznanie i opracowanie objętych planem problemów dla bieżących i przyszłościowych potrzeb naukowo-badawczych różnych dziedzin nauki związanych z problematyką Odry,
2. opracowanie naukowych podstaw realizacji przedsięwzięć dotyczących zagospodarowania Odry i jej zasobów, nakreślonych programem "Odra" oraz centralnymi i terenowymi /rocznymi i wieloletnimi/ planami społeczno-gospodarczymi.

Syntetycznie rzecz ujmując, prace naukowo-badawcze programu odrzańskiego zmierzać będą przede wszystkim do zagospodarowania i poprawy jakości wód zlewni Odry i pełniejszego zaspokajania zapotrzebowania ludności oraz przemysłu i rolnictwa na wodę, do aktywizacji funkcji transportowych Odry w wyniku modernizacji odrzańskiej drogi wodnej, rozbudowy zaplecza portowo-przeładunkowego oraz rozwoju floty; plan badań w szerokim zakresie przewiduje też aktywizację wykorzystania zasobów rolnych strefy Odry, m.in. poprzez modernizację gospodarki wodnej, rozwój melioracji i nawadniania w ramach istniejących zasobów przyrodniczych; ponadto badania te koncentrować się będą na tematyce dotyczącej racjonalizacji struktur przestrzennych i osadniczych strefy Odry, aktywizacji społecznej ludności Nadodrza, rozwijania funkcji rekreacyjno-wypoczynkowych Odry, doskonalenia gospodarki odrzańskiej, administrowania i zarządzania Odrą i jej zasobami.

Program odrzańskich prac naukowych, który swym zasięgiem przestrzennym obejmuje osiem województw nadodrzańskich

i dwa województwa podkarpackie /por. aneks 4/, zawiera 8 celów badawczo-rozwojowych, na które składa się 69 tematów badawczych.

Cel pierwszy /oznaczony w Programie rządowym PR-7 symbolem 10.01/ zawiera w sobie 15 tematów i przewiduje opracowanie PODSTAW I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA ZASOBÓW WODNYCH I MODERNIZACJI INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ ODRY. Powstałe w toku realizacji tegoż celu opracowania przeznaczone będą do wykorzystania w pracach związanych z kontynuowaniem zabudowy hydrotechnicznej Odry, modernizacją odrzańskiej drogi wodnej, budową zbiorników w dorzeczu Odry, zagospodarowaniem potencjału energetycznego. Służyć one powinny przyspieszaniu owych prac, obniżaniu kosztów i zwiększaniu efektywności inwestycji. Opracowania te określać będą priorytety i etapy realizacji przedsięwzięć oraz kierunki i metody ich optymalizacji.

Cel 10.02 OPTIMALIZACJA PERSPEKTYWICZNEGO PROGRAMU POPRAWY CZYSTOŚCI WÓD ODRY I JEJ DORZECZA obejmuje 7 tematów. Opracowane w jego ramach raporty, materiały ekspertyzowe i przedinwestycyjne wykorzystywane będą do przyspieszania realizacji centralnych i terenowych programów ochrony i oczyszczania wód Odry. Powinny się one przyczynić do usprawnienia planowania, projektowania i realizacji inwestycji związanych z poprawą czystości wód dorzecza Odry oraz obniżania kosztów inwestycyjnych.

Cel 10.03 KSZTAŁTOWANIE STRUKTUR PRZESTRZENNYCH I OSADNICZYCH ORAZ ŚRODOWISKA PRZYRODNICZEGO STREFY ODRY rea-

lizowany będzie poprzez 7 tematów. Badania w tym zakresie zmierzać powinny do optymalnego gospodarowania środowiskiem przyrodniczym Odry, terenami Nadodrza i do racjonalnej ich zabudowy. Przewiduje się duże korzyści gospodarcze w wyniku racjonalnej eksploatacji zasobów mineralnych strefy Odry, zagospodarowywania nieużytków na terenach przybrzeżnych, pozyskiwania terenów dla rolnictwa, rekreacji i wypoczynku oraz w wyniku ograniczania zjawiska zajmowania gruntów rolnych pod zabudowę gospodarczą i osadniczą.

Raporty, materiały studialne i ekspertyzowe, modele i analizy ekonomiczne, które powstaną w toku realizacji celu 10.04 OPTIMALIZACJA ZAGOSPODAROWANIA ODRY I NADODRZA /7 tematów/ służyć mają poprawie efektywności gospodarki odrzańskiej głównie poprzez doskonalenie i unowocześnianie zarządzania w tej dziedzinie. Wykorzystanie opracowań w praktyce powinno wpłynąć na znaczne obniżenie kosztów eksploatacyjnych, inwestycyjnych, poprawę wykorzystania infrastruktury technicznej Odry, na wyższą efektywność podstawowych dziedzin gospodarki odrzańskiej - żeglugi, gospodarki wodnej, zagospodarowania turystycznego. Przewiduje się, iż naukowe rozpoznanie tematyki w zakresie celu 10.04 umożliwi opracowanie, a następnie wdrożenie optymalnego modelu systemu wodno-gospodarczego Odry, oraz doskonalenie takich instrumentów ekonomicznych, jak: rachunek ekonomiczny, analizy ekonomiczne, wskaźniki i mierniki oceny efektywności gospodarki odrzańskiej.

Cel 10.05 ROZWÓJ I RACJONALIZACJA PRZEWÓZÓW NA ODRZE obejmuje 9 tematów, których wyniki służyć będą realizacji programu zwiększania przewozów przez odrzańską żeglugę śródlądową /z 27 mln ton w 1985 r. do 52 mln ton w 2000 r./, poprawie ich struktury /zwiększenie udziału przewozów trasowych oraz rozwój przewozów masowych/, aktywizacji powiązań transportowych Śląsk - porty, zwiększaniu udziału żeglugi śródlądowej w obsłudze barkowej zespołu portowego Szczecin - Świnoujście. Opracowania naukowe mogą być pomocne przy unowocześnianiu zarządzania i organizacji żeglugi śródlądowej, przy poszerzaniu jej udziału w systemie transportowym Polski zachodniej oraz w powiązaniach z systemem żeglugi europejskiej.

Niezadowalający stan zagospodarowania zasobów biologicznych strefy Odry i wykorzystywania zasobów wodnych w rozwoju produkcji rolnej i żywnościowej powoduje pilną konieczność naukowego rozpoznania i opracowania szeregu zagadnień objętych celem 10.06, który brzmi: PROGRAM AKTYWIZACJI ROLNICZEGO POTENCJAŁU NADODRZA /zawiera on 7 tematów szczegółowych/. Wyniki badań nad ową problematyką oddziaływać mają przede wszystkim w kierunku wzrostu produkcji roślinnej i zwierzęcej, rozwoju warzywnictwa i sadownictwa, optymalnego zagospodarowania melioracyjnego, rozwoju przemysłowego przetwórstwa surowców rolniczych, optymalizacji gospodarki leśnej, rybnej itp.

Cel 10.07 BADANIA PROBLEMÓW PRAWNYCH I PRAWNOMIĘDZY-

NARODOWYCH ZWIĄZANYCH Z ADMINISTROWANIEM I ZARZĄDZANIEM ODRA I JEJ ZASOBAMI realizowany będzie w ramach 8 tematów. Idzie tu o opracowanie węzłowych dla Odry problemów prawnych, warunkujących rozwój administrowania i zarządzania zasobami rzeki. Powstałe w wyniku tych badań raporty, analizy i koncepcje legislacyjne winny oddziaływać na unowocześnianie i racjonalizację systemu wodno-gospodarczego Odry oraz na stworzenie takiego instytucjonalnego modelu tego systemu, który byłby powiązany z ukształtowanymi strukturami nie tylko wewnątrz krajowymi, ale i międzynarodowymi, w ramach współpracy z Czechosłowacją i Niemiecką Republiką Demokratyczną.

Naukowa analiza problemów objętych 9 tematami wchodzącymi w skład celu 10.08 ASPEKTY SPOŁECZNO-POLITYCZNE ODRA I NADODRZA uzupełniać i rozszerzać będzie dotychczasowy stan wiedzy z dziedziny historii ziem nadodrzańskich, socjologii, demografii, językoznawstwa, folkloru itp., a także tworzyć naukowe podstawy do optymalnego sterowania procesami rozwoju społeczno-gospodarczego Nadodrza.

Wyniki badań odrzańskich w postaci opracowań, raportów, wytycznych projektowych i eksploatacyjnych, analiz ekonomicznych, materiałów ekspertyzowych, modeli teoretycznych itp. przekazywane będą na bieżąco zainteresowanym organom, w tym zwłaszcza Komisji Planowania przy Radzie Ministrów, Pełnomocnikowi Rządu ds. Zagospodarowania Wisły, Ministerstwom: Rolnictwa, Administracji, Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska, Energetyki i Energii Atomowej, Komunikacji,

województw nadodrzańskim i podsudeckim, organom makroregionów, wojewódzkim organom zarządzania i planowania, terenowym organom gospodarki wodnej, żeglugi śródlądowej, gospodarki morskiej, organom kształtowania środowiska, organom kontroli i innym. Założenia organizacji prac odrzańskich przewidują ponadto ustalanie konkretnych sposobów wykorzystania i wdrażania wyników dociekań badawczych /projekt ważniejszych zamierzeń wdrożeniowych zawiera aneks 5/. Materiały z badań - w celu szerszej ich popularyzacji - publikowane będą w wydawnictwach Instytutu Śląskiego w Opolu, a w szczególności na łamach jego "Zeszytów Odrzańskich".

W toku realizacji programu badawczego objętego kierunkiem 10 PR-7 mogą zaistnieć potrzeby dokonywania zmian, skreśleń lub wprowadzania nowych tematów, oczywiście przy zachowaniu podstawowych celów badawczych. Konieczne przy tym będzie rozsądne i oszczędne gospodarowanie przyznanymi na badania środkami finansowymi, a także poszukiwanie możliwie najbardziej racjonalnych, oszczędnych rozwiązań praktycznych. Wydaje się np., że wiele można zdziałać i poprawić w zakresie zagospodarowania zasobów wodnych Odry na drodze bezinwestycyjnej, w sferze szeroko rozumianych poczynąń organizacyjnych /usprawnienia organizacyjne, metodyczne, optymalne gospodarowanie wodą w przemyśle, gospodarce komunalnej itp./ i w ten sposób zwiększać stopień dyspozycyjności sterowania gospodarką wodną. W badaniach zatem należałoby preferować - oczywiście w rozsądnych granicach - zwłaszcza te cele

i tematy, których realizacja nie wymaga angażowania środków i mocy inwestycyjnych, lub też przewiduje jedynie modernizację określonych obiektów, a także tematy czy zadania o zapewnionych już funduszach na wdrożenia. Kwestią istotną byłoby przyjęcie zasady, by przy tematach utylitarnych badania naukowe miały charakter wyprzedzający inwestycje.

Ogólne zagadnienia badawcze
projektu planu koordynacyjnego PR-7

Nr zagad- nienia	Treść
1	Tworzenie systemów wodno-gospodarczych i sterowanie nimi
2	Zagospodarowanie przestrzenne
3	Zagadnienia ekonomiczne, prawne i organizacyjne gospodarowania wodą
4	Systemy informatyczne w zakresie ilościowego i jakościowego gospodarowania wodą
5	Aparatura dla potrzeb gospodarowania wodą
6	Hydrologia, hydrogeologia, zasoby wodne i ich stan jakościowy
7	Potrzeby wodne
8	Regulacja stosunków wodnych w rolnictwie
9	Gospodarka wodno-ściekowa i technologia wodociągów i kanalizacji
10	Hydroenergetyka, termika wód powierzchniowych, transport wodny
11	Podstawy projektowania i wykonawstwa wodno-inżynierskiego
12	Pozostałe

Aneks 2

Powiązania celów lub tematów
pomiędzy poszczególnymi kierunkami projektu planu koordynacyjnego PR-7
/II etap: lata 1981-1985/

Kierunki												
Nr zagadnienia	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	
1	2	2	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
1	01.09 01.10				05.01.03 05.01.07 05.01.08 05.01.09 05.01.10 05.02 05.05 05.06.08 05.06.09	06.02 06.03		08.01.01 08.01.06 08.01.09 08.03 08.04.06 08.04.10 08.06.01				
2					05.04		07.08.01 07.08.02 07.08.03 07.08.05	08.02 08.07.05	09.05	10.01.12 10.01.15 10.03 10.04.01 10.04.02 10.06	11.03.01 11.03.02 11.03.07 11.03.08 11.04	
3	01.01				05.03		07.08.07	08.01.08 08.02.01 08.05.02 08.05.06		10.04.03 10.04.04 10.04.05 10.04.06 10.04.07 10.07		

Cd. aneksu 2

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
4		02.02 02.04 02.05				06.01.04 06.01.05		08.01.07 08.04.08 08.04.11			
5		02.01 02.03.02 02.03.03 02.03.04 02.03.05 02.03.06 02.06	03.05 03.07								
6	01.03 ^x 01.04 01.07 01.08 ^x				05.01.16 05.01.17 05.06.01 05.06.11 05.06.12	06.01.01 06.01.02 06.01.03 06.01.07 06.01.08	07.08.04 07.08.06 07.08.10 07.08.15 07.07.19 07.09	08.03.06 08.03.07 08.04.01 08.04.02 08.04.03 08.04.04 08.04.05 08.04.07 08.04.09 08.06.07 08.06.08 08.07.01 08.07.02 08.07.03 08.07.08 08.07.09 08.07.11 08.07.12 08.07.13	09.01.04 09.01.05 09.02.01 09.02.02 09.02.03 09.02.05 09.02.06 09.02.07 09.02.08	10.01.01 10.01.03 10.01.04 10.01.05 10.01.13 10.01.14 10.02	11.03.03

Cd. aneksu 2

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
7	01.06		03.01.01		05.06.02 05.06.05 05.06.06 05.06.07		07.03.01 07.03.11 07.03.15 07.04.01 07.04.02 07.04.04 07.08.14	08.01.02 08.01.03 08.01.04 08.06.04 08.06.06		10.01.02	
8							07.01 07.02 07.03 07.04 07.08.08 07.08.09 07.08.11 07.08.12 07.08.13 07.08.16 07.08.17 07.08.18 07.08.19		09.03	10.01.06 10.01.08	
9			03.01 03.02 03.03 03.04 03.06 03.08 03.09	04.03 04.04	05.01.18 05.01.19 05.01.22 05.06.03 05.06.04 05.06.10 05.06.13	06.01.06	07.05 07.06	08.01.05 08.06.02 08.06.03 08.06.05			11.03.04 11.03.05
10	01.05							08.05.01 08.05.03 08.05.04 08.05.05	09.01.01 09.01.06 09.04. 09.05.05	10.01.01 10.01.06 10.01.10 10.01.11 10.05	11.01

Cd. aneksu 2

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
11		02.03.01 02.03.07 02.03.08 02.03.09 02.03.10 02.03.11 02.03.12 02.03.13		04.01 04.02			07.07	08.07.04 08.07.06 08.07.07 08.07.10	09.01.02 09.01.03 09.02.04 09.02.09 09.02.10	10.01.07	11.02 11.03.06 11.03.09 11.05 11.06
12	01.02 ^x									10.08	

^x Cele 01.02, 01.03 i 01.08 - metodologiczne, pozostałe cele i tematy PR-7 aplikacyjne.

Aneks 3

Nakłady na prace badawczo-rozwojowe
w poszczególnych kierunkach II etapu PR-7
w tys. zł

Nr zapad kierunku	Wakłady wa kierunku												Razem
	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
1	89 700				92 498	45 100		42 050					269 348
2					4 300		11 400	36 450	32 640	30 700	41 300		156 790
3	27 400				7 100		600	7 850		15 100			58 050
4		52 000				30 000		8 300					90 300
5		133 500	100 800										234 300
6	199 500				32 250	18 400	67 800	97 270	83 808	22 800	5 000		526 828
7	31 500		3 000		22 000		39 900	20 340		2 600			119 340
8							211 000		57 840	2 800			271 640
9			398 442	87 000	38 852	1 500	144 550	22 350					702 694
10	30 500							10 800	35 190	16 700	23 350		116 540
11		34 500		100 000			45 200	37 050	60 550	800	153 850		431 950
12	60 000												72 400
Razem	438 600	220 000	502 242	187 000	197 000	95 000	520 450	282 460	270 028	103 900	233 500	3 050 180	

Aneks 4

Województwa
objęte zasięgiem badań odrzańskich

Nazwa województwa	Obszar w km ²	Ludność	
		w tys.osób	na 1 km ²
		wg stanu w grudniu 1978 r.	
Gorzowskie	8 484	443,6	52,3
Jeleniogórskie	4 378	488,1	111,5
Katowickie	6 650	3 615,6	543,7
Legnickie	4 037	440,1	109,0
Leszczyńskie	4 154	352,0	84,7
Opolskie	8 535	967,7	113,4
Szczecińskie	9 981	876,9	87,9
Wałbrzyskie	4 168	713,0	171,0
Wrocławskie	6 287	1 051,9	167,3
Zielonogórskie	8 868	596,9	67,3

Zródło: "Rocznik Statystyczny" 1979, s. L-LI.

Ważniejsze efekty badań odrzańskich
przewidziane do uzyskania i wdrożenia w 1985 r.
przez wojewódzkie organy administracyjne oraz centralne organy resortowe^x

1 Temat oraz wynik badań /rodzaj opracowania/	2 Zakres wdrożenia	3 Przewidywane efekty ekonomiczne wdrożenia
Opracowanie zaktualizowanego studium zapotrzebowania ludności, rolnictwa i przemysłu na wodę z uwzględnieniem zmian w zasobach i etapowania jej zużycia - studium	Wykorzystanie w pracach planistycznych i zarządzaniu systemem wodnym	Racjonalizacja gospodarki wodnej i poprawa zaopatrzenia w wodę w strefie Odry
Stan i perspektywy systemów melioracyjnych dorzecza Odry - studium	Wykorzystanie w procesie eksploatacji i modernizacji systemów melioracyjnych dorzecza Odry	Modernizacja i racjonalizacja funkcjonowania systemów melioracyjnych strefy odrzańskiej
Sporządzenie studium wykorzystania wód Odry dla potrzeb energetycznych /w bezpośrednim spływie i piętrzeniu na poszczególnych stopniach i zbiornikach oraz przez elektrownie pompowe/ - studium	Wykorzystanie w sferze planowania oraz w toku realizacji elektrowni wodnych na Odry i jej dopływach	Zwiększenie produkcji energii elektrycznej

1	2	3
Opracowanie założeń optymalnej modernizacji odrzańskiej drogi wodnej dla potrzeb żeglugi śródlądowej - wytyczne projektowe	Wyzyskanie w pracach projektowych i w toku praktycznej modernizacji odrzańskiego szlaku wodnego	Unowocześnienie drogi wodnej Odry, celem podniesienia jej do IV klasy dróg wodnych międzynarodowych
Analiza potencjału turystycznego strefy Odry oraz możliwości i uwarunkowań jego aktywizacji w zakresie krajowej i zagranicznej turystyki wypoczynkowej, poznawczej i specjalistycznej - studium	Wyzyskanie w planowaniu oraz w procesie zagospodarowywania turystycznego terenów nadodrzańskich	Stworzenie zorganizowanego zaplecza turystyczno-wypoczynkowego w strefie Odry
Opracowanie problemów dowozu węgla do portu w Gliwicach /z ew. włączeniem przeładowni w rejonie Taciszowa/ celem pełnego wykorzystania zdolności przewozowej Kanału Gliwickiego - ekspertyza	Wykorzystanie w sferze planowania, projektowania oraz w toku realizacji budowy przeładowni Taciszów	Zwiększenie możliwości transportu węgla z GOP i optymalne wykorzystanie Kanału Gliwickiego
Ocena możliwości i celowości przekształcenia odrzańskiej drogi wodnej w rzeczno-morski szlak żeglugi mieszanej - studium	Wyzyskanie w pracach planistycznych i realizacyjnych	Unowocześnienie zespołu portowego Szczecin - Swinoujście i odrzańskiej drogi wodnej

Cd. aneksu 5

1	2	3
Opracowanie programu rozmieszczenia produkcji rolniczej w strefie doliny Odry i na Nadodrze - określenie stanu aktualnego, wskazanie kierunków zmian - ze szczególnym uwzględnieniem zasobów wodnych Odry - ekspertyza	Wyzyskanie w planach rozmieszczenia produkcji rolnej w strefie Odry	Intensyfikacja potencjału rolnego i zwiększenie produkcji rolnej na Nadodrze
Studium mechanizmów i form współpracy terenowych organów władzy i administracji w administrowaniu Odrą i jej zasobami	Wykorzystanie przy kształtowaniu systemu administrowania i zarządzania rzeką	Usprawnienie kierowania gospodarką odrzańską

X Projekt przekazany kierownictwu Programu rządowego PR-7.

doc. dr hab. JANUSZ KROSZEL
Wyższa Szkoła Pedagogiczna w Opolu

Infrastruktura społeczna i problemy ekonomiczne
jako warunki optymalizacji zagospodarowania Nadodrza

1. Wstęp

W referacie autor pragnie omówić - zgodnie z intencją organizatorów Colloquium - dwie grupy problemów: kwestie ekonomiczne związane z zagospodarowaniem Nadodrza i sprawy rozwoju infrastruktury społecznej. Zamawiający referat zapewne traktowali ujęte w temacie problemy jako hasła, swoiście ujęte pytania, których rozwiązanie jest ważne dla całości badań, ale które w obecnym stanie rozpoznania problematyki badawczej trudne byłyby do jednoznacznego sprecyzowania. Ze sposobu sformułowania tematu można jedynie wysnuć wniosek, że należy ograniczyć się do problemów optymalizacji zagospodarowania Nadodrza. W odniesieniu do zagospodarowania Nadodrza tkwi sugestia położenia nacisku na sprawy przestrzennej struktury społeczno-gospodarczej - obecnej i projektowanej - regionów Nadodrza. To ograniczenie z jednej strony upraszcza problem, gdyż pozwala np. na pominięcie w referacie ekonomicznych problemów transportu wodnego, - w innym aspekcie kluczowym - ale z drugiej skłania do bardziej szczegółowej charakterystyki problemów rozwojowych Nadodrza, jako części obszaru Polski. Tylko na takim tle możliwe jest bowiem określenie tych problemów, które stanowią warunek optymalizacji zagospodarowania.

Zamiarem autora jest jednak tylko poddanie niektórych zagadnień pod dyskusję. Badania znajdują się w zbyt wstępnej fazie, by można było kusić się na formułowanie tez i wniosków. Na wstępie należałoby zastanowić się nad pytaniem dlaczego badanie problemów zagospodarowania wydaje się ważne?

Pierwszym czynnikiem, który określa rangę podjętych badań, jest podjęcie prac planistycznych nad kompleksowym zagospodarowaniem Odry i rzek Przymorza Zachodniego¹. Prace te stwarzają zapotrzebowanie społeczne na zintensyfikowanie prac badawczych związanych z tymi ogromnymi zamierzeniami. Realizacja programu stworzy odmienne niż dotąd warunki gospodarowania. Wynika to m.in. z przyjętych zadań kierunkowych. Każde z tych zadań w konsekwencjach rzutować będzie na koncepcje zagospodarowania województw². Do założeń o największej doniosłości należą:

1. Zwiększenie dyspozycyjnych zasobów wodnych,
2. Poprawa jakości wód Odry i jej dopływów,
3. Stworzenie warunków do intensyfikacji produkcji rolnej,
4. Zwiększenie przewozów Odrą ładunków masowych do łącznej ilości 70 mln ton,
5. Wykorzystanie efektów zagospodarowania Odry i jej dorzecza dla aktywizacji społeczno-gospodarczej terenów przyległych.

Opracowanie programu kompleksowego zagospodarowania Odry i rzek Przymorza Zachodniego wymagać będzie rozwinięcia koncepcji prac badawczych, technicznych, techniczno-ekonomicznych, społecznych i ekonomicznych.

Drugim czynnikiem, który rzutuje na rangę badań ekonomicznych i infrastruktury społecznej jest podjęcie kompleksowych prac badawczych nad optymalizacją zagospodarowania Nadodrza w ramach programu rządowego. Dla kompleksowości badań, ujęcie kwestii ekonomicznych jest oczywiste, a w warunkach procesów społecznych występujących w regionach Nadodrza infrastruktura społeczna stanowi jeden z czynników optymalizacji nie tylko procesów demograficznych w wąskim tego słowa znaczeniu, ale ogólnych procesów socjologicznych. Rangę tę jeszcze bardziej podkreśla charakter położenia badanego obszaru w granicach państwa.

Trzecim czynnikiem jest sprawa korzyści ekonomicznych, jakie może uzyskać ludność regionów Nadodrza z pełniejszego wykorzystania zasobów wodnych Odry. Świadomość tych korzyści może być silnym stymulatorem działalności władz regionów nadodrzańskich w tym kierunku³. Korzyści te należy możliwie precyzyjnie ustalić, a także określić warunki ich wykorzystania.

Wreszcie jednym z czynników, o wzrastającym znaczeniu, jest sprawa zarządzania całym podsystemem odrzańskim z punktu widzenia nauk ekonomicznych, szczególnie w aspekcie spodziewanych zmian w systemie zarządzania i planowania gospodarką narodową⁴.

2. Społeczno-ekonomiczne problemy rozwoju Makroregionu Odrzańskiego i Nadodrza.

Obszar Nadodrza, z punktu widzenia ujętych w referacie zagadnień, charakteryzuje się swoistymi problemami rozwoju społeczno-ekonomicznego. Problemy te są wyznaczane przede wszystkim przez odrębne procesy ludnościowe, charakterystyczne dla obszarów, które przeżyły intensywne przemiany demograficzne w latach powojennych⁵, całokształt czynników związanych z wykorzystaniem zasobów wodnych Odry, a także przez wiele cech swoistej struktury społeczno-gospodarczej. Rzeka Odra stanowi oś pasa składającego się z regionów przyrodniczych i geograficzno-ekonomicznych o zróżnicowanych związkach gospodarczych.

Odrębność problemów rozwojowych Nadodrza dostrzegana jest od dawna. Można jednak zauważyć pewną ewolucję głównego aspektu rozwojowego, na który zwracano uwagę. Kolejne były nimi problemy zasiedlenia Ziemi Zachodnich i Północnych i integracji z organizmem społecznym i gospodarczym Polski, następnie aktywizacji gospodarczej /w okresie działalności Towarzystwa Rozwoju Ziemi Zachodnich i Północnych/ w tym pełniejszego wykorzystania walorów transportowych Odry, rozwoju gospodarczego w oparciu o "wyżowe" roczniki wkraczające na rynek pracy⁶ i wreszcie głównym aspektem stały się problemy kompleksowego zagospodarowania zasobów wodnych Odry i obszarów do niej przylegających. Jest to obecnie swoista problematyka rozwoju osi Odry w przestrzennym zagospodarowaniu Polski.

Także w badaniach naukowych występuje podobna ewolucja. Od badań nad integracją, a później aktywizacją ziem zachodnich i północnych /por. prace Rady Naukowej Towarzystwa Rozwoju Ziemi Zachodnich/ poprzez badania nad gospodarką na Odrze /m.in. prace Komisji Odry Instytutu Śląskiego w Opolu/ do problemów kompleksowego zagospodarowania Odry i Nadodrza. Przedmiotem badań i projektów rozwojowych staje się wreszcie Nadodrza i obszar zlewni rzeki Odry na tle koncepcji rozwoju całego kraju⁷.

Nasza znajomość problemów społecznych i ekonomicznych oraz procesów społeczno-gospodarczych regionów Nadodrza jest jednak niewielka. Występuje charakterystyczna dysproporcja między stanem badań nad zagospodarowaniem technicznym i transpor-

towym Odry a stanem badań nad ekonomicznymi i społecznymi problemami rozwoju regionów nadodrzańskich, szczególnie w zakresie wzajemnych związków. A przecież wyniki badań jednej i drugiej sfery wzajemnie się warunkują⁸. Nie nastąpi pełniejsze wykorzystanie Odry bez racjonalnego zagospodarowania Nadodrza i nie nastąpi też racjonalizacja rozwoju Nadodrza bez pełnego wykorzystania korzyści wynikających z zasobów wodnych Odry i powiązań gospodarczych, jakie ta droga stwarza.

Współcześnie potencjał gospodarczy Nadodrza stwarza nowe, złożone problemy. W Polsce Ludowej system gospodarczy regionów Nadodrza i przyległych województw rozwinął się imponująco. Do szczególnie spektakularnych efektów należą: rozwój rybnickiego okręgu węglowego w woj. katowickim, okręgu kozielsko-kędzierzyńskiego i aglomeracji opolskiej w woj. opolskim, aglomeracji wrocławskiej, aglomeracji głogowsko-legnickiej w województwie legnickim i zielonogórskim, aglomeracji szczecińskiej w woj. szczecińskim. Jak słusznie podkreśla J. Tkocz powiązania tych okręgów z Odrą jest zróżnicowane⁹. Faktem jest jednak, że powstały złożone organizmy gospodarcze o kluczowym znaczeniu dla gospodarki Polski. System przemysłowy Nadodrza stanowi jeden z fundamentów dalszego pomyślnego rozwoju społeczno-gospodarczego Polski. Maksymalne i efektywne ekonomicznie wykorzystanie potencjału tego systemu oraz dalszy jego rozwój, wymaga harmonizacji rozwoju regionów Nadodrza, w tym szczególnie w relacji system przemysłowy - zasoby wodne Odry oraz system przemysłowy - ludność, a także ludność - infrastruktura społeczna i bytowa.

Jak zaznaczono na wstępie jednym z kluczowych problemów Nadodrza jest wykorzystanie w interesie całego narodu odrębnych cech demograficznych Nadodrza w jego części zachodniej. Jest to obszar o dużym udziale w społeczności tych ziem dynamiczniej i dobrze wykształconej młodzieży. Udział jej w ogólnej liczbie ludności jest wyższy niż przeciętnie w kraju. Problem polega na tym, by ten potencjał w maksymalnym stopniu wykorzystać właśnie na tych ziemiach. W literaturze przedmiotu występują oceny ze słusznym niepokojem obserwujące tenden-

cje ruchów migracyjnych. J.Tkocz zauważa; "obserwowany jest fakt ucieczki ludności z obszarów Odry granicznej nawet poza aglomeracją głogowską i zielonogórską"¹⁰. M.Musiś¹¹ niepokoi ujemne saldo ruchów migracyjnych. W opracowaniu o społeczno-ekonomicznych problemach rozwoju Dolnego Śląska i Makroregionu Południowo-Zachodniego /województwa gorzowskie, jeleniogórskie, legnickie, leszczyńskie, wałbrzyskie, wrocławskie i zielonogórskie/ wspomniany autor stwierdza: "faktycznie jednak od kilku lat makroregion posiada ujemne saldo ruchów migracyjnych. I tak tylko w 1975 r. makroregion opuściło blisko 10,5 tys. osób, przy czym jedynie województwo legnickie zanotowało napływ 2,7 tys. osób. Pozostałe 6 województw zanotowało ubytek ludności rzędu 13,1 tys. osób"¹².

Ujemne salda ruchów wędrowniczych występują w Polsce w większości województw. Przyrosty natomiast występują głównie w wielkich miastach i regionach, w których funkcjonują znaczne aglomeracje przemysłowe. Sądzić jednak należy, że ocena tych zjawisk w omawianych regionach jest różna w porównaniu do innych regionów Polski. Istnieją przesłanki do zapewnienia pełnego zatrudnienia przyrostu ludności na miejscu. Z pewnych punktów widzenia - jak to wcześniej podkreślono - jest to problem kluczowy. Stąd wydaje się konieczne m.in. rozwinięcie szerokiego frontu badań czynników kształtujących wędrownictwo ludności, a szczególnie odpływ ludności. Sygnalizowana tendencja odpływu ludności utrzymuje się nadal /por. tab. 1 i 2/.

Do obszarów o znacznym ubytku wędrowniczym ludności należą województwa: jeleniogórskie /ok. 8 osób na 1000 mieszkańców rocznie/, leszczyńskie - ok. 5 osób, wałbrzyskie - ok. 7,3 osób, zielonogórskie - ok. 5 osób. W woj. opolskim przy pewnym przyroście z tytułu wędrowniczych wewnętrznych notuje się duży ubytek w wyniku migracji zagranicznych.

Konieczna jest wspólna dyskusja z rolnikami nad kwestią, czy może zadawać znaczny ubytek wędrowniczy ludności wiejskiej /por. tabela 3/. Ujemne saldo ruchów wędrowniczych ludności wiejskiej charakteryzuje obszary rolnicze w całej Polsce, ale czy w warunkach niektórych regionów Nadodrza nie byłoby celowe

Tabela 1

Saldo migracji wewnętrznych w makroregionie
odrzańskim w latach 1975-1977

W o j e w ó d z t w o	Saldo migracji wewnętrznych w latach		
	1975	1976	1977
Gorzowskie	- 781	- 1500	- 860
Jeleniogórskie	- 3028	- 3970	- 4276
Legnickie	2674	3661	4522
Leszczyńskie	- 1715	- 1968	- 1443
Opolskie	1054	205	1008
Szczecińskie	629	1090	248
Wałbrzyskie	- 4249	- 4874	- 4965
Wrocławskie	- 399	398	- 525
Zielonogórskie	- 2255	- 2849	- 3047
Katowickie	24631	28892	25905

Zródło: GUS, Rocznik Statystyczny Województw 1977,
s. 17, 1978, s. 27.

Tabela 2

Saldo migracji wewnętrznych w makroregionie odrzańskim
w latach 1975-77 w przeliczeniu na 1000 ludności

Województwo	Saldo migracji wewnętrznych ogółem na 1000 ludności w latach		
	1975	1976	1977
Gorzowskie	- 1,8	- 3,4	- 2,0
Jeleniogórskie	- 6,2	- 8,1	- 8,7
Legnickie	+ 6,5	+ 8,6	+ 10,5
Leszczyńskie	- 5,0	- 5,7	- 4,2
Opolskie	+ 1,0	0,2	+ 1,0
Szczecińskie	+ 0,7	1,2	+ 0,3
Wałbrzyskie	- 6,0	- 6,8	- 6,9
Wrocławskie	- 0,4	0,4	- 0,5
Zielonogórskie	- 5,1	- 4,9	- 5,2
Katowickie	7,1	8,2	7,3

Zródło: GUS, Rocznik Statystyczny Województw 1977, s.16,
1978, s. 28-30.

Tabela 3

Saldo migracji wewnętrznych ludności wiejskiej w makroregionie odrzańskim w latach 1975-1977 w przeliczeniu na 1000 ludności

Województwo	Saldo migracji w przeliczeniu na 1000 ludności w latach		
	1975	1976	1977
Polska	- 16,5	- 15,9	- 13,9
Gorzowskie	- 23,7	- 21,6	- 16,8
Jeleniogórskie	- 20,4	- 21,5	- 24,6
Legnickie	- 20,7	- 22,9	- 25,7
Leszczyńskie	- 11,0	- 12,9	- 12,6
Opolskie	- 8,6	- 9,7	- 8,9
Szczecińskie	- 20,6	- 20,6	- 14,9
Wałbrzyskie	- 25,0	- 22,6	- 20,0
Wrocławskie	- 14,3	- 14,0	- 12,6
Zielonogórskie	- 17,6	- 18,0	- 17,8
Katowickie	- 4,5	- 3,9	- 3,6

Źródło: Rocznik Statystyczny Województw 1976: s. 24-25; 1977, s. 16 i 17; 1978, s. 28 i 29.

podjęcie działań stabilizujących ludność wiejską? Należałoby zbadać jakie czynniki swoiste dla tych ziem są przyczyną tak znacznych migracji.

W referacie możliwe jest tylko sygnalizowanie problemu. Fragmentaryczna analiza nie pozwala na wyciągnięcie wniosków. Np. niewielką wartość poznawczą ma analiza struktury wielkościowej indywidualnych gospodarstw rolnych /por. tabela 4/. Z około 3 milionów indywidualnych gospodarstw rolnych w 1977 roku w województwach Nadodrza znajdowało się: w gorzowskim - 31 336, jeleniogórskim - 28 646, katowickim - 124 952, legnickim - 27 668, leszczyńskim - 29 486, opolskim - 81 804, szczecińskim - 31 465, wałbrzyskim - 31 705, wrocławskim - 49 234, zielonogórskim - 41 669.

Tabela 4
Struktura wielkościowa indywidualnych gospodarstw rolnych w makroregionie
odrzańskim w 1977 r. /w odsetkach/

Stan: czerwiec w %

Województwo	> Gospodarstwa o powierzchni ogólnej w ha <						
	0,51-2	2-3	3-5	5-7	7-10	10-15	15 i więcej
P o l s k a	30,0	12,3	18,2	13,1	12,8	9,2	4,4
w tym:							
Gorzowskie	38,6	10,6	9,7	6,6	13,3	14,3	6,9
Jeleniogórskie	41,2	12,4	13,5	9,3	12,0	8,0	3,6
Legnickie	31,1	9,9	13,0	13,8	20,1	9,8	2,3
Leszczyńskie	32,3	8,3	8,8	8,3	17,4	18,2	6,7
Opolskie	44,0	11,7	13,3	9,4	12,3	6,9	2,4
Szczecińskie	37,4	9,7	7,5	4,6	14,4	19,4	7,0
Wałbrzyskie	42,5	10,0	10,5	9,4	14,9	9,1	3,6
Wrocławskie	37,8	10,0	11,4	10,8	18,8	8,8	2,4
Zielonogórskie	43,9	11,2	11,7	7,4	12,4	9,5	3,9
Katowickie	57,9	11,7	10,2	4,9	3,2	1,6	0,5

Źródło: GUS Rocznik Statystyczny Województw 1978, s. 173

Tabela 5
Struktura własnościowa gruntów w regionach makroregionu odrzańskiego

Województwo	Powierzchnia ogólna w ha	w tym:			kółka rolnicze	gospodarstwa nieuspołecznione	
		gospodarstwa państwowe	spółdzielnie produkcyjne	nieuspołecznione		ha	w %
P o l s k a	31268330	4183485	518649	447362	16724910	53,5	
w tym:							
Gorzowskie	848390	199381	11219	18593	181984	21,5	
Jeleniogórskie	347836	69738	6978	13564	132753	30,3	
Legnickie	403686	111623	2776	10250	145998	36,2	
Leszczyńskie	415397	101659	18015	5302	190519	24,5	
Opolskie	853460	158439	46305	16523	350553	41,1	
Szचेśińskie	998098	358541	33496	10169	195450	19,6	
Wałbrzyskie	416858	82912	17185	13574	155691	37,3	
Wrocławskie	628710	172544	10399	17980	244698	38,9	
Zielonogórskie	886774	161213	8581	29286	197042	31,3	
Katowickie	665020	50632	12219	5381	323426	48,6	

Zródło: GUS, Rocznik Statystyczny Województw 1978, s. 115 - 119.

Jedną z cech struktury społeczno-ekonomicznej Nadodrza i całego makroregionu odrzańskiego jest wyższy /w istotnej skali/ niż przeciętnie w kraju udział sektora uspołecznionego w gospodarce regionów. Np. przy przeciętnym w Polsce udziale gruntów we władaniu indywidualnych gospodarstw rolnych w ogólnej powierzchni na poziomie 53,5 %, w poszczególnych województwach nadodrzańskich udział ten wynosi: gorzowskie 21,5 %, legnickie 36,2 %, leszczyńskie 24,5 %, opolskie 41,1 %, szczecińskie 19,6 %, zielonogórskie 31,3 %.

Tabela 6

Struktura własnościowa użytków rolnych w regionach makroregionu odrzańskiego w 1977 r.

w ha

Województwo	Użytki rolne razem	w tym w użytkowaniu w			
		gospo- darst- wach państwo- wych	spół- dziel- niach produk- cyjnych	kółkach rolni- czych	gospodar- stwach nieuspo- łecznio- nych
P o l s k a	19111438	3461025	473059	411458	14632660
w tym:					
Gorzowskie	376123	168858	10468	18593	170290
Jeleniogórskie	206885	61860	6220	13564	125250
Legnickie	253419	101444	2629	9675	139410
Leszczyńskie	295977	92893	17178	5050	180367
Opolskie	540891	148990	44287	15765	330627
Szczecińskie	541604	301641	30812	16807	187607
Wałbrzyskie	253817	75913	16399	12808	148327
Wrocławskie	414976	153276	9883	17192	234041
Zielonogórskie	362989	141953	8099	27849	181924
Katowickie	339266	42958	11057	5381	274891

Źródło: Rocznik Statystyczny Województw 1978, s. 115-119

W sektorze uspołecznionej gospodarki rolnej istotny jest także wyższy niż przeciętnie w kraju udział gospodarstw państwowych mierzony strukturą użytków rolnych. Udział gospodarstw państwowych w ogólnym areale użytków rolnych wynosi, przy przeciętnym w Polsce poziomie 18,1 %; w gorzowskim 44,9 %, w legnickim 40 %, leszczyńskim 31,4 %, opolskim 27,5 %, szczecińskim 55,7 %, wrocławskim 36,9 %, zielonogórskim 39,1%. Są to wszystkie cechy ważne przy rozpatrywaniu problemów ludnościowych regionów nadodrzańskich, a także rozpatrywaniu koncepcji rozwoju gospodarczego i jego powiązanie z systemem wodnym Odry. Powiązania państwowych gospodarstw rolnych z regionami zaopatrzenia /nawozy/ i zbytu /produkty rolne/ może następować bezpośrednio w oparciu o drogę odrzańską. Ma też kluczowe znaczenie przy rozpatrywaniu problemów rozwoju sieci osadniczej i infrastruktury społecznej i bytowej¹³.

W przeglądowym referacie, sygnalizującym tylko wybrane problemy a nie informujący o wynikach badań, nie jest możliwe wyczerpujące przedstawienie nawet podstawowych zagadnień rozwoju gospodarczego. Nawijając do podstawowych idei referatu chciałbym zatrzymać się nad sprawami rozwoju przemysłu /por. tab. 7/.

W regionach Nadodrza pracuje łącznie w przemyśle /dane z 1977 r./ 902 444 osób. Jest to w przybliżeniu tyle ile w województwie katowickim /858 450/. W roku 1978 w regionach tych pracowało 899,4 tys. osób, a w tym samym okresie w woj. katowickim 866,3 tys.

W ujęciu dynamicznym sprawa wygląda w ten sposób, że udział regionów nadodrzańskich w ogólnym zatrudnieniu w przemyśle w Polsce maleje z 18,8 % do 18,6 %. Spadek ten następuje, chociaż udział niektórych województw odrzańskich wzrasta /dane z 1978 i 1970 r./ w gorzowskim z 0,94 % do 1,08 %, legnickim z 1,15 do 1,54 %, leszczyńskim z 0,58 do 0,62 %, szczecińskim z 2,04 do 2,15 %.

Do regionów o zmniejszającym się udziale należą województwa:

- | | | |
|------------------|------------------|------------|
| - jeleniogórskie | z 2,14 do 2,04 % | /- 0,10 %/ |
| - opolskie | z 3,20 do 2,97 | /- 0,23 %/ |
| - wałbrzyskie | z 3,50 do 3,19 | /- 0,31%/ |

Tabela 7
Zatrudnieni w przemyśle województwa w regionach makroregionu odrzańskiego
w latach 1975 - 1977

W latach 1975 - 1977												
Zatrudnieni w przemyśle województwa												
W liczbach bezwzględnych												
	Udział w:											
	Przyrost w la- tach											
	%											
Województwo	Lata					Lata					Lata	
	1970	1975	1976	1977	1978 w tys.	1970	1975	1976	1977	1978	1970- 75	1976- 77
P o l s k a	4135324	4770323	4801861	4852084	4845,0	100	100	100	100	100	634990	81761
Gorzowskie	39200	52830	51861	51968	52,2	0,94	1,11	1,08	1,08	1,08	13630	-862
Jeleniogórskie	88878	102077	101507	100151	98,8	2,14	2,14	2,07	2,07	2,07	13199	-1926
Legnickie	47576	68136	70012	73946	74,7	1,15	1,43	1,54	1,54	1,54	22560	4910
Leszczyńskie	23888	28719	28435	29589	29,9	0,58	0,60	0,62	0,62	0,62	4831	870
Opolskie	132226	144243	143793	145078	143,8	3,20	3,02	2,97	2,97	2,97	12017	835
Szczecińskie	84320	99446	100772	103375	102,7	2,04	2,08	2,12	2,12	2,12	15126	3929
Wałbrzyskie	144750	157126	157468	156632	154,6	3,50	3,29	3,19	3,19	3,19	12376	-494
Wrocławskie	140050	156439	154328	155471	155,5	3,39	3,28	3,21	3,21	3,21	16389	-968
Zielonogórskie	75374	85783	86804	87134	87,2	1,82	1,80	1,80	1,80	1,80	10409	-1351
Katowickie	777030	827465	838450	858450	866,3	18,8	17,35	17,88	17,88	17,88	50435	30985
Razem woj. Nadodrze	776262	x	x	902444								
Udział w %	18,3/			18,6/								

Źródło: GUS, Rocznik Statystyczny Województw 1976, s. 28-33; 1977, s. 20; 1978, s. 34;
Rocznik Statystyczny GUS 1979, s. 49; Obliczenia własne autora.

- wrocławskie z 3,39 do 3,21 /- 0,18 %/
- zielonogórskie z 1,82 do 1,80 /-0,02 %/

W liczbach bezwzględnych sytuacja przedstawia się następująco: w latach 1970-1975 we wszystkich województwach nadodrzańskich nastąpił wzrost zatrudnienia w przemyśle /por. tab. 7/. Zwraca przy tym uwagę fakt bardzo równomiernego rozmieszczenia przyrostów, nie uwzględniającego istniejącego stanu. Natomiast w latach 1976-1977 następuje spadek zatrudnienia w przemyśle w następujących regionach:

- gorzowskie o 862 osób
- jeleniogórskie o 1926 osób
- wałbrzyskie o 494 osób
- wrocławskie o 968 osób

Praktycznie znaczący wzrost zatrudnienia występuje tylko w województwach legnickim i szczecińskim. Z punktu widzenia ekonomicznego wskazane tendencje zmian zatrudnienia w przemyśle /uzyskiwanie wzrostu produkcji dzięki dynamizacji wydajności pracy/ jest procesem korzystnym. W swych konsekwencjach przestrzennych i społecznych może jednak być czynnikiem niepożądanych przemieszczeń ludności. Wskazane tendencje wyraźnie wskazują na konieczność bliższej analizy zagadnienia z punktu widzenia społecznych i politycznych konsekwencji zróżnicowania przestrzennego tempa rozwoju gospodarczego.

Przegląd niektórych problemów społeczno-gospodarczych regionów Nadodrza zakończy charakterystyką ich powiązań z transportem wodnym /por. tab. 8/. Z Odrą jako drogą wodną związane są tylko trzy regiony: opolskie, szczecińskie i wrocławskie i częściowo gorzowskie. Gospodarka pozostałych regionów z Odrą jako drogą wodną praktycznie nie jest związana.

Tabela 8
Nadania i przyjęcia ładunków żegluga śródlądową do przewozu w województwach
makroregionu odrzańskiego w 1976 r.

Główny Urząd Statystyczny w Warszawie
 Wydział Górnictwa i Hutnictwa
 Wydział Geologii i Geografii

Wykaz nadania i przyjęcia
 w województwach w 1970 r.

Województwo	Nadania			Przyjęcia		
	Ogółem	w tym do wywozu z województwa		Ogółem	w tym z przywozu z zewnątrz do województwa	
		Razem	w tym za granicę		Razem	w tym z zagranicy
Gorzowskie	87	84	82	16	13	7
Legnickie	-	-	-	4	4	-
Opolskie	572	499	99	305	232	213
Szczecińskie	2709	411	317	4407	2109	1644
Wrocławskie	1836	432	225	1843	409	145
Zielonogórskie	8	8	8	14	14	0,3
Leszczyńskie	-	-	-	-	-	-
Jeleniogórskie	-	-	-	-	-	-
Wałbrzyskie	-	-	-	-	-	-
Katowickie	406	406	116	369	369	199

Zródło: Rocznik Statystyczny Transportu 1976, Statystyka Polski,
Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 1976, s. 207.

3. Infrastruktura społeczna i bytowa jako czynnik optymalizacji zagospodarowania Nadodrza.

W pracach studialnych w zakresie planowania perspektywicznego do infrastruktury społecznej zaliczą się te elementy zagospodarowania, które służą zaspokojeniu potrzeb ludności i gospodarki. Zwykle ujmuje się następujące dziedziny: budownictwo mieszkaniowe, ochronę zdrowia, naukę, szkolnictwo wyższe, średnie i podstawowe, kulturę, handel i gastronomię, zagospodarowanie turystyczne. Ujmuje się także problemy przygotowania kadr kwalifikowanych¹⁴.

W literaturze naukowej do infrastruktury społecznej zwykle zalicza się wyższy zakres działań i gałęzi gospodarki¹⁵. Nie jest to jednak istotna sprawa dla prowadzenia badań. Dla uniknięcia nieporozumień w opracowaniu używać się będzie pojęcia infrastruktura społeczna i bytowa z zakresem badań stosowanym w pracach planistycznych¹⁶. Trudno współcześnie przecenić rolę infrastruktury społecznej i bytowej dla racjonalnego i harmonijnego rozwoju kraju i regionów.

Z punktu widzenia celu niniejszego referatu chciałbym zwrócić uwagę na rolę infrastruktury społecznej i bytowej w zakresie kierowania procesami migracyjnymi /nie pomniejszając roli w kształtowaniu procesu postępu społeczno-gospodarczego/. Niedostatki rozwoju infrastruktury społecznej i bytowej niewątpliwie mają swój udział zarówno w niskiej stabilizacji ludności wiejskiej, jak i w zjawisku niedostatecznego napływu ludności, szczególnie kadr kwalifikowanych do miast i miasteczek słabo wyposażonych w tego typu urządzenia. Budownictwo mieszkaniowe odgrywa przy tym podstawową, ale nie jedyną rolę. Omawiana rola infrastruktury społecznej i bytowej jest w naszym kraju słabo rozpoznana. Wobec ogólnego niedorozwoju infrastruktury społecznej i bytowej oraz potrzeb wielkich, dynamicznie rozwijających się okręgów przemysłowych, omawiany aspekt nie stanowił problemu wysokiej rangi. Natomiast jego znaczenie jest znacznie wyższe przy rozpatrywaniu zagospodarowania Nadodrza. Jest ono tym znaczniejsze im większą rangę przypiszemy zadaniu stabilizacji ludnościowej, przyspieszeniu

ogólnego rozwoju gospodarczego i społecznego oraz zaspokojenie zmieniających się potrzeb społecznych¹⁷. Rozwój infrastruktury społecznej i bytowej powinien być rozpatrywany w skali mikroregionu /miasta, zespołu wsi/, regionu i mikroregionu. Potrzebne są badania w każdej z wymienionych skal. W referacie zwrócę uwagę na niektóre problemy rozwoju w skali mikroregionalnej na przykładzie szkół wyższych. Pomijam więc te rodzaje infrastruktury społecznej, które mają charakter lokalny i regionalny.

Jednym z kluczowych elementów ponadregionalnej infrastruktury społecznej jest szkolnictwo wyższe. Dostosowanie struktury tego szkolnictwa do potrzeb regionów Nadodrza i mikroregionu odrzańskiego jest jednym z trudniejszych problemów wymagających w perspektywie rozwiązania. Jest to oczywiście zadanie kompetentnych organów kierowania nauką. Wydaje się jednak celowe względnie szczegółowe zbadanie struktury tego szkolnictwa. Zatrzymajmy się na chwilę przy tej sprawie. Jeśli za jednostkę elementarną systemu szkolnictwa wyższego przyjmujemy określony moduł studiujących dany kierunek studiów /a nie tylko szkołę lub typ szkoły/, rozmieszczenie tych jednostek wskazuje na silną koncentrację szkolnictwa wyższego w niewielkich ośrodkach /por. tab. 9/.

Interesujący jest obecnie aspekt wpływu tego rozmieszczenia na ruchliwość kadr z wyższym wykształceniem. W zakresie nauk humanistycznych, prawnych i matematycznych sytuacja przedstawia się następująco:

Globalnie szkolnictwo wyższe rozwinięte jest dobrze na terenie Nadodrza¹⁸. Przy udziale ludności w zaludnieniu kraju na poziomie ok. 17,0 %, na wielu kierunkach studiów udział miejsc na I roku kształtował się na zbliżonym poziomie, szczególnie na masowych kierunkach studiów udział ten jest nawet wyższy. Np. na filologii polskiej 18,7 %, matematyce 17,2 % i fizyce 18,2 %. Jednak możliwości kształcenia w poszczególnych regionach nie są jednakowe. Proste zestawienie wskazuje, że młodzież regionu wrocławskiego może wybierać wśród 27 kierunków studiów, opolskiego 12, legnickiego 0, leszczyńskiego 0,

Tabela 9

Szkołnictwo wyższe w regionach makroregionu odrzańskiego

Województwo	Liczba szkół i filii				Studenti studiów dziennych				Absolwenci studiów dziennych			
	1970/71	1975/76	1976/77	1977/78	1975/76	1976/77	1977/78	1977/78	1975/76	1976/77	1977/78	1977/78
P o l s k a	98	105	106	106	283159	300948	306082	37046	36477	45424		
Gorzowskie	0	1	1	1	512	542	550	56	89	92		
Jeleniogórskie	1	1	2	2	563	612	660	121	94	115		
Legnickie	1	1	1	1	248	149	226	29	41	35		
Leszczyńskie	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Opolskie	2	2	2	2	4462	4622	4154	764	614	1060		
Szczecińskie	5	5	5	5	10070	10859	11368	1424	1306	1462		
Wałbrzyskie	1	1	1	1	759	784	643	54	93	99		
Wrocławskie	8	8	8	8	28399	30222	29995	3789	3841	5163		
Zielonogórskie	1	2	2	2	2344	2661	2966	333	244	384		
Katowickie		9	9	9	25293	27856	28910	2873	2913	3654		

Zróżdło: GUS, Rocznik Statystyczny Województw 1978, s. 303-305, 1976: s. 247

zielonogórskiego 9, wałbrzyskiego 0, jeleniogórskiego 0, gorzowskiego 0 i szczecińskiego 9, /katowickiego 27/. Ponadto w szczecińskim, opolskim i zielonogórskim są to studia przygotowujące do zawodu nauczycielskiego /z nieistotnymi wyjątkami/. W warunkach obecnych preferencji przestrzennych absolwentów w zakresie wyboru miejsca zamieszkania występuje tendencja do koncentracji kadr w regionach, gdzie zlokalizowane są uczelnie. Takie rozmieszczenie szkół nie wpływa na racjonalne nasylenie regionów kadrą kwalifikowanymi.

Równocześnie powstaje pytanie czy jest uzasadnione utrzymywanie tych kierunków studiów, szczególnie w zakresie kierunków eksperymentalnych /chemia, fizyka itp./ rekrutujących 15-30 osób rocznie¹⁹. Potrzeby społeczne, a więc popyt, przemawiają za rozproszeniem jednostek elementarnych, a kwestie optymalizacji procesu kształcenia, a więc podaży przemawiają za ich koncentracją. Na obszarze Nadodrza potrzebny jest dalszy rozwój szkolnictwa wyższego a szczególnie wzbogacenia liczby kierunków kształcenia w Szczecinie, Zielonej Górze i Opolu. Zapewne konieczne będzie zbadanie możliwości pogodzenia sprzeczności między wymogami popytu i podaży poprzez rozwiązania o charakterze placówek filialnych /z dojeżdżającą kadrą naukową do filii na zajęcia audytoryjne, a studentów na zajęcia w laboratoriach do centrum/. W ten sposób powstaną możliwości większego nasylenia regionów Nadodrza placówkami kształcenia na poziomie wyższym, a tym samym współdziałanie tego systemu infrastruktury społecznej w stabilizacji ludnościowej omawianych obszarów.

4. Kierunki badań w zakresie infrastruktury społecznej i rozwoju gospodarczego jako warunków optymalizacji zagospodarowania Nadodrza.

Cechą dotąd prowadzonych badań odrzańskich - zresztą bardzo licznych - jest ich rozproszenie i brak wyraźnego ukierunkowania na stworzenie podstaw do sterowania procesem zagospodarowania systemu odrzańskiego pod kątem wykorzystania zasobów wodnych. Sądzę, że u podstaw całego kompleksu prac badawczych podejmowanych przez Instytut Śląski tkwi założenie

ich praktycznej użyteczności. Musi być więc oparte na metodologii systemowej. W badaniach ekonomicznych przyjmuje się więc założenie, że konieczne jest systemowe ujęcie badanego problemu. Proces zagospodarowania obszaru Nadodrza i osi Odry stanowi podsystem większej całości jakim jest gospodarka narodowa. W badaniach należy traktować Nadodrze jako podsystem gospodarczy, a gospodarkę jako system²⁰. W planowej gospodarce socjalistycznej wyodrębniony na podstawie różnych kryteriów obszar, ma swoje określone miejsce w społecznym podziale pracy. W kategoriach cybernetycznych można określić, że podsystem ten jest związany z różnymi zjawiskami i procesami, które stanowią otoczenie podsystemu. Zależności te można najogólniej określić w ten sposób, że otoczenie zarówno oddziałuje na podsystem, jak i podsystem oddziałuje na otoczenie.

Nie można więc w badaniach ograniczać się do zbyt wąskiego kręgu problemów. Takie zwężenie ograniczałoby praktyczną użyteczność badań. Od początku w badaniach ekonomicznych dbać się będzie o powiązanie problematyki badań wykorzystania zasobów wodnych Odry z ogólniejszymi uwarunkowaniami zarówno w ujęciu przestrzennym, jak i funkcjonowania Odry jako drogi wodnej, środka zaopatrzenia ludności i przemysłu, rolnictwa w wodę i po prostu stymulatora rozwoju przede wszystkim przemysłu. W tych uwarunkowaniach istotną rolę odgrywają sprawy rozwoju budownictwa mieszkaniowego, infrastruktury społecznej i bytowej, ujmowane w układach przestrzennych²¹.

Sądzę, że badania powinny objąć następujące grupy zagadnień: grupę problemów związanych z przyśpieszeniem realizacji zadania kompleksowego zagospodarowania Odry, w tym rozbudowy regionalnych i lokalnych ośrodków produkcji, szczególnie w środkowym i dolnym odcinku Odry, grupę uwarunkowań ekonomicznych realizacji zadań określonych w programie, grupę zagadnień związanych z konsekwencjami realizacji programu.

Podstawowym celem badań w I etapie powinno być wyodrębnienie głównych uwarunkowań i czynników optymalnego zagospodarowania osi Odry i Nadodrza. Podstawą wyodrębnienia powinny być zarówno studia literaturowe, jak i kwerenda opracowań planis-

tycznych oraz specjalnych badań, które należy podjąć w ramach problemu rządowego. Od początku badania powinny objąć czynniki określające obecną strukturę społeczno-gospodarczą Nadodrza, przyszłą, a także procesy rozwojowe, w tym określenie przesłanek rozwoju regionalnych i lokalnych ośrodków produkcji.

Analiza czynników powinna być prowadzona w dwóch przekrojach: w przekroju procesów gospodarczych /czyli w tzw. sferze realnej/ oraz w przekroju mechanizmów związanych ze sterowaniem poszczególnymi elementami gospodarki /czyli w tzw. sferze regulacji/²². Badania zamierza się przeprowadzić różnymi metodami, m.in. wykorzystać osiągnięcia metody terytorialnych kompleksów produkcyjnych. Procesy gospodarcze powinny być badane w dwóch przekrojach: gałęziowym i przestrzennym. Jest to uzasadnione następującymi przesłankami. Część uwarunkowań rozwoju struktur ma charakter pozaprzestrzenny. Są one związane z różnymi aspektami kierowania i zarządzania procesami społecznymi i gospodarczymi w Polsce. Jest to ważne w warunkach silnie scentralizowanego systemu zarządzania gospodarką. W badaniach uwzględnić należy jednak także konsekwencje ewentualnego procesu decentralizacji zarówno w układzie regionalnych ośrodków sterowania jak i organizacji gospodarczych. Przekrój przestrzenny ujęty będzie według województw, z tym jednak ograniczeniem, że będzie on stosowany tam gdzie jest to uzasadnione. Np. przy badaniach powiązań produkcyjnych na obszarze Nadodrza podział według województw nie ma istotnego znaczenia. Natomiast podział ten jest uzasadniony wszędzie tam, gdzie w skali województwa następuje gromadzenie i przetwarzanie podstawowych informacji statystycznych.

Ze spraw metodologicznych wartych przedyskutowania chciałbym przedstawić kwestię ujednolicenia niektórych pojęć w badaniach naukowych i pracach planistycznych.

Obszar Nadodrza nie jest obszarem gospodarczo jednolitym. Łączy regiony Nadodrza rzeka Odra i problemy jej racjonalnego wykorzystania dla różnych celów. Wśród tych celów podstawowe znaczenie ma gospodarcze wykorzystanie jej walorów. Należą do nich wykorzystanie potencjału transportowego Odry /istniejące-

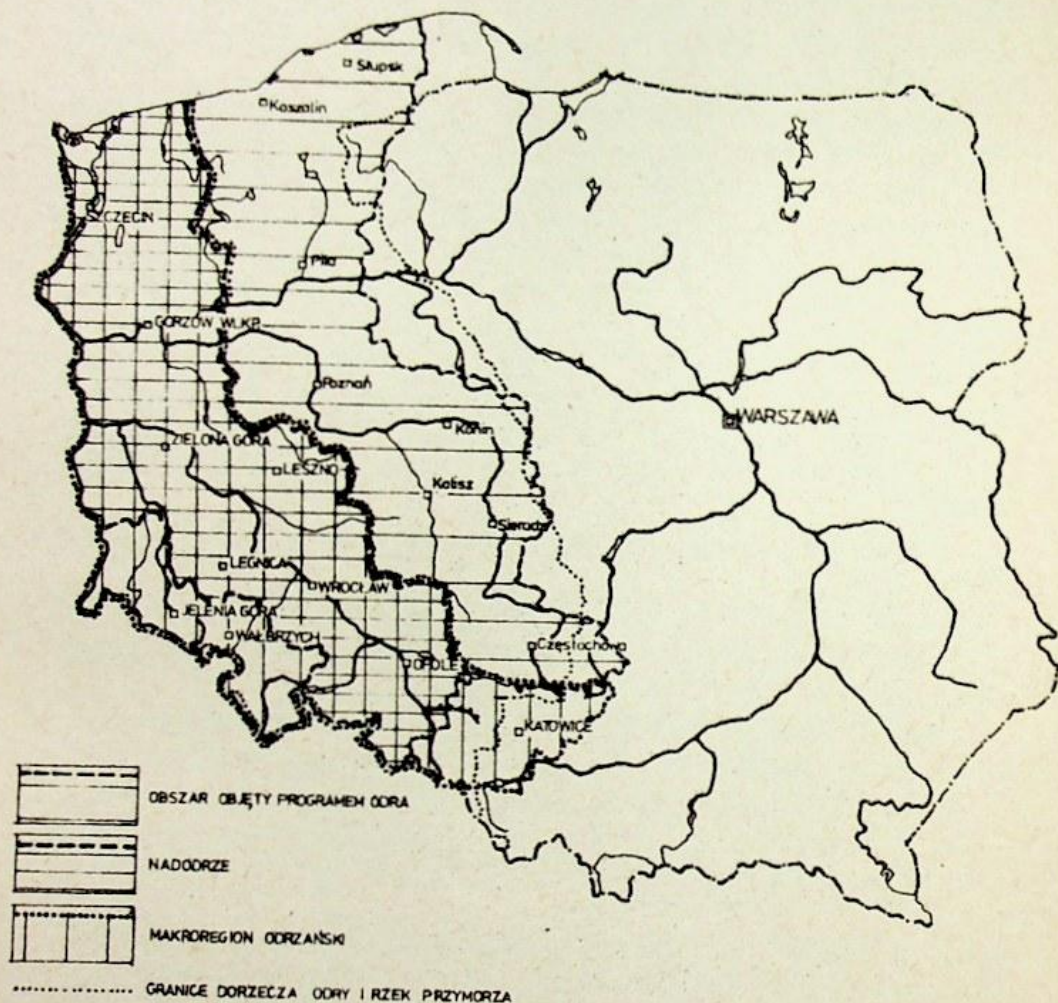
go i potencjalnego/ do aktywizacji gospodarczej przyległych ziem. Funkcja transportowa łączy w jeden podsystem gospodarki narodowej wszystkie regiony Nadodrza od źródeł z centrum polskiego przemysłu ciężkiego w woj. katowickim do portów województwa szczecińskiego.

Granice obszaru badawczego nie są jednak jednolicie ujmowane²³. Ograniczone ramy referatu nie pozwalają na pełniejsze omówienie istniejących koncepcji. Chciałbym jedynie poddać dyskusji propozycję wyodrębnienia obszaru Makroregionu Odrzańskiego, obejmującego obok województw nadodrzańskich także katowickie, jeleniogórskie i wałbrzyskie. Za włączeniem przemawiają ważne przesłanki. Województwo jeleniogórskie i wałbrzyskie posiada wiele cech wspólnych z innymi regionami Nadodrza. Występują też istotne więzi społeczne i gospodarcze. Natomiast w woj. katowickim znajduje się górny bieg Odry i Kanał Gliwicki, a także stanowi ono region wiążący Nadodrze z systemem wodnym Wisły²⁴.

Wydaje się uzasadnione wyodrębnienie następujących obszarów badawczych²⁵:

1. "Regiony Odry i rzek Przymorza Zachodniego" /według zakresu przyjętego przez autorów prac planistycznych dotyczących zagospodarowania Odry/,
2. "Makroregion Odrzański", który obejmuje województwa leżące bezpośrednio nad Odrą oraz trzy inne ściśle z nimi powiązane społecznie i gospodarczo. Są to województwa: katowickie, opolskie, wrocławskie, legnickie, leszczyńskie, jeleniogórskie, wałbrzyskie, gorzowskie, zielonogórskie i szczecińskie,
3. "Nadodrze" obejmujące województwa opolskie, wrocławskie, legnickie, zielonogórskie, leszczyńskie, gorzowskie i szczecińskie /a więc bez woj. katowickiego/,
4. Obszar "osi Odry" obejmowałby obszary związane bezpośrednio z rzeką jako podsystemem gospodarki makroregionu odrzańskiego /pasmo wzdłuż rzeki Odry - perspektywnie w promieniu 20 - 30 km/.

OBSZARY BADAWCZE I PLANISTYCZNE DORZECZA ODRY



Badaniom ekonomicznym w ramach całego kierunku badań powinny w szczególności przyświecać następujące cele:

1. Określenie warunków optymalizacji zagospodarowania Nadodrza i pełniejszego wykorzystania zasobów wodnych Odry w sferze procesów realnych i regulacyjnych.
2. Do rangi samodzielnego celu urasta w dziesięcioleciu 1981-1990 problem wykorzystania Odry nie tylko do przewozu masowych ładunków na trasie łączącej punkt nadania i odbioru /Górna Odra - Szczecin i Świnoujście/, ale także dla przyspieszenia rozwoju miast i osiedli całego Nadodrza i przylegających regionów.
3. Zbadanie efektów jakie mogą przynieść korzyści pogłębiania integracji gospodarczej krajów socjalistycznych w ramach realizacji programów RWPG.
4. Odra na znacznym odcinku jest rzeką graniczną z NRD. Sąsiedztwo to ma wiele aspektów. Z punktu widzenia rozwoju społeczno-gospodarczego w badaniach powinno się uzyskać następujące cele. W ramach monograficznego opracowania związków gospodarczych na pograniczu zbadać m.in. możliwości tworzenia wspólnych przedsiębiorstw w miastach środkowej części pogranicza, możliwości pełniejszego wykorzystania powiązań z NRD i Zachodnią Europą /poprzez drogi wodne/ dla przyspieszenia rozwoju Nadodrza i określenia specjalizacji produkcyjnej.
5. Badaniom społeczno-ekonomicznym i w zakresie infrastruktury społecznej, /a także zresztą w innych dziedzinach o charakterze przestrzennym/ powinien przyświecać cel kształtowania świadomości społecznej czynników wpływających na rozwój gospodarki w aspektach przestrzennych. Potrzeby rozwojowe ziem nadodrzańskich, walory ekonomiczne wykorzystania zasobów wodnych Odry muszą dotrzeć do świadomości społecznej. Celem badań powinno być m.in. uzbrojenie przedstawicieli ziem nadodrzańskich w rzeczowe argumenty do dyskusji planistycznych a także do roz-

mów z organizacjami gospodarczymi, dotrzeć z wynikami badań do tych jednostek centralnych, które tę świadomość kształtują.

6. Jednym z licznych problemów oczekujących rozwiązania jest przyspieszenie rozwoju podstaw gospodarczych miast i osiedli położonych w środkowej i dolnej części osi Odry, a także w podobnych częściach Nadodrza. Zbadanie przesłanek przyspieszenia rozwoju i studia nad mechanizmami i działaniami, które mogłyby ten proces przyspieszyć należą do szczególnie pilnych. Takie badania są oczywiście we wszystkich województwach prowadzone w ramach prac nad planami przestrzennymi województw i makroregionów.

Te odcinkowe jednak analizy należałoby scalić i uzupełnić o studia przeprowadzone w oparciu o zróżnicowane założenia metodologiczne. Są to jednak działania, które mogą przynieść rezultaty w dalszej przyszłości. W międzyczasie nastąpią dalsze niekorzystne zmiany szczególnie na terenach przygranicznych. Konieczne są więc studia nad możliwościami wykorzystania istniejących organizacji gospodarczych w aglomeracjach przemysłowych do rozwoju wspomnianych miast i osiedli np. poprzez rozbudowę zakładów filialnych, nad likwidacją barier i czynników hamujących rozwój gospodarczy tych ośrodków m.in. w zakresie niedostatków rozwoju infrastruktury społecznej, rzemiosła, przemysłu drobnego i handlu. Konieczne jest zbadanie jakie inne funkcje mogą przyczynić się do przyspieszenia rozwoju omawianych ośrodków a tym samym pełniejszego wykorzystania zasobów Odry np. turystyki, wypoczynku, intensywnych kierunków produkcji rolnej itp.

Autor pragnie zaproponować, by wskazane cele stanowiły idee kierunkujące badania, niezależnie od formalnych tematów badawczych. Koordynatorzy badań odrzańskich ujęli segment badań społeczno-ekonomicznych interesujący autora w postaci celu badawczego o następującym brzemieniu: "optymalizacja zagospodarowania Odry i Nadodrza". Badania ujęte tym celem powinny przyczynić się do optymalizacji zarówno zagospodarowania społeczno-

ekonomicznego Nadodrza jak i Odry. Osiągnięcie tego celu badawczego wymaga kompleksowego potraktowania zadania, w tym także uwzględnienie uwarunkowań i czynników procesu zagospodarowania. Wobec szerokiego zakresu tych uwarunkowań dokonano wyboru najważniejszych do bezpośredniego stymulowania badań w ramach programu PR 7. Należy spodziewać się, że podobne badania dla optymalizowania zagospodarowania Nadodrza podjęte zostaną z inicjatywy regionów, Zespołów Planowania Regionalnego K.P. przy R.M. placówek badawczych a także w ramach innych kierunków Rządowego Programu Badawczo-Rozwojowego PR 7 oraz problemów węzłowych i międzyresortowych.

Wracając do kwestii wybranych tematów są one następujące:

1. Badanie czynników lokalizacji i studia branżowe nad kształtowaniem kompleksów produkcyjnych /04.01 i 04.02/

W ramach tego tematu podejmuje się następujące badania:

- a/ Optymalizacja rozwoju nadodrzańskich aglomeracji gospodarczych - Śląski Instytut Naukowy - Kier. prof. dr hab. J. Pietrucha,
- b/ Optymalizacja rozwoju społeczno-ekonomicznego regionów Nadodrza. Instytut Nauk Ekonomicznych WSP w Opolu - Kier. doc. dr hab. J. Kroszel,
- c/ Studia branżowe nad lokalizacją kompleksów produkcyjnych w powiązaniu z systemem wodnym Odry - Akademia Ekonomiczna w Katowicach - Kier. doc. dr hab. A. Klasik,
- d/ Studia na temat czynników lokalizacji przemysłu w strefie Odry - Instytut Śląski - Kier. doc. dr M. Musiał /K.P przy R.M. Zespół we Wrocławiu/.

2. Studium efektywności ekonomicznej infrastruktury technicznej Odry i Nadodrza oraz kierunków jej przekształceń /04.03/

W ramach tego tematu podejmie się następujące badania:

- a/ Studium optymalizacji rozwoju systemów infrastruktury technicznej Nadodrza - Instytut Nauk Ekonomicznych WSP - Kier. doc. dr Z. Mikołajewicz.

3. Studium aspektów ekonomicznych infrastruktury społecznej strefy Odry z uwzględnieniem powiązań międzyregionalnych oraz współpracy z CSRS i NRD /04.04/

W ramach tego tematu podjęte zostaną następujące badania:

- a/ Optymalizacja rozwoju ponadregionalnej infrastruktury społecznej Nadodrza jako czynnika dynamizacji i harmonizacji rozwoju gospodarczego - Instytut Nauk Ekonomicznych WSP w Opolu.

4. Opracowanie modelu współpracy i kooperacji gospodarczej w strefie Odry w ujęciu wewnątrz krajowym oraz w zakresie współpracy z NRD i CSRS /04.05/

Badania podjęte zostaną w ramach prac Instytutu Śląskiego w Opolu.

5. Studium kompleksowego planowania i zarządzania strukturą gospodarczą Nadodrza w powiązaniu z systemem wodnym Odry /04.06/

W ramach tematu podjęte zostaną następujące badania:

- a/ System sterowania i zagospodarowywania obszarów położonych w strefie osi Odry - Akademia Ekonomiczna we Wrocławiu - Kier. tematu prof. dr hab. B. Winiarski,
b/ Diagnoza systemu planowania i zarządzania strukturą gospodarczą Nadodrza - Instytut Nauk Ekonomicznych WSP w Opolu - Kier. dr A. Siwerski i dr U. Łangowska,
c/ Instrumenty finansowe w systemie sterowania strukturą gospodarczą Nadodrza i systemu Odry - Akademia Ekonomiczna we Wrocławiu - Kier. prof. dr hab. J. Kaleta,
d/ Czynniki i uwarunkowania wykorzystania Odry jako drogi wodnej - WSP Opole i Akademia Ekonomiczna w Katowicach,
e/ Czynniki i uwarunkowania określające wykorzystanie przez zakłady przemysłowe żeglugi odrzańskiej - PTE Oddział Opole - Kier. dr P. Blaik.

6. Opracowanie koncepcji i metod rachunku ekonomicznego programu zagospodarowania Odry i jej zasobów /04.07/

Badania podjęte zostaną w Akademii Ekonomicznej w Katowicach

cach pod kier. prof. dr hab. A. Melicha.

Sądzę, że w wyniku badań uzyskamy naukowe podstawy do racjonalnego zaprojektowania "łańcucha regionalnych i lokalnych ośrodków produkcji i usług związanych ściśle z funkcjami węzłów komunikacyjnych, na wzór górnego biegu aż po Opole czy nawet Wrocław". Badania te m.in. przyczynią się do tego, by "szlak komunikacyjny Odry... był nie tylko szlakiem tranzytowym, jego równoległą funkcją musi być ożywienie gospodarcze regionów, przez które przechodzi ..." Albowiem "Odra ma dane po temu ... aby stać się stymulatorem dalszego, pogłębionego rozwoju zwłaszcza środkowego Nadodrza"²⁶.

P r z y p i s y

- ¹ Por. Biuro Pełnomocnika Rządu do Spraw Zagospodarowania Wisły, Kompleksowe zagospodarowanie Odry i rzek Przymorza Zachodniego, Wstępne założenia, Warszawa kwiecień 1980 r. ss. 45.
- ² Por. Kompleksowe zagospodarowanie Odry... op. cit. 6, 2 i 3.
- ³ Słusznie od wielu lat o to zrozumienie zabiega - zresztą w znacznym stopniu skutecznie - Komisja Odry Instytutu Śląskiego. Stąd m.in. rodzą się propozycje powołania federacyjnego organu województw nadodrzańskich. Por. wypowiedź M. Miłkowskiego na zebraniu członków Komisji Odry w dniu 27.III. 1974 r. w Opolu /maszynopis powielony/ "O kierunkach starań o rzekę Odrę i jej ziemie".
- ⁴ Niezależnie od badań specjalistów w zakresie administracji i organizacji.
- ⁵ Por. R. R a u z i ń s k i, Rozwój ludności Nadodrza w latach 1945-1980, referat na sesję naukową "Odra w gospodarce i świadomości narodowej, Opole 26 maj 1977".
- ⁶ Najbardziej wyraziście te sprawy przedstawił Ryszard Frelek. Stwierdził m.in. "... na ziemiach zachodnich i północnych mamy trzecią część ludności, ale 40 % młodzieży kraju. Powinna ona budować tam wielkie rzeczy, na miejscu swego urodzenia..." Por. Kultura Nr 52 z 13.XII.1970 r. "Szansa dla Europy".
- ⁷ Por. Biuro Pełnomocnika Rządu do Spraw Zagospodarowania Wisły, Kompleksowe zagospodarowanie Odry... op. cit. ss. 45.
- ⁸ Pewne rozeznanie wpływu dróg wodnych śródlądowych na rozwój przyległych obszarów daje studium A. A r k u s z e w s k i e - g o, Rola i znaczenie dróg wodnych śródlądowych w rozwoju gospodarczym przyległych obszarów w: Zagadnienie przyrodnicze i ekonomiczne osi Odry, Opole 1979.
- ⁹ J. T k o c z, Ocena rozwoju gospodarki na Odrze w 30-leciu

- PRL, Referat na sesję naukową "Odra w gospodarce..." s. 15.
- 10 J. T k o c z, ocena rozwoju... s. 15.
 - 11 M. M u s i a ł, Problemy społeczno-ekonomiczne rozwoju Dolnego Śląska i Makroregionu Południowo-Zachodniego, w: Polska Akademia Nauk, Oddział we Wrocławiu, Komisja Nauk Ekonomicznych, Studia nad rozwojem społeczno-gospodarczym Dolnego Śląska, Materiały na Konferencję, Wrocław 1976, s. 16.
 - 12 M. M u s i a ł .j.j.w.
 - 13 W związku z tym z wielką uwagą będą przez ekonomistów obserwowane badania nad siecią osadniczą Nadodrza.
 - 14 Por. Komisja Planowania przy Radzie Ministrów, Zespół Planowania Regionalnego z siedzibą w Katowicach, Makroregion Południowy-Studium Planu Perspektywicznego, Podstawowe elementy rozwoju, Katowice wrzesień 1979, Kolejność dziedzin przyjęto za powyższym opracowaniem.
 - 15 Por. rys. Infrastruktura społeczna w Polsce, stan i perspektywy. Praca zbiorowa pod red. K. P o d o s k i e g o, Warszawa 1978 oraz J. K r o s z e l, Infrastruktura społeczna w teorii i praktyce gospodarki socjalistycznej, Opole-Wrocław-Warszawa 1974.
 - 16 Stosuje się też dla poszerzonego zakresu dziedzin pojęcie "infrastruktura sensu largo".
 - 17 Wpływ dynamiki zjawisk demograficznych na zmiany potrzeb ludności interesująco przedstawiła L. F r ą c k i e w i c z, Demograficzne problemy gospodarki przestrzennej, w: Problemy gospodarki przestrzennej, Książka i Wiedza 1980 ss. 155-175.
 - 18 Wysoko ocenia dorobek Nadodrza w zakresie kształcenia i zatrudnienia kadr kwalifikowanych R. R a u z i ń s k i, Rozwój ludności Nadodrza w latach 1945-1980, op. cit. s. 19.
 - 19 Tyle w latach 1979-1980 rekrutują niektóre WSP.
 - 20 Pojęcie systemu zaczerpnięto z prac z zakresu systemowej

analizy i syntezy. Najogólniej przez system rozumie się taki zbiór elementów i powiązań między nimi, które określają cechy całego systemu. System może być równocześnie elementem wyższego rzędu a elementy systemem niższego rzędu. Zbiór elementów w systemie jest celowo ustalony. Por. rys. J. H a b r, J. V e p r e k, Systemowa analiza i synteza, Warszawa 1976.

- 21 Na konieczność takiego ujęcia wskazuje wielu autorów. Por. np. B. W i n i a r s k i, Polityka regionalna, Warszawa 1976 r., J. P i e t r u c h a, Ogólne modele gospodarki regionalnej w literaturze amerykańskiej i zachodnio-niemieckiej, Studia nad Ekonomiką Regionu, Tom 4, Katowice 1973, s. 49 i następne, A. M e l i c h, Podstawowe problemy stimulatorów rozwoju regionów przemysłowych tamże s. 38 i nast.
- 22 Podział na sferę realną i sferę regulacyjną przyjmuje się za I. K o r n a i e m, Anti - Equilibrium, PWN Warszawa.
- 23 Np. R. Rauziński do województw nadodrzańskich zalicza: katowickie, opolskie, wrocławskie, legnickie, leszczyńskie, zielonogórskie, gorzowskie i szczecińskie, Por. R. R a u z i ń s k i, Rozwój ludności Nadodrza w latach 1945-1980, w: Odra w gospodarce i świadomości społecznej, Materiały na sesję naukową, Opole 26 maja 1977 r. J. Tkocz zalicza do Nadodrza wspomniane województwa przylegające do Odry. Por. J. T k o c z, Ocena rozwoju gospodarki na Odrze w 30-lecie PRL... w: jak wyżej s. 15. Natomiast pojęcie "osi Odry" definiuje w ten sposób: "oś Odry jest kształtującym się zespołem funkcjonalnym, niekoniecznie zwartym przestrzennie i ma charakter międzynarodowy" s. 16. J. Tkocz wprowadził także pojęcie "Osi gospodarczej Odry". Por. Gospodarka Planowa Nr 7-8. Odróżnia przy tym "oś teoretyczną" i "oś realną".
- 24 Por. Makroregion południowy op. cit.
- 25 W Instytucie Nauk Ekonomicznych WSP w Opolu dr Janusz Słodczyk podjął prace Studialne nad delimitacją obszaru badawczego Nadodrza.
- 26 J. K o k o t, Linia Odry - Nysy, Przegląd Gospodarczy, Nr 5 r. 1971.

doc. dr hab. ROBERT RAUZIŃSKI
Instytut Śląski w Opolu

Sytuacja demograficzna a możliwości aktywizacji
gospodarczej Nadodrza

1. Stan badań

Procesy demograficzne stanowią jeden z decydujących czynników rozwoju społeczno-gospodarczego województw nadodrzańskich w perspektywie lat dziewięćdziesiątych. Liczba ludności, jej struktura społeczna i demograficzna oraz przewidywane tendencje zmian w tych dziedzinach będą miały istotny wpływ na zadania, jakie powinny być uwzględnione w programach rozwoju Nadodrza. Sytuacja demograficzna wiąże się ściśle z wieloma dziedzinami życia ludności Nadodrza: wpływa na dynamikę i strukturę jego rozwoju, na kształtowanie się sytuacji na lokalnych rynkach pracy, na wielkość produkcji i konsumpcji, budownictwo szkolne, mieszkaniowe i służbę zdrowia. Tym samym wzrostowi liczebności roczników od 0 do 6 lat muszą towarzyszyć zwiększone inwestycje na budowę żłobków i przedszkoli i ich stałą modernizację. Wzrost liczebności roczników w wieku młodzieży szkolnej /7-18 lat/ wymaga budowy odpowiedniej ilości szkół. Wiek 18-60 lat to wiek aktywności zawodowej. Zmiany w zasobach pracy i ich przestrzennym rozmieszczeniu wpływają na kształtowanie się sytuacji w zakresie podaży i popytu na pracę. Wzrost liczebności ludności powyżej 60 lat stwarza określone potrzeby w sferze zabezpieczenia społecznego.

Problemy demograficzne wysuwają się ze szczególną siłą na czoło zagadnień społeczno-gospodarczych Nadodrza ze względu na przyjętą koncepcję rozwoju kraju w oparciu o oś gospodarczą Wisły i Odry, która ma kształtować zasadnicze elementy wizji struktury społeczno-gospodarczej Polski w latach 1990-2000. Prognozy i badania demograficzne posiadają też szczególne znaczenie dla intensywnie uprzemysławianych wielu okręgów i ośrodków przemysłowych Nadodrza wymagających przyspieszonego rozwoju /okręgi przemysłowe: szczeciński, wrocławski, legnicko-głogowski, opolski, rybnicki/ oraz z uwagi na masowe ruchy migracyjne, stale rosnące zapotrzebowanie na zasoby pracy ze strony licznych miast i ośrodków uprzemysławianych, braki zasobów pracy w rolnictwie, masowe dojazdy do pracy, proces starzenia się i feminizacja zatrudnienia na wsi, braki kadr kwalifikowanych, wyludnienie się obszarów przygranicznych Nad-

odrza oraz poważne dysproporcje przestrzenne w zakresie dynamiki przyrostu naturalnego ludności i zasobów pracy.

Badania demograficzne stanowią podstawę wszelkiego prognozowania społeczno-gospodarczego i umożliwiają podejmowanie uzasadnionych decyzji społecznych i gospodarczych w takich dziedzinach życia jak: rozwój szkolnictwa, ochrona zdrowia, rozwój budownictwa mieszkaniowego, planowanie infrastruktury społecznej, określanie polityki w zakresie czasu pracy, kształtowanie dochodów z pracy, ochrona środowiska, zabezpieczenie społeczne, organizowanie wypoczynku i całego szeregu innych zagadnień. Prognozy demograficzne pozwalają również na prowadzenie aktywnej polityki ludnościowej, rodzinnej, kształcenia i zatrudnienia.

2. Elementy diagnozy

Analiza procesów demograficznych Nadodrza w okresie powojennym pozwala na wydzielenie w ciągu lat 1945 - 1980 czterech okresów.

W pierwszych latach powojennych /1945 - 1950/ o zmianach demograficznych w Nadodrze decydowały masowe ruchy migracyjne związane z zasiedlaniem tych obszarów. Był to okres gwałtownych przemieszczeń ludności i normalizacji warunków życia.

Lata 1951 - 1960 to głównie okres odbudowy biologicznej ludności Nadodrza, poważnych zmian w strukturze demograficznej i społecznej oraz pełnego zatrudnienia. W okresach tych zostały w pełni zrealizowane postulaty zasiedlenia, odbudowy biologicznej i pełnego zatrudnienia.

Lata 1961 - 1970 charakteryzowały się spadkiem przyrostu naturalnego, wzmożonymi ruchami migracyjnymi ze wsi do miast oraz przebudową struktury zawodowej ludności. W latach tych zachodziły poważne zmiany w dziedzinie urbanizacji i rozmieszczenia sił wytwórczych.

Następne lata, 1971 - 1980 to okres gwałtownych migracji i przemian społeczno-zawodowych związanych z dalszym intensywnym uprzemysłowieniem wielu miast, okręgów i ośrodków przemysłowych oraz z rozpoczęciem pracy licznych roczników wyżu demografi-

cznego. Poważnie w tym okresie zwiększyła się liczebność klasy robotniczej, wzrósł poziom wykształcenia ogólnego i zawodowego. Nasiliły się procesy migracyjne ze wsi do miast i ośrodków przemysłowych oraz notuje się spadek przyrostu naturalnego ludności. Nadodrze weszło w okres wzrastającego deficytu zasobów pracy.

Lata siedemdziesiąte charakteryzowały się nasileniem wielu procesów demograficznych. Przede wszystkim nasiliły się nadmiernie procesy migracyjne wieś - miasto. Na rynku pracy znalazły się liczne roczniki z wyżu demograficznego, poważnie wzrosła aktywność zawodowa ludności, systematycznie wzrastały dojazdy do pracy, nastąpił dalszy proces feminizacji zatrudnienia w rolnictwie i proces starzenia się ludności aktywnej zawodowo w rolnictwie. Ukształtowały się okręgi i ośrodki przemysłowe charakteryzujące się niedoborem siły roboczej. W strukturze zatrudnienia ludności powstały dysproporcje pomiędzy zatrudnieniem ludności w sferze I /przemysł, budownictwo/ a III /usługi/. Rozwój gospodarczy Nadodrza stawia przed gospodarką zasobami pracy nowe, coraz trudniejsze zadania. Obszar Nadodrza obejmował w 1980 r. 18,8 % powierzchni kraju, 16,9 % ludności, 17,7 % zasobów pracy, 18,5 % zatrudnionych w przemyśle oraz 16,6 % wartości brutto środków trwałych. Nadodrze stanowi zatem ważne ogniwo w gospodarce kraju.

Dla analizy demograficznej Nadodrza szczególnie interesującym jest proces zasiedlania, odbudowy biologicznej, rozwoju ludności i ruchliwości przestrzennej. Prawdopodobieństwem doby powojennej Nadodrza był szczególnie szybki rozwój ludności, wynikający ze zjawiska tzw. "kompensaty demograficznej", która wyrażała się w bardzo silnym wzroście zawieranych małżeństw i urodzeń w latach powojennych i sześćdziesiątych. Lata pięćdziesiąte i sześćdziesiąte były rekordowe pod względem urodzeń i przyrostu naturalnego.

Urodzenia systematycznie wzrastały do 1958 roku a następnie wykazywały tendencję spadkową. Mamy tu zjawisko falowania tzw. "wyżów" i "niżów" demograficznych tak istotnych dla życia społeczno-gospodarczego Nadodrza i jego perspektyw roz-

woju demograficznego czyli tzw. "echa demograficznego wyżu z lat pięćdziesiątych". Szczyt urodzeń w tym w regionie przypadł na 1951 rok.

Urodzenia żywe w Nadodrze
w latach 1951 - 1970

Tabela 1

L a t a	liczebność roczników /w tys. osób/
1951	151,1
1955	149,6
1960	120,1
1965	93,8
1967	86,2
1970	90,7

Zródło: obliczenia własne autora na podstawie
danych spisów powszechnych.

Tabela 2

Liczba ludności w województwach nadodrzańskich
w latach 1975 - 1979 ^x

Województwa nadodrzańskie	Liczba ludności /w tys. osób/				
	L a t a				
	1975	1976	1977	1978	1979
Opolskie	971	976	981	968	968
Wałbrzyskie	714	717	721	713	715
Wrocławskie	1026	1038	1049	1052	1065
Jeleniogórskie	487	489	491	488	490
Legnickie	414	424	435	440	449
Leszczyńskie	343	345	347	352	355
Zielonogórskie	580	586	591	597	603
Gorzowskie	434	439	444	444	450
Szczecińskie	854	867	878	877	887
R a z e m i	5823	5881	5937	5931	5982

Zródło: Krajowe roczniki statystyczne z lat 1975 - 1980.

^x W przedstawionych badaniach demograficznych pominięto

województwo Katowickie z uwagi na nietypowy przebieg procesów demograficznych.

Tabela 3

Urodzenia oraz przyrost naturalny w województwach nadodrzańskich w latach 1975 - 1979.

L a t a	Urodzenia w tys. osób	Przyrost naturalny w tys.	Przyrost rzeczywisty w %
1975	114,3	73,1	12,6
1976	118,6	77,9	13,2
1977	117,6	72,6	12,2
1978	117,4	70,8	11,9
1979	121,6	74,7	12,5
Razem 1975-1979	589,7	369,1	

Źródło: jak w tab. 2

Z porównania przyrostu rzeczywistego ludności Nadodrza w latach 1975-1979 /159,0 tys./ z przyrostem naturalnym /369,1 tys./ wynika, że badany region charakteryzował się wysokim ujemnym saldem migracji w wysokości aż 210,1 tys. osób.

W badanym okresie 1946-1980 zaszły głębokie zmiany w rozmieszczeniu ludności oraz w strukturze demograficznej i zawodowej ludności Nadodrza. Zmiany te miały różnorodny i złożony charakter w czasie i przestrzeni. Po okresie zasiedlania i odbudowy biologicznej byliśmy świadkami następujących procesów demograficznych:

- a/ masowej migracji ludności i zasobów pracy do miast i osiedli badanego obszaru,
- b/ bezwzględnego spadku zatrudnienia w rolnictwie i wyludnianie się licznych gmin przygranicznych,
- c/ procesu starzenia się i feminizacji zatrudnionych w rolnictwie,
- d/ znacznego wzrostu ludności nierolniczej na wsi i maso-

wych dojazdów do pracy,

- e/ znacznego wzrostu ilościowego warstwy chłoporebentników i gospodarstw chłopsko-rebentniczych w zapleczu ośrodków przemysłowych,
- f/ znacznego nacisku ludności wiejskiej na nierolniczy rynek pracy,
- g/ falowania "wyżów" i "niżów" demograficznych,
- h/ głębokich różnic w przyroście naturalnym i reprodukcji ludności w czasie i przestrzeni,
- i/ powstających głębokich deformacji demograficznych w licznych gminach badanego obszaru,
- j/ wzrost aktywności zawodowej i poziomu wykształcenia ludności,
- k/ głębokich zmian w strukturze zaludnienia.

Z licznych problemów demograficznych badanego obszaru węzłowy dla przyszłego rozwoju społeczno-gospodarczego jest problem ruchów migracyjnych.

Wymienione procesy demograficzne oddziałują coraz silniej na życie społeczno-gospodarcze badanych województw wnosząc w ich rozwój szereg nowych elementów. W sumie procesy demograficzne stanowią podstawę rozwoju gospodarki Nadodrza do roku 1990 i muszą być ściśle związane z wykorzystaniem rzeki Odry jako czynnika rozwoju gospodarczego tych ziem. Analiza procesów demograficznych pośrednio ukazuje, iż oś rzeki Odry nie stanowi jeszcze zbyt silnego czynnika integrującego gospodarkę województw nadodrzańskich, a obszary graniczące z Odrą stanowią poważną rezerwę naszej gospodarki. Przemawiają też za tym niektóre dane demograficzne świadczące o braku aktywnej i wszechstronnie wykształczonej strefy demograficznej wzdłuż granicy z NRD i Czechosłowacją. Obserwujemy bowiem niską gęstość zaludnienia gmin przygranicznych, masową migrację młodzieży z tych gmin do miast, występujące dysproporcje w rozwoju sieci osadniczej, powstające poważne niedobory pracy w rolnictwie, niekorzystne zmiany w reprodukcji ludności. Ogólny bilans ludności badanych województw wskazuje, że obszar ten

charakteryzuje się nieznacznym, ale ujemnym saldem migracji. Jedynie w latach 1957-1979 ogólny bilans ludności województw wskazuje na ujemne saldo migracji w wysokości 210,1 tys. osób /zob. tab. 2 i 3/. Poznanie więc węzłowych procesów demograficznych obszarów Nadodrza stanowi podstawę do budowy planu przestrzennego zagospodarowania badanego regionu.

O randze badań demograficznych w układach przestrzennych mówią dokumenty VIII Plenum KC PZPR: "Wielkim problemem jest przestrzenne zagospodarowanie kraju. Chodzi o opracowanie planów rozwoju ciągów przemysłowo - komunikacyjnych, takich jak linia Wisły, linia Nysy, Odry i innych. Chodzi o zaplanowanie rozwoju kompleksów urbanistycznych, miast satelitarnych, rejonów rekreacyjno-turystycznych itp. Oczekujemy intensyfikacji pracy nad tymi problemami przez naukowców ze wszystkich zainteresowanych dziedzin".

Przewidywany rozwój gospodarczy Nadodrza wymaga więc prowadzenia wielopłaszczyznowych badań, w tym również badań o charakterze demograficznym. W sumie badania demograficzne województw przygranicznych muszą być ujmowane w kontekście procesów uprzemysłowienia i rozmieszczenia sił wytwórczych, rozwoju i rozmieszczenia sieci osadniczej, modernizacji miast, wykorzystania zasobów naturalnych, rozwoju nauki i kształcenia, ochrony środowiska, rozwoju rolnictwa oraz wykorzystania rzeki Odry.

Badany region jest obszarem, na którym procesy przemian demograficznych i społeczno-gospodarczych po 1970 r. przebiegają szczególnie intensywnie. Decydującym czynnikiem wpływającym na przebieg procesów migracyjnych była postępująca urbanizacja oraz rozwój sił wytwórczych, który coraz silniej oddziaływał na kształtowanie się rozmieszczenia ludności według cech ilościowych i jakościowych. Równocześnie rozwój przemysłu oraz pozostałych działów gospodarki narodowej w latach 1950-1980 pociągnął za sobą włączenie ogromnych zasobów pracy w czynne życie zawodowe. Nastąpiło to drogą wzrostu aktywności zawodowej ludności, migracji ze wsi do miast oraz wyniku łączenia pracy w rolnictwie z pracą w innych dziedzinach gospodarki narodowej. Przemiany struktury zawodowej ludności szły

w kierunku spadku ludności utrzymującej się ze źródeł rolniczych oraz wzrostu zatrudnienia w przemyśle i budownictwie. W tym okresie dynamika wzrostu zatrudnienia ludności była szybsza od przyrostu ludności i zasobów pracy. Aktywność zawodowa ludności szybko wzrastała.

Porównując zmiany, jakie zaszły w strukturze demograficznej ludności badanego obszaru w latach 1945-1970 oraz 1971-1980, stwierdzić należy, iż w badanym regionie wystąpiły duże różnice w sytuacji demograficznej w czasie i przestrzeni. Struktura demograficzna ludności wszystkich badanych województw charakteryzuje się znacznymi odchyleniami od stanu normalnego, które są skutkiem ostatniej wojny światowej, procesów migracyjnych, rekompensaty demograficznej lat powojennych, a w latach sześćdziesiątych spadkiem przyrostu naturalnego. W rezultacie mamy na badanym obszarze strukturę demograficzną ludności cechującą się falowaniem wyżów i niżów demograficznych oraz dużych różnic pomiędzy strukturą demograficzną ludności miast i ośrodków przemysłowych a wsią i rolnictwem. Konsekwencje tego stanu odgrywać i będą odgrywać rolę w polityce społecznej i gospodarczej Nadodrza do 2000 roku.

Struktura demograficzna ludności Nadodrza wykazuje duże zróżnicowanie przestrzenne. Zwraca uwagę wysoki udział ludności w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym. Tak ukształtowana struktura demograficzna ludności stanowi dobrą podstawę gospodarczego rozwoju regionu w perspektywie najbliższego piętnastolecia. Podstawowym, wewnątrzregionalnym kierunkiem migracji ludności w latach 1950-1980 były okręgi i ośrodki przemysłowe oraz miasta Nadodrza. Dlatego też przyrost ludności miejskiej był w ogromnym stopniu wynikiem ruchów migracyjnych, a silny nacisk demograficzny na miasta powodował konieczność rozbudowy ich infrastruktury.

W trzydziestoleciu /1950-1980/ obserwowaliśmy następujące procesy ludnościowe i gospodarcze w miastach:

1. silną koncentrację ludności, zasobów pracy i kadr wykwalifikowanych w niektórych uprzemysłowionych miastach województw przygranicznych oraz osi Odry,

2. nierównomierny przyrost zaludnienia miast w czasie i przestrzeni,
3. wzrastającą migracją ludności i zasobów pracy do miast w latach 1971-1980,
4. powstanie miast charakteryzujących się masowymi dojazdami do pracy i niedoborem zasobów pracy,
5. bardzo duże zróżnicowanie funkcji gospodarczych miast.

Przemiany demograficzne w miastach badanych województw związane były silnie z ich charakterem gospodarczym oraz tempem ich uprzemysłowienia. Wynikały stąd trudne do rozwiązania zadania: po intensywnej odbudowie, ze szczególnie dotkniętych wojną zniszczeń i dalszej ich rozbudowie, miasta badanego regionu zdołały wchłonąć w latach 1950-1980 ponad 2200 tys. mieszkańców, czyli musiały zapewnić mieszkania i pracę oraz rozbudowę infrastruktury technicznej i społecznej dla tysięcy mieszkańców z imigracji, którzy w miastach tych się osiedlili, oraz musiały przedsięwziąć poważne inwestycje dla poprawy warunków socjalno - kulturowych nie tylko dla swoich mieszkańców, ale i tysięcy dojeżdżających do pracy ze wsi.

Urbanizacja oraz uprzemysłowienie Nadrzeczia odegrało istotną rolę w wykorzystaniu zasobów pracy i zmianach struktury społeczno-zawodowej ludności. Wystarczy wspomnieć, że w okresie 1950-1980 ogromna większość przyrastających zasobów pracy znalazła zatrudnienie w miastach /poza rolnictwem/. Przyrost zatrudnienia w gospodarce regionu był znacznie wyższy od przyrostu zasobów pracy. Silnie wzrastała aktywność zawodowa ludności licznych miast i gmin. Skali i tempa tych przemian nie da się porównać z żadnym okresem historycznym. Struktura społeczno-zawodowa ludności stawała się coraz bardziej nowoczesna. Radykalnie zmieniała się struktura zawodowa ludności według źródeł utrzymania, zatrudnienia, według działów gospodarki narodowej, stref i sfer w gospodarce oraz poziomu wykształcenia. Przez minione trzydziestolecie ludność miast oraz klasę robotniczą zasilała ludność rolnicza lub chłopsko-robotnicza. Znaczący udział we wzroście klasy robotniczej ma ta ostatnia. O skali zaawansowania powyższego procesu świadczą wysokie odsetki ludności wiejskiej utrzymującej się ze źródeł nierolniczych.

czych.

W latach 1950-1980 notowano w miastach:

1. wysoki popyt na siłę roboczą przy dużych dysproporcjach terytorialnych,
2. wzrost aktywności zawodowej, która była związana z dużą mobilnością przestrzenną,
3. w strukturze zatrudnienia ludności poważne zmiany związane ze wzrostem udziału zatrudnienia w przemyśle,
4. systematyczne zwiększenie liczby zatrudnionych kobiet i ich udział w ogóle zatrudnionych,
5. wzrost poziomu wykształcenia i przygotowania zawodowego ludności do pracy w miastach.

3. Prognoza ludności Nadodrza w latach 1980-1990

Problemy demograficzne nabierają coraz istotniejszego znaczenia dla dalszego rozwoju Nadodrza z uwagi na silne ruchy migracyjne, spadek przyrostu naturalnego i zasobów pracy, niedobory siły roboczej w rolnictwie i poza rolnictwem oraz masowe dojazdy do pracy. Wpływ czynnika demograficznego na życie społeczno-gospodarcze regionu Nadodrza będzie istotny w latach 1980-1990. Prognozy demograficzne wskazują, iż okres ten /1980-1990/ będzie charakteryzował się powolnym przyrostem ludności.

Tabela 4

Prognoza zmian w strukturze wieku ludności województw nadodrzańskich w latach 1976-1990.

Województwa nadodrzańskie	Ludność w wieku					
	przedprodukcyjnym		produkcyjnym		poprodukcyjnym	
	1976	1980	1976	1990	1976	1990
P o l s k a	29.2	29.4	58.8	57.7	12.0	12.9
Opolskie	31.4	29.0	58.0	59.9	10.6	11.1
Wałbrzyskie	28.7	28.1	63.0	59.0	8.3	12.9
Wrocławskie	26.5	26.3	64.8	60.9	8.7	12.8
Jeleniogórskie	29.5	28.7	62.4	58.8	8.1	12.5
Legnickie	31.4	30.7	61.1	58.7	7.5	10.6
Leszczyńskie	31.3	31.7	55.0	55.4	13.7	12.9

Zielonogórskie	31.1	31.0	59.7	59.2	9.2	11.5
Gorzowskie	32.2	32.0	58.6	57.0	9.2	11.0
Szczecińskie	29.1	29.1	63.7	60.1	7.2	10.9

Zródło: M.Klimczyk, Przewidywane zmiany w strukturze ludności w świetle nowej prognozy do roku 1990. Instytut Gospodarstwa Społecznego. Konferencja naukowa 26-28 X 1972. Referat powielony.

W tym okresie zajdą poważne zmiany w strukturze demograficznej ludności idące w kierunku:

- odniżenia się udziału ludności w grupie przedprodukcyjnej,
- wzrostu liczebności i udziału w społeczeństwie grupy osób w wieku produkcyjnym,
- wzrostu liczebności i udziału ludzi w wieku przedprodukcyjnym.

Z prognozy demograficznej wynikają określone wnioski w zakresie związku procesów demograficznych z gospodarką regionu.

Prognozy wskazują na:

- umiarkowany przyrost dzieci w wieku żłobkowym i przedszkolnym,
- obniżenie się liczebności młodzieży w wieku szkoły podstawowej i średniej,
- zmniejszenie się liczby dzieci w rodzinie,
- wyraźny spadek liczby rodzin wielodzietnych w miastach i na wsi,
- zmniejszenie przyrostu zasobów pracy w stosunku do lat 1975-1980,
- wzrost liczby rodzin, w których matki podejmować będą stałą pracę zawodową,
- zwiększenie liczby zawieranych małżeństw,
- dalszy proces starzenia się ludności, szczególnie silny na wsi i w rolnictwie.

Wymienione wyżej procesy demograficzne przebiegać będą z różnym nasileniem w układach terytorialnych, w mieście i na wsi, w rolnictwie i poza rolnictwem. Wpływ czynnika demogra-

ficznego na system kształcenia i rynek pracy w tych układach będzie bardzo zróżnicowany. Przede wszystkim nastąpi dość istotny spadek liczby młodzieży w wieku szkoły podstawowej na wsi. Wyłonią się więc problemy rozmieszczenia infrastruktury szkolnej w omawianym regionie. W latach 1980-1985 wystąpią też wzmożone migracje młodzieży ze wsi do miast, z rolnictwa do zasobów pozarolniczych. Równocześnie liczne roczniki z wyżu demograficznego zakładać będą własne rodziny i gospodarstwa domowe, wybierając miejsce zamieszkania.

4. Potrzeby badawcze

Przewidywany rozwój gospodarczy Nadodrza wymaga więc prowadzenia wielopłaszczyznowych badań w tym również badań o charakterze demograficznym.

Główny nurt badań demograficznych w Nadodrze winien być związany z demografią społeczną i ekonomiczną i w układach przestrzennych obejmować układ gmin i miast osi Odry. Rola regionalnych studiów demograficznych związanych z rozwojem Nadodrza wzrośnie w najbliższych latach znacznie z uwagi na ścisłe związki problemów demograficznych z wieloma dziedzinami życia społecznego i gospodarczego Nadodrza. Szczególnie problemy związane z gospodarką zasobami pracy wysuwają się na czoło zagadnień gospodarczych Nadodrza z uwagi na ujemny bilans ludności tych obszarów oraz konieczność koncentracji nakładów inwestycyjnych wokół problemów Odry, gdyż Odra winna stać się jedną z podstawowych osi przyszłościowego rozwoju gospodarki kraju.

W sumie koncepcja badań demograficznych Nadodrza i osi Odry musi być ujmowana w kontekście procesów uprzemysłowienia i rozmieszczenia sił wytwórczych w latach 1980-1990, rozwoju i rozmieszczenia sieci osadniczej, modernizacji miast, wykorzystania zasobów naturalnych, rozwoju nauki i kształcenia, ochrony środowiska, rozwoju rolnictwa, wykorzystania Odry do celów transportowych i innych czynników kształtujących gospodarczą oś Odry.

Badania demograficzne winny ukazać rozliczne skutki społeczne i ekonomiczne wynikające z reprodukcji ludności, zasobów

pracy, struktury zatrudnienia, poziomu wykształcenia ludności, stopnia wykształcenia zasobów pracy i procesów zatrudnienia dla gospodarki osi Odry. Coraz wyraźniej bowiem problemy demograficzne przenikają do szeregu studiów gospodarczych, urbanistycznych, rolnych, socjologicznych, technicznych i innych dziedzin nauki.

Program badawczy zagospodarowania osi Odry dzieli się na dwa etapy: lata 1980-1985 oraz 1986-1990. W pierwszym etapie /lata 1980-1985/ należy przeprowadzić wszechstronną i krytyczną ocenę zmian w strukturze demograficznej ludności miast i gmin osi Odry, strukturze zasobów pracy i procesach migracyjnych. Zadania badawcze w zakresie badań demograficznych można sprecyzować następująco:

- I Studia nad bilansem ludności i zasobów pracy badanego obszaru w latach 1970-1980.
- II Studia nad lokalnymi rynkami pracy w latach 1975-1980.
- III Studia nad migracjami ludności w układzie miast i gmin w latach 1975-1980.
- IV Studia nad kształceniem i poziomem wykształcenia ludności.
- V Studia nad stopniem aktywności zawodowej ludności poza-rolniczej i rolniczej.
- VI Studia nad dojazdami do pracy i ich zasięgiem.
- VII Studia nad typami struktur zawodowych ludności w układach miasto-wieś.
- VIII Studia nad potrzebami i możliwościami współpracy międzynarodowej w zakresie przepływów zasobów pracy.
- IX Studia nad prognozą ludności, zasobów pracy, kadr kwalifikowanych oraz przewidywaną strukturą zatrudnienia ludności badanych obszarów w latach 1980-1990-2000.
- X Studia nad konsekwencjami społeczno-gospodarczymi procesów migracyjnych ludności w latach 1980-1990.
- XI Studia nad ogólnym bilansem zasobów pracy w latach 1980-1985.

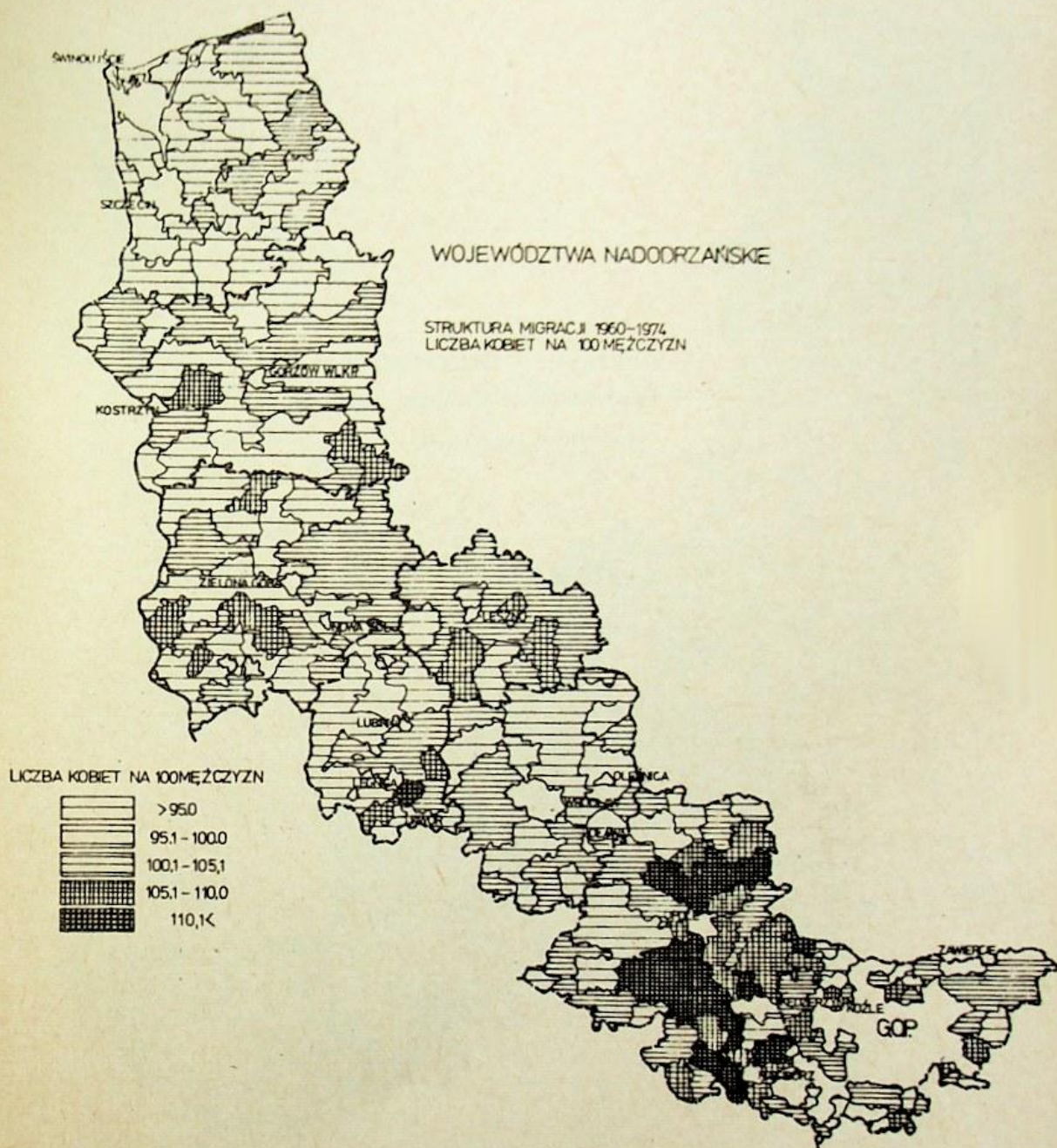
Do czołowych zagadnień, które w coraz bardziej istotny sposób będą wpływać na budowę planu przestrzennego Nadodrza należą założenia w zakresie rozwoju ludności, reprodukcji

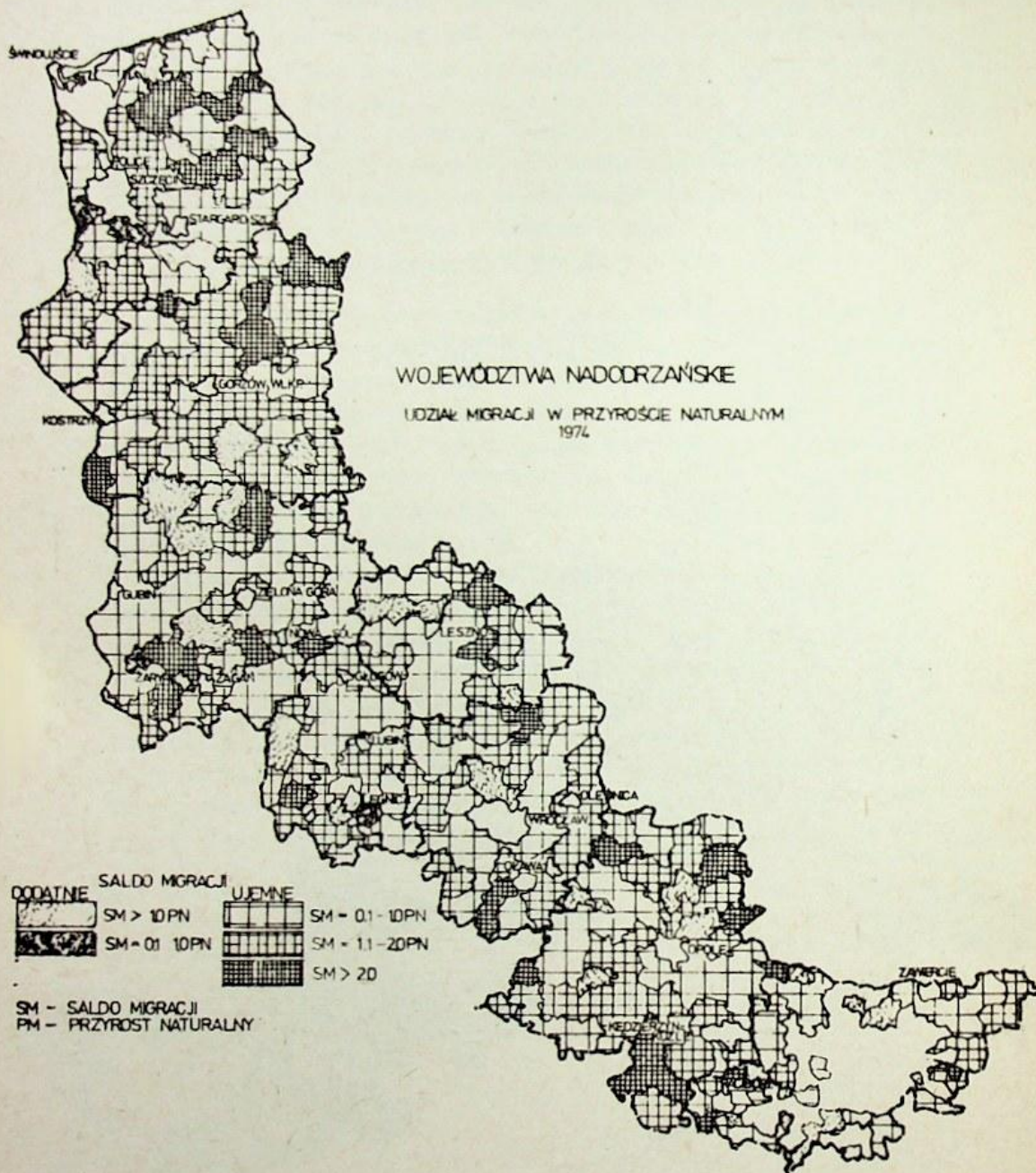
ilościowej i jakościowej zasobów pracy oraz procesy migracyjne. Szczególnie istotne dla przestrzennego zagospodarowania Nadodrza będą badania nad związkami pomiędzy procesami demograficznymi a polityką inwestycyjną, polityką zatrudnienia, polityką oświatową, rozwojem budownictwa mieszkaniowego. Przedstawiony zarys problematyki badawczej nad zagadnieniami demograficznymi wskazuje na konieczność zorganizowania solidnego warsztatu naukowego w zakresie spraw demograficznych.

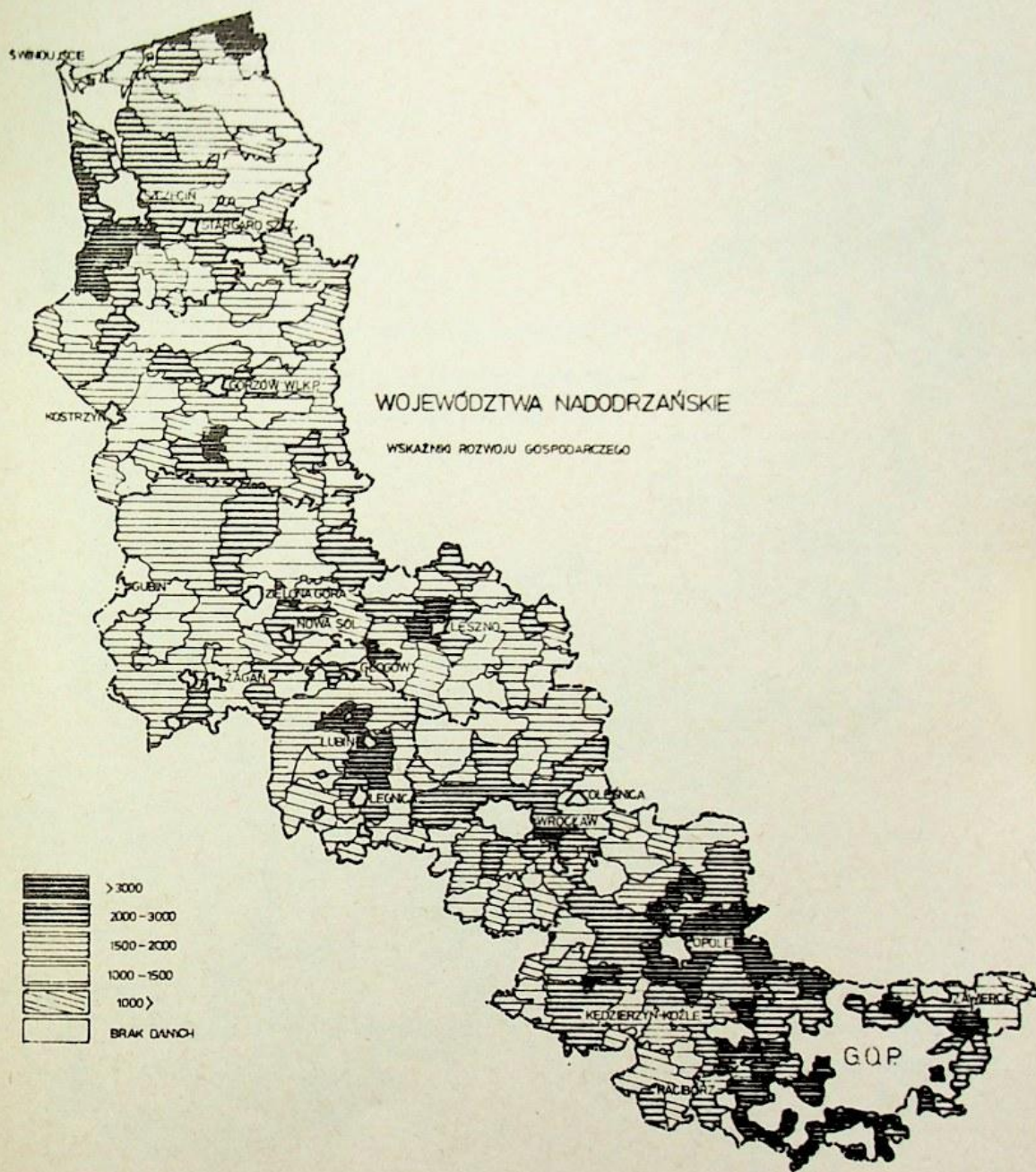
5. Zakończenie

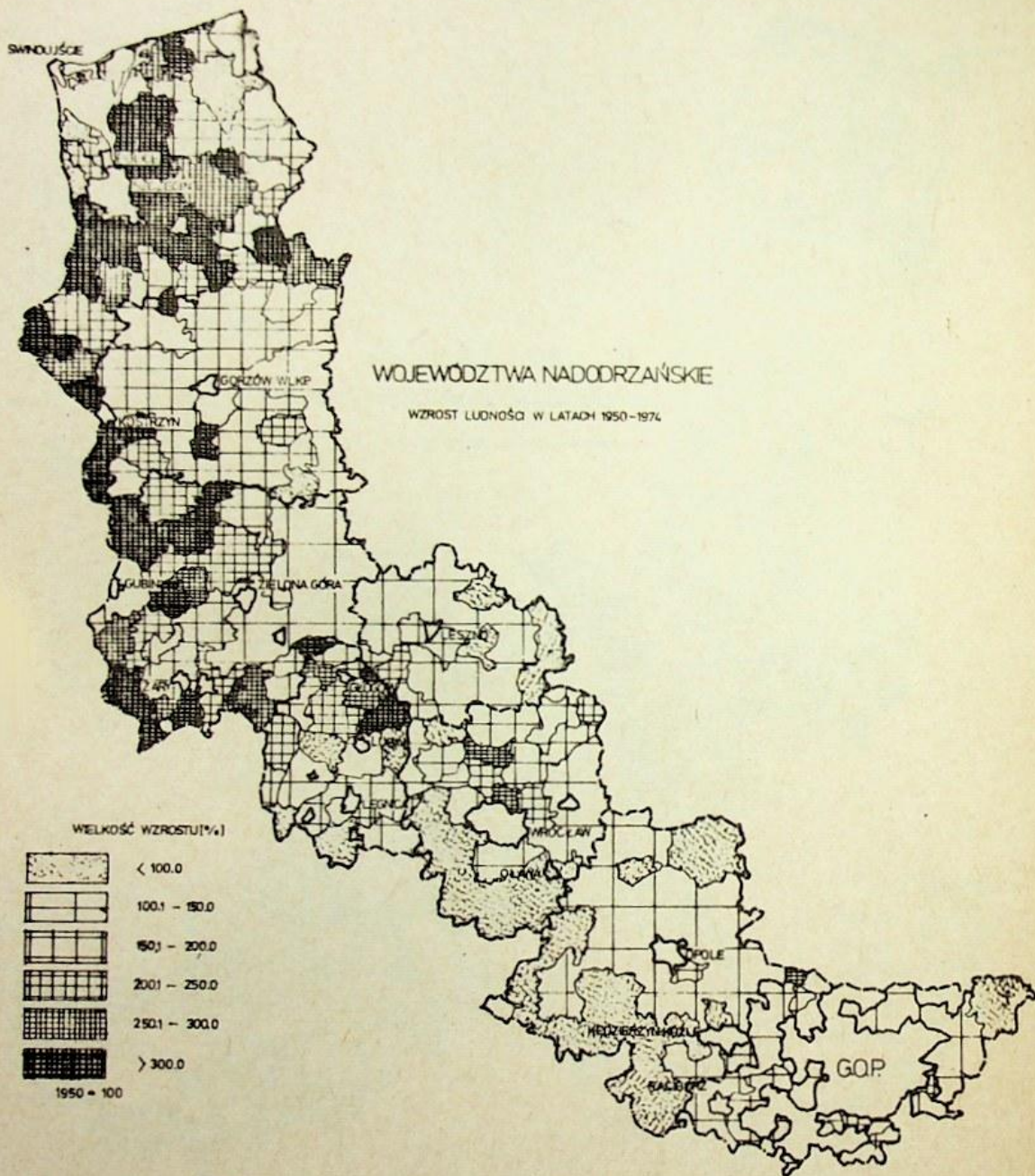
Nadodrze stanowi niewątpliwie specyficzny z punktu widzenia zjawisk demograficznych obszar kraju, z określonymi wale-rami mającymi istotne znaczenie dla rozwoju Polski. Głównym czynnikiem aktywizacji gospodarczej i społecznej Nadodrza jest młodość demograficzna ludności, jej wysokie kwalifikacje, wysoka kultura pracy oraz urbanizacja. Nadodrze jest i winno pozostać obszarem stwarzającym atrakcyjne miejsca pracy dla przyrastających zasobów pracy.

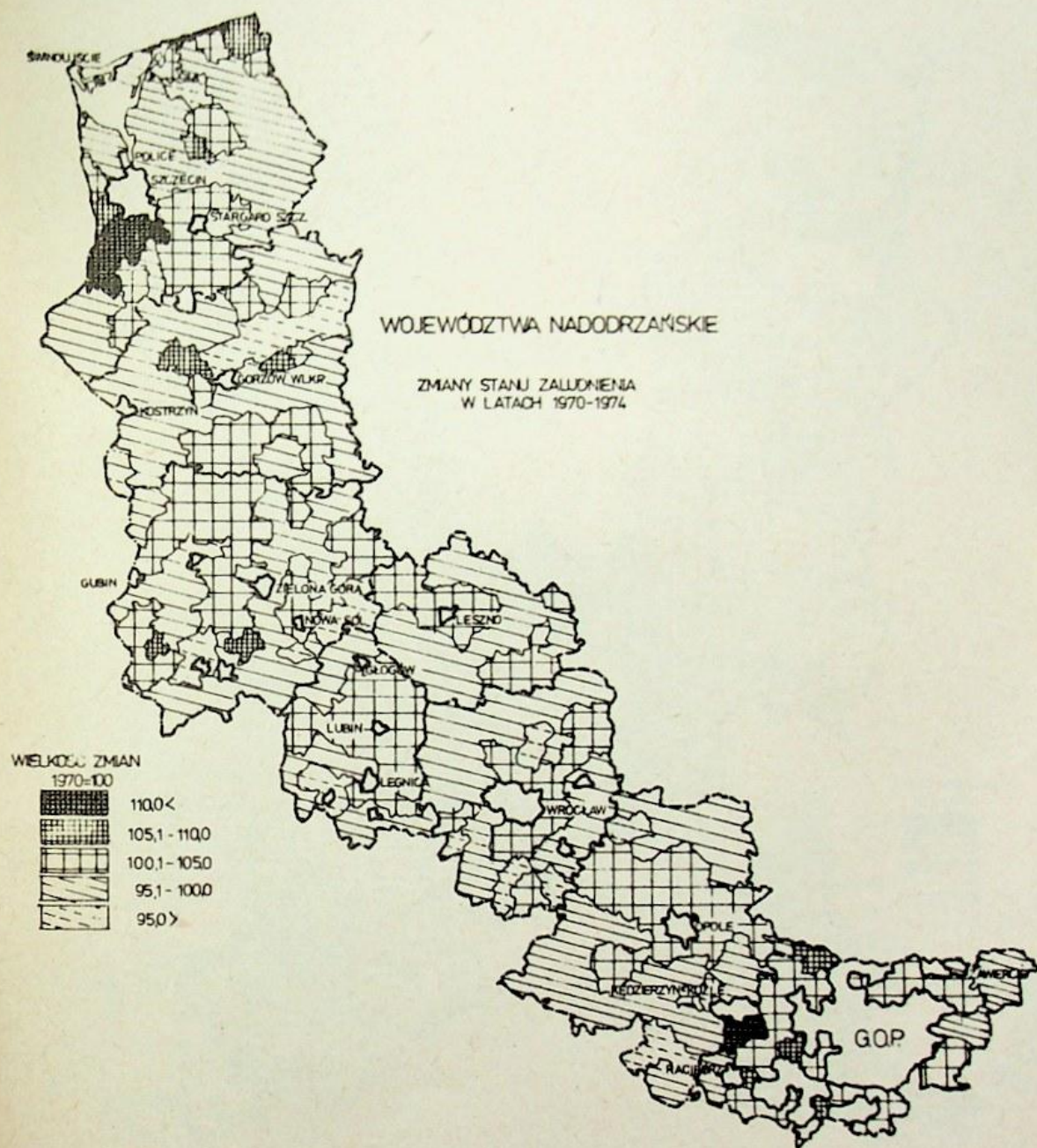
Rozbudowa na osi Odry określonych ośrodków pracy wpłynie ożywczo również na międzynarodowy podział pracy. Nadodrze posiada już aktualnie ogromny potencjał środków trwałych w wysokim stopniu nowoczesny. Obecna baza materialna w powiązaniu z czynnikiem ludzkim umożliwia pełne i racjonalne wykorzystanie istniejących czynników wzrostu gospodarczego. Strefa Odry szacuje się w perspektywie również jako region aktywnej współpracy międzynarodowej, tak w zakresie spraw gospodarczych jak i współpracy w zakresie stosunków międzyludzkich.

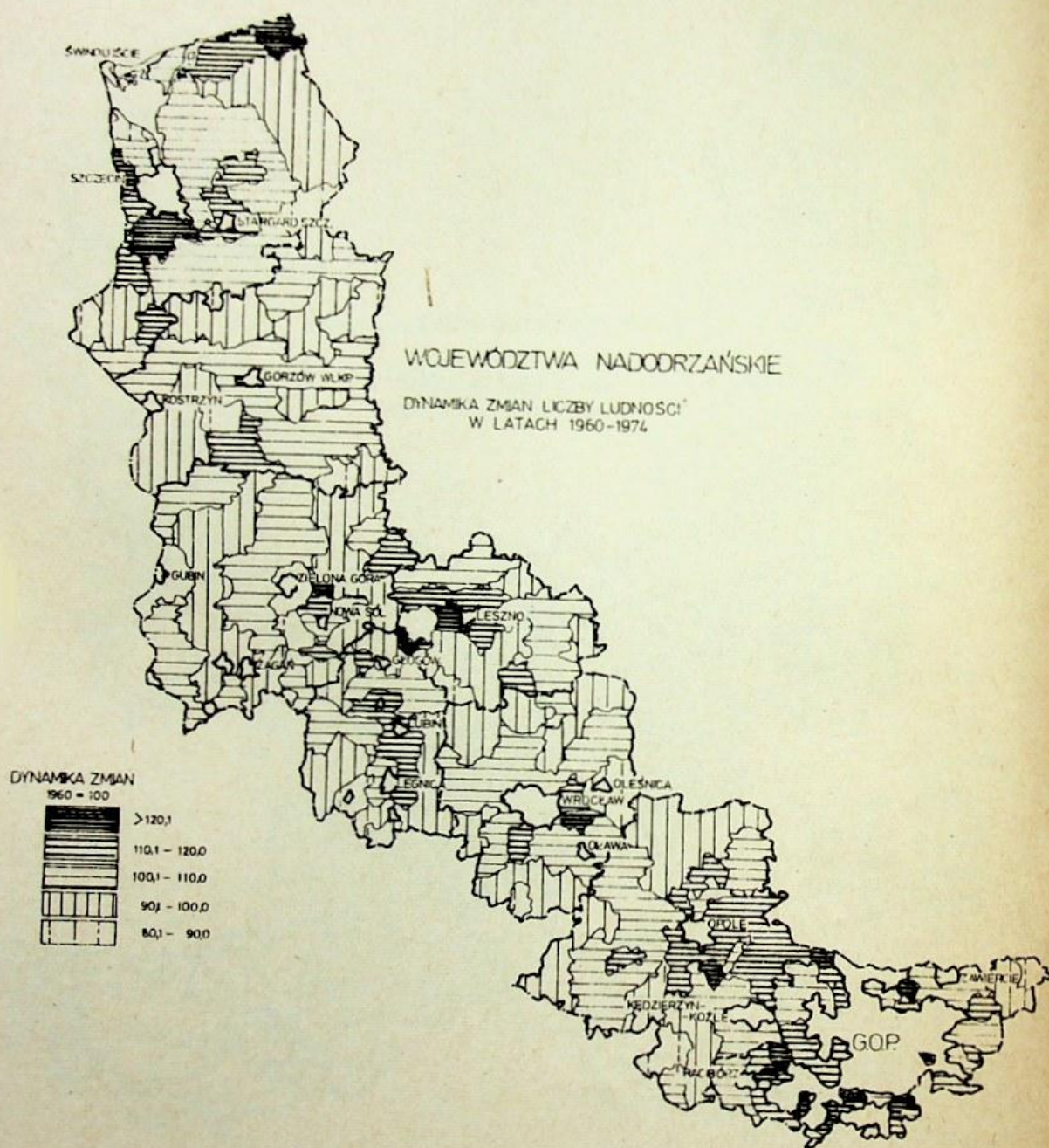


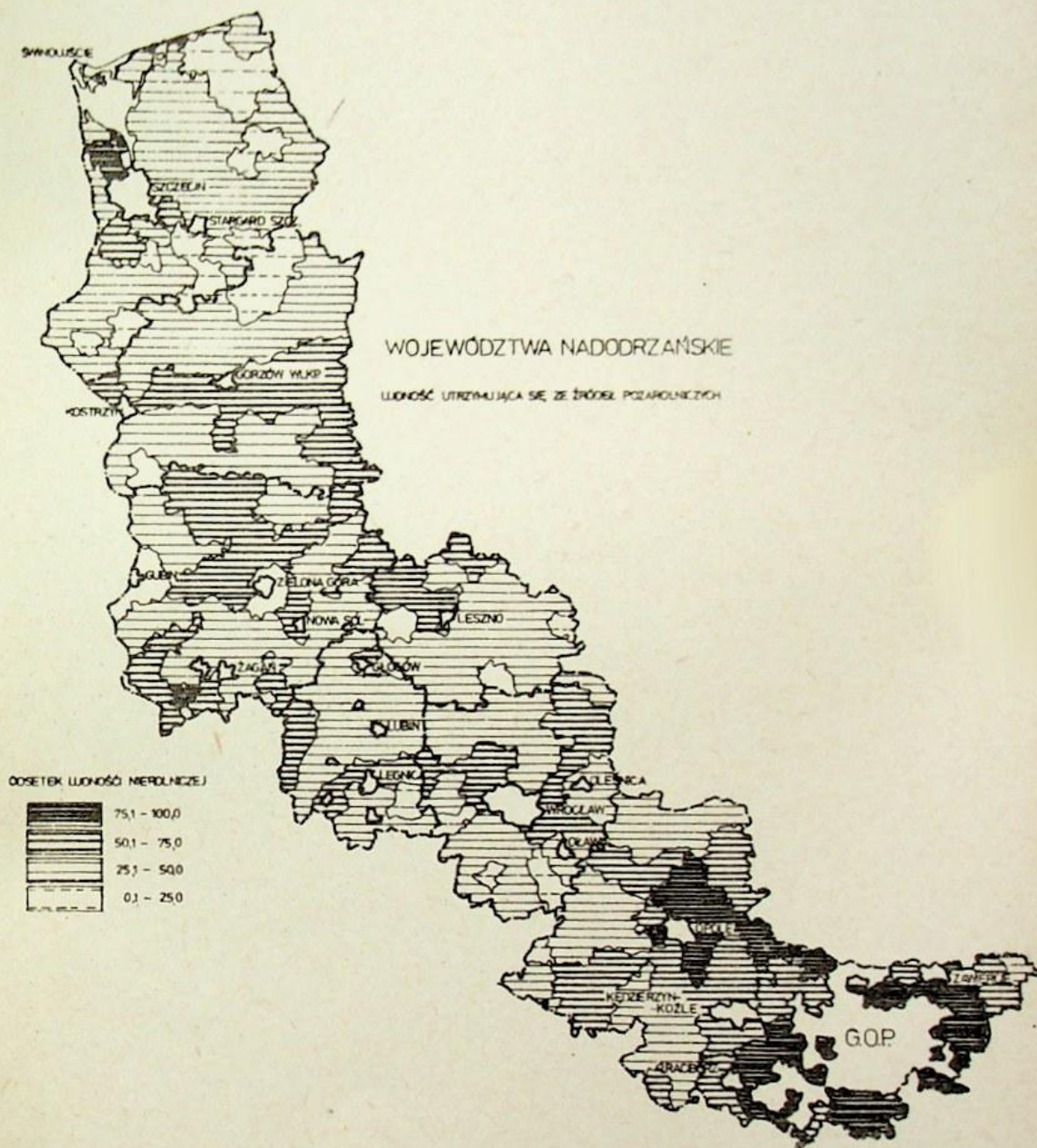












dr STANISŁAW MALARSKI
Instytut Śląski w Opolu

Wybrane problemy
zarządzania i administrowania gospodarką odrzańską

1. Wprowadzenie

Funkcje rzeki Odry oraz rola jej różnorodnych elementów i zasobów w rozwoju społeczno-gospodarczym Polski znalazły szerokie odzwierciedlenie w uchwale VIII Zjazdu PZPR w sprawie kompleksowego zagospodarowania Wisły oraz wykorzystania zasobów wodnych kraju¹. Potrzeby gospodarki narodowej w zakresie gospodarki wodnej, transportu, aktywizacji produkcji rolnej, ochrony środowiska, energetyki, organizacji rekreacji i turystyki wzmagają zainteresowanie Odrą oraz jej aktualnymi i potencjalnymi zasobami, inspirując w tym kierunku naukę jak i praktykę gospodarczą. Potrzebę podejmowania tej problematyki sygnalizują również prowadzone badania i sondaże ujawniające niezadowalającą sprawność zarządzania i administrowania gospodarką odrzańską, a także oczekiwania społeczeństwa Nadodrza, iż system kierowania gospodarką odrzańską będzie w pełniejszym zakresie realizował cele polityki społeczno-gospodarczej kraju a równocześnie podejmował potrzeby, inicjatywy i oczekiwania ludności Nadodrza².

Te względy przemawiają za podejmowaniem przez Instytut Śląski w Opolu problematyki zarządzania i administrowania gospodarką odrzańską w nawiązaniu do prac badawczych prowadzonych w latach 1965-1979, jak też badań odrzańskich rozwijanych od roku 1980 w ramach Rządowego Programu Badawczo-Rozwojowego PR-7.

Za podjęciem tej problematyki przemawia wielka rola Odry i jej zasobów w realizacji bieżących jak i perspektywicznych zadań społeczno-gospodarczych obejmujących okres do 1990 r. oraz w dalszym horyzoncie czasowym - do 2005 r., przyjętych w założeniach kompleksowego zagospodarowania Odry i rzek Przymorza Zachodniego ("Program Odra")³.

Wnioski o potrzebie rozwijania i doskonalenia systemu zarządzania i administrowania gospodarką odrzańską znalazły również wyraz w uchwałach VI narady gospodarzy i aktywu odrzańskiego (Opole, 21 czerwca 1979 r.) oraz VII narady (Legnica, 17 kwietnia 1980 r.)

W okresie powojennym obserwujemy liczne zmiany i reorientacje w określaniu roli Odry i jej zasobów w gospodarce Polski Zachodniej jak i całego kraju przy zmienności hierarchii funkcji i

priorytetów gospodarczych. Na trudności w wymodelowaniu optymalnych rozwiązań teoretycznych i normatywnych oddziaływały również zmiany w kierunkach i celach polityki gospodarczej, a wpływ doraźnych trudności i problemów nie sprzyjał wypracowaniu stabilnych ale równocześnie dynamicznych i przyszłościowych rozwiązań.

Rozproszenie poszczególnych elementów gospodarki odrzańskiej pomiędzy różnymi organami szczebla centralnego, ogniw pośrednich (zjednoczeń, zarządów) oraz jednostek bezpośredniego wykonawstwa zadań (przedsiębiorstwa, zakłady, oddziały), przy równoczesnej dekoncentracji kompetencji administracyjnych organów szczebla województw, miast i gmin nadodrzańskich, nie sprzyjało kształtowaniu się zintegrowanego systemu zarządzania i administrowania gospodarką odrzańską.

Przez pojęcie gospodarki odrzańskiej rozumieć będziemy gospodarowanie w zakresie: zasobów wodnych, żeglugi śródlądowej, zasobów energetycznych, zasobów biologicznych, działalności turystyczno-rekreacyjnej i sportowej, ochrony czystości wód. Wyodróżnione przez nas działy gospodarowania wiążą się z materialnymi zasobami Odry, oprócz których winniśmy również dostrzegać walory niematerialne obejmujące wartości kulturowe, krajobraz, wartości estetyczne i emocjonalnie związane z różnymi historycznie ukształtowanymi związkami z Odrą, jej współczesną rolą i funkcjami w rozwoju społeczno-gospodarczym Polski i w życiu społeczeństwa Nadodrza.

System zarządzania gospodarką odrzańską obejmować więc będzie elementy podsystemów składających się na całość tej gospodarki. Zasady teorii organizacji i systemowego ujęcia organizacji i zarządzania opierają się na założeniu, iż: 1/ organizację rozpatrujemy jako system składający się z podsystemów, 2/ istnieją sprzężenia zwrotne między częściami i całością, pomiędzy częściami w ich wzajemnych oddziaływaniach, między całością i otoczeniem oraz częściami i otoczeniem, 3/ poszczególne elementy systemu należy rozpatrywać w określonych przedziałach i parametrach, a efekty działania elementów powinny być analizowane w aspektach różnych przedziałów⁴.

Gospodarkę odrzańską należy zatem rozpatrywać jako swoisty

system złożony z wielu podsystemów o zróżnicowanych funkcjach, zadaniach i rozmiarach, wzajemnie na siebie oddziaływujących, a realizujących swoje cele w środowisku rzeki Odry.

Charakterystyczną cechą gospodarki odrzańskiej stanowi cykliczność reprodukowana w okresach rocznych przy zmienności i zróżnicowaniu czynników naturalnych (pogoda, opady, powodzie, stany niżówkowe, zjawiska lodowe i termiczne) oraz negatywnym oddziaływaniem gospodarczym stanów ekstremalnych.

Szeroka zależność gospodarki odrzańskiej od czynników przyrody i zdarzeń losowych przemawia za poszukiwaniem rozwiązań o odpowiedniej elastyczności, z wkomponowanymi instrumentami kierującymi sprzyjającymi urealnieniu zadań gospodarczych i realizacji ich wyników. Oczekiwana wyższa dynamika gospodarki odrzańskiej warunkowana jest doskonaleniem struktur organizacyjnych zarówno w sferze wewnętrznej, w częściowych procesach gospodarowania jak i w powiązaniach zewnętrznych w układach pionowych i poziomych, w procesach zarządzania i koordynacji. W poszukiwaniu optymalnych modeli struktur organizacyjnych i systemów ekonomiczno-finansowych należałoby w szerszym zakresie uwzględnić bogaty dorobek teorii organizacji i zarządzania.

2. Ogólna charakterystyka systemu zarządzania i administrowania gospodarką odrzańską

Kompleksowo rozumiany system zarządzania obejmować będzie w ujęciu przedmiotowym sferę działalności gospodarczej z uwzględnieniem ukształtowanych związków i współzależności, ze szczególnym uwzględnieniem elementów organizacji, systemów ekonomiczno-finansowych oraz mechanizmów i instrumentów stymulujących procesy gospodarowania. Natomiast w aspektach podmiotowych rozważania poświęcone gospodarce odrzańskiej, obejmującej zasoby pozostające we władaniu różnych podmiotów gospodarczych obejmować powinny zarówno jednostki gospodarki społecznej dominujące w omawianej dziedzinie gospodarki, jak i inne podmioty - indywidualnych właścicieli środków produkcji a także indywidualnych obywateli uczestniczących w różnych dziedzinach eksploatacji zasobów Odry.

Tak określone podejście do problemu inspirować będzie potrze-

bę dyferencjacji ukształtowanych jak i postulowanych mechanizmów oraz instrumentów, a także przyjęcie adekwatnych metod badawczych.

W badaniach naukowych nawiązujących zarówno w kierunkach jak i ujęciach metodologicznych do opracowań systemowych uwzględniających prace odnoszące się do podsystemów - problematyka zarządzania gospodarką odrzańską i gospodarowania zasobami i walorami Odry - nie znalazła właściwego odzwierciedlenia. Spośród wielu gałęzi gospodarki odrzańskiej tylko w dziedzinie żeglugi odrzańskiej można mówić o poważnym dorobku naukowym, adekwatnym do roli tej dziedziny gospodarki w organizmie społeczno-gospodarczym Polski.

Zarządzanie i administrowanie systemem wodno-gospodarczym Odry charakteryzuje się głęboką dyferencjacją przedmiotową i podmiotową. Zasoby Odry są przedmiotem zawłaszczania i eksploatacji przez różne podmioty, reprezentujące gospodarkę zarówno uspołecznioną jak i nieuspołecznioną, organy administracyjne, instytucje i stowarzyszenia, organizacje społeczne oraz indywidualnych obywateli.

Działalność gospodarcza na Odrze jest zróżnicowana także pod względem nasilenia oddziaływania podmiotów gospodarczych oraz sił przyrody. Będzie to: 1. prowadzona i kształtowana działalność organizacji gospodarczych, organów administracji i ludzi; 2. działalność wywołwana i kształtowana siłami przyrody niezależnymi od ludzi; 3. działalność mieszana, w ramach której zorganizowana i świadomie podejmowana działalność ludzi i organizacji różnego typu kontroluje procesy wywołwane siłami przyrody.

Specyfika bazy materialno-technicznej gospodarki odrzańskiej i warunków gospodarowania przemawia za poszukiwaniem adekwatnych mechanizmów i instrumentów zarządzania. Wniosek powyższy odnosi się zarówno do sfery organizacji, systemów ekonomicznych, mechanizmów i instrumentów zarządzania i planowania, systemu finansowania działalności eksploatacyjnej i inwestycyjnej, mierników ocen działalności, bodźców materialnego zainteresowania, jak też rozwiązań prawno-gospodarczych, organizacyjnych i administracyjnych. Naukowe rozpoznanie tych czynników i elementów oraz proce-

sów i związków występujących w gospodarce odrzańskiej wysunąć należy na czoło w hierarchii i pilności w programie badań odrzańskich Instytutu Śląskiego w Opolu. W systemie wodno-gospodarczym Odry nie występują typowe dla systemów organizacyjno-ekonomicznych przedsiębiorstw państwowych stosunki wyłączności w zarządzaniu przydzielonymi składnikami majątkowymi, a dominującym jest układ wspólnego gospodarowania zasobami wodnymi rzeki, kształtujący pomiędzy zainteresowanymi podmiotami stosunki współzarządzania.

Czynnikiem komplikującym procesy optymalizacji zarządzania gospodarką odrzańską jest również zmienność hierarchii funkcji Odry w związku z jakością i przydatnością gospodarczą jej wód.

Źródłem specyfiki systemu zarządzania gospodarką odrzańską możemy również dopatrywać się:

1. W różnorodności zasobów materialnych Odry, ich właściwości i sposobów zagospodarowywania,
2. W dezintegracji przestrzennej i rozległości obszarów gospodarowania,
3. W współzależności przedmiotowej i podmiotowej procesów gospodarowania,
4. W wielofunkcyjności zasobów materialnych i walerów niematerialnych Odry,
5. W specyfice praw podmiotów gospodarujących w odniesieniu do zasobów Odry, metodach realizowania i ochrony praw.

System zarządzania i administrowania gospodarką odrzańską obejmuje swym oddziaływaniem zarówno bieżącą działalność eksploatacyjną jak i przyszłościową działalność inwestycyjną. Ta druga funkcja związana z tworzeniem i przekształcaniem (modernizacją) kapitałochłonnej infrastruktury technicznej Odry, z uwagi na rozmiary i strukturę kosztów oraz skalę skutków gospodarczo-społecznych wymaga w sferze zarządzania mechanizmów i rozwiązań perspektywicznych o szerokiej skali wyobraźni. W poszukiwaniu optymalnych rozwiązań dostrzegamy potrzebę wykorzystywania koncepcji i rozwiązań systemów gospodarki rzecznej i żeglugowej innych wielkich rzek Europy - Danaju, Renu, Łaby czy Wołgi.

Rozpatrując problematykę zarządzania i administrowania gospodarką odrzańską powinniśmy również uwzględnić te dodatkowe as-

pekty, jakie wynikają ze współpracy gospodarczej na Odrze pomiędzy Polską a CSRS i NRD. Zasady tej współpracy obejmującej głównie gospodarkę wodną oraz transport i komunikację na Odrze opierają się na dwustronnych układach: z CSRS z 13 stycznia 1956 r., a z NRD - umową o współpracy w dziedzinie gospodarki wodnej na wodach granicznych, podpisaną w Berlinie w dniu 11 marca 1965 r. oraz umową o współpracy w zakresie żeglugi na wodach granicznych, podpisaną w Warszawie w dniu 15 maja 1969 r. Szczególne zasady współpracy gospodarczej na Odrze z innymi krajami oraz zagranicznymi organizacjami gospodarczymi, jako wykraczające poza zakres problematyki wewnątrz krajowej i stanowiące przedmiot odrębnych opracowań pomijamy w naszych rozważaniach⁵.

W perspektywie podejmowania w latach 1981-1990 strukturalnych reform gospodarczych należałoby dostrzegać konieczność podjęcia prac nad koncepcją nowoczesnego, systemowego modelu zarządzania gospodarką odrzańską. Jej rosnąca rola w rozwoju społeczno-gospodarczym kraju w aspektach funkcji transportowych, gospodarowania zasobami wód i potencjałami energetycznymi oraz zagospodarowania turystyczno-rekreacyjnego, systemu retencji i ochrony przeciwpowodziowej, przy gwałtownie wzrastających nakładach eksploatacyjnych i inwestycyjnych - przemawia za poszukiwaniem rozwiązań adekwatnych do przyszłościowych, dynamicznie wzrastających potrzeb społeczno-gospodarczych Nadodrza i kraju.

Istniejący system organizacji działalności gospodarczej na Odrze i zarządzania tą działalnością opiera się na rozwiązaniach determinowanych bazą materialno-techniczną oraz jej specyficznymi cechami i właściwościami. Podmioty uczestniczące w gospodarce odrzańskiej nie posiadają na ogół wyłączności w zakresie rozporządzania określonymi substratami realizując swe zadania i cele z zasady na warunkach współgospodarowania. Korzystanie z infrastruktury technicznej stanowiącej własność państwa i znajdującej się w zarządzie lub użytkowaniu różnych podmiotów utrudnia ocenę efektywności gospodarowania w nawiązaniu do zasobów środków trwałych. Również realizacja wspólnych, wielofunkcyjnych inwestycji hydrotechnicznych nie sprzyja sprawności organizowania procesów inwestycyjnych ani też rozliczaniu efektywności

inwestycji.

Nadal również na sprawność i efektywność gospodarki odrzańskiej oddziałują dezintegracja podmiotowa; uczestniczenie w niej jednostek państwowych, spółdzielczych organizacji społecznych, jednostek gospodarki uspołecznionej i osób indywidualnych, a także spółek (np. spółki wodne). Tak złożona struktura podmiotowa w warunkach zbieżności pewnych interesów, a kolizji i przeciwstawnych zainteresowań w rozwiązywaniu innych spraw, utrudnia rozliczanie wyników działalności gospodarczej i dokonywanie ocen efektywności w relacjach do ponoszonych nakładów i kosztów oraz zaangażowania środków. Jeśli gospodarkę odrzańską rozpatrujemy w kategoriach systemowych, to w jej ramach wyodrębnić możemy dwa podstawowe podsystemy:

- z a r z ą d z a n i a ⁶, obejmujący materialną działalność organizacji gospodarczych prowadzoną w ramach planowania społeczno-gospodarczego (centralnego i terenowego), sterowany instrumentami ekonomiczno-organizacyjnymi. Będzie to działalność u s ł u g o w a, wykonywana przy wykorzystaniu zasobów wodnych Odry (transport rzeczny towarowy i pasażerski, sporty wodne, rekreacja, turystyka); działalność związana z z a w ł a s z c z a n i e m zasobów wodnych i biologicznych Odry (pobieranie wody dla różnych celów, eksploatawanie roślinności, surowców mineralnych, gospodarka rybna) oraz działalność obejmująca e k s p l o a t a c j ę z a s o b ó w e n e r g e t y c z n y c h Odry dla uzyskiwania energii elektrycznej w elektrowniach wodnych oraz energii dla celów przemysłowych i komunalnych (poruszanie młynów wodnych, tartaków, przepompowni, urządzeń hydrotechnicznych),

- a d m i n i s t r o w a n i a ⁷, obejmujący działalność organów władzy i administracji (centralnych i terenowych), realizowanych przez działalność administracyjną i społeczno-organizacyjną opartą na instrumentach prawnych, stosowaniu sankcji i środków przymusu. Będzie to z jednej strony działalność ochronna obejmująca ochronę jakości i ilości wód, ochronę środowiska przyrodniczego Odry, warunków sanitarnych i porządkowych, bezpieczeństwa w eksploatacji Odry i korzystaniu z jej zasobów. Z drugiej zaś strony będzie to działalność administracyjna zmie-

rzająca do planowego kształtowania środowiska naturalnego Odry oraz przekształcania tego środowiska.

W systemie gospodarki odrzańskiej wyodrębnić możemy podsystemy:

- gospodarowania zasobami wód,
- żeglugi odrzańskiej,
- eksploatacji zasobów biologicznych,
- eksploatacji zasobów energetycznych,
- działalności turystyczno-sportowej i rekreacyjnej,
- działalności techniczno-inwestycyjnej

wykazujące odrębność ekonomiczno-organizacyjną, charakteryzującą się określonymi cechami. W sferach zarządzania i planowania społeczno-gospodarczego oraz w aspektach prawnej organizacji gospodarowania przedstawione podsystemy wyróżniają się rozwiązaniami o wielu specyficznych elementach. W odróżnieniu od systemów i struktur ukształtowanych w wyodrębnionych sferach gospodarki, opartych na zasadach specjalizacji i koncentracji (zjednoczenia, kombinaty, przedsiębiorstwa wielozakładowe, wielkie organizacje gospodarcze) w ramach określonej przynależności branżowej i resortowej, system zarządzania gospodarką odrzańską charakteryzuje się niejednorodnością i różnorodnością rozwiązań ekonomicznych i organizacyjno-prawnych. Analizując system zarządzania gospodarką odrzańską zwrócimy niewątpliwie uwagę na pewne specyficzne rozwiązania organizacyjno-prawne wyróżniające tę dziedzinę gospodarki i administracji.

Pierwszą cechą będzie naszym zdaniem wysoki stopień dezintegracji, odbiegający od dominujących w nowoczesnych strukturach gospodarczych i administracyjnych procesów koncentracji.

Drugą cechą stanowi mieszany system zarządzania obejmujący zarówno szeroką sferę działalności gospodarczej i administracji państwowej w zakresie gospodarki wodnej, żeglugi śródlądowej oraz zabudowy hydrotechnicznej Odry.

Trzecią cechą będzie różnorodność typów i form własności środków produkcji uczestniczących w gospodarce odrzańskiej (własność ogólnonarodowa, spółdzielcza, organizacji społecznych; własność indywidualna, różne odmiany własności osobistej).

Jeśli przyjmiemy za J. Zieleniewskim wyróżnienie w struktu-

rze organizacyjnej trzech grup: funkcji podstawowej, regulacyjnej i pomocniczej⁸, to w odniesieniu do systemowo rozpatrywanej gospodarki odrzańskiej podział taki nie znajduje odbicia w organizacji całości tej gospodarki (w warunkach istniejącej dezintegracji organizacyjnej i ekonomicznej) lecz w jej poszczególnych gałęziach (podsystemach). W konsekwencji poszczególne organizacje gospodarcze posiadają własne komórki organizacyjne zadania kierowania i sterowania, zadania wykonawcze oraz zadania pomocnicze, co utrwala i pogłębia stan rozdrobnienia zadań i środków związanych z gospodarką odrzańską.

Wydaje się, iż w modelu zarządzania i administrowania gospodarką odrzańską ukształtowanym w latach 1970-1980 elementy systemowe uwzględnione zostały w niewystarczającym zakresie co umożliwiało niespójne rozwiązania o cechach dezintegracji oraz rozwój partykularyzmu zarówno resortowo-branżowego jak i terenowego, wynikającego z układów przestrzennych województw, miast i gmin nadodrzańskich. Te momenty nie sprzyjają rozszerzaniu i pogłębianiu kooperacji gospodarczej w strefie Odry, wykazującej szczególnie potencjalne możliwości w przemyśle maszynowym i metalowym, w przemyśle materiałów budowlanych i budownictwie, a w szczególności w zakresie szerokiej współpracy i kooperacji pomiędzy przemysłem aglomeracji katowickiej, opolskiej i wrocławskiej a gospodarką morską i przemysłem stoczniowym zespołu portowego Szczecin-Swinoujście.

Gospodarka odrzańska stanowi swoisty makroekonomiczny system wedno-gospodarczy, charakteryzujący się różnorodnością zasobów i wielofunkcyjnością, wymagający optymalnej nadbudowy w sferze zarządzania i administrowania.

3. Uwagi o mechanizmach i instrumentach zarządzania gospodarką odrzańską

Wiodącą rolę w sterowaniu gospodarką odrzańską odgrywa system planowania społecznego-gospodarczego obejmujący zarówno wskaźniki o charakterze dyrektywnym (nakazowym) jak i parametrycznym, zawarte w planie centralnym jak i w planach terenowych województw, miast i gmin nadodrzańskich. Podobnie jak w sferze zarządzania, również w

sferze planowania, problematyka odrzańska ujmowana jest w sposób zdeintegrowany i rozproszony w planach różnych resortów, zjednoczeń, przedsiębiorstw, organów administracji gospodarczej oraz terenowych organów władzy i administracji Nadodrza. Gospodarka odrzańska rozproszona jest w różnorodnych planach resortowych i branżowych, obejmujących wyodrębnione jej wyoliki. Również w układach przestrzennych gospodarka odrzańska ujmowana jest odcinkami w ramach działalności gmin, miast i województw nadodrzańskich oraz trzech makroregionów.

Brak kompleksowego planu całej gospodarki odrzańskiej i ukształtowany zdeintegrowany system planowania tej gospodarki uważać można za jedną z przyczyn niezadowalających efektów w gospodarowaniu zasobami Odry, poziomu dynamiki gospodarczej, stanu infrastruktury technicznej i nadal bogatych, niezagospodarowanych potencjałów. Badania przeprowadzone przez W. Jachera⁹ skłaniają do krytycznej oceny efektywności oddziaływania planowania społeczno-gospodarczego na zagospodarowanie Odry i aktywizację społeczno-zawodową ludności Nadodrza, a niedostrzeganie przez służby planowania gospodarczego problematyki Odry w planowaniu przestrzennym przemawia za postulowaniem radykalnego wzmocnienia roli planowania w gospodarce odrzańskiej.

Perspektywy dalszego rozwoju gospodarki odrzańskiej wiązać zatem należy z doskonaleniem systemu planowania społeczno-gospodarczego oraz obejmowaniem sferą planowania całości gospodarki odrzańskiej jak i jej elementów zarówno w układach resortowo-branżowych jak i terenowych.

Szczególne uwagę przywiązywać należy do włączenia elementów gospodarki odrzańskiej do sfery działalności planistycznej i koordynacyjnej województw, miast i gmin nadodrzańskich oraz do włączenia tych zadań do terenowych rocznych planów i budżetów, oraz wieloletnich planów i programów społeczno-gospodarczych. W szczególności chodzić tu będzie o zadania w zakresie transportu rzeczno, zabudowy hydrotechnicznej poszczególnych odcinków Odry i jej nabrzeży, robót regulacyjnych, zabudowy brzegów dla celów transportowo-składowych, rekreacyjno-turystycznych i sportowych. Szczególnego ujęcia w planowaniu społeczno-gospodarczym wymagać będzie - poczynając od 1980 r. - działalność w zakresie

ochrony czystości wód i środowiska przyrodniczego Odry, skoro zgodnie z postanowieniami ustawy z 31 I 1980 r. o ochronie i kształtowaniu środowiska ¹⁰ - "zadania związane z ochroną środowiska są ujmowane w narodowych planach społeczno-gospodarczych i w planach zagospodarowania przestrzennego, w aktach normatywnych oraz uwzględniane w działalności organów państwowych, jednostek organizacyjnych i organizacji społecznych" ¹¹.

Krytyczna ocena efektywności oddziaływania systemu planowania (w zakresie metod i form ukształtowanych w okresie do 1979 r.) na kompleksowe zagospodarowanie zasobów i potencjałów Odry oraz dynamizowanie gospodarki odrzańskiej przemawia za postulowaniem prac nad nowymi, sprawniejszymi rozwiązaniami. Elementy i zadania związane z gospodarką odrzańską winny wchodzić do rocznych i pięcioletnich planów społeczno-gospodarczych w nawiązaniu do planów perspektywicznych na lata 1981-1990 oraz w szerokim powiązaniu ze społeczno-gospodarczym programem "Odra" obejmującym okres do roku 2005.

Specyfika gospodarki odrzańskiej, jej warunków, mechanizmów, przemawia za poszukiwaniem adekwatnych rozwiązań w sferze zarządzania skoro ogólne zasady systemów finansowo-ekonomicznych ustanawianych dla przemysłu, budownictwa czy handlu (system WOG i jego modyfikacje) w latach 1973-1978 ¹² wydają się wskazywać (z wyjątkiem transportu odrzańskiego) względną i ograniczoną przydatność. Ta differentia specyfika gospodarki odrzańskiej wymaga również właściwego ujęcia i uwzględnienia w prowadzonych badaniach naukowo-badawczych. System zarządzania powinien spełniać postulat kompleksowości i integralności, stanowiąc swoisty system n a o z y n i p o ł ą c z o n y c h pomiędzy uczestnikami gospodarki odrzańskiej. Złożone funkcje tej gospodarki przemawiają za modelem zarządzania o nasilonych elementach nakazowo-dyrektywnych, niezbędnych dla harmonizowania działalności różnych podmiotów oraz wysokiej dyscypliny gospodarczej i administracyjnej, koniecznej dla ochrony interesów bezpieczeństwa i mienia poszczególnych podmiotów.

W doskonaleniu systemu zarządzania gospodarką odrzańską des-
trzegać należy wzrastającą rolę r a c h u n k u e k o n o -
m i c z n e g o jako metody organizowania, prowadzenia i roz-

liczenia działalności gospodarczej¹³. W planowaniu i weryfikacji efektywności ekonomicznej gospodarki odrzańskiej można przewidywać sięganie do różnych odmian rachunku ekonomicznego: uproszczonego, kompleksowego i makroekonomicznego¹⁴. System zarządzania gospodarką odrzańską powinien w szerokim zakresie opierać się na rachunku ekonomicznym i możliwie precyzyjnym rozliczaniu efektów gospodarowania w powiązaniu z ponoszonymi nakładami oraz rozłożeniem ryzyka korzyści i strat.

Właściwego uregulowania w mechanizmach ekonomiczno-finance-
wych partnerów gospodarki odrzańskiej wymaga zagadnienie r y -
z y k a g o s p o d a r c z e g o nieuniknionego w warunkach
nasilonego i ekstremalnego niejednokrotnie oddziaływania sił
przyrody. Można by rozważyć, czy ewentualne konflikty, zakłóce-
nia współpracy gospodarczej i wzajemne reszczenia majątkowe nie
powinny być rozpatrywane przez specjalnie powołany organ media-
cyjny¹⁵, co sprzyjałoby szybkości i ekonomiczności postępowania,
a także fachowemu analizowaniu źródeł konfliktów i ich elimino-
waniu. Byłyby to swoisty mechanizm samoregulacji stymulujący
harmonizowanie współpracy na Odrze i łagodzenie konfliktów w
warunkach występujących kolizji interesów. Działanie zasad ra-
chunku ekonomicznego wiązać należy z szerszą problematyką sys-
temu cen za usługi i świadczenia, a także opłat za korzystanie
z wód, za ich zanieczyszczanie, jak i rozliczeń z tytułu szkód
i strat wyrządzanych jednostkom uczestniczącym w gospodarce od-
rzańskiej.

W systemie zarządzania gospodarką odrzańską szczególną rolę
odgrywa d z i a ł a l n o ś ć k o o r d y n a c y j n a.
Chodzi tu zarówno o koordynację działalności gospodarczej po-
między poszczególnymi gałęziami gospodarki odrzańskiej i podmio-
tami gospodarczymi¹⁶, jak też o koordynację sprawowaną przez
terenowe organy administracji państwowej szczebla województw,
miast i gmin w województwach nadodrzańskich¹⁷.

Zachodziłaby przede wszystkim potrzeba określenia wiodącego
resortu w zakresie koordynacji gospodarki odrzańskiej. W dal-
szej kolejności można by rozważyć celowość utworzenia systemów
koordynacji międzybranżowej, grupujących uczestników gospodarki

odrzańskiej, względnie też, powierzchnia określonej organizacji gospodarczej funkcji koordynacji specjalistycznej, jak to przewidują postanowienia § 23 uchwały Nr 121 RM z 11 VI 1976 r. w sprawie koordynacji międzyresortowej i branżowej działalności gospodarczej¹⁸. W ramach koordynacji sprawowanej przez terenowe organy administracji państwowej należy dostrzegać możliwości oddziaływania tych organów w zakresie ochrony wód, gospodarki ściekowej i ochrony środowiska naturalnego Odry, działalności inwestycyjnej, transportu rzeczno, sportu i turystyki czy wykorzystania zasobów biologicznych i energetycznych Odry. W szczególności należy zwrócić uwagę na szerokie, a dotychczas w znikomym stopniu wykorzystywane możliwości koordynowania działalności gospodarczej na Odrze w ramach porozumień koordynacyjnych, jakie zawierać mogą sąsiadujące z sobą terenowe organy administracji państwowej, miejscowości i województwa nadodrzańskie¹⁹. Sięganie do takich rozwiązań postuluje m.in. uchwała VII narady gospodarczy i aktywu odrzańskiego (Legnica, 17 IV 1980 r.) .

W rozwijaniu i doskonaleniu współpracy w sferze gospodarki odrzańskiej dostrzegać należy szerokie możliwości wykorzystywania ważnych instrumentów prawnych - u m ó w g o s p o d a r c z y c h. Ich rosnąca rola w organizowaniu i funkcjonowaniu gospodarki specjalistycznej²⁰, przy uwzględnieniu elastyczności różnych odmian umów nazwanych jak i umów o charakterze mieszczym, przemawia za postulowaniem aktywizacji roli umów w dynamizowaniu gospodarki odrzańskiej. Specyfika tej gospodarki, obejmującej współpracujących partnerów jak i współzależność ich zadań i interesów, przemawia za szerszym wykorzystywaniem umów gospodarczych w a k t y w n y c h, integrujących wszystkich partnerów zainteresowanych określonym przedsięwzięciem gospodarczym.

Szczególne przydatność dla organizowania współpracy gospodarczej na Odrze mogą wykazywać różne odmiany p o r o z u m i e ń o w s p ó p r a c y g o s p o d a r c z e j. Spośród wielu ich odmian wymienić należałoby zarówno porozumienia na szczeblu jednostek nadrzędnych (resortów, zjednoczeń) w sprawie współpracy związanej z gospodarką odrzańską, porozumienia w sprawie wspólnych przedsięwzięć inwestycyjnych związanych z budową i moderni-

zając węzłów wodnych i obiektów hydrotechnicznych, jak też porozumień o współpracy pomiędzy jednostkami organizacyjnymi gospodarki odrzańskiej, czy też między takimi jednostkami a terenowymi organami administracji jak: wojewodowie, prezydenci miast i naczelnicy gmin nadodrzańskich. Współpraca ta miałaby zakres różnych przedsięwzięć gospodarczych²¹.

Kompleksowość systemu zarządzania gospodarką odrzańską wymaga również sprawnego funkcjonowania z a p l e c z a r e m o n - t e w e g o uwzględniającego zróżnicowane potrzeby poszczególnych działów gospodarki odrzańskiej, jak też zaplecza projektowego i budowlano-montażowego, dostosowanego do sprawnego i pełnej realizacji prowadzonych w wielkiej skali przedsięwzięć i n w e s t y c y j n y c h.

Wydaje się, iż ukształtowany w latach 1976-1980 system organizacji procesu inwestycyjnego w ramach Zjednoczenia Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu winien stanowić układ wiedzący w działalności inwestycyjnej na Odrze. Układ ten opiera się na własnym zapleczu badawczo-projektowym (Centrum Badawczo-Projektowe Żeglugi Śródlądowej "Navicentrum" we Wrocławiu), które przy współpracy z "Hydrep projektem" i "Energeprojektem" zabezpiecza potrzeby w zakresie prac projektowych i nadzoru autorskiego. Natomiast w sferze wykonawstwa inwestycji hydrotechnicznych na Odrze znajduje należyte zabezpieczenie w potencjale przedsiębiorstw budownictwa hydrotechnicznego "Odra-1" w Opolu oraz "Odra-2" we Wrocławiu, a także specjalistycznych, kooperujących z nimi jednostkach wykonawstwa budowlano-montażowego. Wielofunkcyjny program inwestycji na Odrze jak i skala rzeczowa i finansowa tych inwestycji, niejednokrotnie o charakterze inwestycji wspólnych, o różnych obiektach towarzyszących i uzupełniających, przemawia za utrzymywaniem organizacji wykonawstwa na zasadach generalnego realizatora inwestycji (Przedsiębiorstwo Dostaw Inwestycyjnych i Eksportowych "Nawiga" we Wrocławiu) lub generalnego wykonawcy w ramach systemów przewidzianych obowiązującymi przepisami prawnymi²². Wymienione przedsiębiorstwo osiągnęło również wysoką efektywność w organizacji generalnych dostaw, a jego doświadczenia w organizacji transakcji importowych mogłyby być szerzej wykorzystywane w realizowaniu dostaw z importu ta-

boru urządzeń i sprzętu dla potrzeb całej gospodarki odrzańskiej.

W pracach nad optymalnym modelem systemu sterowania gospodarką odrzańską wymagają właściwego ujęcia i zharmonizowania funkcje:

1. eksploatacyjna,
2. porządkująco-modernizacyjna,
3. rozwojowa,

przejawiające się w różnorodnych przedsięwzięciach gospodarczych o dużych dyferencjach przedmiotowych i różnym horyzoncie czasowym.

4. Uwagi o zarządzaniu wybranymi dziedzinami gospodarki odrzańskiej

A. Gospodarka wodna

W systemie gospodarki odrzańskiej wzrasta znaczenie zasobów wody, która zyskuje funkcje i walory cennego, deficytowego surowca, niezbędnego dla zaspokojenia potrzeb ludności, rolnictwa i przemysłu. Gospodarowanie zasobami wód Odry w kategoriach jakości i ilości stanowi przedmiot podsystemów zarządzania i administrowania.

Naczelnymi organami administracji państwowej w zakresie gospodarki wodnej jest Ministerstwo Rolnictwa - głównie w zakresie gospodarowania zasobami wód²³ oraz Ministerstwo Administracji, Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska - głównie w zakresie ochrony i jakości wód w powiązaniu z zadaniami ochrony i kształtowania środowiska²⁴.

Rozgraniczenie kompetencji pomiędzy naczelnymi organami administracji państwowej dokonane zostało postanowieniami Rozporządzenia RM z 21 IV 1972 r. w sprawie ustalenia spraw, które przechodzą do właściwości ministrów gospodarki terenowej i ochrony środowiska, rolnictwa oraz żeglugi²⁵ a także normami prawnymi ustalającymi kompetencje, zadania i zasady organizacji poszczególnych resortów.

Sprawą dużej doniosłości dla systemu zarządzania gospodarką odrzańską jest problem centralnego organu gospodarki wodnej obejmującego swą działalnością Wisłę, Odrę i Wartę - w ramach kompleksowej gospodarki wodnej i rzecznej Polski. Konieczność

reaktywowania takiego organu - w miejsce zlikwidowanego w 1972 r. Centralnego Urzędu Gospodarki Wodnej, znalazła wyraz w uchwałach Komisji Odry przy Instytucie Śląskim w Opolu, naradach gospodarzy i aktywu odrzańskiego, również w uchwale VII narady (Legnica, 17 kwietnia 1980 r.)²⁶. Także wśród wniosków formułowanych na kolejnych posiedzeniach Regionalnej Komisji Zagospodarowania Zasobów Wodnych Rzeki Odry wyrażany był postulat powołania samodzielnego resortu Gospodarki Wodnej i Ochrony Wód²⁷. Mimo, iż powoływane wyżej dokumenty nie precyzują dokładnie zadań statutowych postulowanych organów, to kierując się wykładnią funkcjonalną możemy mniemać, iż mogłyby one zarządzać eksploatacją zasobów wodnych Odry oraz sprawować koordynację w tym zakresie, a także wykonywać zadania centralnego organu administracji państwowej w zakresie gospodarki wodnej i ochrony wód.

W podejmowaniu przyszłościowych rozwiązań w zarządzaniu gospodarką odrzańską należałoby również uwzględnić potrzebę właściwego ukształtowania ośrodków koncentracji i intensyfikacji elementów wodno-gospodarczych, przemawiających za poszukiwaniem form organizacyjno-ekonomicznych dla węzłów wodnych: śląskiego, wrocławskiego, szczecińskiego²⁸.

Kompleksowy system zarządzania i administrowania gospodarką odrzańską powinien w szerszym zakresie uwzględniać wymogi ochrony środowiska naturalnego i czystości wód Odry²⁹. Występujące kolizje funkcji i interesów poszczególnych partnerów gospodarki odrzańskiej wymagają właściwego zharmonizowania, sprzyjającego celowi nadrzędnemu - poprawie stanu środowiska naturalnego i czystości wód Odry jak i optymalizacji działalności gospodarczej poszczególnych podmiotów.

Szczególną rolę w rozwoju różnych dziedzin gospodarki odrzańskiej mogą odgrywać spółki wodne stanowiące "sui generis" jednostki gospodarki społecznej³⁰, tworzone w celu wykonania, utrzymania i eksploatacji takich urządzeń jak:

- urządzenia melioracji wodnych oraz prowadzenia racjonalnej gospodarki na zmeliorowanych terenach,
- urządzenia zaopatrzenia w wodę,
- urządzenia służące doprowadzeniu ścieków oraz ochrony wód przed

zanieczyszczeniem i utylizacji ścieków,

- urządzenia służące wykorzystaniu wody do celów przeciwpożarowych, a także zabudowy kanałów, oraz utrzymania rzek, potoków i innych cieków wodnych.

Te podstawowe zadania, dla realizacji których przewidziana jest szeroka pomoc finansowa i rzeczowa Państwa ³¹ mogą być znacznie rozszerzane na zagospodarowanie zmeliorowanych terenów, użytkowanie łąk i eksploatację torfu, a także mogą obejmować działalność gospodarczą związaną z zaopatrzeniem ludności i zakładów w wodę oraz wykorzystaniem wody dla celów energetycznych. Wydaje się, iż w ramach tej statutowej działalności spółki wodne mogłyby prowadzić gospodarkę na nabrzeżach Odry, wyspach, przysmuliskach, a także organizować lokalne przewozy na Odrze na promach i łodziach dla miejscowej ludności i potrzeb rolników.

Aktywizacji i koordynacji działalności spółek wodnych mogłoby sprzyjać powołanie Związku Nadodrzańskich Spółek Wodnych, jako szczególnej odmiany przewidzianego przepisami prawnymi związku spółek wodnych.

B. Zarządzanie żegluga odrzańską

W rozwoju społeczno-gospodarczym Polski w okresie 1970-1980 wzrasta znaczenie żeglugi śródlądowej jako elementu systemu transportu a równocześnie - elementu infrastruktury techniczno-ekonomicznej. Narastające w tych latach trudności transportowe, zakłócające dostawy surowców, materiałów i paliw, oddziałują na rozwój transportu stojącego przed perspektywą rosnących zadań przewozowych. Dynamicznie wzrastające zadania przewozowe żeglugi śródlądowej w ramach zintegrowanego systemu transportowego Polski wymagają doskonalenia systemu zarządzania żegluga w nawiązaniu do osiągniętego potencjału techniczno-ekonomicznego i organizacyjnego. Także zmiany w sferze zarządzania i planowania dokonane w gospodarce narodowej w latach 1973-1977 jak i reformy administracyjne przeprowadzone w latach 1973-1976, przemawiają za poszukiwaniem rozwiązań stymulujących dynamiczny rozwój żeglugi odrzańskiej.

Przynależność odrzańskiej żeglugi śródlądowej do resortu komunikacji wpływa niewątpliwie na warunki realizacji zadań gos-

pedaroznych oraz na układ stosunków ze współpracującymi organizacjami gospodarczymi i administracyjnymi. Ukształtowana przynależność resortowa sprzyja doskonaleniu i rozwijaniu powiązań żeglugi śródlądowej ze współpracującymi systemami - transportem kolejowym i samochodowym, co posiada szczególne znaczenie w perspektywie wzrastających przewozów kombinowanych oraz potrzeb gospodarki w zakresie kompleksowej obsługi klientów. Z drugiej zaś strony ukształtowane więzi resortowe wymagają właściwych rozwiązań sprzyjających pogłębianiu i rozszerzaniu współpracy pomiędzy odrzańską żeglugą śródlądową a gospodarką morską zespołu portowego Szczecin-Swinoujście, powiązanego z resortem handlu zagranicznego i gospodarką morską. Powiązanie żeglugi śródlądowej z gospodarką morską stwarza konieczność stosowania zróżnicowanych instrumentów zarządzania i współpracy uwzględniających specyficzne problemy powiązań żeglugi śródlądowej z całokształtem złożonych problemów techniczno-ekonomicznych i prawnych handlu zagranicznego. W stosunkach z tym handlem żegluga śródlądowa wchodzi w sprzężenie dwustronne - jako przewoźnik surowców i towarów przeznaczonych na eksport oraz dostarczanych przez kontrahentów zagranicznych a przeznaczonych dla odbiorców krajowych - bądź odbiorców z innych krajów - przy przewozach tranzytowych. W tych wektorach współpracy występują złożone problemy techniczno-organizacyjne, eksploatacyjne, ekonomiczne i prawne związane z racjonalnym podziałem zadań i ich sprawnym wykonywaniem niezbędnych dla terminowego rozładunku statków morskich i dostarczenia towarów odbiorcom krajowym - jak i terminowym i sprawnym załadunkiem towarów przeznaczonych na eksport.

Jeśli udział żeglugi odrzańskiej w obsłudze przeładunków zespołu portowego Szczecin-Swinoujście obejmował - poczynając od 1970 r. średnio ok. 12 % całości przeładunków zespołu (ok. 2,5 mln ton)³², to przewidywana dynamika przeładunków i usług przewozowych wymagać będzie również doskonalenia metod i form współpracy gospodarczej pomiędzy żeglugą odrzańską a gospodarką morską zlokalizowaną u ujścia Odry. W perspektywie przewyciężenia regresu w przewozach tranzytowych (obsługa ładunków CSRS, przewozy na trasach Odra - porty rzeczne i morskie Europy Zachodniej) dostrzec należy specyfikę instrumentów zarządzania i organiza-

o współpracy transportowej w przewozach tranzytowych.

System zarządzania żegluga odrzańską powinien sprzyjać zdecydowanej aktywizacji obsługi barkowej zespołu portowego Szczecin-Swinoujście w kierunku zarówno radykalnego zwiększenia przewozów, szczególnie trasowych (w relacjach Śląsk-porty) jak też poprawy sprawności i mobilizacji w obsłudze statków³³. W systemowym podejmowaniu i rozwiązywaniu tych problemów właściwego ujęcia wymagają zadania żeglugi śródlądowej w systemie **t o w a r o w y c h k a n o c h ó w t r a n s p o r t o w y c h** dla podstawowych grup ładunkowych (węgiel, ruda, surowce nawozowe, cement, zboże) oraz przewozów lokalnych.

Właściwych rozwiązań wymaga również problem udostępnienia dla zainteresowanych organizacji gospodarczych przeładowni i portów zakładowych zlokalizowanych na drodze wodnej Odry. Niewystarczające zaopatrzenie zaplecza technicznego istniejących, ogólnodostępnych rzecznych portów handlowych przemawia za udostępnieniem potencjału przyzakładowych portów i przeładowni dla potrzeb wszystkich zainteresowanych użytkowników.

Szczegółowe rozwiązania w zakresie zarządzania żegluga odrzańską powinny uwzględniać konsekwencje modernizacji taboru pływającego (system pohany) oraz technologii i organizacji przewozów ze szczególnym uwzględnieniem eksploatacji wielozmianowej i żeglugi całodobowej, organizacji pracy szóg pływających, uruchamiania przewozów liniowych opartych o stałe rozkłady jazdy zestawów pohanych³⁴.

Dominujący w strukturze przewozów żeglugi odrzańskiej system **p r z e w o z ó w k o m b i n o w a n y c h**³⁵ opartych na współpracy żeglugi śródlądowej z przewoźnikami kolejowymi i samochodowymi oddziaływując z jednej strony na potrzebę doskonalenia koordynacji pomiędzy współdziałającymi przewoźnikami, zwiększa równocześnie znaczenie systemu umów o przewóz, wysuwając problem umów wielostronnych, regulujących **k o m p l e k s o w e** prawa i obowiązki wszystkich partnerów. Wydaje się, iż konieczność indywidualizacji zakresu wzajemnych świadczeń jak i większej mobilności w dokonywaniu czynności przewozowych oraz przeładunkowych, co wiązać się będzie z różnymi kombinacjami współpracy ludzi, taboru i sprzętu, przemawia za potrzebą wyko-

rzystywania formy umów mieszanym³⁶ jako optymalnej dla omawianych stosunków edmiany umów gospodarczych. W sferze rozwiązań szczegółowych wymaga rozważenia i pogłębionej analizy teoretycznej koncepcja powołania instytucji przez woźnika głównego jako wiodącego ognia w systemie transportu rzeczno³⁷.

Zarządzanie pozostałymi dziedzinami gospodarki odrzańskiej, obejmującymi eksploatację zasobów energetycznych (elektrownie wodne), zasobów rolniczych i biologicznych wraz z gospodarką leśną i rybną, działalnością turystyczno-wypoczynkową i sportową, opiera się na rozwiązaniach organizacyjnych i mechanizmach ekonomiczno-finansowych ukształtowanych w ramach systemów resortowo-branżowych. W tym zakresie rozwiązania przyjęte w obrębie gospodarki odrzańskiej nie wyróżniają się edmiennością ani też nie uzewnętrzniają specyfiki systemu wodno-gospodarczego Odry. Wydaje się, że istniejące dyferencjacje struktur i form zarządzania wymagają bardziej efektywnego zestrojenia zarówno przez rozwiązanie organizacyjno-ekonomiczne jak i przez różnorodne powiązania koordynacyjne, wzmacniające spójność gospodarki odrzańskiej.

Dynamiczny rozwój tej gospodarki przyjęty w założeniach programu "Odra" wymaga pilnej modernizacji i doskonalenia sfery zarządzania i administrowania oraz istniejących powiązań instytucjonalnych.

5. Potrzeby i problemy badawcze w zakresie zarządzania gospodarką odrzańską

Prowadzone i rozwijane przez Instytut Śląski badania odrzańskie powinny we właściwym zakresie podejmować problemy zarządzania i administrowania Odrą i jej zasobami w perspektywie wzrastającego znaczenia gospodarki odrzańskiej w rozwoju społeczno-gospodarczym kraju. W sferze tej problematyki należałoby podjąć intensywne prace badawcze nad koncepcjami modelu zarządzania i administrowania Odrą, adekwatnymi do potencjału i struktury jej zasobów, osiągniętego stanu zarządzania, planowania i administrowania w nawiązaniu do bieżących i perspektywicznych potrzeb i zadań.

Wydaje się, iż w prowadzonych badaniach należałoby poszukiwać rozwiązań zintegrowanych, obejmujących funkcje i zadania gospodarcze oraz administracyjne. Można oczekiwać, że w tematach badawczych obejmujących problematykę optymalizacji zagospodarowania Odry i Nadodrza oraz problemów prawnych związanych z administrowaniem oraz zarządzaniem Odrą i jej zasobami zagadnienia te będą właściwie podejmowane i opracowywane.

Dynamiczny w latach 1970-1980 rozwój badań w zakresie problematyki odrzańskiej nie objął swym zasięgiem problematyki zarządzania gospodarką i zasobami Odry. Tylko problematyka organizacyjno-ekonomiczna żeglugi odrzańskiej doczekała się wielu opracowań składających się na pokaźny dorobek naukowo-badawczy, wymagający zresztą dalszego wzbogacania i rozwijania³⁸.

Problematyka zarządzania i administrowania gospodarką odrzańską znalazła szerokie ujęcie w programie badań odrzańskich na lata 1981-1985 podejmowanych w ramach Rządowego Programu Badawczo-Rozwojowego PR-7. W celu badawczym "Optymalizacja zagospodarowania Odry i Nadodrza" (poz. 10.04 projektu planu badań) omawiane zagadnienia występują w trzech tematach badawczych (04.05, 04.06, 04.07). W celu określonym "Badania problemów prawnych i prawno-międzynarodowych związanych z administrowaniem oraz zarządzaniem Odrą i jej zasobami" również w trzech tematach (07.01, 07.02, 07.03) problematyka ta znajduje szerokie ujęcie³⁹.

W prowadzonych przez Instytut Śląski badaniach odrzańskich w zakresie problematyki organizacji i zarządzania gospodarką odrzańską będą również wymagać podjęcia takie zagadnienia jak:

- system wodno-gospodarczy Odry,
- Odra jako kategoria gospodarcza,
- mechanizmy i instrumenty kompleksowego sterowania gospodarką odrzańską,
- zastosowania elektronicznej techniki obliczeniowej w zarządzaniu,
- mechanizmy i instrumenty rachunku ekonomicznego działalności eksploatacyjnej i inwestycyjnej,
- metody zarządzania działalnością gospodarczą prowadzoną na Odrze przez CSRS i NRD,
- kierunki i metody poprawy efektywności gospodarki odrzańskiej,

- optymalizacja systemu informacyjnego zarządzania Odrą.

Problemem o priorytetowym znaczeniu będzie wkomponowanie w strukturę zarządzania gospodarką odrzańską elementów systemu wodno-gospodarczego.

Koncepcje perspektywicznego modelu zarządzania gospodarką odrzańską powinny z należytą wyobraźnią uwzględniać związki tej gospodarki z systemem gospodarki wodnej i rzecznej Polski a także jej aktualne i przyszłościowe powiązania z europejskim systemem rzeczny i wodnym.

System zarządzania i administrowania gospodarką odrzańską powinien również sprawnie i nowoczesnie rozwiązywać potrzeby informacyjne współpracujących podmiotów. Podejmowane rozwiązania powinny w stopniu optymalnym zabezpieczać potrzeby zainteresowanych jednostek w zakresie informacji niezbędnych dla podejmowania decyzji gospodarczych i sterowania złożoną, wielofunkcyjną i wielopodmiotową działalnością gospodarczą na Odrze. Należałoby rozważyć ideę utworzenia centrum informacyjnego pełniącego funkcję banku informacji dla zainteresowanych jednostek. Zorganizowany system informacyjny sprzyjałby większej operatywności gospodarki odrzańskiej, jak też podejmowaniu działań zwiększających efekty i zyski a równocześnie minimalizujących szkody i straty.

W pracach nad systemem kompleksowego zarządzania gospodarką odrzańską konieczne jest poszukiwanie takich mechanizmów i instrumentów, które umożliwić będą sterowanie procesami gospodarowania zgodnie z zasadami wysokiej racjonalności i efektywności⁴⁰. Badania prowadzone w tym kierunku muszą uwzględniać specyfikę struktury gospodarki odrzańskiej i jej złożoności, współzależności podmiotów gospodarujących na Odrze oraz związanych z tym zbieżnych i kolizyjnych zainteresowań, oraz konieczność optymalizacji działalności gospodarczej⁴¹ w warunkach szerokiego współdziałania w różnych płaszczyznach i kierunkach oraz w występujących sytuacjach konfliktowych.

Skoro w poszukiwaniach postulowanej koncepcji należałoby uwzględniać związki resortowo-branżowe poszczególnych dziedzin gospodarki odrzańskiej (gospodarka wodna, transport rzeczny, energetyka, eksploatacja zasobów rolnych i biologicznych, ochrona

i kształtowanie środowiska, rekreacja, turystyka i sport) funkcjonujących i rozwijających się w ramach powiązań resortowych, przy równoczesnych szerokich kompetencjach terenowych organów władzy i administracji (szczególnie wojewódzkiego, miast i gmin) Nadodrza, to analiza istniejących układów na tle wymagań teorii organizacji i zarządzania jak i w świetle perspektywicznych potrzeb społeczno-gospodarczych przemawia za poszukiwaniem modelu o strukturze mieszanej, obejmującego elementy zarówno branżowe jak i terenowe, o dominacji funkcji koordynacyjnych.

Wiele względów przemawiałoby za podjęciem koncepcji powołania Zarządu Rzeki Odry - jako kolegiального, zintegrowanego organu, w którym byłyby reprezentowane resorty związane z gospodarką odrzańską, zainteresowane organy centralnej administracji państwowej i gospodarczej jak i poszczególne województwa nadodrzańskie. Organ taki, sprawując ogólny zarząd w zakresie gospodarki odrzańskiej miałby za zadanie:

- sterowanie bieżącą działalnością gospodarczą na Odrze,
- bieżące i perspektywiczne planowanie rozwoju gospodarki odrzańskiej,
- sprawowanie ogólnego nadzoru nad realizacją planów i programów związanych z gospodarką na Odrze i eksploatacją jej zasobów,
- opracowywanie programów inwestycyjno-modernizacyjnych w zakresie infrastruktury technicznej Odry,
- koordynowanie przedsięwzięć związanych z ochroną jakości wód Odry i jej środowiska naturalnego,
- organizowanie współpracy pomiędzy organizacjami gospodarczymi i jednostkami administracyjnymi uczestniczącymi w gospodarce odrzańskiej,
- kojarzenie współpracy pomiędzy centralnymi i terenowymi organami administracji państwowej w zakresie spraw związanych z gospodarką i administracją odrzańską,
- inicjowanie wspólnych przedsięwzięć gospodarczych na Odrze i udzielanie pomocy w ich realizowaniu,
- inicjowanie kierunków rozwiązywania problemów ekonomicznych, techniczno-eksploatacyjnych i administracyjnych związanych z funkcjonowaniem i rozwojem gospodarki odrzańskiej,
- reprezentowanie interesów i potrzeb gospodarki odrzańskiej

wobec organów państwowych w stosunkach wewnątrz krajowych jak i wobec innych organizacji rzecznych oraz w ich organach międzynarodowych.

Przed optymalnym systemem zarządzania gospodarką odrzańską stawiać należałoby zadanie wysokiej sprawności i efektywności w realizacji bieżących zadań gospodarczych i administracyjnych przy równoczesnej chłonności innowacyjnej, wyrażającej się w przedsięwzięciach modernizacyjnych i inwestycyjnych. Należałoby postulować, aby system remontów obiektów zabudowy hydrotechnicznej wiązał się w szerokim zakresie z ciągłą modernizacją nawiązującą do rozwiązań wdrażanych w systemach rzecznych dróg wodnych Europy środkowej i zachodniej, niezbędnych dla utrzymania drożności odrzańskiej drogi wodnej w międzynarodowych systemach żeglugi śródlądowej.

W szczególności niezbędne będzie właściwe powiązanie gospodarki odrzańskiej z systemem rzeczny Polski, w powiązaniach Odry z Wisłą poprzez połączenie północne - przez Wartę i Notec, a w perspektywie lat 1990-2000 przez połączenie południowe - jakie stanowić będzie projektowany Kanał Śląski. W dalszym horyzoncie czasowym, po roku 2000 uwzględnić należy perspektywę powiązań systemu śródlądowych dróg wodnych Polski z Dunajem poprzez przyszły kanał Odra-Dunaj.

Podejmowane w ramach badań odrzańskich problemy naukowo-badawcze zarządzania i administrowania Odrą oraz jej zasobami wymagają właściwych metod i narzędzi badawczych. Względy metodologiczne wymagać będą rozwijania w szerokim zakresie badań zespołowych oraz badań interdyscyplinarnych uwzględniających powiązania badanej problematyki z aspektami ekonomicznymi, a także społeczno-politycznymi, prawnymi i prawnomiędzynarodowymi.

W pracach nad problemami podejmowanymi w ramach prowadzonych badań należałoby w niezbędnym zakresie sięgać do osiągnięć teorii modelowania gospodarczych procesów rozwojowych⁴². Oczekiwać należy, iż podejmowane prace naukowo-badawcze umożliwią opracowanie rozwiązań teoretycznych i normatywnych uwzględniających dalszy horyzont czasowy (lata 1990-2000) i realizować będą wymogi stawiane przed nowoczesnymi, dynamicznymi i efektywnymi systemami organizacji i zarządzania⁴³.

Realizowane i podejmowane prace badawcze powinny możliwie ściśle nawiązywać do prowadzonych i planowanych badań naukowych z uwzględnieniem priorytetów społeczno-gospodarczych, racjonalności i efektywności badań⁴⁴.

P r z y p i s y

¹ Zob. VIII Zjazd Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, 11-15 lutego 1980 r., Podstawowe dokumenty i materiały. Warszawa 1980, s. 215-218.

² Zob. W. J a c h e r, Kierunki rozwoju Nadodrza a oczekiwania ludności, "Zeszyty Odrzańskie" Seria Nowa, Opole 1980 Nr 2.

³ Zob. Opracowanie Biura Pełnomocnika Rządu do spraw Zagospodarowania Wisły, materiały powielone, Warszawa, kwiecień 1980 r.

⁴ W. K i e ż u n, Podstawy organizacji i zarządzania, Warszawa 1974, s. 84.

⁵ Problemy współpracy gospodarczej na Odrze pomiędzy Polską a CSRS i NRD były m.in. podejmowane w ramach Colloquium Opole'78.

⁶ Por. J. Z i e l e n i e w s k i, Organizacja i zarządzanie, Warszawa 1969, s. 477, zob. również: Mała Encyklopedia Prakseologii i Teorii Organizacji, Wrocław 1978, s. 288-290.

⁷ Zob. Z. R y b i c k i, Administracja gospodarcza w PRL. Warszawa 1975, s. 15-24, por. także: T. R a b s k a, Prawo administracyjne stosunków gospodarczych, Warszawa 1978.

⁸ J. Z i e l e n i e w s k i, op. cit., s. 399 i in.

⁹ W. J a c h e r, op. cit.

¹⁰ Dz.U., 1980, Nr 3, poz. 6.

¹¹ Tamże, art. 5.

¹² Zob. uchwała Nr 329 RM z 22 XII 1972 r. w sprawie wprowadzenia kompleksowych zasad ekonomiczno-finansowych w niektórych jednostkach i organizacjach gospodarczych (nie publikowana), uchwała Nr 44 RM z 5 III 1976 r. w sprawie ogólnych zasad udzielania kredytów przez banki (M.P., 1976, Nr 15, poz. 68), uchwała Nr 45 RM z 5 III 1976 r. w sprawie zasad finansowania instytucji i remontów w jednostkach gospodarki uspołecznionej (M. P., 1976, Nr 15, poz. 59), uchwała Nr 46 z 5 III 1976 r. w sprawie gospodarki finansowej, przemysłowej i budowlano-montażowej państwowych organizacji gospodarczych objętych planem centralnym

(M.P., 1976, Nr 15, poz. 70), zob. również uchwała Nr 44 RM z 7 IV 1978 r. w sprawie zasad ustalania i kontroli bankowej funduszu płac (M.P., 1978, Nr 14, poz. 47), zarządzenie Przew. KP przy RM z 21 VI 1978 r. w sprawie zasad ustalania, gospodarowania i bankowej kontroli funduszu płac oraz zasad obliczania i rozliczania produkcji dodanej (Dz.Urz. KP przy RM, 1978, Nr 5, poz. 11).

¹³ Zob. A. M e l i c h, Rachunek ekonomiczny w socjalizmie, Warszawa 1971, s. 27-33.

¹⁴ Nawiązujemy do odmian rachunku określonych uchwałą Nr 224 RM z 29 VII 1964 r. w sprawie postępu ekonomicznego w gospodarce uspołecznionej i organizacji służb ekonomicznych (M.P., 1964, Nr 55, poz. 260).

¹⁵ O takim trybie rozstrzygania konfliktów i rozstrzeń mówi m.in. przepis art. 2 ust. 5 ustawy z 23 X 1975 r. o Państwowym Arbitrażu Gospodarczym Dz.U., 1975, Nr 34, poz. 183).

¹⁶ Jest to działalność objęta uchwałą Nr 121 RM z 11 VI 1976 r. w sprawie koordynacji międzynarodowej i branżowej działalności gospodarczej (M.P., 1976, Nr 28, poz. 124).

¹⁷ Na zasadach określonych Rozporz. RM z 30 XI 1972 r. w sprawie zadań i uprawnień koordynacyjnych gminnych rad narodowych i naczelników gmin (Dz.U., 1972, Nr 49, poz. 316), Rozporz. RM z 23 XI 1973 r. w sprawie szczegółowych zasad wykonywania koordynacji przez terenowe organy administracji państwowej (Dz.U., 1973, Nr 47, poz. 278) oraz Wytycznymi Rady Państwa z 6 I 1977 r. w sprawie doskonalenia organizaterek-kontrolnej funkcji rad narodowych stopnia podstawowego oraz pomocy tym organom ze strony rad narodowych stopnia wojewódzkiego (niepublikowane).

¹⁸ M.P., 1976, Nr 28, poz. 124.

¹⁹ Na zasadach określonych przepisem § 4 ust. 2 cyt. Rozporz. RM z 23 XI 1973 r.

²⁰ Zob. E. Z a c h a j k i e w i c z, Zapewnienie należytej roli prawa gospodarczego w służbie rozwoju socjalistycznej gos-

pedarki /w:/ Państwo, prawo i pracownicy w służbie socjalistycznego narodu polskiego, Warszawa 1979, s. 81-85, zob. również J. T r o j a n e k, Z problematyki umacniania autorytetu i roli umów w praktyce gospodarczej i działalności państwowego arbitrażu gospodarczego, Warszawa 1980, Nr 1.

21 Zob. S. W ł o d y k a, Porozumienia gospodarcze, Warszawa 1978.

22 Per. postanowienia ogólnych warunków umów o realizację inwestycji budowlanych oraz o wykonanie remontów budowlanych i instalacyjnych stanowiących zał. Nr 2 do zarządzenia Min. Bud. i Przem. Mat. Bud. z 8 IV 1974 r. (M.P., 1974, Nr 14, poz. 94).

23 Na mocy postanowień ustawy z 24 X 1974 r. - Prawo wodne (Dz. U., 1974, Nr 38, poz. 230 z późn. zm.) oraz przepisów wykonawczych do wym. ustawy.

24 W zakresie przewidzianym prawem wodnym oraz postanowieniami ustawy z 31 I 1980 r. o ochronie i kształtowaniu środowiska (Dz.U., 1980, Nr 3, poz. 6).

25 Dz. U., 1972, Nr 17, poz. 121, zm. Dz.U., 1974, Nr 39, poz. 232.

26 W szczególności w ust. V uchwały, gdzie "... postuluje się powołanie Centralnego Organu Gospodarki Wodnej o zasięgu ogólnokrajowym, wyposażonego w szeroki zakres uprawnień administracyjnych i koordynacyjnych o charakterze międzyresortowym".

27 Zob. pkt 1 wniosków podjętych na posiedzeniu w Szczecinie w dniu 7 marca 1980 r.

28 W tym kierunku zmierzają m.in. koncepcje W. Przyłęckiego i H. Stupnickiego, wyodrębniających Śląski Węzeł Wodny, zob. op. cit., s. 17-28.

29 Stosownie do postanowień ustawy z 31 I 1980 r. o ochronie i kształtowaniu środowiska (Dz.U., 1980, Nr 3, poz. 6) zadania w tym zakresie stanowią sferę działalności objętą planowaniem społeczno-gospodarczym.

30 Zob. art. 111 § 2 ustawy z 24 X 1974 r. - Prawo wodne, (Dz.U., 1974, Nr 38, poz. 230 z późn. zm.).

31 Przewidziana m.in. postanowieniami Rozporz. RM z 28 XII 1963 r. w sprawie udzielania przez Państwo pomocy spółkom wedomym Dz.U., 1963, Nr 2, poz. 8).

32 Zob. S. G ł ó w c z y ń s k i, F. G r e n e w s k i, Żegluga śródlądowa, Warszawa 1979, s. 75.

33 Zob. F. G r e n e w s k i, Wpływ Odry na aktywizację zaplecza zespołu portowego Szczecin-Swinoujście, Technika i Gospodarka Morska, Gdańsk styczeń 1979, Nr 1 s. 1-4.

34 Oddziaływanie tych czynników na rozwiązywania organizacyjno-ekonomiczne podkreślają W. Przyłęcki i H. Stupnicki, op. cit., s. 74-104.

35 Zob. F. G r e n e w s k i, Wpływ Odry na aktywizację ... op. cit., s. 2.

36 Zob. Z. R a d w a ń s k i, Teoria umów, Warszawa 1977.

37 W tym kierunku formułują wnioski W. Przyłęcki i H. Stupnicki, op. cit. s. 82.

38 Wymienić tu należy prace S. G ł ó w c z y ń s k i e g o i F. G r e n e w s k i e g o, Żegluga śródlądowa, Warszawa 1979, W. M a g i e r a, Czynniki warunkujące rozwój floty na Odrze i Wiśle, Instytut Śląski w Opolu, 1974, K. B l e t k o, Racjonalny podział przewozów ładunków między gałęzie transportu, Warszawa 1978, W. P r z y ł ę c k i i H. S t u p n i c k i, Studium nt. transportowego wykorzystania systemu rzeki Odry, Warszawa, listopad 1978 r., maszynopis w zbiorach APN Instytutu Śląskiego w Opolu.

39 Zob. S. M a l a r s k i, B. R e i n e r, Zagospodarowanie Odry i Nadrza w badaniach naukowych Instytutu Śląskiego w Opolu /w:/ VII narada gospodarzy i aktyw edrzańskiego, Instytut Śląski w Opolu, 1980.

40 Zob. A. M e l i c h, Efektywność gospodarowania, Warszawa, 1980, s. 30-31.

41 Zob. A. M e l i c h, Rachunek ekonomiczny w socjalizmie, op. cit., s. 134-148.

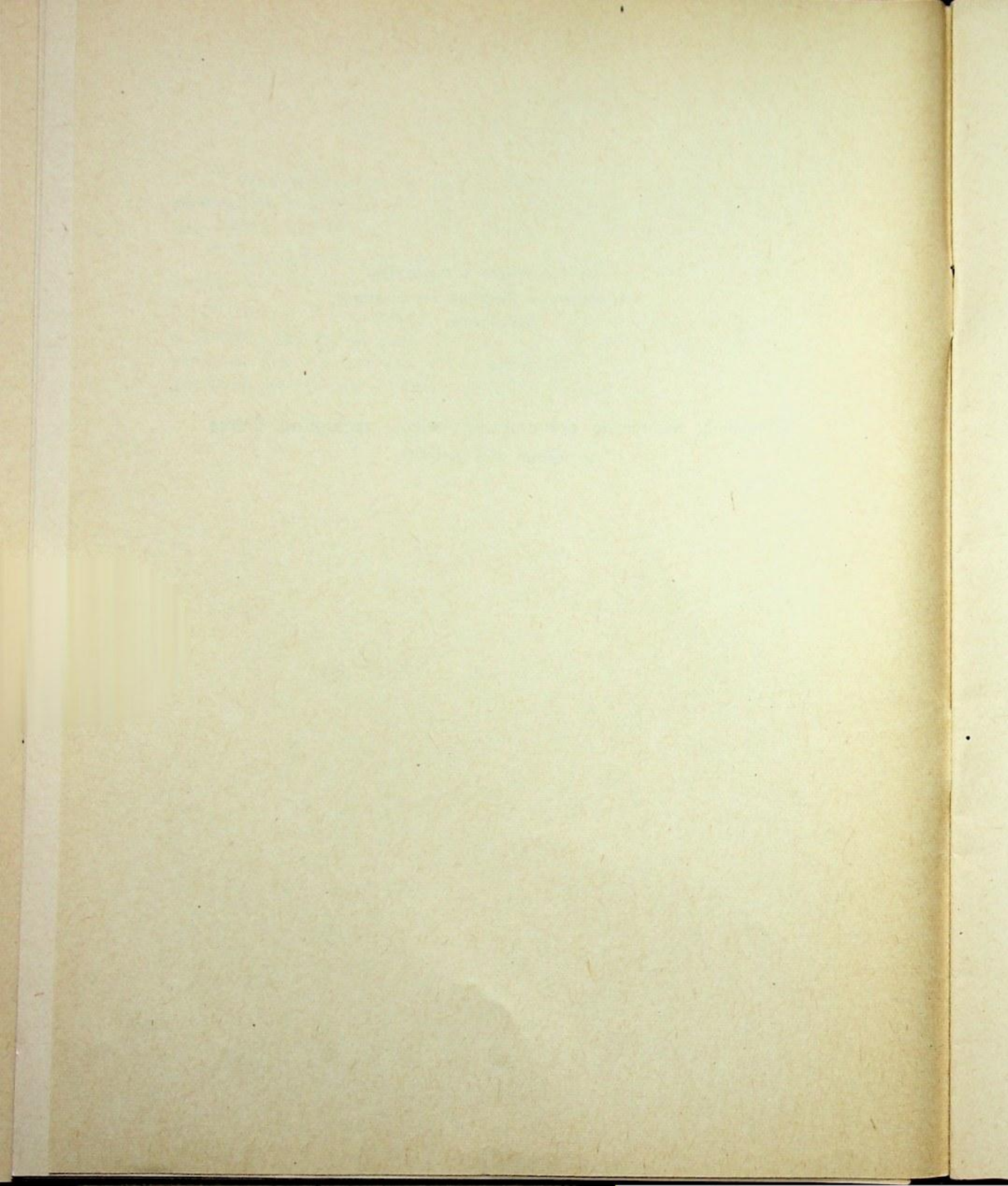
⁴² Zob. A. Dąbkowski, Problemy modelowania ogólnogospodarczych proporcji rozwojowych /w:/ Problemy prognozowania i planowania rozwoju społeczno-gospodarczego, Wrocław 1979.

⁴³ Zob. J.L. Frąckiewicz, Systemy sprawnego działania, Wrocław 1980.

⁴⁴ Zob. J. Kaczmarek, Zarys kształtowania warunków i środków dla badań podstawowych w PRL w latach siedemdziesiątych, A. Trautman, O osiągnięciach i kierunkach rozwoju nauki /w:/ Nauka a rozwój kraju, Wrocław 1980.

dr KAZIMIERZ SKIBICKI
Zjednoczenie Żeglugi Śródlądowej
Wrocław

Przesłanki techniczno-ekonomiczne rozwoju żeglugi na Odrze
w latach 1970-1990



Wstęp

W zintegrowanym systemie transportowym kraju, którego trzon stanowią transport kolejowy i samochodowy, w ostatnich latach wzrasta rola żeglugi śródlądowej. W niedalekiej przyszłości może ona w znacznie wyższym niż obecnie stopniu wspomóc krajowy system transportowy na najważniejszych kierunkach przewozowych w tym również na Odrze, w szczególności odciążyć transport kolejowy od przewozu węgla ze Śląska i rudy ze Szczecina do hut. Drogi wodne nie stanowią zatem samodzielnej sieci transportowej, ale odgrywają ważną rolę. Potwierdza to stały wzrost przewozów wodnych w większości krajów Europy¹, co ilustrują dane zamieszczone w tab. 1.

Tabela 1

Przewozy ładunków wg rodzajów transportu
w niektórych krajach europejskich i Polsce

Kraje Lata		Rodzaj transportu					
		kole- jowy	samo- chodowy	wodny	kole- jowy	samo- chodowy	wodny
		udział procentowy przewozów w tonach			udział procentowy prze- wozów w tkm		
1	2	3	4	5	6	7	8
Austria	1970	59	11	9	63	11	8
	1975	50	10	7	52	11	7
Francja	1960	19	75	6	58	31	11
	1976	13	77	5	35	42	6
Holandia	1963	8	54	37	13	23	61
	1977	3	50	40	5	30	56
NRD	1960	46	52	2	82	12	6
	1977	28	67	1	66	25	3
RFN	1970	13	76	8	33	36	23
	1977	10	79	8	25	47	22
Polska	1960	41	59	0,4	91	8	1
	1977	19	79	0,7	70	21	1
	1980	18	81	1	73	22	1,2
ZSRR	1960	18	79	2	86	6	6
	1977	14	82	2	69	8	5

Zródło: Informacja o stanie dróg wodnych i żeglugi śródlądowej w Polsce. "Navicentrum" Warszawa, kwiecień 1980.

Z danych zawartych w tab. 1 wynika, że transport wodny najbardziej rozwinięty jest w Holandii, Austrii, RFN i Francji. W Polsce dynamika wzrostu notuje się dopiero od 0,4 % w roku 1977 do 1 % w roku 1980 a według założeń planu na lata 1981-1985 i prognoz do roku 1990 wzrost będzie trzykrotny w tkm a dwukrotny w tonach.

Udział żeglugi śródlądowej w ogólnokrajowych przewozach ładunków nie odpowiada potrzebom transportowym, ani potencjalnym możliwościom tej gałęzi transportu. Wynika to głównie ze złego stanu dróg wodnych. W roku 1980 sieć dróg wodnych w Polsce wynosi około 4800 km. Praktycznie jednak dla celów żeglugi wykorzystuje się zaledwie 1560 km co stanowi 34 % całkowitej ich długości².

Wykorzystanie pozostałych dróg wodnych przy obecnym stanie technicznym jest niemożliwe. Na to wpływają przede wszystkim małe głębokości tranzytowe, przeszkody w nurcie i ostre zakola. To wszystko uniemożliwia stosowanie nowoczesnej floty, a zatem eksploatację tych dróg. Taki stan rzeczy określa ograniczone możliwości przewozowe ładunków. Stąd udział transportu wodnego w systemie transportowym kraju jest niewielki co ilustrują dane zawarte w tab. 2.

Tabela 2

Dynamika wzrostu przewozów ładunków
w latach 1960-1980

Rodzaj transportu	Lata				
	1960	1970	1975	1978	1980
1	2	3	4	5	6
Ogółem					
mln. ton	719,9	1289,5	2284,3	2705,1	2743,6
mld tkm	108,0	230,9	382,6	499,2	509,5
dynamika wzrostu ^x	100,0	179,1	177,1	118,4	101,4

1	2	3	4	5	6
<u>kolejowym</u>					
mln ton	286,9	382,3	464,2	489,4	506,0
mld tkm	66,5	99,3	129,2	138,1	144,5
dynamika wzrostu		133,3	121,4	105,4	103,4
<u>samochodowym</u>					
mln ton	408,2	862,6	1743,0	2109,7	2211,0
mld tkm	5,7	15,8	32,6	42,6	45,4
dynamika wzrostu		211,3	202,1	121,0	104,8
<u>żegluga śródlądowa</u>					
mln ton	3,0	8,8	14,9	22,4	26,6
mld tkm	0,9	2,3	1,7	2,7	2,8
dynamika wzrostu		293,3	169,3	150,3	118,8

Zródło: Obliczenia własne autora na podstawie materiałów Zjednoczenia Żeglugi Śródlądowej.

x Dynamika wzrostu jest liczona w tonach.

Jak z powyższego wynika udział transportu wodnego w systemie transportowym kraju z 3 mln ton w roku 1960 wzrósł do 26,6 mln ton w roku 1980. Jest to dziewięciokrotny wzrost przewozów ładunków.

W dalszych rozważaniach niniejszego referatu będzie mowa o przesłankach i czynnikach mających wpływ na rozwój żeglugi śródlądowej na Odrze. Stąd też - celem niniejszego referatu jest omówienie przesłanek i czynników określających rozwój żeglugi na Odrze ze zwróceniem uwagi na ekonomiczną efektywność tego przedsięwzięcia.

I. Przesłanki warunkujące rozwój żeglugi na Odrze

Do przesłanek warunkujących rozwój żeglugi na Odrze można zaliczyć: aglomeracje miejsko-przemysłowe (katowicka, opolska, wrocławska, szczecińska, legnicko-głogowska i zielonogórska)³; rozwój energetyki ciepłej; rozwój budownictwa przemysłowego kraju; lokalizacja nad Odrą zakładów wodochłonnych i transpor-

tochłonnych.

Aglomeracje miejsko-przemysłowe na obszarze Nadodrza obejmują obszar prawie 20 % powierzchni kraju i zatrudniają w przemyśle około 25 % ludności miejskiej i ludności zatrudnionej poza rolnictwem. Według prognoz aglomeracje będą się rozwijały, np. aglomeracja legnicko-głogowska, będzie powiększała możliwości przewozowe dla żeglugi na Odrze. Rozwój energetyki cieplnej będzie wymagał lokalizowania elektrowni nad Odrą, z uwagi na duże zapotrzebowanie wody. Wystąpi nowe zapotrzebowanie na węgiel, tym samym na transport wodny. Budowa elektrowni nad Odrą i zrzućty wody podgrzanej umożliwią żeglugę zimową i zapewnią ochronę przed powodzią i lodami. Wpłynie to również na wydłużenie okresu nawigacyjnego. Niżej podaje się faktyczne długości sezonu nawigacyjnego w latach 1960-1980.

Tabela 3

Długość sezonu nawigacyjnego w latach 1960-1980

Rok	Długość sezonu nawigacyjnego /ilość dni/
1	2
1960	225
1961	230
1962	180
1963	227
1964	234
1965	182
1966	266
1967	291
1968	289
1969	173
1970	266
1971	208
1972	287

1	2
1973	284
1974	242
1975	284
1976	266
1977	251
1978	299
1979	226
1980 przewidywane wykonanie	270

Źródło: Materiały Zjednoczenia Żeglugi Śródlądowej.

Rozwój budownictwa przemysłowego kraju stwarza zapotrzebowanie na przewozy ładunków ponadgabarytowych właśnie żeglugą śródlądową, ponieważ transport wodny okazuje się bardziej wygodniejszy i ekonomiczniejszy niż transport lądowy. Połączenia Odry z zachodnio-europejskim systemem dróg wodnych pozwalają na prowadzenie bezpośrednich przewozów różnych ładunków w obrocie handlu zagranicznego do NRD, RFN, Belgii, Holandii, Francji i Szwajcarii ⁴. Ponadto w ramach RWPG Polska uczestniczy w opracowaniu porozumienia o zabezpieczeniu przewozów szczególnie ciężkich i ponadwymiarowych urządzeń dla energetyki atomowej w komunikacji międzynarodowej, a także dla przemysłu chemicznego, hutniczego i maszyn ciężkich. Przystąpienie do współpracy w tym zakresie będzie wymagało zmodernizowania odrzańskiej drogi wodnej, doprowadzenia jej do IV klasy międzynarodowej ⁵. Budowa zakładów przemysłowych o wodochłonnej technologii lokalizowana jest coraz częściej nad drogami wodnymi. Nad drogą wodną Odry zlokalizowano wiele zakładów przemysłowych; Hutę Żabędy, zakłady chemiczne w Kędzierzynie, fabrykę celulozy w Krapkowicach, zakłady chemiczne w Oławie i we Wrocławiu, fabrykę celulozy w Kostrzynie, zakłady chemiczne w Policach, Hutę Głogów, zakłady przetwórstwa miedzi w Olsku

i inne. Wspomniane zakłady przemysłowe pochłaniają duże ilości transportu w tym również transportu wodnego. Wyżej przedstawione przesłanki warunkują rozwój żeglugi na Odrze i decydują o jej rozmiarach. I tak w roku 1960 żegluga na Odrze przewiozła 1 616 tys. ton; w 1970 r. - 3 133 tys. ton; w 1979 r. - 1 1551 tys. ton; w 1980 r. - przewiduje się przewieźć ładunków 1 3700 tys. ton. Z tej ilości w roku 1980 zaopatrzy się w różne rodzaje ładunków aglomeracje zlokalizowane wzdłuż rzeki Odry w/g następujących ilości:

Tabela 4

Asortyment przewożonych ładunków w roku 1980

Aglomeracja	Nazwa ładunku	Ilość w tonach
1	2	3
Opolska i Katowicka	- kruszywo	5 951 000
	- węgiel	220 000
	- nawozy z Koźla	9 000
	- ruda import.	530 000
	- ruda tranzyt.	200 000
	- nawozy z Polic	15 000
	- zboże	25 000
	Razem	6 950 000
Wrocławska	- kruszywo	1 800 000
	- węgiel	730 000
	- nawozy z Koźla	8 000
	- " z Polic	15 000
	- samochody	43 000
	- ruda ze Szczecina	20 000
	- surowce fosforowe	170 000
	- zboże	25 000
	Razem	2 811 000
Zielonogórska	- węgiel	80 000

1	2	3
	- nawozy z Koźla	20 000
	- nawozy z Polic	20 000
	- samochody	12 000
	Razem	132 000
Szczecińska	- kruszywo	2 300 000
	- nawozy z Polic	17 000
	- węgiel	880 000
	- aparatura chemiczna	10 000
	Razem	3 307 000
Przewozy zagraniczne - różne		500 000
Inni drobni odbiorcy - różne		1 110 000
	Ogółem	13 700 000

Zródło: Materiały Zjednoczenia Żeglugi Śródlądowej.

W latach 1985-1990 przewiduje się przewieźć na rzecz poszczególnych aglomeracji miejsko-przemysłowych następujące ilości ładunków:

Tabela 5

Przewóz ładunków w latach 1985-1990

Rejon	Nazwa ładunku	L a t a	
		1985	1990
1	2	3	4
Odra skanalizowana	węgiel	3 100	3 100
	materiały budowl.	150	230
	cement	600	600
	nawozy sztuczne	13	195
	metale i wyroby	150	150
	pozostałe	850	320
	Razem	4 357	4 595
Odra środkowa i dolna	surowce fosforowe	140	140
	nawozy sztuczne	-	35
	zboże	32	32
	pozostałe	350	330
	Razem	522	537

1	2	3	4
Trasy długie	węgiel	1 100	5 163
	ruda	1 200	1 600
	cement	384	1 050
	kamień	60	60
	nawozy sztuczne	-	220
	surowce fosforowe	-	420
	metale i wyroby	20	40
	zboże	40	133
	pozostałe	252	450
	Razem	3 872	9 873
Lokalne przewozy	piasek i żwir	12 240	10 400
Ogółem Odra		20 991	25 205

Zródło: Kompleksowy program rozwoju żeglugi śródlądowej do 2000 r. "Navicentrum" Wrocław 1979 r.

Rozwój aglomeracji miejsko-przemysłowych w rejonie Odry stawia zapotrzebowanie na organizację turystyki, sportu i wypoczynku. Niezależnie od potęgującego się towarowego ruchu żeglugowego, coraz więcej pojawia się jednostek turystycznych na rzece Odrze. Przewozy pasażerów wzrastają. Żegluga na Odrze w roku 1960 przewiozła 213 000 osób, w 1970 r. 238 000 osób, w 1980 r. 300 000 osób. Przewiduje się przewieźć 880 000 pasażerów w roku 1985, a w roku 1990 - 1 000 000.

W ten sposób przedstawiono analizę przesłanek techniczno-ekonomicznych warunkujących rozwój żeglugi śródlądowej na Odrze ze szczególnym uwzględnieniem przewozu ładunków w okresie lat 1970-1990, a także rozwój żeglugi pasażerskiej. Na podstawie danych zawartych w tab. 2 i 5 można stwierdzić tendencje rozwojowe przewozów węgla i rudy, a zmniejszenie przewozów kruszywa. Ponadto stwierdza się (tab. 3) wydłużenie sezonu nawigacyjnego w ostatnim pięcioleciu. Zarówno wzrost przewozów węgla i rudy jak i wydłużenie się sezonu nawigacyjnego reprezentuje prawidłowość rozwoju żeglugi śródlądowej.

II. Charakterystyka odrzańskiej drogi wodnej i jej funkcje

Odra, rzeka o długości 861 km łączy najgłębiej wciśnięty w ląd Bałtyk z Bramą Morawską. Stan wód Odry jest niski latem i simą. Ilość wody dyspozycyjnej zwiększa się poprzez retencję. Oprócz pięciu istniejących zbiorników retencyjno-żeglugowych i szóstego będącego w budowie na Bystrzycy w Mietkowie, w najbliższym czasie konieczne będą dwa duże zbiorniki wodne: "Widawa" i "Racibórz", o pojemności około 600 mln m³. W celu zaspokojenia potrzeb przynależu, gospodarki komunalnej i rolnictwa należy zdaniem J. Tkocza, retencjonować około 10 mld m³ wody.⁶ Odra spełnia wiele funkcji, między innymi funkcję drogi wodnej, której stan wymaga remontu i modernizacji. Szczegółnej uwagi wymaga odcinek drogi skanalizowanej, zwłaszcza jazy kosłowo-iglicowe. Również niezadawalający jest stan śluz na Odrze i Kanale Gliwickim. Na środkowym odcinku Odry, zwłaszcza w okolicach Głogowa budowle regulacyjne, w postaci tam poprzecznych, zużywają się szybko w wyniku pochodów lodów, wiosennych i letnich powodzi i erozji wód. Taki stan rzeczy wymaga określonych działań na rzecz zabezpieczenia technicznego stanu drogi wodnej. Do tego jest potrzebny odpowiedni potencjał budowlano-montażowy, środki finansowe i materiałowe. Wydzielane na ten cel środki były nie wystarczające, stąd nienadążanie remontów drogi wodnej za jej zużyciem. W latach 1973-1979 wartość przerobu w robotach konserwacyjno-remontowych nie przekraczała średniorocznie 250 mln zł, wtedy kiedy faktyczne potrzeby sięgały 300-400 mln złotych. Takie też wielkości przyjęto do planu na lata 1981-1985. Odrzańska droga wodna spełnia wiele funkcji, między innymi funkcje transportowe, rekreacyjno-wypoczynkowe i integracyjne.

Funkcje transportowe są podstawowymi funkcjami drogi wodnej. Zadaniem ich jest przemieszczenie ładunków, odciążając tym samym kolej i transport samochodowy, zabezpieczając potrzeby na prze-

wozy użytkowników z wymienionych w pierwszym rozdziale niniejszego referatu, miejsko-przemysłowych aglomeracji.

Do dalszych rozważań na temat czynników techniczno-ekonomicznych rozwoju żeglugi śródlądowej na Odrze, należałoby przeanalizować strukturę przewożonych ładunków w latach 1970-1980. To pozwoli wyrobić pogląd na temat istniejącej infrastruktury przewozowej. Czy nabrzeża i przeładownie są wystarczającymi do zadań wynikających ze struktury ładunków? Tę problematykę ilustrują dane zawarte w tab. 6.

Tabela 6

Struktura przewożonych ładunków w latach 1970-1980 w tys. t

Nazwa ładunku	Rok		Rok	
	1970	%	1980	%
Węgiel	1 403	44,8	2 160	15,8
Ruda import.	210	6,7	550	4,0
Ruda tranzyt.	363	11,6	200	1,4
Kruszywo	647	20,6	10 091	73,6
Nawozy i surowce fosforowe	381	12,2	277	2,0
Cement	-		10	0,1
Pozostałe	129	4,1	412	3,1
Razem	3 133	100,0	13 700	100,0

Zródło: Materiały Zjednoczenia Żeglugi Śródlądowej.

Z powyższego wynika, że przewóz węgla zajmuje w 1980 r. drugie miejsce po kruszywie. Temu zagadnieniu chciałbym poświęcić kilka uwag.

Obecnie miasto Wrocław przyjmuje rocznie 300 tys. ton węgla transportem kolejowym. Funkcję tę może przejąć na siebie Żegluga Śródlądowa po uprzednim wybudowaniu i wyposażeniu przeładowni w rejonie Swojczyc (wzdłuż ulicy Betonowej), w urządzenia i sprzęt do obsługi przeładunkowej węgla. Inwentorem wspomnianego przedsięwzięcia jest WZSR "Samopomoc Chłopska" we Wrocławiu.

Całkowity koszt budowy z nabrzeżem wynosi 200 mln zł, a założenia mają być wykonane do 30 09 1980 r. Wykonawcą części hydrotechnicznej będzie Przedsiębiorstwo Remontowe Odrzańskiej Drogi Wodnej w Opolu. Zjednoczenie Żeglugi Śródlądowej zabezpieczy urządzenie zastępcze dla rozładunku (żuraw przejezdny typu "Dier"). Propozycje ZZSr. szły w kierunku budowy przeładowni w dwóch etapach, tak aby już w 1981 r. przyjmować węgiel z Gliwic do Wrocławia. Dla przewozu docelowej wielkości 300 tys. ton węgla w relacji Gliwice-Wrocław rocznie niezbędna jest flota trakcyjna w ilości 13 pchaczy (10 pchaczy typu "Bizon" i 3 typu "Tur") i flota tożarowa w ilości 36 jednostek.

Funkcje rekreacyjno-wypoczynkowe odrzańskiej drogi wodnej są wykorzystywane dla potrzeb turystyki, sportu i wypoczynku. W Polsce obserwujemy stopniowy rozwój sportów i turystyki wodnej. Już w 1969 r. istniały 383 kluby żeglarskie⁷. Przewiduje się, że w roku 1985 będzie 100 tys. żeglarzy i 100 tys. kajakarzy na 150 szlakach⁸.

W RFN żegluga śródlądowa przewozi rocznie kilka milionów turystów, w 805 klubach⁹, organizuje się sporty wodne; wioślarstwo, żeglarstwo, narty wodne, pływanie, nurkowanie itp. W Wielkiej Brytanii przeznaczono dużą część kanałów żeglownych wyłącznie dla żeglarstwa rozrywkowego, we Francji przyjęto zasadę, że drogi wodne mało użytkowane przez żeglugę towarową będą stopniowo przekazywane wyłącznie dla potrzeb turystyki.

Odrzańska droga wodna spełnia funkcje integracyjne poprzez przewóz ładunków i pasażerów wzdłuż rzeki Odry. Ponadto funkcje integracyjne międzynarodowe wykonuje poprzez przewozy eksportowe do NRD, RFN, Holandii i Belgii. W przyszłości przewożąc materiały i urządzenia na budowę elektrowni atomowych w NRD i CSRS tę funkcję odrzańska droga wodna będzie kontynuować już na forum RWPG.

Reasumując rozważania niniejszego rozdziału należałoby stwier-

dzić, że odrzańska droga wodna i jej funkcje obejmują całokształt problematyki transportowej i rekreacyjno-wypoczynkowej. Jednakże należałoby stwierdzić, że wszystkie poruszane dziedziny wymagają głębokiej analizy, a wnioski wypływające z niej - szybkiej realizacji. Należy zwrócić uwagę przede wszystkim na techniczny stan drogi wodnej i jej warunki żeglugowe.

III. Czynniki techniczno-żeglugowe warunkujące rozwój żeglugi śródlądowej na Odrze

Do czynników określających rozwój żeglugi śródlądowej na Odrze można zaliczyć między innymi warunki techniczno-żeglugowe rzeki Odry oraz możliwości przeładunkowe portów i przeładowni.

Warunki techniczno-żeglugowe Odry są zdeterminowane stanem technicznym czterech jej odcinków, a mianowicie:

1. Kanał Gliwicki długości 41 km łączy Odrę w rejonie portu Koźle z zachodnią częścią Górnego Śląska. Kanał ten posiada parametry kwalifikujące go do IV klasy według kwalifikacji międzynarodowej¹¹. Na Kanale znajduje się 6 śluz bliźniaczych o wymiarach 72 x 12 m.
2. Odra skanalizowana od portu Koźle do stopnia w Brzegu Dolnym o długości 187 km jest zabudowana 23 stopniami wodnymi. Parametry szlaku żeglownego (głębokość nawigacyjna 1,80) oraz parametry śluz (szerokość 9,6 i 12 m) spełniają wymogi klasy III klasyfikacji międzynarodowej. Trasa posiada 33 zakola o promieniach krzywizny poniżej 650 m.
3. Odra środkowa swobodnie płynąca od stopnia w Brzegu Dolnym do Kostrzyna i ujścia Warty o długości 335 km, została uregulowana. W wyniku regulacji uzyskano gwarantowaną głębokość nawigacyjną około 1 m. Głębokość ta jest niewystarczająca dla żeglugi i wymaga zasilania wodą ze zbiorników retencyjnych na tyle, ażeby uzyskać głębokość tranzytową 162,6 cm przez około 165 dni¹². Ten odcinek drogi wodnej posiada pa-

rametry odpowiadające klasie II klasyfikacji międzynarodowej.

4. Odra dolna od Kostrzyna do Szczecina o długości 124 km jest uregulowana. Głębokości żeglugowe na tym odcinku wynoszą od 2,5 m do 1,8 m. Odcinek ten odpowiada wymogom żeglugi.

Jednym z uwarunkowań techniczno-żeglugowych rzeki jest jej zdolność przepustowa. Zdolność przepustową dzieli się na teoretyczną i praktyczną. Przez teoretyczną zdolność drogi wodnej rozumiemy techniczną możliwość przetransportowania maksymalnej ilości ładunków w jednostce czasu. Natomiast praktyczną zdolnością przepustową drogi wodnej nazywamy faktyczną możliwość przemieszczania w jednostce czasu. Przepustowość drogi wodnej wyznaczają takie parametry jak cechy fizyczne i warunki przyrodnicze drogi wodnej, warunki eksploatacyjne infrastruktury drogi wodnej, cechy fizyczne i warunki eksploatacyjne floty, rodzaj i wielkość ruchu żeglugowego oraz przepisy o warunkach nawigacji. Droga wodna na Odrze składa się z kilku odcinków o różnych warunkach technicznych. Wtedy przepustowość drogi wodnej określa się na podstawie odcinka o najmniejszej zdolności przepustowej drogi wodnej. Należy zadać sobie pytanie jakie są możliwości przeładunkowe portów i przeładowni.

Na Odrze czynnych jest 10 portów handlowych znajdujących się w gestii żeglugi śródlądowej oraz 22 przeładownie należące do zakładów przemysłowych i energetycznych. Zdolność przeładunkowa 10 odrzańskich portów wynosi około 9 mln ton rocznie (3 zmiany). Oprócz tego w porcie Szczecin-Regalica zdolność przeładunkowa wynosi 3 mln ton rocznie. W portach rzecznych na Odrze przeładowano w latach 1960-1980 wielkości podane w tab. 7.

Przewiduje się, że w latach 1985-1990 przeładuje się w wymienionych portach odpowiednio około 11,9 mln ton i 17,2 mln ton ładunków. W przeładowniach zakładowych odpowiednio 5,1 mln ton i 7,1 mln ton. W Szczecinie-Regalicy 3,4 mln ton zarówno w

Tabela 7

Przeładunki w odrzańskich portach rzecznych
w latach 1960-1980

w mln ton

Porty	L a t a		
	1960	1970	1980
Gliwice	1 750 000	2 850 000	2 400 000
Koźle	1 951 000	1 202 000	750 000
Opole	330 000	330 000	140 000
Krapkowice	-	-	125 000
Wrocław	2 300 000	2 300 000	1 700 000
Malczyce	100 000	60 000	10 000
Cigacice	50 000	40 000	40 000
Nowa Sól	-	-	50 000
Szczecin-Regalica /bez portów morskich i przeładowni zakła- dowych/	-	-	3 000 000
Razem	6 481 000	6 682 000	8 215 000

Zródło: Obliczenia własne autora na podstawie materiałów Zjednoczenia Żeglugi Śródlądowej.

roku 1985 jak też w roku 1990. Planowane przeładunki w odrzańskich portach rzecznych w latach 1985 i 1990 podaje powyżej zamieszczone zestawienie.

Z danych zawartych w tab. 7 notuje się spadek w przeładunkach bez Szczecina w roku 1980 w stosunku do roku 1960 o 19,5 %, a w stosunku do roku 1970 o 21,9 %. Przy uwzględnieniu przeładunków dokonanych w porcie Szczecin notuje się wzrost w stosunku do roku 1960 o 26,7 %, a w stosunku do roku 1970 o 22,9 %. Natomiast przewiduje się znaczny wzrost przeładunków w portach w roku 1985 w stosunku do roku 1980 (bez portu Szczecin). Wzrost ten będzie w roku 1985 prawie dwukrotny, a w 1990 r. prawie trzykrotny.

Tabela 8

Planowane przeładunki na lata 1985-1990

w mln t.

Porty	L a t a	
	1985	1990
Gliwice	4,4	8,6
Koźle	3,0	3,7
Opole	0,8	1,0
Oława	0,3	0,3
Wrocław	2,9	3,1
Malczyce	0,1	0,1
Scinawa	0,1	0,1
Cigacice	0,1	0,1
Nowa Sól	0,1	0,1
Kostrzyn	0,1	0,1
Razem	11,9	17,2

Zródło: Materiały "Navicentrum" - Pierwszy etap modernizacji drogi wodnej Odry do roku 1990 cz. II s. 27-28-29.

Dla zabezpieczenia wykonania wykazanych wyżej zdolności przeładunkowych należy przewidzieć odpowiednie środki finansowe i rzeczowe. Dotychczasowe zamierzenia inwestycyjne nie dochodziły do skutku, stąd potencjał przeładunkowy portów nie jest dostosowany do potrzeb aglomeracji miejsko-przemysłowych (patrz rozdział I) i dotyczy to np. wrocławskiej aglomeracji. W tym zakresie dużo pozostało do zrobienia. Nieczynny jest nadal port w Scinawie. Port w Malczycach jest dopiero po I etapie robót modernizacyjnych, które umożliwiły przeładunek prefabrykatów budowlanych w ilości 100 tys. ton/rok. Niezależnie od wspomnianych czynników czas eksploatacji istniejących urządzeń przeładunkowych wg danych 1978 r. jest wykorzystywany w 54,9 %. To nakłada obowiązek na użytkowników zwrócenie uwagi na efektywniejsze wykorzystanie tych urządzeń.

Wyżej przedstawione rezultaty analizy czynników techniczno-
-żeglugowych warunkujących rozwój żeglugi na Odrze, będą stano-
wiły podstawę do określenia ekonomicznej efektywności transpor-
tu wodnego na tej rzece. Jakie czynniki będą decydowały o tym
przedsięwzięciu? Ten problem będzie omówiony w następnym roz-
dziale niniejszego referatu.

IV. Ekonomiczne aspekty rozwoju żeglugi śródlądowej na Odrze

Ekonomiczne aspekty rozwoju żeglugi śródlądowej na Odrze moż-
na rozpatrywać między innymi poprzez pryzmat funkcji drogi wod-
nej i czynników technicznych warunkujących rozwój żeglugi.
Wszystkie działania zmierzają do ekonomicznego wykorzystania
odrzańskiej drogi wodnej i wszystkich jej funkcji. Chodzi o moż-
liwie maksymalne odciążenie transportu kolejowego. Wiadomym jest,
wynika to z poprzednich rozdziałów niniejszego referatu, że od-
rzańska droga wodna wymaga gruntownej modernizacji, aby mogła
sprostać stawianym jej zadaniom ¹³.

Żegluga śródlądowa na tle innych środków transportu prezen-
tuje się korzystniej. Za tym przemawia duży tonaż barek, małe
zatrudnienie tak na statkach jak i przy utrzymaniu drogi wod-
nej, długotrwałość urządzeń drogi wodnej, łatwość manewrowania
różnymi rodzajami ładunków, mniejsze niż w innych rodzajach
transportu zapotrzebowanie mocy jednostek trakcyjnych.

A. Arkuszewski ¹⁴ przytacza za M. Willems'em, że moc potrzeb-
na do przewiezienia ładunku o wadze 10 ton w trzech głównych ro-
dzajach transportu przedstawia się następująco:

- w żegludze śródlądowej	0,1 - 1,05 KM
- na kolei w terenie płaskim	0,7 KM
- w transporcie samochodowym	7 - 10 KM

Koszt personelu (w jednostkach względnych), w odniesieniu
do 1 tkm wynosi:

- żegluga śródlądowa	- 100
- kolej żelazna	- 250
- transport samochodowy	- 600-900

Zapotrzebowanie na energię wg rodzaju transportu kształtuje się następująco:

kolej - trakcja elektryczna zużywa węgla umownego	wg/100 tkm	2,2
trakcja dieslowska	wg/100 tkm	4,2
transport kołowy, wozy ciężarowe	wg/100 tkm	12,8
transport wodny	wg/100 tkm	1,0

Dane te orientują w ogólnych proporcjach zużycie energii.

W wyniku powyższych właściwości transportu wodnego, koszt przewozów drogami wodnymi jest niższy od kosztu transportu kolejną lub samochodami. Na przykład, przewozy na Kanale Ren-Men-Dunaj na odcinku 100 km wynoszą o 0,04 DM/tkm mniej, a na odcinku 360 km o 0,024 DM/tkm mniej od przewozów kolejowych. Podobnie kształtują się koszty we Francji, Belgii i innych krajach. W USA różnica na korzyść żeglugi jest jeszcze większa.

Ogólne wielkości potrzeb przewozowych możliwe do zaspokojenia przez żeglugę śródlądową na Odrze w latach 1985-1990 /patrz tab. 5 / przedstawiają się następująco:

Rok	mln ton	mld tkm
1985	20 991	3,9
1990	25 205	6,7

W tym okresie koszt 1 tkm na kolei wynosi 0,2734 zł podczas gdy koszt 1 tkm żeglugą śródlądową wynosi 0,2487 zł ¹⁵.

W świetle wyżej przedstawionych liczb wynika, że transport wodny śródlądowy jest ekonomiczniejszy o 0,0247 zł od transportu kolejowego.

Kolejnym aspektem ekonomicznej efektywności przedsięwzięcia jest możliwość zdjęcia w roku 1985 z najbardziej przeciążonych

linii kolejowych około 6540 pociągów towarowych a w 1990 r. około 10 480 pociągów, głównie zaś odciążyć już dziś bardzo przeciążoną południową magistralę kolejową i linie wylotowe z Górnego Śląska¹⁶. Przemawia to za koniecznością identyfikacji działań zmierzających do jak najszybszego zmodernizowania odrzańskiej drogi wodnej i przynależnej do niej infrastruktury.

x x x

Reasumując rozważania na temat techniczno-ekonomicznych przesłanek rozwoju żeglugi na Odrze należy z całą mocą podkreślić, że aglomeracje miejsko-przemysłowe, rozwój energetyki, rozwój budownictwa przemysłowego kraju, uczestniczenie Polski w pracach RWPG a także budowa nad Odrą zakładów o wodochłonnej technologii, przede wszystkim decydują o rozwoju żeglugi śródlądowej. Czynniki techniczne określają poziom i nowoczesność realizowanego zadania. Natomiast czynniki ekonomiczne wpływają na ekonomiczną efektywność przedsięwzięcia. W ten sposób omówione zostały przesłanki warunkujące rozwój żeglugi śródlądowej na Odrze w latach 1970-1990.

P r z y p i s y

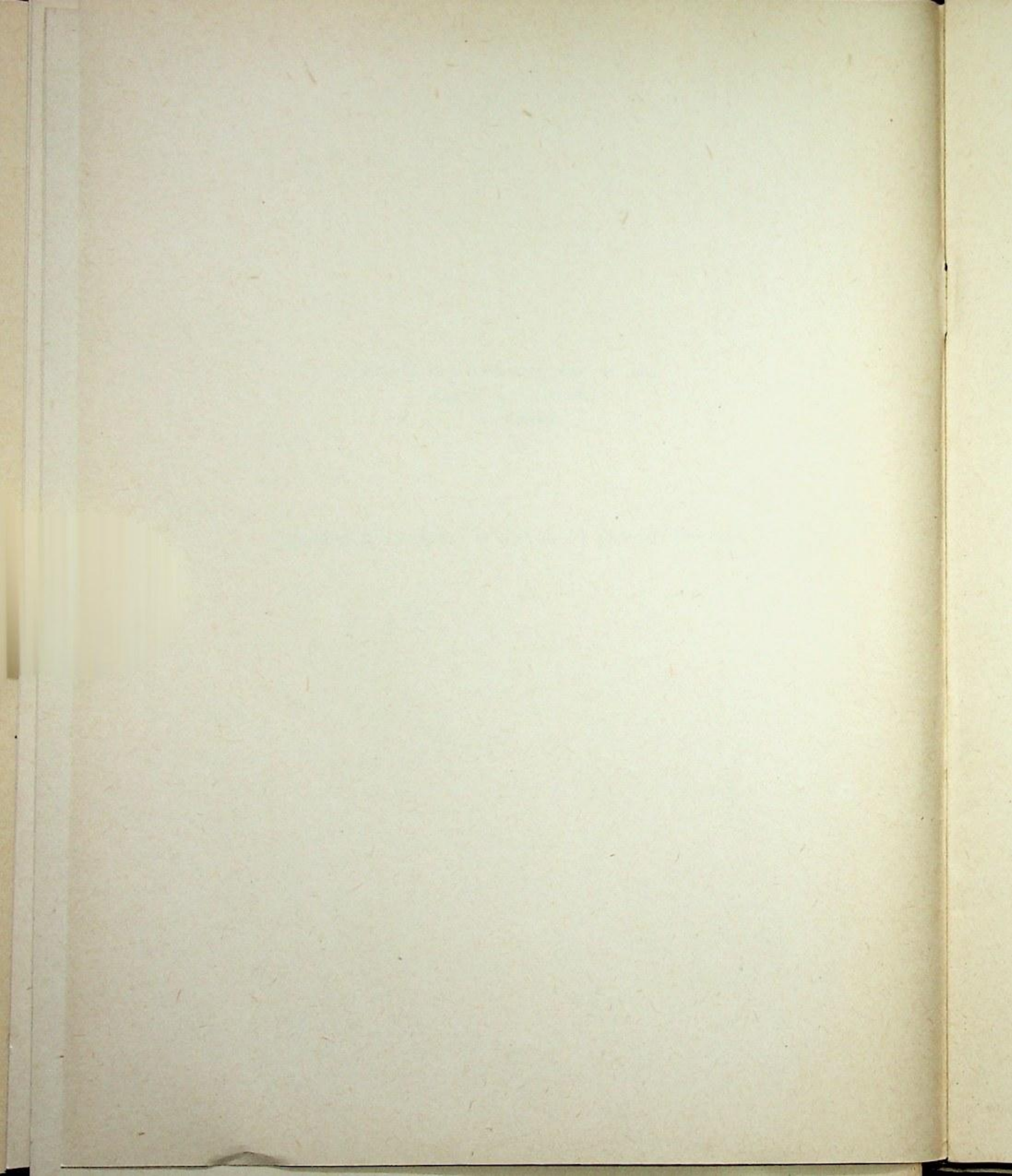
- ¹ por. A. A r k u s z e w s k i , Rola i znaczenie dróg wodnych śródlądowych w rozwoju gospodarczym przyległych obszarów, Instytut Śląski w Opolu. Opole 1979 s. 13.
- ² por. Kierunki rozwoju transportu wodnego śródlądowego do 2010 r. "Navicentrum" Wrocław-Warszawa 1980, s. 4.
- ³ por. KPZK - Komisja Przestrzennych Systemów Infrastruktury Technicznej, Instytut Śląski w Opolu - Komisja Odry, Odra elementem infrastruktury technicznej kraju. Materiały na Konferencję naukową, Opole 1977. Jan T k o c z - Zagospodarowanie przestrzenne Odry i Nadodrza, s. 7.
- ⁴ por. wystąpienie M. Zajfryda - ministra komunikacji na V naradzie odrzańskiej w dniu 24 05 1978 r. w Szczecinie.
- ⁵ por. Protokół II posiedzenia tymczasowej roboczej grupy przy Stałej Komisji Transportu w sprawie przewozów szczególnie ciężkich i ponadwymiarowych urządzeń w komunikacji międzynarodowej.
- ⁶ por. Jan T k o c z - Zagospodarowanie przestrzenne Odry i Nadodrza, Materiały na Konferencję Naukową, Opole 1977, s. 5-6.
- ⁷ por. A. A r k u s z e w s k i - Rola i znaczenie dróg wodnych śródlądowych w rozwoju gospodarczym przyległych obszarów - Zagadnienia przyrodnicze i ekonomiczne osi Odry, Opole 1979.
- ⁸ Ibidem s. 18.
- ⁹ Ibidem s. 17.
- ¹⁰ Ibidem s. 18.
- ¹¹ E. Z a ł o g a - Istniejące i przyszłe możliwości przewo-

sowe Nadodrzańskiej linii kolejowej i drogi wodnej Odry w kontekście obsługi aglomeracji szczecińskiej OBET, Warszawa Szczecin 1980 s. 25.

- 12 pow. E. Z a ł o g a ibidem s. 26.
- 13 pow. R. O l e j n i o z a k - Podstawowe założenia i uwarunkowania przewozu ładunków i pasażerów. Materiały na konferencję naukowo-ekonomiczną n.t. "Aktualne problemy rozwoju i efektywności transportu" Zarząd Koła PTE przy MK Warszawa 1980 r.
- 14 A. A r k u s z e w s k i , ibidem s. 12.
- 15 Materiały "Navicentrum", 1979 r.
- 16 Jan Z y s i e Ń - Możliwości i warunki odciążenia transportu kolejowego przez żeglugę śródlądową na Odrze. "Przegląd Komunikacyjny" Nr 6 Warszawa 1980 r.

doc. dr hab. WŁADYSŁAW JACHER
Uniwersytet Śląski
Katowice

Kierunki rozwoju Nadodrza a oczekiwania ludności



Wprowadzenie

Ostatnie decyzje władz centralnych dotyczące rozpoczęcia prac nad kompleksowym zagospodarowaniem Odry i Nadodrza oraz fakt powierzenia Instytutowi Śląskiemu w Opolu roli koordynatora pozwala sądzić, że zagadnienie sensownego zagospodarowania Odry przybierze realny kształt. Oznacza to, że ze sfery nadrad i spotkań nastąpi przejście w sferę konkretnego działania. Trzeba bowiem stwierdzić, że problematyka odrzańska już od 1945 r. stanowiła przedmiot dyskusji, planów, oczekiwań, które kończyły się zazwyczaj tylko teoretycznymi rozważaniami. Należy zdać sobie jednak sprawę z tego, że w pierwszych latach powrotu Odry i Nadodrza do Polski trudno było wymagać konkretnych działań w modernizacji Odry i zagospodarowaniu Nadodrza, bowiem sytuacja polityczna Europy (w szczególności sprawa Niemiec, ograniczenia w handlu z zachodem oraz "zimna wojna") nie zezwalała na zajęcie się tymi problemami. Również słabość bazy materialnej w pierwszych latach powojennych ograniczała możliwości odbudowy i zagospodarowania zdewastowanego Nadodrza i Odry. Mimo to już w projekcie planu trzyletniego przewidywano, że prawie 50 % wartości produkcji przemysłowej Polski pochodzić będzie z ziem nadodrzańskich.

Lata po 1949 r. nie sprzyjały problematyce Odry, a wynikało to przede wszystkim ze zmian koncepcji rozwoju kraju, zmian organizacyjnych i politycznych preferujących przede wszystkim rozwój przemysłu ciężkiego. W ten sposób starania o włączenie Odry w plan życia gospodarczego kraju zostały czasowo odsunięte. Jednakże myśl o rozwoju wielostronnych funkcji Odry i Nadodrza pozostała.

Począwszy od 1956 r. do dziś, problematyka Odry i Nadodrza stała się aktualna i żywa. Jednakże zainteresowanie się problematyką odrzańską w minionym okresie i obecnie charakteryzuje się dwoma cechami.

I - Sprawy Odry i Nadodrza zaczęły interesować ludność, społeczeństwo Nadodrza. A wynikało to z faktu, iż Odra nie mogła być obojętna dla tych, którzy nad nią mieszkali, pracowali. Nieuporządkowana gospodarka odrzańska dawała bowiem przykre skutki

przede wszystkim dla mieszkańców Nadodrza, dla miast, miasteczek, wsi nadodrzańskich. Częste wylewy, powodzie, a przede wszystkim katastrofalne zanieczyszczenie tej rzeki (np. pod Wrocławiem zanieczyszczenie Odry przekroczyło w 1955 r. siedmiokrotnie poziom z 1946 r. natomiast w 1957 r. wodę dla ludności Szczecina trzeba było dostarczać w beczkowozach, gdyż ujęcie wody z Odry było szkodliwe dla zdrowia) sprawiło, że opinia publiczna zaczęła się domagać rozwiązań w dziedzinie gospodarki na Odrze. Znalazło to wyraz w wystąpieniach poselskich, w prasie i radiu.

II - W tym czasie powstały odpowiednie organizacje i instytucje społeczne, które przy pomocy nauki zaczęły systematycznie lecz nie bez trudności zajmować się całokształtem spraw odrzańskich gromadząc coraz więcej argumentów za tym, że zajęcie się kompleksowym zagospodarowaniem Odry jest warunkiem koniecznym dla racjonalnej gospodarki kraju. Wystarczy tu przypomnieć Towarzystwo Rozwoju Ziem Zachodnich i działającą w jego ramach Komisję Zagospodarowania Odry, która jako pierwsza w sposób wyraźny wydała zalecenie do "mobilizowania szerokich rzesz społeczeństwa ziem zachodnich ... poprzez szeroką akcję uświadamiającą znaczenie zagospodarowania Odry dla całokształtu rozwoju Nadodrza". Nie można też pominąć bardzo efektywnej działalności Komisji Odry Instytutu Śląskiego w Opolu powstałej po rozwiązaniu w 1971 r. TRZZ, która w sposób zorganizowany i planowy kontynuuje idee dawnej Komisji Zagospodarowania Odry.

Oś Odry i Nadodrza

Mimo ogólnego posługiwania się pojęciami "Nadodrze" i "Oś Odry", terminy te nadal nie są jasno określone. Dlatego należy - dla uniknięcia możliwych nieporozumień - wyjaśnić, że już w badaniach przeprowadzonych przez autora w latach 1975-1976 rozumiano te pojęcia następująco:

"Nadodrze" to obszar 8 województw nadodrzańskich przez które przepływa Odra. Do województw nadodrzańskich należą województwa: szczecińskie, zielonogórskie, leszczyńskie, gorzowskie, legnickie, wrocławskie, opolskie, katowickie. Nadodrze należy odróżnić od dorzecza Odry, które jak wiadomo obejmuje

1/3 powierzchni kraju a więc także również obszary, których związek z Odrą jest znikomy. Natomiast Nadodrże to obszar pozostający w wielorakich związkach z Odrą jako system zarządzania terytorialnego, planowania gospodarczego i społecznego oraz jako czynnik rozwoju infrastruktury Odry.

Chcąc w możliwie najkrótszy sposób określić Nadodrże należy stwierdzić, że obejmuje ono prawie 20 % powierzchni kraju, dysponuje około 1/3 miejsc pracy w przemyśle, posiada prawie 1/3 ludności miejskiej i ludności wiejskiej utrzymującej się ze źródeł pozarolniczych. Nadodrże jest dość wysoko zurbanizowane zawodowo i przestrzennie, gdyż 25 % miast polskich leży na jego terenie. Przeciętne województwo nadodrzańskie pod względem powierzchni, liczby mieszkańców, ilości miast oraz źródeł pozarolniczego utrzymania przewyższa średnie krajowe. Jak wiadomo największy potencjał przemysłowy prezentują województwa: katowickie, wrocławskie, szczecińskie, opolskie, legnickie, zielonogórskie. Wynika stąd, że dolny i górny bieg rzeki jest zagospodarowany silniej niż środkowy, a tym samym Odra łączy dwa silne ośrodki gospodarcze dając możliwość rozwoju ziemiom leżącym między nimi. W okresie 35-lecia obserwujemy dynamiczny rozwój Nadodrza co wyraża się między innymi rozwojem na górnej Odrze aglomeracji opolsko-kędzierzyńskiej, na środkowej Odrze aglomeracji legnicko-głogowskiej i na dolnej Odrze aglomeracji szczecińskiej. Podstawą rozwoju tych aglomeracji stał się przemysł oraz górnictwo węgla i miedzi.

Określenie "Oś Odry" autor rozumie w sensie funkcjonalno-przestrzennym jako ciążenie przestrzenno-funkcjonalne społeczności lokalnych do Odry. Oś Odry nie jest obszarem zwartym i jak wynikało z badań w 1976 r. dotyczy bezpośredniego oddziaływania rzeki na obszary odległe od niej w pasie od 5 do 15 km. Najwięcej powiązań z Odrą wykazują mieszkańcy odcinka górnej Odry, do Brzegu Dolnego i u ujścia Odry. Województwo leszczyńskie prawie nie wykazuje powiązań z Odrą, natomiast w legnickim i zielonogórskim obserwujemy wykształcenie osi Odry głównie na lewym brzegu.

Do Odry bezpośrednio przylegają 53 gminy wiejskie, których przeciętna gęstość zaludnienia jest niska - w 1976 r. wynosiła

57 osób na km². Gminy mają charakter rolniczy i w 45 % zamieszkane są przez chłopów-robotników mieszkających we wsiach i gminach nad Odrą a pracujących poza miejscem zamieszkania.

Mieszkańcy Nadodrza a zagospodarowanie Odry

Problematyka zagospodarowania Odry jest przedmiotem teoretycznych rozważań badaczy już od 35 lat. Kompleksowy program zagospodarowania i modernizacji rzeki Odry zawiera w sobie wiele aspektów natury ekonomicznej, technicznej, geograficzno-ekologicznej związanych z racjonalną eksploatacją środowiska geograficznego i biologicznego Odry i Nadodrza. Program taki - jeśli ma być faktycznie całościowy - nie może się obejść bez uwzględnienia oczekiwań wobec Odry ludności Nadodrza. Aby poznać oczekiwania mieszkańców Nadodrza trzeba poznać ich życie, kulturę, aspiracje, postawy wobec planowanych prac zagospodarowania Odry i Nadodrza. Tymczasem jednak trzeba stwierdzić, że temat ten w dotychczasowych pracach dotyczących modernizacji i zagospodarowania Nadodrza był prawie całkowicie pomijany. Spotykamy tu znany błąd popełniany w planowaniu i modernizacji czegokolwiek, polegający na tym, że prawie nie uwzględnia się w procesie planowania ludzi, którzy są najważniejszymi podmiotami planowania. Owszem, uwzględnia się ich jedynie jako jednostki statystyczne, a nie jako jednostki społeczne, jako osoby mające swój pogląd, stosunek do planowanych działań. Błąd ten jest ewidentny, gdy idzie o kompleksowe zagospodarowanie Odry i Nadodrza, bowiem w okresie 35 lat zajmowania się problematyką odrzańską przeprowadzono dotąd tylko jedno systematyczne badanie socjologiczne na ten temat. Wykonał je w latach 1975-76 autor, a były to badania socjologiczne nad wzorami społeczno-kulturowymi, czyli życiem i kulturą ludności województw nadodrzańskich. Potrzeba takich badań dojrzała w Instytucie Śląskim w Opolu w Zakładzie Komisji Odry, co warto szczególnie podkreślić, gdyż świadczy to o właściwym pojmowaniu przez tę placówkę planowania całościowego zagospodarowania Odry i Nadodrza.

Rzeczywiście, efektywne programy zagospodarowania Nadodrza muszą uwzględniać również problemy życia i kultury mieszkańców rejonu inwestowania. Nie ulega bowiem wątpliwości fakt, że lu-

dzie mieszkający nad Odrą są i będą podstawowym warunkiem powodzenia wszelkich przedsięwzięć, są i będą decydującym czynnikiem ich społecznej efektywności. Czas zrozumieć praktycznie, że Odra jest nie tylko elementem naturalnego środowiska i nie tylko określonym potencjałem ekonomicznym, ale w równej mierze źródłem ludzkich postaw i opinii o niej samej i o problemach jej zagospodarowania i wykorzystania tak obecnie jak i w przyszłości.

Postawy mieszkańców wobec kierunków rozwoju Nadodrza oraz ich pragmatyczne konsekwencje można rejestrować i analizować w kilku przekrojach: w opinii środowisk lokalnych, w kategoriach społeczno-zawodowych oraz w układzie pokoleniowym. Istotne jest dla celów praktycznych i wdrożeniowych poznanie postaw mieszkańców Nadodrza wobec kierunków planowanego rozwoju makroregionu Odry. Chodzi o to, czy ich postawy są aktywne, angażujące, wspierające planowane działania, czy też bierne lub hamujące realizację konkretnych przedsięwzięć. Powstaje uzasadnione pytanie: w jakim stopniu społeczeństwo Nadodrza jest poinformowane i przygotowane do projektowanego wdrażania innowacji na Odrze i Nadodrzu? Czy uwzględnia się w kompleksie spraw unowocześnienia osi Odry również psychologiczno-świadomościowe elementy rzeczywistości społecznej Nadodrza? Bez empirycznej odpowiedzi na te pytania można się narazić na działanie w tzw. próżni społecznej oraz kreować dużym społecznym wysiłkiem urządzenia afunkcjonalne czyli takie, które nie służą modernizacji i nie są przez mieszkańców akceptowane, gdyż uważane za zbędne.

Zgromadzone dotychczas materiały i przeprowadzone badania pozwalają nam odpowiedzieć częściowo na szereg problemów.

A. Rola Odry w strukturze województw i gmin nadodrzańskich,
B. Odbicie Odry w świadomości społecznej mieszkańców województw nadodrzańskich,

C. Postawy ludności Nadodrza wobec Odry,

D. Oczekiwania ludności co do kierunków rozwoju Nadodrza.

A. Rola Odry w strukturze województw i gmin nadodrzańskich

Należy odpowiedzieć na pytanie, jakie znaczenie ma Odra w strukturze społecznej, gospodarczej i przestrzennej województw

i gmin nadodrzańskich? W badaniach przeprowadzonych przez autora 5 lat temu uzyskano na ten temat informacje zarówno od władz wojewódzkich w zakresie planowania gospodarczego i kultury jak i od przedstawicieli nauki z regionalnych i akademickich ośrodków Nadodrza oraz od naczelników 53 gmin leżących w bezpośrednim sąsiedztwie Odry. Opinie te będą kolejno weryfikowane i badane w latach 1981-1985, tymczasem jednak stanowią podstawowe źródło empiryczne na temat roli Odry w strukturze województw i gmin nadodrzańskich.

Nowy układ administracyjny w odniesieniu do województw nadodrzańskich dobrze odpowiada wytworzonemu przez czynniki gospodarcze i polityczne układowi rozwojowemu Nadodrza. Właśnie wzdłuż Odry rozwijają się województwa: szczecińskie, gorzowskie, zielonogórskie, legnickie, wrocławskie, opolskie, częściowo katowickie. Oś Odry współdziałała z osią Warty i Noteci, wpływając pośrednio na rozwój województwa leszczyńskiego.

Należy sądzić, że kompleksowe zagospodarowanie rzeki Odry zmieni poważnie gospodarkę, komunikację i krajobraz województw nadodrzańskich. Czy jednak zagospodarowanie Odry wpłynie również na ludzi mieszkających nad tą rzeką? Mówiąc konkretniej: Czy wpłynie na ich życie, pracę, kulturę? Niestety, na ten temat niewiele mamy informacji, bowiem te sprawy nie zajmowały planistów regionalnych.

Odra, tak samo jak Wisła, stanowi jeden z elementów systemu komunikacyjnego i już w czasach Mieszka I była wykorzystywana do transportu towarów. Odra jako oś rozwoju Nadodrza a w dalszej konsekwencji kraju, nie wszędzie oddziałuje jednolicie. Oddziałuje głównie w pewnych punktach na swoje otoczenie, a tymi punktami są miejsca nadodrzańskich przeładunków znajdujące się zarówno w miastach jak i osiedlach. Pas oddziaływania Odry nie jest zależny od odległości zamieszkiwania od Odry, bowiem korelacja między odległością miejsca zamieszkania od rzeki a jej oddziaływaniem na otoczenie społeczne jest bardzo słaba. Istnieje natomiast silny związek (uwiadamiały to wyniki badań ankietowych) między stopniem zagospodarowania Odry a kulturą i aspiracjami ludzi tam mieszkających.

Odra łączy ze sobą ośrodki, bieguny rozwojowe kraju. I od

tej strony patrząc, ma ona znaczenie nie tylko gospodarcze, ale również znaczenie psychologiczne. Jednakże, aby Odra mogła oddziaływać również społecznie i kulturowo to musi być spełniony podstawowy warunek: planując modernizację Odry trzeba pamiętać, że nie może ona być wyłącznie elementem rozwoju komunikacji. Odra powinna również spełniać funkcje rekreacyjne, turystyczne, kulturowe, integracyjne. A będzie to możliwe tylko wtedy, gdy do rachunku opłacalności ekonomicznej włączony będzie ekonomicznie obliczony element opłacalności społecznej. Chodzi bowiem o to, aby w rozsądnej kalkulacji ekonomicznej uwzględnić też plusy i minusy, jakie dane rozwiązanie wyrządza środowisku lub życiu człowieka.

Oddziaływanie tego typu można obliczyć jako konkretne straty finansowe, tak samo jak każde inne straty gospodarcze. Z chwilą, kiedy pojęcie opłacalności społecznej - wartości społecznej - będzie przetłumaczone na język finansowy i włączone w rachunek ekonomiczny, nie będzie się nikomu opłacać, np. zanieczyszczenie Odry. W naszej gospodarce planowej wprowadzenie tych elementów społecznych do modernizacji Odry powinno być czymś oczywistym, choć nie zawsze jeszcze tak jest. Stąd też 96,4 % respondentów będących ekspertami w sprawach planowania gospodarczego i kulturalnego w województwach nadodrzańskich uważało, że modernizacja Odry może przynieść głównie korzyści gospodarcze jako element komunikacji stymulujący rozwój gospodarczy makroregionu Nadodrza, zaś na korzyści społeczne i kulturowe trudno liczyć skoro modernizacja w małym stopniu będzie dotyczyła problemów ochrony środowiska, oczyszczenia rzeki, wizji Odry jako rzeki czystej, przyjemnej, przyciągającej swym krajobrazem i atrakcyjnej jako miejsce wypoczynku, pracy, zamieszkania. Odnosi się ciągle wrażenie, że w planowanej modernizacji Odry zapomina się o istotnych elementach: o życiu samej rzeki i o życiu ludzi nad tą rzeką. To sprawia, że w naszym pokoleniu utrwała się coraz bardziej obraz Odry przede wszystkim jako szlaku komunikacyjnego, arterii przewozowej, a w nieznacznym tylko stopniu Odra jako element krajobrazu, czynnik kulturowy i życiodajny.

Z analizy wywiadów przeprowadzonych w województwach nadod-

rzańskich wynikają dwa bezsporne wnioski, związane ze stopniem uświadamiania sobie roli Odry w strukturze województw nadodrzańskich:

Po pierwsze; około 95 % osób kierujących planowaniem gospodarczym Nadodrza nie widzi wyraźnie roli Odry ani w układzie osadniczo-przemysłowym województw, ani nie zdaje sobie sprawy z faktu, że ta rzeka może być już w jakiejś mierze elementem integrującym różne działania, plany i przedsięwzięcia województw nadodrzańskich. Wynika to głównie stąd, że jak dotąd modernizacja Odry realizowana jest jedynie na papierze, a mniej widoczne są jej realne efekty. Wniosek jest dość oczywisty: przy obecnym stopniu zagospodarowania Odry nie może ona wpływać pobudzająco na wyobraźnię planistów gospodarczych województw nadodrzańskich.

Drugi wniosek wynikający z badań był bardziej optymistyczny: oto prawie również 95 % respondentów widziało konieczność modernizacji Odry i czekało na jej przeprowadzenie. Niestety, jest coś niepokojącego w tym, że wszyscy czekają na modernizację Odry, mało zaś jest inicjatyw na szczeblu województw, które wychodziłyby naprzeciw projektom zarówno centralnego planisty, jak i planisty resortowego czyli Żeglugi Śródlądowej z siedzibą we Wrocławiu.

W jaki sposób przedstawia się znaczenie Odry w strukturze gmin leżących nad Odrą? Z wypowiedzi naczelników 53 gmin nadodrzańskich wynika, że 57,9 % ogółu mieszkańców tych gmin zatrudnionych było w rolnictwie. Świadczy to o charakterze rolniczym tych gmin. Obszar użytków rolnych w gospodarstwie indywidualnym był duży, gdyż wynosił przeciętnie 7,9 ha. Fakt ten potwierdza rolniczy charakter tych gmin. Spośród 191 wsi leżących bezpośrednio przy Odrze notowano wysoki procent chłopów-robotników, bowiem w 87 wsiach nadodrzańskich (czyli w 45 % ogółu wsi nadodrzańskich) było 45 % osób mieszkających na wsi a pracujących poza miejscem swego zamieszkania. Wynika stąd wniosek, że wsie nadodrzańskie dysponują jeszcze dużym potencjałem siły roboczej. Fakt ten nie powinien być obojętny dla ludzi planujących i podejmujących realizację kompleksowego zagospodarowania Odry. Ponad 50 % naczelników gmin nadodrzańskich wska-

zywało na konkretno korzyści, jakie może przynieść Odra ich gminom i wsiom, jeśli zostanie właściwie zagospodarowana. Te korzyści będą dotyczyły rolnictwa, przemysłu, transportu, zaopatrzenia i turystyki. Niestety, istnieje duża rozpiętość między oczekiwaniami a stanem faktycznym. Stan faktyczny jest taki, że Odra oddziałuje dotąd bardzo słabo na gminy, wsie i ludność mieszkających nad tą rzeką. Nie widać też wyraźnych działań, które pomogłyby spełnić te oczekiwania. Jak dotąd większość mieszkańców gmin nadodrzańskich ma stosunek bierny, a nierzadko wrogi do rzeki, która więcej szkodzi niż pomaga. Niepokojące jest to, że mieszkańcy gmin nadodrzańskich niewiele dotąd z Odry korzystają a jeszcze mniej się od niej spodziewają. Fakt ten jest jeszcze jednym argumentem za kompleksowym zagospodarowaniem tej rzeki.

B. Odbicie Odry w świadomości społecznej mieszkańców województw nadodrzańskich

Z dotychczasowych analiz wynika, że problematyka Odry nie znalazła dotąd właściwego miejsca w strukturze przestrzennej i gospodarczej województw nadodrzańskich, bowiem prawie wcale nie ujawniło się znaczenie Odry w planowaniu województw nadodrzańskich. Nieco inaczej przedstawia się jednak sprawa odbicia Odry w świadomości społecznej mieszkańców województw nadodrzańskich, w ich historii, kulturze, literaturze i piśmiennictwie.

W opinii ponad 90 % respondentów Odra wywołuje w województwach nadodrzańskich - niezależnie czy to będzie Opole, Szczecin, Leszno, Zielona Góra czy Katowice - skojarzenia historyczne i związane z nimi takie pojęcia jak: bezpieczeństwo narodu, pokój, miejsce Polski w świecie. Odra jest dla mieszkańców Nadodrza symbolem polityczno-historycznym uświadamiającym rezultaty II wojny światowej.

Oddziaływanie Odry na psychikę mieszkańców Nadodrza istniało od początku, kiedy rzeka ta stała się znowu granicą Polski. To skojarzenie historyczne jest bardzo trwałe, bowiem poczynając od Szczecina w każdym prawie województwie nadodrzańskim łatwo odnaleźć ślady historii Polski w postaci miejsc sławnych bitew,

muzeów, pomników itp. Po II wojnie światowej ziemie nadodrzańskie stały się terenem osiedlania różnych grup ludności przybyłych z wielu stron Polski a nawet z zagranicy. Osadnicy zastali nad Odrą duży odsetek ludności rolniczej, zwłaszcza w największym jej skupisku na Opolszczyźnie. Nastąpiło wówczas swoiste zderzenie kulturowe. Nawyki, tradycje, obyczaje poddane wzajemnym obserwacjom i konfrontacjom z życiem, zaczęły stopniowo krystalizować się w postaci tworzenia się nowych wartości. Zaczął się tworzyć - jak powiadali respondenci - nowy typ społeczeństwa. Typ ten charakteryzował się (a w pewnej mierze nadal się charakteryzuje) dużą dążnością do tego, by dorównać reszcie kraju. Wynika to między innymi z tego, że mieszkańcy zwłaszcza środkowego Nadodrza (dzisiejsze województwa: zielonogórskie, gorzowskie, legnickie) i w pewnym stopniu również Opolszczyzny, zamieszkują na obszarze, który w przeszłości nigdy nie miał do czynienia z jakimś silniejszym ośrodkiem dyspozycyjnym w zakresie nauki, kultury, czy władzy politycznej. Były to obszary zaniedbane i pod względem ich wartości materialnej w stosunku do reszty Rzeszy dużo uboższe. Dopiero od roku 1945 zaczęto tworzyć na tych terenach nową, własną, polską kulturę, ożywiając i nawiązując jej wartości do kultury polskiej przechowanej wśród ludności rodzimej. Odra odegrała tutaj ważną rolę, jako czynnik historyczny i geograficzny oddziałujący silnie na świadomość społeczną mieszkańców ziem nadodrzańskich.

Dzieje Polski rozpoczęły się przed wiekami nad Odrą i dziś, nad Odrą mają swój dalszy ciąg. Mieszkańcy Nadodrza wiedzą dobrze, że żyją na dawnych historycznych obszarach Polski. Odra po drugiej wojnie światowej stała się określoną przesłanką do wzmożenia odczuć patriotycznych. Jednakże rzeka ta w przeciwieństwie do Wisły nie odegrała i nie odgrywa roli jako podstawa do tworzenia się specyficznych kultur regionalnych czy lokalnych, bowiem w świadomości współczesnych mieszkańców Nadodrza Odra jest wyłącznie drogą komunikacyjną, którą z południa na północ odbywa się ruch barek.

Inną przyczyną powodującą, że Odra nie odgrywa obecnie roli kulturotwórczej jest fakt, iż trudno dziś wymienić liczące się specyficzne zawody, rodzaje pracy związane z Odrą, trudno zna-

leść ludzi charakteryzujących się specyficznym stylem życia powiązanych z Odrą. Ci zaś, którzy pracują w zawodach związanych z rzeką Odrą stanowią grupę mikroskopijną, w stosunku do innych zawodów, bo coś znaczą te trzy tysiące osób związanych zawodowo z rzeką. Odra w obecnym stanie nie stanowi dostatecznie silnego motywu dla powstania zawodów ludzi pracujących "na rzece", nie jest też motywem do tworzenia specyficznej kultury mieszkańców Nadodrza.

Istnieje natomiast inny problem: Odra przyczyniła się do integracji ziem nadodrzańskich. Z wypowiedzi uzyskanych od respondentów województw nadodrzańskich wynika, że ich zdaniem proces integracji różnych grup ludności mieszkającej nad Odrą już się dokonał. Można więc dzisiaj mówić o nowym społeczeństwie, które uformowało się nad Odrą. Dzisiaj nie ma już nigdzie konfliktów na tle pochodzenia grup osiedleńczych wśród mieszkańców Nadodrza. Nadal jest jednak aktualna sprawa integracji w skali mikrospołecznej obejmująca swym zasięgiem rodzinę, sąsiedztwo, społeczność lokalną, grupę towarzyską, kolektyw pracowniczy.

Dzisiaj mieszkańcy Nadodrza różnią się między sobą głównie stosunkiem do procesów industrializacji, a więc ich zróżnicowanie ma charakter przede wszystkim warstwowo-zawodowy, a nie kulturowy. Postępujący proces industrializacji i urbanizacji terenów nadodrzańskich zaciera niewielkie, istniejące jeszcze różnice kulturowe, prowadząc w konsekwencji do homogenizacji stylów życia i organizujących to życie wzorów społeczno-kulturowych. Jednakże rozwój wyżej wymienionych procesów i utrwalanie ich skutków zmierzających do homogenizacji życia i kultury nie przeszkadza istnieniu nadal emocjonalnemu i psychologicznemu "odczuwaniu" Odry, gdyż w polskiej historiografii umiłowanie Odry przejawiało się w ciągu stuleci.

C. Postawy ludności Nadodrza wobec Odry

Z czym kojarzy się mieszkańcom Nadodrza rzeka Odra? Czy mieszkańcy Nadodrza odczuwają konkretne związki z tą rzeką? Badania empiryczne pozwoliły stwierdzić fakt, że mieszkańcom Nadodrza Odra kojarzy się głównie z historią Polski i pokojem (57,4 % wskazań) oraz z bezpieczeństwem granic (31,3 % wskazań).

Inne skojarzenia związane z Odrą, takie jak miejsce pracy, zabytki kultury i sztuki, ciekawi ludzie poznani nad Odrą, zajmują dalekie miejsca. Mówiąc o "miejscu pracy", które kojarzy się respondentom przy hasle wywoławczym "Odra", należy pamiętać, że mieli oni na myśli zakład pracy położony nad Odrą, a nie pracę związaną z rzeką. Natomiast 48,3 % ankietowanych oświadczyło, że nie mają żadnych form powiązania z Odrą. Dlaczego? W tym miejscu powtarza się swoista "prawidłowość" polegająca na tym, że żaden czynnik nie wiąże ich z Odrą, gdyż jak dotąd jest ona bardzo mało atrakcyjna dla jej mieszkańców. Z drugiej jednak strony ci sami mieszkańcy, którzy powiadają, że ich związki z Odrą są bardzo słabe, podkreślają swoje nadzieje i oczekiwania związane z Odrą. Spodziewają się wielu konkretnych korzyści płynących z zagospodarowania Odry. Mają nadzieję, że po regulacji i modernizacji Odry zniknie przede wszystkim groźba powodzi i zniszczeń powodowanych co roku przez rzekę. Wystarczy przypomnieć, że średnioroczne straty powodziowe za ostatnie 10 lat wyniosły w dolinie Odry ponad 43 miliony złotych, a w okresie rekordowych powodzi dochodzą do 200 milionów złotych. Poza stratami materialnymi dochodzą również straty z dezorganizacji pracy w przemyśle i niepewność warunków życia mieszkańców. Na lepsze zabezpieczenie terenów od powodzi oczekuje 40,1 % badanych. Mieszkańcy Nadodrza mają nadzieję (50,9 % ankietowanych), że zagospodarowanie Odry stworzy nowe warunki rekreacji, wypoczynku, turystyki. Przyczyni się do szybszego rozwoju gospodarczego, społecznego i kulturalnego ich miejscowości (oczekuje tego aż 69,9 % ankietowanych). Modernizacja Odry stworzy warunki dla nowej ciekawej pracy (opinia 17,0 % badanych). O zainteresowaniu się modernizacją i zagospodarowaniem Odry świadczy również fakt, że wobec tego problemu nie było prawie osób obojętnych, to znaczy wszyscy wyrażający swoje opinie pozytywne czy negatywne wyraźnie określali własne stanowiska, nie było osób całkowicie biernych. A zatem, wszyscy widzą sens w kompleksowym zagospodarowaniu Odry.

Istnieje też pewien związek między oczekiwaniami związanymi z uregulowaniem Odry a odległością miejscowości od rzeki. Ilość i rodzaj oczekiwań mieszkańców jest zależna od odległości ich

miejscowości od Odry. I tak, ludność zamieszkująca w odległości do 0,5 km od rzeki kładzie nacisk na usunięcie groźby powodzi i polepszenie warunków rekreacji. Pragnienia te słabną u ludności osiadłej w odległości 3-5 km od Odry.

Dla młodego pokolenia Polaków mieszkających nad Odrą rzeka ta wiąże się silnie z gospodarczą rolą Polski. Jest oknem na świat. Największe znaczenie posiada Odra w miejscach, gdzie ujawniają się jej walory gospodarcze i rekreacyjne. Najmniejsze znaczenie posiada na tych terenach, gdzie rzeką tą nikt się nie zajmuje. Zatem, dopiero rozwój gospodarczy Nadodrza spowoduje, iż rzeka odzyska wartość gospodarczą i kulturową i spełni oczekiwania ludności Nadodrza.

D. Oczekiwania ludności co do kierunków rozwoju Nadodrza

Nie można w sposób poprawny tzn. racjonalnie udokumentowany mówić o oczekiwaniach mieszkańców Nadodrza co do kierunków rozwoju ziem nadodrzańskich bez odpowiedniego zasobu wiedzy o ludziach żyjących i pracujących w województwach przyległych do Odry. Takiej gruntownej wiedzy jeszcze dotąd nie posiadamy. Spodziewamy się ją zdobyć poprzez rzetelne, pogłębione badania socjologiczne w latach 1981-1985.

Tymczasem jednak opierając się na dotychczasowych badaniach empirycznych i stosując elementy wstępnej diagnozy można sformułować kilka przypuszczeń o charakterze prognostycznym.

1. Na ziemiach nadodrzańskich istnieją sprzyjające warunki do realizacji planów kompleksowego zagospodarowania Odry, bowiem dokonała się już tutaj integracja w skali globalnej. W związku z tym dawne różnice etniczne, wyznaniowe, kulturowe nie stanowią już obecnie problemu. Zacieranie się odmienności kulturowych różniących grupy autochtoniczne od osadniczych dokonało się poprzez tworzenie lokalnych patriotyzmów, małżeństwa mieszane, szkołę, pracę i zabawę. Zmieszanie to dało w efekcie wzrost w środowiskach lokalnych takich wartości jak: dobra praca, solidarność i szacunek. Planując zagospodarowanie Odry należałoby umiejętnie do tych wartości nawiązać.

2. W społecznościach lokalnych Nadodrza koegzystują przynaj-

mniej trzy rodzaje wzorów społeczno-kulturowych: Do pierwszego rodzaju należy zaliczyć wzory, które czerpią treści z chłopskiej kultury tradycyjnej; drugi rodzaj reprezentują pewne wzory nacechowane kulturą mieszczańską (umeblowanie domów, ubiór, aspiracje, własne towarzystwo itp.); trzeci rodzaj można określić jako wzory ogólnonarodowe i socjalistyczne. Badania przeprowadzone w województwach nadodrzańskich wskazują, że mamy jeszcze do czynienia ze wszystkimi rodzajami wzorów społeczno-kulturowych, chociaż przemiany gospodarcze i kulturowe w coraz większym stopniu ułatwiają drogę wzorom ogólnonarodowym i socjalistycznym. Postawy i wartości reprezentowane przez mieszkańców są silnym argumentem za tego rodzaju wzorami.

3. W minionym 35-leciu kształtowała się na Nadodrzu nowa tradycja, wiążąca się z wchodzeniem w życie produkcyjne młodego pokolenia. W tych perspektywach coraz mniej znaczyła Odra, a coraz więcej zakłady przemysłowe lokalizowane na terenie Nadodrza i najczęściej nie powiązane z rzeką. Należałoby tę perspektywę zmienić i poprzez kompleksowe zagospodarowanie Odry dokonać reorientacji życiowej mieszkańców Nadodrza w stronę rzeki.

4. Wszystko, co dotąd w 35-leciu działało się konstruktywnego na Odrze pozostawało najczęściej poza sferą zauważalności przez mieszkańców. Wynikało to stąd, że działania te były minimalne i prawie nigdy nie były konsultowane z mieszkańcami. Równocześnie szybko dewaluowały się walory krajobrazowe, rekreacyjne i sportowe rzeki Odry. Wszystko to miało wpływ na kształtowanie postaw mieszkańców Nadodrza wobec problematyki odrzańskiej. Obecnie istnieje pilna potrzeba zmiany tych postaw i wciągnięcie mieszkańców Nadodrza w orbitę zainteresowań Odrą. Spotka się to z pełną akceptacją mieszkańców Nadodrza.

5. Ludność Nadodrza oczekuje ujawnienia się problematyki odrzańskiej w strukturze przestrzennej i gospodarczej województw nadodrzańskich w formie włączenia tej problematyki także do planów regionalnych. To może się przyczynić do zmiany biernych lub wręcz wrogich postaw mieszkańców Nadodrza wobec Odry, która w obecnym jej stanie zagospodarowania nie stanowi dla nich wartości ani w sensie gospodarczym, ani kulturalnym, rekreacyjnym

czy turystycznym.

6. Działanie rzeki, jeśli chodzi o intensywność i treść jest zróżnicowane. Znaczenie Odry wyraźnie zaznacza się w miejscach, gdzie w intensywny sposób dokonują się pewne przemiany, natomiast w miejscach tych przemian pozbawionych, znaczenie Odry zanika. Ma to miejsce głównie w środkowym biegu rzeki. Istnieje więc potrzeba uaktywnienia działań na środkowym Nadodrzu.

7. Konkludując należy stwierdzić, że Odra niewiele obecnie znaczy dla mieszkańców Nadodrza, gdyż nie mają z niej korzyści. Mieszkańcy terenów nadodrzańskich odczuwają głównie wartość negatywną rzeki (powódzie, brudna woda, uciążliwe sąsiedztwo).

8. Pisząc o niewielkim obecnie znaczeniu Odry dla życia i kultury współczesnych mieszkańców Nadodrza nie wolno zapominać - o czym wspomniano wcześniej - że ludność Nadodrza od lat oczekuje, aby zaczęły się wreszcie pewne inwestycje na tej rzece. Są bowiem przekonani, że te działania będą miały wpływ również na ich życie. Równocześnie dają do zrozumienia tym wszystkim, którzy planują kompleksowe zagospodarowanie Odry i Nadodrza, że czas już uwzględnić w tych planach i przedsięwzięciach tych, którzy są nimi bezpośrednio zainteresowani, to znaczy ludzi żyjących i pracujących nad Odrą.

B i b l i o g r a f i a

Wymienione pozycje bibliograficzne zostały wykorzystane w trakcie pisania pracy. Zrezygnowano jednak z cytowania ich w tekście.

1. Gruszecki S., Społeczna działalność wokół problemów Odry w latach 1945-1976, w: Odra w gospodarce i świadomości społecznej - Materiały na sesję naukową, Opole 28 maja 1977 r.
2. Jacher W., Badania nad życiem i kulturą ludności województw nadodrzańskich, w: "Zeszyty Odrzańskie" 1978, Seria Nowa Nr 4.
3. Jacher W., Gdzie Odra nasza rzeka ... /Wywiad z prof. dr Piotrem Zarembą/ w: "Opole" 1976, Nr 4.
4. Jacher W., Infrastruktura gospodarcza, ludnościowa, kulturalna w gminach województw nadodrzańskich, w: Archiwum Prac Naukowych Instytutu Śląskiego w Opolu.
5. Jacher W., Uczestnictwo w kulturze oraz integracja kulturowa mieszkańców Nadodrza, w: Odra w gospodarce ..., Opole 1977.
6. Jacher W., Wzory społeczno-kulturowe ludności Odry i Nadodrza, w: Archiwum Prac Naukowych Instytutu Śląskiego w Opolu.
7. Jacher W., Wzory społeczno-kulturowe ludności Odry i Nadodrza. Materiały na konferencję naukową Zakładu Naukowo-Badawczego Komisji Odry, Opole, wrzesień 1976 r.
8. Jacher W., Kutyma M., Odra w świadomości mieszkańców Nadodrza, w: "Studia Śląskie" 1977, Seria Nowa, t. XXXII.
9. Kutyma M., Postawy wobec Odry. Niektóre wnioski z badań w wybranych gminach nadodrzańskich woj. opolskiego, w: Odra w gospodarce ..., Opole 1977.
10. Tkocz J., Ocena rozwoju gospodarki na Odrze w 30-leciu PRL w: Odra w gospodarce ..., Opole 1977.
11. Tkocz J., Odra czynnikiem rozwoju Nadodrza. Materiały na konferencję naukową ..., Opole, wrzesień 1976.

prof. dr hab. OLAF ROGALEWSKI
Szkoła Główna Planowania i Statystyki
Warszawa

Zagospodarowanie Odry
dla potrzeb turystyki i wypoczynku

Referat dotyczy dziedzin, które nie dopracowały się jeszcze jednoznacznego i precyzyjnego systemu podstawowych pojęć i definicji. Zarówno w języku potocznym jak i języku środowisk zawodowych określeniom "turystyka" i "wypoczynek" nadaje się rozmaite treści. Dlatego jest potrzebne wyjaśnić, jakie znaczenie przypisuje się im w niniejszym referacie.

Autor uważa, że "zagospodarowanie turystyczne Odry" i "zagospodarowanie wypoczynkowe Odry" stanowią dwa zasadniczo odrębne zagadnienia, jakkolwiek występuje w nich pewna ilość elementów podobnych, a także identycznych. Konieczność odrębnego traktowania tych dwóch zagadnień wynika głównie z tego, że dotyczą one różnych typów potrzeb społecznych oraz różnych środowisk ludności.

Podstawowym celem zagospodarowania turystycznego Odry jest umożliwienie turystom krajowym i zagranicznym korzystanie z walorów turystycznych rzeki i terenów nadrzecznych. W zagospodarowaniu turystycznym Odry chodzi więc o stworzenie nad Odrą i na Odrze materialnych warunków rozwoju urlopowej turystyki wypoczynkowej, różnych form turystyki poznawczej /krajoznawczej/ oraz związanych ze środowiskiem wodnym rodzajów turystyki specjalistycznej: wędkarstwa, myślistwa, żeglarstwa i turystyki motorowodnej. Uczestnikami tak rozumianej turystyki mogą być oczywiście również mieszkańcy Nadodrza, ale zasadniczo zagospodarowanie turystyczne ma na celu aktywizację przyjazdów mieszkańców innych regionów kraju i obcokrajowców.

Natomiast podstawowym celem zagospodarowania wypoczynkowego Odry jest przystosowanie rzeki i terenów nadrzecznych dla celów codziennego wypoczynku po pracy i wypoczynku świątecznego mieszkańców miejscowości nadodrzańskich, w szczególności zaś ludności wielkich i średnich miast położonych nad Odrą. Mowa tu o wykorzystaniu rzeki i terenów nadrzecznych do różnych form wypoczynku - począwszy od najprostszych: biernego przebywania w środowisku rzeki, poprzez spacer, plażowanie i kąpiele do bardzo specjalistycznych rodzajów czynnej rekreacji. Z niektórych urządzeń rekreacyjnych będą na pewno korzystać rów-

nież turyści, ich podstawowym zadaniem jest jednak zaspokajanie potrzeb miejscowej ludności.

2.

Zagospodarowanie turystyczne obejmuje z reguły trzy rodzaje działań:

- ochronę walorów turystycznych i ich przystosowanie do potrzeb uczestników ruchu turystycznego,
- zapewnienie dostępności komunikacyjnej miejsc i obszarów stanowiących walory turystyczne,
- wyposażenie tych miejsc i obszarów w niezbędne dla turystów obiekty i urządzenia obsługowe.

W zagospodarowaniu turystycznym wiodącą rolę odgrywają walory turystyczne danego miejsca lub obszaru. Charakter walorów turystycznych przesądza bowiem o tym, jaki typ turystyki może się tam rozwijać. Z kolei wszystkie obiekty i urządzenia obsługowe muszą być dostosowane do typu i rozmiarów ruchu turystycznego.

Nie ulega żadnej wątpliwości, że Odra, traktowana jako ciek wodny wraz z przylegającymi terenami, posiada wszystkie trzy podstawowe rodzaje walorów turystycznych: wypoczynkowe, poznawcze i specjalistyczne. Walory te nie są jednak rozpoznane na tyle, aby można było w sposób zobiektywizowany określić ich rangę w skali ogólnokrajowej i międzynarodowej. Jest to podstawowy warunek i punkt wyjścia jakichkolwiek poważnych studiów nad długookresowymi możliwościami i uwarunkowaniami aktywizacji turystycznej Odry. Z samego faktu, że Odra dysponuje określonymi walorami wypoczynkowymi, poznawczymi czy specjalistycznymi nie wynika bowiem wcale, że istnieje celowość ich aktywizacji dla potrzeb turystyki krajowej lub zagranicznej. Zależy to od bardzo wielu czynników, które muszą być poddane analizie w ujęciu ogólnokrajowym, a w odniesieniu do niektórych walorów nawet w ujęciu ponadkrajowym.

Obecnie nie jest również możliwe podjęcie poważnych prac nad opracowaniem kompleksowo ujętego doraźnego, krótkookresowego programu rozwoju funkcji turystycznych Odry. Nie dysponujemy bowiem dostateczną znajomością aktualnego stanu aktywności

turystycznej Odry w żadnym z trzech podstawowych elementów: wielkości i struktury krajowego i zagranicznego ruchu turystycznego, wielkości, struktury i standardu bazy materialnej turystyki oraz organizacji i funkcjonowania systemu obsługi turystyki.

W świetle przedstawionych wyżej faktów, kluczowym zadaniem w zakresie zagospodarowania turystycznego Odry na najbliższe lata nie jest więc zabieganie o nowe inwestycje, co zresztą i tak w aktualnej sytuacji gospodarczej państwa nie rokowałoby większych sukcesów, lecz uzyskanie pełnego rozeznania aktualnych funkcji turystycznych i walorów turystycznych Odry oraz ich potencjalnej roli w krajowej i zagranicznej turystyce wypoczynkowej, poznawczej i specjalistycznej.

Prace nad rozwiązaniem tych dwóch zadań zostały już zainicjowane przez Instytut Śląski w Opolu w ramach Rządowego Programu Badawczo-Rozwojowego PR-7. Można przewidywać, że dzięki tym badaniom jeszcze w bieżącym roku ulegnie zasadniczej poprawie nasza znajomość aktualnej sytuacji turystyki na Nadodrzu. Pełne rozeznanie wraz z udokumentowanymi wnioskami dotyczącymi niezbędnych i celowych działań krótkookresowych powinniśmy uzyskać pod koniec 1982 r.

Ustalenie potencjalnych funkcji Odry w turystyce krajowej i zagranicznej wymaga dłuższego, około 4-5 letniego okresu badań. Tym niemniej najprawdopodobniej już pod koniec 1982 r. będziemy dysponować pełnym rozeznaniem elementu najważniejszego: możliwości i celowości wykorzystania Odry dla potrzeb wszystkich rodzajów urlopowej turystyki wypoczynkowej.

3.

Między funkcjami turystycznymi a funkcjami wypoczynkowymi Odry występują istotne różnice w zakresie ich struktury przestrzennej. Różne potencjalne i rzeczywiste funkcje turystyczne występują i mogą występować na całym ciągu rzeki. Natomiast funkcje wypoczynkowe są zawsze związane z istniejącymi nad Odrą osiedlami, przy czym na ogół funkcje te występują tym intensywniej i w tym bardziej zróżnicowanych formach, im więcej mieszkańców liczy dana miejscowość.

Prawidłowość ta jest oczywista z dwóch względów. Po pierwsze, wszystkie cele przestrzenne codziennego wypoczynku po pracy, a także dominująca większość celów wypoczynku świątecznego musi być położona na obszarze samego miasta, gdyż podstawowym warunkiem korzystania z nich przez mieszkańców jest ich bliskość i łatwa dostępność. Po drugie, rzeki i tereny nadrzeczne stanowiły od dawna bardziej atrakcyjne obszary rekreacyjne dla mieszkańców leżących nad nimi miast i osiedli. Jest tak również współcześnie, mimo że zanieczyszczenie wielu rzek, wykorzystanie ich dla potrzeb przemysłu i transportu a także nieracjonalna zabudowa niektórych terenów nadbrzeżnych ogranicza lub wręcz uniemożliwia wykorzystanie niektórych odcinków rzek dla potrzeb wypoczynkowych.

Powyżej stwierdzono, że perspektywiczną wielkość, rangę i znaczenie funkcji turystycznych Odry w polskiej gospodarce turystycznej można będzie ustalić jedynie poprzez przeprowadzenie analizy walorów turystycznych rzeki na tle walorów turystycznych całego kraju. W odniesieniu do walorów wypoczynkowych Odry sprawa ma się zasadniczo inaczej. Już dzisiaj stwierdzić można, że dla wszystkich miast nadodrzańskich Odra i tereny nadodrzańskie stanowić powinny szczególnie cenny walor wypoczynkowy. Najbliższa przyszłość upowszechni tę prawdę.

Jesteśmy bowiem w przededniu wprowadzenia pięciodniowego tygodnia pracy, natomiast sytuacja gospodarcza kraju nie pozwala na angażowanie poważniejszych środków inwestycyjnych na budownictwo podmiejskich ośrodków wypoczynku świątecznego i zapewnienie im odpowiednich połączeń komunikacyjnych. Przez szereg lat, prawdopodobnie przez całe najbliższe dziesięciolecie, podstawowe, szybko rosnące potrzeby mieszkańców miast polskich w zakresie codziennego wypoczynku po pracy i wypoczynku świątecznego będą musiały być zaspokajane na obszarze samych miast i na ich najbliższym zapleczu w warunkach znacznego deficytu środków na zagospodarowanie wypoczynkowe. W tej sytuacji okaże się, że w wielu miastach jedynym realnym rozwiązaniem problemu będzie zasadnicza intensyfikacja funkcji wypoczynkowych przebiegającej przez miasto rzeki wraz z sąsiadującymi z nią terenami.

Społeczna, a w pewnym stopniu polityczna waga problemu wyma-

ga, aby w możliwie krótkim czasie wszystkie miasta nadodrzańskie dysponowały doraźnym programem wykorzystania i przystosowania Odry i terenów nadrzecznych do celów wypoczynkowych, jak również długookresowym planem zagospodarowania Odry jako jednym z istotnych, a często podstawowym elementem kształtowania funkcji rekreacyjnych miasta. W tym celu niezbędne jest w pierwszej kolejności rozeznanie aktualnych funkcji wypoczynkowych Odry oraz możliwości i uwarunkowań ich aktywizacji.

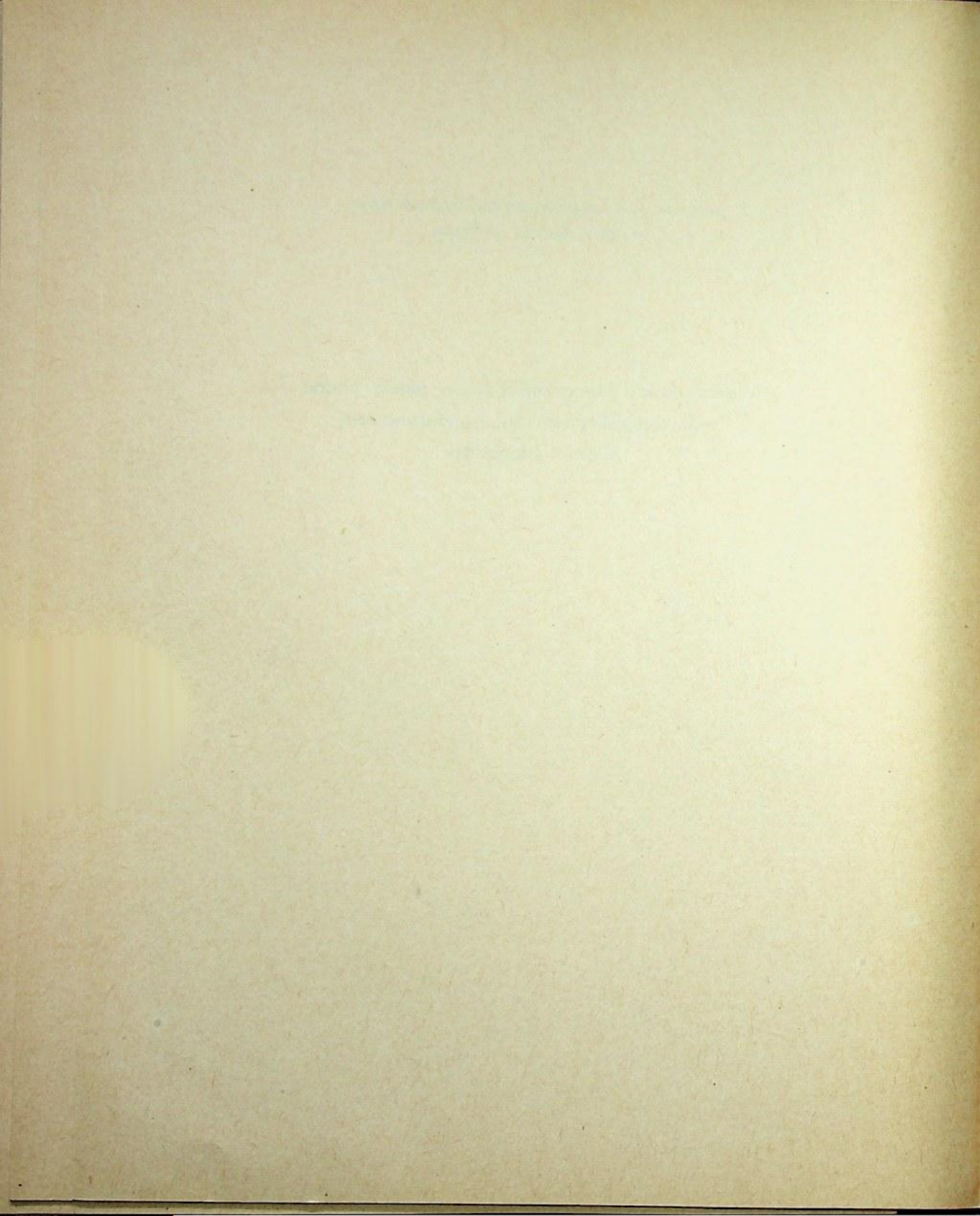
Prace badawcze nad tym tematem, wykonane w bieżącym roku w ramach badań odrzańskich koordynowanych przez Instytut Śląski w Opolu, a obejmujące wszystkie miasta nadodrzańskie liczące ponad 20 tys. mieszkańców pozwolą na ogólne zorientowanie się w sytuacji. W ciągu następnych dwóch lat powinniśmy uzyskać rozeznanie problematyki wszystkich miast nadodrzańskich w takim stopniu, który umożliwi sprecyzowanie wniosków co do założeń i zasad rozwiązań doraźnych i kierunkowych.

4.

W ubiegłym dziesięcioleciu dominowały poglądy dość jednostronnie traktujące funkcję cieków wodnych w gospodarce narodowej, w zagospodarowaniu przestrzennym kraju i w zaspokajaniu potrzeb socjalnych naszego narodu. Jednym z przejawów tych poglądów było bagatelizowanie funkcji turystycznych wielkich rzek. Innym, było niedocenianie roli rzek i terenów nadrzecznych w kształtowaniu wypoczynku mieszkańców miast. Obecnie powstają warunki do pogłębionego i bardziej obiektywnego ujmowania tych problemów. Aby te możliwości stały się faktem, niezbędne jest jednak zasadnicze pogłębienie znajomości problematyki funkcji turystycznych i wypoczynkowych największych polskich rzek - Wisły i Odry - ze szczególnym zwróceniem uwagi na sprawy zagospodarowania turystycznego i wypoczynkowego. Prace badawcze, prowadzone w ramach badań odrzańskich koordynowanych przez Instytut Śląski mogą tutaj odegrać szczególną rolę.

prof. dr hab. FRANCISZEK HAWRANEK
Instytut Śląski w Opolu

Miejsce badań humanistycznych w planie badań
nad kompleksowym zagospodarowaniem
Odry i Nadodrza



Zaprojektowane i realizowane badania Instytutu Śląskiego w Opolu nad tematyką odrzańską posiadają charakter kompleksowy, ujmując zagadnienia nie tylko techniczne, gospodarcze, biologiczne, osadnicze i rekreacyjno-turystyczne, lecz również i tę sferę problematyki, którą zwykło się określać humanistyką w szerokim zakresie tego mało precyzyjnego pojęcia. Celem niniejszego referatu jest przedstawienie uzasadnienia dla zamieszczenia tych kwestii w zaplanowanym programie badań, a także scharakteryzowanie zamierzonych kierunków badawczych.

Przede wszystkim projektodawcy humanistycznego planu badań wychodzili z założenia, że przy realizacji tak wszechstronnego i kompleksowego zamierzenia, jakim jest program odrzański, uwzględnić należy dyscypliny humanistyczne, gdyż bez nich osiągnięte cele byłyby niepełne i niekompletne. Aby zrozumieć całość zagadnień należy spojrzeć na wybrane problemy nauk humanistycznych i ich osiągnięcia, a także forsować rozwój tych badań, które mogą przynieść bardziej wszechstronny obraz Odry i Nadodrza.

Po wtóre - projektowane badania nie są ani pierwsze, ani jedyne. Byłoby niewybaczalnym błędem, gdyby planowane dociekania zaczynać od początku, z pominięciem dotychczasowego dorobku wielu uczonych w kraju i zagranicą. Nie ma potrzeby ponownego roztrząsania tych problemów naukowych, które zostały dotąd już opracowane i rozstrzygnięte. Istnieje natomiast pilna konieczność uporządkowania dotychczasowych badań, zweryfikowania ich wyników oraz usystematyzowania ich według kryteriów przydatnych dla wszystkich uczestników akcji badawczej. Dlatego też w ramach humanistycznego pododcinka badań przewiduje się zinventaryzowanie całego opublikowanego drukiem dorobku badawczego - z przeznaczeniem dla wszystkich zespołów, a także ujawnienia materiałów archiwalnych w zasobach poszczególnych archiwów państwowych na całym terenie badanego Nadodrza oraz w centralnych instytucjach archiwalnych.

Po trzecie - trzeba dać dyscyplinom humanistycznym szansę nowego spojrzenia na problemy właściwe tym naukom na zupełnie nowym terenie; nowym w sensie takim, iż granice tego "regionu" (szczegółowo mowa jest o tym poniżej) dopiero obecnie zostają wyznaczone, co powoduje, iż przydatność dotychczasowych badań

szczegółowych jest terytorialnie ograniczona. Trzeba zatem scałnić, pogłębić i uzupełnić te badania oraz dążyć do stworzenia nowych syntez, odpowiadających swym zasięgiem granicom "regionu", które zostaną ściśle wytyczone.

Po czwarte wreszcie - we wszelkich badaniach naukowych nie można pominąć problemu ludzi, decydujących w nadaniu kształtu Odrze i Nadodrzu - i to zarówno w przeszłości, jak i obecnie oraz w przyszłości. Obecny stan całego regionu w jego wszechstronnych uwarunkowaniach jest wytworem i produktem stosunków w przeszłości. Dlatego istnieje potrzeba spenetrowania dziejów Nadodrza w historii, aby móc racjonalnie wyjaśnić aktualny stan jego zagospodarowania i obraz współczesnych nam stosunków na tym terenie. Co więcej - historia zgodnie ze swym przeznaczeniem pragnie służyć przyszłości, zawiera bowiem nauki i wskazówki, które nie mogą być lekceważone przy ustalaniu wszelkiego rodzaju planów futurologicznych.

W sumie nauki humanistyczne czują się uprawnione do wzięcia udziału w tym wielkim przedsięwzięciu, jakim jest program badań odrzańskich. Ich wkład w ukształtowanie wyników programu doprowadzi do wzbogacenia jego profilu i wszechstronnego ujęcia kompleksowego charakteru programu badań odrzańskich.

Terytorium badawcze

Zasięg terytorialny badań odrzańskich określony został w projekcie programu dokładnie i obejmuje osiem województw nadodrzańskich (katowickie, opolskie, wrocławskie, legnickie, leżyńskie, zielonogórskie, gorzowskie, szczecińskie) oraz dwa województwa podsudeckie (wałbrzyskie i jeleniogórskie). Tak określony teren stanowi region badawczy również dla nauk humanistycznych. Część tych nauk o historycznym profilu staje przed problemem, czy i w jaki sposób potraktować ten teren jako region historyczny.

Już we wstępnej penetracji terenu staje się wiadomym, że region badawczy składa się z terytoriów, które posiadają bardzo zróżnicowaną przeszłość i w istocie rzeczy nigdy nie tworzyły regionu historycznego. Ziemie te w różnym czasie włączone zostały do monarchii piastowskiej, w różnych też okresach opuściły

Jej granice, wchodziły w skład różnych obcych organizmów państwowych, w okresie zaborów nie w całości znajdowały się pod pruskim panowaniem (wschodnia część województwa katowickiego stanowiła część Królestwa Polskiego), w okresie międzywojennym przecięte zostały granicą polsko-niemiecką, w dobie okupacji hitlerowskiej znalazły się we władaniu III Rzeszy na niejednakowych zasadach, wreszcie w Polsce Ludowej przeprowadzono na ich terenie kilka zmian podziału administracyjnego do 1975 r. W związku z tym zachodzi pytanie, czy można w aspekcie historycznym badać region o tak zróżnicowanym konglomeracie bagażu historycznego.

Niewątpliwie grozi nam niebezpieczeństwo ujmowania minionych epok przez pryzmat aktualnych podziałów administracyjnych, co w historiografii jest potępiane jako ujęcie ahistoryczne. Jednak bliższa analiza pojęcia regionu Nadodrza dowodzi, że ziemie te stanowią pewną całość z punktu widzenia fizyczno-geograficznego, ponieważ prawie w całości znajdują się w ramach dorzecza Odry, która to wodna magistrala tworzy oś w ich położeniu. Pod względem politycznym większość poszczególnych ziem z regionu Nadodrza przeżywała podobne perypetie, których wspólnym mianownikiem były walka z germanizacją, kwestia zdobywania i upowszechniania świadomości narodowej, dążenie do zjednoczenia z państwem i z narodem polskim. Pod względem ekonomicznym nie można wprawdzie mówić o autonomicznym rozwoju, polegającym na zdolności do samoregulacji i odtwarzaniu się w układach cyklicznych, ale liczne elementy gospodarki wykazują w Nadodrze bardzo bliskie podobieństwo, ponieważ ziemie te przeżywały w ramach modelu terytoriów położonych na wschód od Łaby podobne cykle rozwojowe. Dotyczy to również dziedziny społecznej, ponieważ układy strukturalne na całym Nadodrze cechowały się analogicznymi tendencjami.

Największy niewątpliwie brak w skompletowaniu wszystkich elementów, wchodzących w skład pojęcia regionu, występuje w dziedzinie świadomościowej. Nie można powiedzieć o ludności Nadodrza, by miała poczucie swej odrębności z tego tytułu, że zamieszkiwała określone terytorium. Nawet i obecnie, jak to wykazują pierwsze badania o wstępnym charakterze, nie ma jeszcze

mowy o istniejących w świadomości ludzkiej przekonaniach o ścisłym związku ludzi Nadodrza z Odrą. Jest to oczywiście odbicie istniejącego stanu rzeczy w zagospodarowaniu tego regionu, który nie jest jeszcze nastawiony na koncentrację swej ekonomiki wokół Odry. Ponieważ zaś byt określa świadomość, przeto zmian w zakresie nadbudowy oczekiwać można po zmianach w bazie. Obserwacja towarzysząca tym przemianom pozwoli uchwycić etapy ich rozwoju.

W rezultacie powyższych rozważań dochodzimy do wniosku, że dzisiejsze Nadodrze nie spełnia wszystkich wymogów, niezbędnych do uznania tego terenu za region historyczny, mimo to jednak reprezentują Nadodrze niektóre elementy takiego regionu. Najważniejszy jednak jest fakt, iż zaprojektowana wszechstronna rekonstrukcja regionu nadodrzańskiego obserwowana być może przez część dyscyplin humanistycznych in statu nascendi, dojdzie do skutku w trakcie narastania elementów wyróżniających go od innych regionów. Z tego punktu widzenia można i należy rekonstruować region historyczny przez inne nauki, a to głównie w celu wyjaśnienia genezy współczesnego nam stanu rzeczy - w tym przypadku na Odrze i Nadodrze.

Przegląd problematyki badawczej

Zaprojektowany w programie badań odrzańskich cel z zakresu nauk humanistycznych nosi tytuł "Aspekty społeczno-polityczne Odry i Nadodrza" i dzieli się na 9 szczegółowych tematów, których charakterystykę przedstawiono poniżej.

1. Inwentaryzacja wybranej literatury związanej z problematyką Odry i Nadodrza pomyślana została jako temat usługowy dla wszystkich celów i tematów programu badań odrzańskich. Jego celem jest zebranie maksymalnie rozbudowanej bibliografii w zakresie tej tematyki, która jest reprezentowana w kierunku 10 Rządowego Programu Badawczo-Rozwojowego PR-7. Nie byłoby celowym, gdyby w poszczególnych tematach zbierano osobno dane bibliograficzne; znacznie ekonomiczniej zorganizować można rodzaj centralnego banku informacji dla wszystkich uczestników badań w postaci regularnie dostarczanego katalogu kartkowego. Z jednej strony chodziło w organizacji tego tematu o uchwycenie najbar-

dział istotnego dorobku już opublikowanego, z drugiej zaś - o wykluczenie możliwości pominięcia wyników badawczych, opracowanych w przeszłości. Kartoteka bibliograficzna zostanie przygotowana w przejrzystym układzie w celu szybkiego i łatwego odnalezienia potrzebnych informacji. Poszukuje się sposobu takiego powielania kart, by mogły się one znaleźć w ręku każdego uczestnika badań.

Kartotekę literatury naukowej i popularnonaukowej przygotowuje zespół pod kierunkiem mgr Ewy Wyglendy.

Osobna kartoteka poświęcona zostanie tematowi: myśl odrzańska w polskiej literaturze pięknej. Chodzi w tym wypadku o uchwycenie dziejów problematyki odrzańskiej na kartach utworów literackich. Celowość zinwentaryzowania tej twórczości wynika z potrzeby zorientowania się, w jakim stopniu i w jakich kierunkach nasza literatura piękna oddziaływała na czytelników. Zbiorowa świadomość społeczna jest często bardziej podatna na wpływy ze strony literatury pięknej niż naukowej. Zebrany materiał posłuży do syntetycznego ujęcia badanych zjawisk.

Omawianą kartotekę przygotowuje zespół pod kierunkiem doc. dra Zbyszka Bednorza.

Nie koniec na tym. Okazało się, że kierownicy poszczególnych tematów są w posiadaniu często wartościowych nie opublikowanych materiałów. Będziemy starali się o ich ujęcie i zarejestrowanie, aby w wypadku potrzeby badacze mogli do nich sięgnąć.

Będziemy również w miarę posiadanych środków dążyć do spenetrowania zawartości archiwów państwowych w celu ujęcia wszystkich tych materiałów, które posiadają związek z całym programem badań odrzańskich. Impuls do takiej kwerendy archiwalnej dały nam wydawnictwa, które się już ukazały. WAP i Wojewódzki Konserwator Zabytków w Toruniu wydali broszurę pt. "Wisła i jej dorzecze. Przewodnik po materiałach", Z. 1, Toruń 1979, w nakładzie 500 egzemplarzy. Wydawcy planują wydanie w tej serii czterech dalszych zeszytów. WAP w Szczecinie, Ośrodek Informacji Naukowej i Postępu Techniczno-Organizacyjnego "INTORG" oraz Urząd Wojewódzki w Szczecinie wydały obszerny "Katalog materiałów archiwalnych. T. 1 - Gospodarka wodna, ochrona naturalnego środowiska, badania i poszukiwania geologiczne", Szczecin 1979,

(opr. Zdzisław Chmielewski). Wydawcy zapowiadają edycję dwóch dalszych tomów.

Z kolei WAP w Poznaniu oraz Ośrodek Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej Urzędu Wojewódzkiego w Poznaniu są edytorami "Katalogu dokumentów technicznych. Materiały archiwalne. T. 1: Budownictwo wodne, melioracje gruntów, kanalizacja miejska, sieć wodociągowa, ochrona środowiska", Poznań 1978, (nakład: 800 egz.). Katalog ten zawiera materiały od końca XVIII w. do 1965 r. w postaci map, planów, szkiców, rysunków i projektów, dotyczących m.in. budownictwa wodnego na Warcie. Wydawcy nie zasygnalizowali niestety, jakiej problematyce poświęcone zostaną następne tomy.

Wymienione wydawnictwa wydają się bardzo cenne, ujawniają bowiem bogactwo różnorodnego materiału, dotychczas przez badaczy zwykle nie eksploatowanego. Istnieje zatem pilna potrzeba zinwentaryzowania odrzańskich materiałów archiwalnych poprzez szczegółową kwerendę w wojewódzkich archiwach i podległych im jednostkach we Wrocławiu, Katowicach, Opolu, Jeleniej Górze, Zielonej Górze, Szczecinie i Poznaniu. Chodzi w tym wypadku nie tylko o mapy, dokumentację techniczną, akta regulacji rzek, budowy zbiorników wodnych, portów rzecznych, mostów itp., dokumentację geologiczną, projekty połączenia Odry z Dunajem, zagadnienia rolnictwa i leśnictwa (wszystko w odniesieniu do Odry i jej dopływów), lecz również o kwestie osadnictwa, przemysłowienia, polityki, kultury i oświaty. Interesuje nas całokształt działalności ludzkiej na terenach Nadodrza. W celu możliwie najbardziej dogodnego wykorzystania tych materiałów archiwalnych należałoby poszczególnym przewodnikom archiwalnym nadać jednolity kształt, dopasowany w swoim porządku rzeczowym do programu badań odrzańskich.

2. Opracowanie struktury demograficznej ludności Nadodrza w latach 1970-1980 oraz skonstruowanie prognozy rozwoju demograficznego tej ludności w latach 1980-1990-2000 jest zasadniczym zadaniem wszelkich zagadnień demograficznych. Jak wiadomo - nie posiadamy dotąd pełnego rozeznania w zakresie problemów ludnościowych, a jest to warunkiem koniecznym dla opracowania zasad-

nych prognoz na przyszłość. Dotyczy to przede wszystkim bilansu ludności i zasobów pracy na Nadodrzu w najbliższych dziesięcioleciach. Dopiero na tej podstawie planisci będą mogli urealnić zamierzenie inwestycyjne.

W tym samym temacie należy poddać analizie lokalne rynki pracy, poziom wykształcenia ludności, popyt na kadry kwalifikowane, stopień aktywności zawodowej w poszczególnych grupach ludności, możliwości dojazdu do pracy, ich zasięg terytorialny czyli te wszystkie kwestie demograficzne, które w sposób bezpośredni lub pośredni rzutują na całość zagospodarowania Nadodrza.

Struktury społeczno-demograficzne Nadodrza nie są stałe, ulegają zmianom, procesy stabilizacji i ruchliwości wykazują różne tendencje, a ich prawidłowości i uzależnienia od różnych czynników trzeba ustalić poprzez badania naukowe. Przy tej okazji ujawnią się, jak należy się spodziewać, zróżnicowania społeczno-zawodowe społeczności lokalnych w poszczególnych województwach nadodrzańskich.

Badania w wymienionym temacie prowadził będzie zespół pod kierownictwem doc. dra hab. Roberta Rauzińskiego.

3. Diagnoza procesów migracyjnych i czynników warunkujących stabilizację ludności Nadodrza stanowi wyodrębnione zagadnienie demograficzne, ważne ze względu na rozmiary zjawiska migracji i antecedencje w przeszłości. Ludność Nadodrza cechuje się nie tylko młodością demograficzną, co szeroko uwzględnione zostało w naszej publicystyce, lecz również skłonnością do migracji przestrzennych najpierw między wsią a aglomeracjami przemysłowymi, a potem także między Nadodrzem a pozostałymi częściami naszego kraju. Poważne braki w zagospodarowaniu Odry, a także terenów bezpośrednio do rzeki przyległych, spowodowały daleko idące deformacje demograficzne, polegające początkowo na zmniejszaniu się przyrostu liczby ludności, potem na jej stagnacji, wreszcie ostatecznie na ujemnym saldzie migracyjnym, co musi budzić żywy niepokój i skłonić do przyspieszenia decyzji aktywizujących życie ekonomiczne na Nadodrzu, szczególnie zaś w strefie bezpośrednio przyległej do rzeki Odry.

Drugim niejako sygnałem, wskazującym na dewiację rozwojową, jest zjawisko niepełnego wykorzystania zasobów wykwalifikowanych kadr, co stanowi asumpt do zastanowienia się nad środkami zaradczymi, wśród których na czoło wysuwa się doraźna możliwość przebadania problemu zatrudnienia z punktu widzenia współpracy PRL z NRD i CSRS. W przyszłości natomiast sytuacja w tej dziedzinie ulegnie zmianie z chwilą uruchomienia dźwigni aktywizacyjnych na terenach przygranicznych.

Badaniem i opracowaniem tej tematyki kierować będzie doc. dr hab. Robert Rauziński.

4. Badania i ocena stanu potrzeb i aspiracji ludności Nadodrza w związku z rozwojem funkcji Odry oraz aktywizacją zagospodarowania jej zasobów - to kolejny temat w programie celu humanistycznego, tym razem z zakresu socjologii. Pierwsze badania nad stanem świadomości mieszkańców Nadodrza w sprawie ich stosunku do Odry i problematyki odrzańskiej ujawniły wyniki oczekiwane, tj. stanowiące odbicie obiektywnych stosunków na Odrze. Poza emocjami historyczno-politycznymi mieszkańcy tego regionu nie widzą bezpośrednich związków swego życia z Odrą i Nadodrzem.

Jednocześnie ujawniły się sygnały, że w wypadku aktywizacji ekonomicznej tego regionu mieszkańcy gotowi są do zmiany swego stanowiska - mogą i chcą swe aspiracje życiowe związać ze wzbożoną infrastrukturą Odry i Nadodrza. Zgłaszają oni swoje potrzeby w tym zakresie. Oczywiście jest powiązanie tej tematyki z kwestią migracji. Już teraz wysunąć można hipotezę, że modernizacja Odry i Nadodrza spotka się ze społeczną aprobatą mieszkańców tego regionu, zwiążę ich jeszcze silniej z nim i spowoduje, iż tereny te uznane zostaną za "prywatną" ojczyznę mieszkańców.

Zespołem badawczym, pracującym nad tym zagadnieniem, kierować będzie doc. dr hab. Władysław Jacher przy współpracy doc. dra Manfreda Kutymy.

5. Przebadanie i opracowanie obrazu współczesnej polszczyzny oraz hydronimii dorzecza Odry to temat z zakresu językoznawstwa, dzielący się na dwie części.

W pierwszym etapie zostanie przebadana problematyka kształ-

towania się współczesnego języka polskiego na Nadodrzu. Interesują nas tutaj takie pytania badawcze: jaki jest stan integracji językowej mieszkańców Nadodrza, czyje i które elementy (spośród poszczególnych grup ludności) wzięły górę, czy istnieje specyfika językowa Nadodrza w stosunku do całego kraju, jak wygląda zróżnicowanie współczesnej polszczyzny w poszczególnych subregionach Nadodrza, czy istnieje i w jaki sposób manifestuje się specjalne słownictwo związane z gospodarką odrzańską, jak wygląda zróżnicowanie językowe wśród poszczególnych generacji, itp. Odpowiedzi na wymienione i inne kwestie badawcze pozwolą na sformułowanie uogólnień, obejmujących proces funkcjonowania języka polskiego na interesującym nas terytorium.

Kierownictwo badań nad tą tematyką sprawować będzie prof. dr hab. Feliks Pluta.

Następnie przebadania domaga się kwestia hydronimów dorzecza Odry. W tej dziedzinie oczekiwać można wielu interesujących wyników naukowych. W szczególności spodziewać się należy dostarczenia pełnych dowodów ukazujących, iż hydronimy wykazują starszy rodowód niż nazwy miejscowe. Trzeba też zbadać gruntuwnie stosunek liczby hydronimów słowiańskiego pochodzenia do niesłowiańskich. Wyniki badawcze dostarczą też odpowiedzi na niebagatelny problem, gdzie lokalizują się jedne i drugie hydronimy i czy istnieją w tej materii określone reguły, czy też rządzi tym zjawiskiem przypadek; dlaczego nazewnictwo wodne wykazuje zadziwiający brak stabilizacji i skłonności do oboczności?, czy reslawizacja stanu nazewniczego w dorzeczu Odry po II wojnie światowej dokonała się w sposób prawidłowy?, czy wszystkie nazwy oficjalnie ustalone znalazły powszechne przyjęcie?, czy obok nich znalazły się w obiegu językowym nowe? Byłoby też ze wszech miar rzeczą celową opracowanie pełnego wykazu hydronimii Odry i jej dopływów z interpretacją etymologiczną, dzięki temu bowiem otrzymamy dodatkowe źródło do poznania przeszłości dziejowej Nadodrza.

Badaniami w tym zakresie kierować będzie prof. dr hab. Henryk Borek.

6. Opracowanie monografii folkloru Nadodrza - to kolejny też

mat wymagający pilnego podjęcia ze względu na zmienne i ograniczone w czasie funkcjonowanie zwyczajów, obrzędów, wierzeń oraz tzw. literatury ustnej. Wstępne badania wykazały, że folklor odrzański nie jest ani szerzej znany, ani nie był dokładnie penetrowany. A tymczasem rodzą się liczne kwestie, wymagające dalekosiężnych poszukiwań i racjonalnych interpretacji zebranych materiałów. Przede wszystkim trzeba zbadać, czy istnieje specyficzny folklor odrzański, w czym jest on zbliżony i w czym odróżnia się od folkloru wiślańskiego, jakie są dzieje folklorystyki odrzańskiej, kim byli twórcy przekazów folklorystycznych, jak funkcjonowało przekazywanie tych tradycji, czy i w jakim stopniu skażone zostały one obcymi naleciałościami. Trzeba ustalić związki między folklorem zawodowym a regionalnym, opracować geografię występowania poszczególnych zjawisk z zakresu folkloru, zebrać pełną ich dokumentację, przygotować edycję antologii tego folkloru.

Folklor wchodzi w zakres fenomenu świadomości społecznej, dlatego wydaje się rzeczą celową prześledzenie jego form w czasach dawniejszych i ustalenie jego egzystencji w poszczególnych subregionach Nadodrza w czasach nam współczesnych. Z jednej strony folklor odrzański stanowi skarbnicę dawnych tradycji, z drugiej zaś jego ulegający przemianom kształt niesłychanie ubarwia życie, inspirowa twórców i artystów, oddziałuje wychowawczo na społeczeństwo.

Kierownictwo badań folklorystycznych sprawować będzie prof. dr hab. Dorota Simonides.

7. Opracowanie syntezy dziejów Nadodrza od czasów najdawniejszych do 1945 r. - to pilne zadanie stworzenia nowoczesnej monografii dziejów ziem nadodrzańskich w takim ujęciu terytorialnym, jaki przewiduje program badań odrzańskich. Takiego ujęcia syntetycznego dotąd nie posiadamy. Wartościowa "Monografia Odry" pod red. A. Grodka, M. Kleczewskiej-Zaleskiej i A. Zierhoffera, Poznań 1948, zawierająca sporo materiału faktograficznego, nie odpowiada jednak dzisiejszym wymaganiom, a późniejsze ujęcia również nie są do przyjęcia ze względu na inaczej pojmowaną rozległość terytorialną Nadodrza, a także z uwagi na niekompletność tematyczną.

Nasze zamierzenie badawcze sprowadza się do opracowania pełnej syntezy historycznej regionu Nadodrza od X w. do XX w., z podziałem na dwie epoki - feudalizm i kapitalizm, z uwzględnieniem problematyki ekonomicznej, politycznej, społecznej i kulturalno-oświatowej. Zaletą takiego ujęcia będzie przejrzysta konstrukcja. Narracja w konwencji popularnonaukowej oraz bogaty materiał kartograficzny i ilustracyjny sprawią, iż dzieło to będzie się nadawało do szerokiego upowszechnienia. Głównym celem zaprojektowanego dzieła syntetycznego będzie prześledzenie dziejów rozwoju Nadodrza w ciągu ostatniego tysiąclecia, dzięki czemu uzmysłowi ono czytelnikowi genezę stanu tego regionu w 1945 r. Na konkretnym materiale ukazane zostaną wielowiekowe zacofanie tego regionu pod obcym panowaniem, fatalna polityka gospodarcza Prus i Niemiec na tym terytorium, dzieje Ostflucht, zmagania z germanizacją, opóźnienia rozwojowe, braki inwestycyjne, zacofanie kulturalno-oświatowe itp. zjawiska, których rozległość stanowi duży problem do dnia dzisiejszego.

Wieloosobowym zespołem badawczym i autorskim kierować będzie dr Wiesław Lesiuk.

8. Syntetyczne studium przemian społeczno-politycznych Nadodrza w latach 1945-1975 - to opracowanie dziejów Nadodrza w Polsce Ludowej. Powrót ziem Nadodrza do Polski stał się doniosłym momentem w dziejach tego regionu, który znalazł się w zupełnie nowej sytuacji geopolitycznej i ekonomicznej. Historyczne decyzje z 1945 r. o przesunięciu granic Polski na zachód pociągnęły za sobą dalekosiężne konsekwencje, których rozmiary wymagają dzisiaj syntetycznego ujęcia historycznego.

Polska Ludowa przejęła Nadodrze w stanie zrujnowanym i znacznie zdewastowanym, a jednocześnie kraj nasz stanął przed pilną potrzebą modernizacji, odbudowy i przebudowy całej struktury ekonomiczno-społecznej, co spowodowało, że Nadodrze nie było początkowo terenem wielkich inwestycji a sprawy Odry odsunięte zostały na plan dalszy ze względu na pilniejsze potrzeby. W rezultacie doszło do zaniedbań w wielu dziedzinach; muszą one zostać zlikwidowane w najbliższych dziesięcioleciach.

Stan badań nad losami Nadodrza w Polsce Ludowej nie jest jednakowo zaawansowany. Pod względem chronologicznym najlepiej

prezentuje się pierwszy okres 1945-1948, a następne zaś lata zostały - wskutek znanych trudności w dotarciu do materiałów archiwalnych - znacznie słabiej opracowane. Niektóre z województw posiadają już rozbudowaną literaturę, inne wymagają przeprowadzenia badań podstawowych. Planowane przedsięwzięcie jest trudnym zadaniem, wymaga bowiem bardzo licznych kwerend, a także uporania się z kłopotami metodologicznymi, których najnowsza historiografia nie szczędzi swym adeptom.

Całością prac organizacyjnych i redakcją merytoryczną przygotowanego dzieła kieruje dr Zbigniew Kowalski, a jego zespół badawczo-autorski liczy 10 osób.

9. Studia nad działalnością organizacji społecznych, związaną z zagospodarowaniem Odry i jej zasobów - to ostatni z zaprojektowanych tematów w grupie dyscyplin humanistycznych.

Myśl odrzańska pielęgnowana była w Polsce w wielu organizacjach społecznych, które mimo braku odpowiednich środków usiłowały propagować w całym narodzie polskim konieczność podjęcia wysiłków najpierw w kierunku rozszerzenia granic państwa polskiego na zachód, następnie zaś w Polsce Ludowej domagały się aktywizacji społeczno-ekonomicznej Nadodrza, upatrując w nim główną dźwignię rozwoju całego kraju. Wysiłki te trwały wiele dziesięcioleci; zaangażowali się w nich społecznicy różnych organizacji, pełniący funkcje inicjatorów, autorów koncepcji, popularyzatorów tej tematyki. Dzisiaj - kiedy plany i marzenia tych działaczy społecznych posiadają szanse realizacji - nie sposób pominąć ich działalność i osiągnięć. Entuzjaści Odry, nie zważając na żadne przeciwności, przygotowywali programy i projekty, które dzisiaj są urzeczywistniane. Nie ulega wątpliwości, że trzeba zebrać i opracować cały społeczny dorobek ludzi, których aktywność przyczyniła się do podjęcia w skali państwowej wielkich przedsięwzięć na Odrze i Nadodrzu.

Kierownictwo badań nad tą tematyką powierzone zostało dr. Stanisławowi Gruszeckiemu.

x x x

Zarysowana powyżej projektowana tematyka badawcza z zakresu humanistyki w ramach kompleksowego zagospodarowania Odry i Nad-

odrza stanowi z jednej strony uzupełnienie zamierzeń badawczych wyszczególnionych w celach 01-07 kierunku 10 PR-7, z drugiej zaś jest to autonomiczna problematyka o niebagatelnym znaczeniu dla perspektywicznej realizacji zadania modernizacji Nadodrza. Mamy pełne przekonanie, że wcześniej lub później tematyka humanistyczna musiałaby i tak znaleźć się w planie badań odrzańskich; równoległe prowadzenie tematów humanistycznych z pozostałymi spowoduje, że plan badawczy posiadać będzie harmonijny i kompleksowy charakter.

prof. dr hab. JANUSZ GILAS
Uniwersytet im. M. Kopernika w Toruniu

Ujednolicenie Europejskiego Prawa Rzecznego
z perspektywy odrzańskiej

Już obecnie Odra jest wykorzystywana dla przewozów międzynarodowych, nie tylko między państwami nadbrzeżnymi, lecz także przewozów wykonywanych przez państwa trzecie¹. Niewątpliwie wielkość przewozów międzynarodowych na Odrze zwiększy się wraz z zakończeniem jej przebudowy, połączeniem Odry z Wisłą poprzez Kanał Śląski. Taki stan techniczny polskiej sieci rzecznej, jaki zostanie osiągnięty po zrealizowaniu planów "Wisła" i "Odra" nakazuje rozpatrzyć zagadnienie ujednolicenia europejskiego prawa rzeczno-ego, które w warunkach utrzymywania się odrębnych systemów prawnych, wśród których prawdziwie międzynarodowymi są system dunajski i system reński, może stanowić przeszkodę dla wykonywania przewozów i utrzymania jednolitości transportowej Europy.

Innym problemem, który współcześnie zwraca uwagę jest kwestia ochrony wód śródlądowych przed zanieczyszczeniem. Poświęcono już studia zanieczyszczeniu Odry, który to problem również wymaga współdziałania międzynarodowego².

Europejskie ujednolicenie prawa może być osiągnięte przez stworzenie nie tyle jednego prawa dla wszystkich wód śródlądowych, lecz choćby dla dróg o znaczeniu międzynarodowym pod postacią jednej konwencji. Raczej utrzymując partykularyzm w europejskim prawie rzeczno-ym należałoby jako metody ujednolicenia przyjąć zasadę naśladownictwa bardziej zaawansowanych i optymalnych rozwiązań prawnych na innych europejskich drogach wodnych oraz ewentualnie metodę zaleceń jakiegoś organu europejskiego, jak Europejskiej Komisji Gospodarczej czy specjalnej europejskiej konferencji rzeczno-ego, które w wysokim stopniu mogłyby być dostosowane do zaleceń wypracowanych przez Stowarzyszenie Prawa Międzynarodowego /International Law Association/.

I. Ujednolicenie międzynarodowego prawa publicznego rzeczno-ego

Kodyfikowano prawo międzynarodowe rzeczno-ego w akcie końcowym Kongresu Wiedeńskiego w 1815r, w Traktacie Wersalskim w 1919r, w Konwencji Barcelońskiej z 1921r. Jest jednak wąt-

pliwe czy normy tych umów międzynarodowych wyrażają potrzeby współczesności i kontrowersyjne jest w jakim stopniu obowiązują obecnie Konwencja Barcelońska wraz ze statutem dróg żeglownych o znaczeniu międzynarodowym. W każdym zaś razie prawo to stanowiło jedynie punkt wyjścia w procesie ewolucji prawa rzeczno-poszczególne kontynentów i różnicowania się prawa dla poszczególnych rzek. W ten sposób wywodzić można, że współczesne prawo rzeczne charakteryzuje się relatywizmem i specyficznością każdego reżimu rzeczno, przewagą motywu ekonomicznego nad motywem politycznym, tendencją do pochłonięcia prawa rzeczno przez prawo wód śródlądowych³.

Etapy kodyfikacji międzynarodowego prawa rzeczno w pierwszym rzędzie zmierzały do zdefiniowania pojęcia rzeki międzynarodowej, drogi żeglownej o znaczeniu międzynarodowym, a w końcu basenu wodno śródlądowego. Jeśli jednak w pracach Stowarzyszenia Prawa Międzynarodowego i Komisji Prawa Międzynarodowego ONZ przyjęto pojęcie basenu wodno / drainage basin/, to w każdym razie w europejskiej praktyce traktatowej w dalszym ciągu operuje się pojęciem drogi żeglownej o znaczeniu międzynarodowym⁴. Wynika stąd, że drogę wodną stanowi główna droga wodna wraz z dopływami i kanałami dającymi dostęp do morza co najmniej dwu państwom. W ten sposób istniałoby uzasadnienie by Odrę wraz z kanałami łączącymi ją z Łabą a po zbudowaniu Kanału Śląskiego wraz z tym kanałem traktować jako jedną drogę wodną. Wymaga to utrzymania wśród sposobów korzystania z wód śródlądowych na szereg z nich prymatu żeglugi lub ulokowania jej w hierarchii różnych sposobów korzystania z rzeki na takim miejscu, aby bez przeszkód mogła być wykonywana⁵. W tym sensie w ramach ujednolicenia prawa rzeczno europejskiego należałoby przyjąć, że na drogach wodnych o znaczeniu międzynarodowym żegluga zajmuje najwyższe miejsce lub następne miejsce po użytkowaniu dla celów municypalnych, przy czym winno ono być wykonywane w sposób nie szkodzący żegludze⁶.

Kolejnym problemem wymagającym ujednolicenia jest kwestia zarządu nad drogą wodną o znaczeniu międzynarodowym. Porównawcze zestawienie rozwiązań przyjętych dla poszczególnych

rzek wskazuje, że najwłaściwszym rozwiązaniem jest stworzenie komisji międzynarodowej⁷. W takiej sytuacji jak na Odrze, kiedy państwa nadbrzeżne powołały każde dla swego narodowego odcinka organy krajowe o statusie pełnomocników, zarządów, inspektoratów, które występują w podwójnej funkcji, a więc organów krajowych i jednocześnie organów międzynarodowych, doszło do niecelowego rozbudowania organów, rozczłonkowania funkcji zarządzających i w płaszczyźnie międzynarodowej w konsekwencji trudne stało się optymalne zarządzanie współpracą rzeczną. Spośród przyjmowanych w traktatach rozwiązań wyróżnia się komisje techniczno-administracyjne. Do tych ostatnich zalicza się komisję dunajską. Sądzić można, że wskutek konieczności regulowania na drodze żeglownej o znaczeniu międzynarodowym nie tylko spraw robót technicznych i żeglugi ale także spraw ujednolicania prawa administracyjnego rzeczno i prawa ekologicznego, lepszym rozwiązaniem jest nie ograniczanie zadań komisji do spraw technicznych, lecz wyposażenie ich w funkcje administracyjne i prawotwórcze⁸.

W związku z praktyką reńską polegającej na utrzymywaniu odrębnej komisji dla ochrony wód przed zanieczyszczeniem mimo istnienia Centralnej Komisji Renu zastanowić się należy czy celowe jest dwutorowe zarządzanie sprawami rzecznoymi. Raczej w tej mierze należałoby przy modelowaniu prawa odrzańskiego skorzystać z doświadczeń dunajskich, które nie zakładają dwutorowości administracji rzecznej i utrzymywać, że wszystkie zadania winny koncentrować się w jednej komisji. Rozwiązanie reńskie wyjaśnić można jedynie tym, że komisja reńska sięga swymi początkami 1831r, a więc zagadnienia zanieczyszczenia nie wchodziły wówczas w grę, a pewne trudności z ich regulacją spowodowały potrzebę stworzenia komisji specjalnej, związanej z strukturą konferencji ministrów państw nadbrzeżnych, które dopiero wypracowała standardy ochrony przed zanieczyszczeniem. Gdyby więc na Odrze przygotować dobrą umowę międzynarodową, od razu zawierającą standardy ochrony przed zanieczyszczeniem, można byłoby nie tworzyć odrębnej komisji państw nadbrzeżnych dla ochrony przed tymi zanieczyszczeniami.

II. Ujednolicenie prawa kolizyjnego żeglugi rzecznej

Wśród stosunków prawnych rzecznych prawa prywatnego, w tym zwłaszcza dotyczących ich wykorzystania dla celów żeglugowych wyróżnić można stosunki wewnętrzne, nie wykraczające ani *ratione personae* ani *ratione materiae* w obcy porządek prawny i stosunki międzynarodowe, dokładnie zawierające w stanie faktycznym element międzynarodowy /lub tzw. element obcy/. Sprawy z elementem międzynarodowym uzyskują taki charakter bądź *ratione materiae*, kiedy na przykład statek rzeczny znajduje się za granicą /zdarzenie prawne miało miejsce na statku rzeczny za granicą/, bądź *ratione personae*, kiedy jedna ze stron stosunku prawa prywatnego rzeczno ma obce obywatelstwo lub obcą przynależność państwową /np. ubezpieczyciel ma obcą przynależność państwową lub dochodzi do skutku umowa o pracę z zagranicznym marynarzem⁹./

Określenie elementu międzynarodowego w stosunkach prawa prywatnego sprawia, że publiczno-prawne rozróżnienia dróg wodnych śródlądowych na narodowe i międzynarodowe, w tym umiędzynarodowione istotniej nie wpływa na właściwość lub brak właściwości prawa międzynarodowego prywatnego do tych sytuacji, które wystąpią na każdej z kategorii wód śródlądowych. Można wprawdzie wywodzić, że w sytuacji dróg narodowych śródlądowych maleje liczba spraw z elementem międzynarodowym wskutek wykluczania przewozów statkami obcymi na tej kategorii wód, lecz jeśli już obcy statek zostanie dopuszczony na takie wody, może ukształtować się również sytuacja zawierająca w swym stanie faktycznym element międzynarodowy, a w każdym razie przewóz na takiej drodze ładunku zagranicznego choćby statkiem narodowym, automatycznie zawiera element międzynarodowy i czyni koniecznym stosowanie prawa międzynarodowego prywatnego.

Skomplikowana jest kwestia odszukiwania norm prawa międzynarodowego prywatnego właściwych dla regulowania sytuacji prawnokolizyjnych z elementem międzynarodowym. Normy takie zawiera bowiem w nikłym stopniu specjalne ustawodawstwo wodne poszczególnych państw i umowy międzynarodowe w sprawie współpra-

cy rzecznej. Dla przykładu jedne z nielicznych norm kolizyjnych prawa międzynarodowego prywatnego odnajdujemy w umowie między rządami PRL i NRD w sprawie żeglugi na wodach granicznych oraz w sprawie eksploatacji i utrzymania wód granicznych z 6 lutego 1952 r.¹⁰. W art. 6 umowy stwierdzono: "Jeżeli w wyniku czynności, związanych z akcją pomocy względnie z akcją ratowniczą, osoby trzecie poniosą szkody, obie Umawiające się Strony zapewnią im w swoim zakresie możliwość dochodzenia odszkodowania według prawa obowiązującego na terytorium Strony, gdzie szkoda nastąpiła". Spotykamy zatem w tym artykule w charakterze legis specialis zastosowanie ogólnej normy prawa międzynarodowego prywatnego, w myśl której czyny niedozwolone podlegają legi loci delicti commissi. Przepis z kolei art. 7 tworzy nowy łącznik prawa państwa strony poszkodowanej, co stanowi odstępstwo od legis loci delicti commissi, nie spotykane w ogólnym polskim prawie międzynarodowym prywatnym. Stwierdza się bowiem: "Jeżeli zniszczenie lub uszkodzenie żeglugowych budowli wodnych, statków lub tratw jednej ze stron nastąpiło wskutek zawinionego działania lub zaniechania kierownika statku lub tratwy przynależnej do drugiej Strony, odpowiada za szkodę właściciel lub posiadacz statku względnie tratwy według prawa właściwego dla Strony poszkodowanej".

W sytuacji gdy ustawy wodne lub umowy międzynarodowe nie stworzyły pełnego katalogu norm kolizyjno-prawnych powstaje pytanie czy kolizyjne międzynarodowe prawo rzeczne powstaje dzięki obowiązywaniu ogólnych zasad prawa międzynarodowego prywatnego lub zwyczajów międzynarodowych czy też wskutek wypełniania luki w prawie poprzez odwoływanie się do ustaw o prawie międzynarodowym prywatnym w wyniku analogii. Vladimir Koutikov zapewniał, że w takich sytuacjach wykazują się przydatnością zwyczaje międzynarodowe, wśród których wymieniał właściwość legi loci delicti commissi dla czynów niedozwolonych i legi banderae jako właściwe dla stosunków pracy. Jego zadaniem istniałoby zatem domniemanie właściwości zwyczajów międzynarodowych tak długo, jak długo prawo pisane nie tworzy normy specjalnej¹¹. W istocie jednak istnienie nawet tych norm jako zwyczajów międzynarodowych jest wątpliwe, w przypadku czy-

nów niedozwolonych dla przykładu wskutek rozpowszechnienia współcześnie szkół aksjologicznych prawa międzynarodowego prywatnego jak *better law approach*. Nadto zakresy przypisane tradycyjnie przyjmowanym łącznikom różnią się w ustawach i prawie poszczególnych państw. W tym stanie rzeczy wydaje się, że raczej właściwe jest stosowanie analogii do ogólnego prawa międzynarodowego prywatnego danego państwa, a czasem analogii do prawa morskiego danego państwa.

Podstawę dla prawa międzynarodowego prywatnego stanowi instytucja bandery, która umożliwia odwoływanie się do prawa bandery jako łącznika podstawowego¹². Stosowanie do prawa bandery / a gdyby nie było przyjęte w danym państwie, prawa państwa miejsca rejestracji / miałyby być oceniane zagadnienia rejestracji statku, własności statku, przywilejów na statku, zdarzeń cywilnych zachodzących na statku. Umowy co do przewozu ładunków i pasażerów podlegają prawu wybranemu przez strony /*lex pro voluntatae*/ ¹³. Gdyby strony nie wybrały prawa, wówczas podlega ona prawu państwa, w którym strony mają siedzibę albo miejsca zamieszkania. Zazwyczaj jednak umowa o przewóz jest zawierana między osobami mającymi różne obywatelstwo i różną przynależność państwową, wówczas na podstawie art. 27 § 2 właściwe jest prawo przewoźnika. Do umowy ubezpieczenia statku lub ubezpieczenia ładunku stosuje się prawo państwa, w którym w chwili zawarcia umowy ma siedzibę zakład ubezpieczeń. Zobowiązania ustawowe jak czyny niedozwolone, a więc kwestia odszkodowań w stosunku do osób trzecich, zagadnienia zdarzeń i ratownictwa podlegają łącznikom terytorialnym, a więc *legis loci actus* ¹⁴. Stosunki pracy podlegają ocenie prawa wybranego przez strony, gdyby zaś nie dokonały one wyboru prawa, podlegają one prawu państwa na terytorium którego mają miejsce zamieszkania i siedzibę, gdyby zaś nie miały miejsca zamieszkania i siedziby na terytorium tego samego państwa, wówczas właściwe jest prawo państwa, w którym praca jest, była lub miała być wykonywana. W ten sposób analiza art. 33 naszej ustawy prowadzi do wykluczenia jako łącznika prawa państwa siedziby przedsiębiorstwa, gdyż praca nie jest wykonywana w przedsię-

biorstwie pracodawcy. Z kolei należałoby się zastanowić czy w miejsce *lex loci laboris* jako ostatecznego łącznika w sytuacji, gdy strony stosunku pracy nie dokonały wyboru prawa nie powinno występować *legis banderae*. Na rzecz takiej analogii do prawa morskiego należałoby się opowiedzieć ze względu na przypadkowość związku z prawem państwa, w którym na pokładzie statku jest wykonywana praca, zwłaszcza że barki mogą się znajdować w żegludze nie tylko przez jedno państwo, lecz wiele państw. W tym wypadku więc prócz analogii do ogólnego prawa międzynarodowego prywatnego należy stosować pomocniczo analogię do prawa morskiego¹⁵.

W sytuacji kiedy na odcinku norm prywatno-kolizyjnych międzynarodowych potwierdza się związek między prawem międzynarodowym prywatnym rzeczonym a poszczególnymi krajowymi systemami prawa międzynarodowego prywatnego i niekiedy krajowymi systemami prawa międzynarodowego prywatnego morskiego, zastanowić się należy czy nie warto doprowadzić do międzynarodowego ujednolicenia prawa rzeczowego, na przykład w skali państw europejskich. Wtedy powstaje pytanie czy należałoby doprowadzić do międzynarodowego ujednolicenia norm prawnych rzeczowych dla wszystkich stosunków, a więc zarówno dotyczących żeglugi krajowej jak międzynarodowej czy też ujednolicić normy dotyczące żeglugi międzynarodowej. W drugim przypadku powstaje dalsze pytanie czy ujednolicenie międzynarodowe powinno przede wszystkim zmierzać do ujednolicenia norm merytorycznych tzw. bezpośrednich /*Sach-normen*/, a więc być ujednoliceniem prawa cywilnego czy też być ujednoliceniem kolizyjnym. Analogia do prawa morskiego prowadzi mogłoby do wniosku, że jest możliwe totalne ujednolicenie cywilnego prawa rzeczowego. Na przeszkodzie temu stoi jednak niski stopień internacjonalizacji żeglugi rzeczowej, w każdym razie wydatnie niższy od internacjonalizacji żeglugi morskiej, w której każdy statek może odbywać podróże międzynarodowe. W tym stanie rzeczy wydaje się celowe zastanowienie w jakim stopniu osiągnięto już międzynarodowe normy bezpośrednie i jaki jest zakres ich obowiązywania. Jak dotąd norm międzynarodowo regulujących bezpośrednio stosunki prawne z elementem międzyna-

rodowym nie jest zbyt wiele, lecz w każdym razie więcej od liczby norm kolizyjnych. W pracy Koutikova podaje się jako ich ilustrację przykłady zaczerpnięte z przypisów reńskich w sprawie awarii wspólnej /Regles du Rhin Anvers-Rotterdam 1956/, konwencji norwesko-szwedzkiej z 11 maja 1929 r i traktatu austriacko-czechosłowackiego z 12 grudnia 1928 r¹⁶. Dodać także można, że ogólne warunki transportu towarów znegocjowane w Bratysławie 26 września 1955 r w całości zawierają normy bezpośrednio międzynarodowe. Ich znaczenie minimalizuje jednak to, że dotyczą one indywidualnej drogi wodnej, na przykład Renu lub Dunaju, znegocjowane zostały między stronami tych umów i związanych z nimi struktur organizacyjnych, a nawet w charakterze umów między przedsiębiorstwami. Jako takie ani nie tworzą europejskiego prawa międzynarodowego prywatnego ani też nie eliminują potrzeby regulacji kolizyjno-prawnej żeglugi śródlądowej międzynarodowej.

W zakresie międzynarodowego ujednolicenia prawa kolizyjnego prócz kilku przepisów kolizyjnych zawartych w traktatach dwustronnych większe znaczenie jedynie uzyskały konwencje genewskie z 9 grudnia 1930 r w przedmiocie środków administracyjnych koniecznych dla uzyskania prawa do bandery w żegludze śródlądowej, w przedmiocie rejestracji, praw rzeczowych i innych pokrewnych, w przedmiocie zdarzeń¹⁷. W nowych czasach zawarto konwencję o ujednoliceniu niektórych zasad dotyczących odpowiedzialności wynikającej ze zderzenia statków żeglugi śródlądowej z 15 marca 1960 r¹⁸. Ostatnia z konwencji międzynarodowo ujednoliciła normy merytoryczne. Podlegają ujednoliceniu zasadniczo wszelkie stosunki związane z odszkodowaniem za straty spowodowane przez zderzenia statków żeglugi śródlądowej, nie tylko statków lecz także osób i rzeczy na pokładzie statków z wyjątkiem statków publicznych i statków tego samego państwa uczestniczących w zderzeniu, jeśli państwo ratyfikujące konwencję tak zastrzeże¹⁹. Warunkiem ponoszenia odpowiedzialności jest wina pojmowana subiektywnie, a więc na podstawie szkód, nie można o niej wnosić²⁰. Dwa lub więcej statków, które są winne zderzenia będą ponosiły odpowiedzialność solidarnie, a

jeśli zasada odpowiedzialności solidarnej nie jest danemu systemowi prawa znana, odpowiedzialność będą ponosiły proporcjonalnie, gdy zaś proporcje nie mogą być ustalone będą ją ponosiły w równej wysokości /art. 4 § 1 i § 2/. Statek winny zderzenia ponosi odpowiedzialność nawet wówczas, gdy zderzenie zostało spowodowane przez pilota, choćby pilot był obowiązkowy /art.5/. Terminy przedawnienia dla roszczeń odszkodowawczych wynoszą dwa lata, a przypadku roszczeń o zwrot odszkodowania od dłużnika solidarnego jeden rok /art.7 § 1 i 2/. Przerwy i zawieszenie w tych okresach reguluje prawo państwa władzy rozstrzygającej / lex fori/²¹.

Wspomniane konwencje nie stały się jednak prawem ogólnoeuropejskim ze względu na utrzymywanie się doktryn publiczno-prawnych, które poddają regulację żeglugi śródlądowej na poszczególną rzecę w miarę możliwości prawu krajowemu, a na arteriach międzynarodowych prawu państw nadbrzeżnych. Stale dominującą tendencją jest bowiem chęć wykluczenia państw nie-nadbrzeżnych od wpływu na prawo obowiązujące na danej rzecy i traktowanie rzek jako narodowych lub państw nadbrzeżnych²².

III. Ujednolicenie kolizyjnoprawnego reżimu ochrony przed zanieczyszczeniem

W dziedzinie zapobiegania zanieczyszczeniu rzek prawo z konieczności winno nosić charakter partykularny, gdyż specyfika zakładów przemysłowych rozlokowanych nad rzeką, a w konsekwencji różnorodność środków zanieczyszczających, a w zależności od wielkości rzeki także rozmaite standardy czystości, czynią koniecznym regulowanie zagadnienia zanieczyszczeń dla każdego basenu rzecznoego osobno. W tym świetle problem ujednolicenia prawa w skali europejskiej może nasuwać dwie szczegółowe kwestie: 1/ jeśli uregulowano zagadnienie zapobiegania zanieczyszczeniu dla poszczególnych rzek może w grę wchodzić ujednolicenie prawa dla całego basenu rzecznoego, 2/ w trybie naśladownictwa może następować rozpowszechnienie instytucji i poszczególnych rozwiązań prawnych i instytucjonalnych uznanych za najlepsze w regulacjach dotyczących innych basenów rzecznych.

Obie kwestie szczegółowo nakazują zwrócić uwagę na rozwiązania przyjęte na Renie jako te, które mogłyby być naśladowane na Odrze.

W sensie instytucjonalnym zasadnicze zadania w dziedzinie zapobiegania zanieczyszczeniu spełnia Komisja Międzynarodowa dla Ochrony Renu przed zanieczyszczeniem, której początki wiążą się z traktatem w przedmiocie regulacji rybołówstwa łososia w basenie Renu z 7 czerwca 1886 r. obowiązującym między Niemcami, Holandią i Szwajcarią. Komisja międzynarodowa została powołana z chwilą gdy okazało się, że wskutek zanieczyszczenia Renu nie ma już mowy o odławianiu łososia, co nastąpiło w układzie berneńskim z 29 kwietnia 1963 r. Stronami układu stały się Francja, Luksemburg, Holandia, RFN, Szwajcaria i później od 3 grudnia 1976 r. wspólnoty europejskie²³. W komisji, każdego członka reprezentuje czterech delegatów i eksperci. Jej zalecenia uchwalone są jednogłośnie, przy czym wstrzymanie się jednej z delegacji nie pozbawia waloru uchwalonego zalecenia. Gdy jednogłośność nie może być osiągnięta zwoływane są konferencje ministerialne dla rozważenia właściwych problemów, z których pierwsza odbyła się w Hadze 25/26 października 1972 r., następne zaś w Bonn 4/5 grudnia 1973 r. a ostatnio w Bernie 25 maja 1976 r. W wyniku tych konferencji podpisano szereg traktatów: układ w przedmiocie przyznania członkostwa komisji międzynarodowej wspólnotom europejskim z 3 grudnia 1976 r., konwencję w przedmiocie ochrony Renu przed zanieczyszczeniami chemicznymi z 3 grudnia 1976 r., której zasadnicze osiągnięcie stanowiło sporządzenie listy czarnej substancji chemicznych, których odprowadzenie do Renu powinno być całkowicie zakazane a w okresie przejściowym wymagało zezwolenia władzy krajowej i listy szarej, na której znalazły się substancje chemiczne, których odprowadzenie winno być reglamentowane przez władze krajowe, konwencję w przedmiocie ochrony Renu przed zanieczyszczeniami chlorowymi, która ustalała standardy chloru jonowego / na przykład przy przekraczaniu granicy holendersko-niemieckiej nie powinno być 200 mg/l jonu chloru/²⁴.

W zakresie prawnomiędzynarodowej ochrony Odry przed zanieczyszczeniem nie osiągnięto ani instytucjonalnej ani normatywnej doskonałości prawa reńskiego. W stosunkach z NRD zagadnienia dotyczy umowa z 11 marca 1965 r o współpracy w dziedzinie gospodarki wodnej na wodach granicznych a w stosunkach z Czechosłowacją umowa o gospodarce wodnej na wodach granicznych z 21 marca 1958 r²⁵. Umowy te dotycząc całości wód granicznych m. in. zobowiązują do "stopniowego zmniejszania zanieczyszczenia wód granicznych" jak w umowie z Czechosłowacją i podejmowania "przedsięwzięć dla poprawy istniejącej jakości wody na wodach granicznych" jak w umowie z NRD. Zadania te miały być wykonywane w miarę ekonomicznych i technicznych możliwości i istniejących potrzeb, o czym traktują specjalne klauzule umów²⁶. Ani standardy dopuszczalnego odprowadzania substancji zanieczyszczających ani środki kontroli ani sankcje nie zostały w tych umowach przewidziane, a więc strona implementacyjna nie doczekała się w ogóle uregulowania. Stąd też prof. J. Kolasa pisał: "Zauważyć tu jednak należy, że ogólne zobowiązania taktatowe wymagają konkretyzacji w porozumieniach wykonawczych i nie są zabezpieczone żadną sankcją, choćby w formie odpowiedzialności materialnej w płaszczyźnie cywilnoprawnej. Główny nacisk kładzie się na ciągłe informowanie się, konsultacje, wspólne plany, uzgadnianie, wymianę doświadczeń itp²⁷."

W tym stanie rzeczy wobec aktualnie niezadawalającego stanu prawa dotyczącego ochrony Odry przed zanieczyszczeniem zadać należy sobie pytanie czy inne zespoły umów między Polską a NRD i Czechosłowacją nie byłyby przydatne przy egzekwowaniu obowiązków w przedmiocie zapobiegania zanieczyszczeniu. W szczególności zwrócić bowiem należy uwagę na normy prawa międzynarodowego prywatnego, zwłaszcza zawarte w umowach między tymi państwami w przedmiocie pomocy prawnej w sprawach cywilnych, rodzinnych i karnych, a posiłkowo także na ustawy o prawie międzynarodowym prywatnym Polski, Czechosłowacji i NRD. Przypomnieć bowiem można, że co się tyczy Renu właśnie w oparciu o prawo międzynarodowe prywatne Westland et la Stichting /Fondation / Reinwater zapowiedziała wystąpienie z roszczenia-

mi przeciwko Mines domaniales de Potasse d'Alsace systematycznie zanieczyszczającej chlorem wody reńskie²⁸. Uważa się bowiem że luki prawa międzynarodowego ekologicznego można wypełnić odwołaniem się do norm prawa międzynarodowego prywatnego.

Pierwszym pytaniem jakie nasuwa się z punktu widzenia prawa międzynarodowego prywatnego jest pytanie o to, jakie prawo jest właściwe dla oceny skutków zanieczyszczenia przez osobę fizyczną lub prawną w jednym państwie dla osoby fizycznej lub prawnej w drugim państwie, stwierdzenia odpowiedzialności z tytułu czynu niedozwolonego oraz określenia wysokości odszkodowania. W polskim prawie międzynarodowym prywatnym zagadnienie to reguluje art. 31 § 1 ustawy o prawie międzynarodowym prywatnym z 12 listopada 1965 r: "Zobowiązanie nie wynikające z czynności prawnej podlega prawu państwa, w którym nastąpiło zdarzenie będące źródłem zobowiązania"²⁹. W czeskosłowackim prawie międzynarodowym prywatnym według ustawy z 4 listopada 1963 r § 15 stanowi: "Roszczenia odszkodowawcze, o ile nie wynikają z naruszenia zobowiązań, z umów i innych czynności prawnych, podlegają prawu miejsca, gdzie szkoda powstała, bądź miejsca gdzie zaistniało zdarzenie, z którego wynika roszczenie odszkodowawcze"³⁰. Wreszcie z punktu widzenia § 17 ustawy o prawie właściwym dla międzynarodowych stosunków z zakresu prawa cywilnego, prawa rodzinnego, prawa pracy oraz dla międzynarodowych umów gospodarczych z 5 grudnia 1975 r: "Do odpowiedzialności z tytułu wyrządzenia szkody poza zakresem stosunków umownych włącznie z osobistymi przesłankami i zakresem odszkodowania stosuje się prawo państwa, w którym szkoda została wyrządzona"³¹.

Porównanie tych trzech przepisów wskazuje, że jednako przyjęto w charakterze wskaźnika prawa właściwego legi loci delicti commissi. Jednakże łącznik ten jest różnie interpretowany we wspomnianych ustawach. Prawo polskie rozumie prawo miejsca wyrządzenia czynu niedozwolonego jako prawo miejsca zdarzenia, a więc miejsca przyczyny, która je spowodowała. Prawo czeskosłowackie pojęciem dopuszcza prawo państwa miejsca zdarzenia i alternatywnie prawo państwa miejsca powstania szkody. Prawo

NRD opowiada się wyłącznie za miejscem powstania szkody. Różnice mogą mieć duże znaczenie. W sprawach zanieczyszczeń transgranicznych oznacza to, że podlegałyby one według prawa polskiego ocenie miejsca powstania przyczyny, a więc w stosunku do zanieczyszczeń wywołanych za granicą prawa zagranicznemu tj. NRD lub Czechosłowacji, a w przypadku zanieczyszczeń powodowanych przez przedsiębiorstwa polskie, prawu polskiemu. Prawo NRD w takich przypadkach stosowałoby prawo państwa, w którym wystąpiła szkoda, a więc innego państwa nadbrzeżnego. Prawo Czechosłowacji pozostawia dokonanie sądziemu wyboru, które prawo będzie właściwe, czy prawo miejsca zdarzenia czy prawo miejsca szkody. Oznacza to, że w Polsce będzie stosowane prawo obce, w Czechosłowacji w zależności od uznania sądziego prawo obce lub własne, a w NRD prawo własne, jeśli zanieczyszczenie dokonane zostanie z zagranicy.

Wszystkie trzy wspomniane ustawy stanowią jednak, że w przypadku regulowania jakiegokolwiek kwestii przez umowę międzynarodową norma umowy ma pierwszeństwo przed przepisem ustawy³². W tym stanie rzeczy zapoznać się należy z łącznikami dla czynów niedozwolonych przewidywanymi w umowach między Polską a NRD i Czechosłowacją. W braku norm w umowach traktujących odpowiedzialności za zanieczyszczenia, które wiążą te państwa, odwołać się należy do umów o pomocy prawnej w sprawach cywilnych, rodzinnych i karnych. Umowa między Polską a NRD o obrocie prawnym w sprawach cywilnych, rodzinnych i karnych z 1 lutego 1957 r. reguluje zagadnienia prawa właściwego w przypadku czynów niedozwolonych w art. 47 § 2, który określa jako takie prawo miejsca czynu lub zdarzenia. Natomiast w stosunkach między Polską a Czechosłowacją obowiązuje umowa o regulowaniu obrotu w sprawach cywilnych, rodzinnych i karnych z 4 lipca 1961 r., która w art. 36 przewiduje: "Dla zobowiązań powstałych z czynów niedozwolonych lub innych zdarzeń powodujących obowiązek wynagrodzenia szkody właściwe jest prawo Umawiającej się Strony, na której obszarze nastąpił czyn lub zdarzenie. Właściwy jest sąd tejże Umawiającej się Strony. Poszkodowany może wnieść powództwo również do sądu Umawiającej się Strony, na której obszarze

ma miejsce zamieszkania pozwany, lub do sądu Umawiającej się Strony, na której obszarze znajduje się majątek pozwanego³³.

W tym stanie rzeczy sąd Polski, Czechosłowacji lub NRD w sprawach z powództw osób posiadających ich obywatelstwo lub przynależność państwową zastosuje w przypadku zanieczyszczenia z zagranicy prawo obce. W ten sposób różne możliwości rozumienia legi loci delicti commisi redukują się tylko do jednej-pojmowania przez prawa miejsca czynu lub zdarzenia³⁴.

Kwestią pomocniczą wynikającą z możliwości odnalezienia prawa właściwego jest zagadnienie ustalenia wysokości odszkodowania. Oczywiście jest to zależne od wysokości poniesionej szkody, a więc rozmiarów wytrucia narybku lub ikry itp. Wtedy natomiast gdy poszkodowane są aglomeracje miejskie, które nie mogą korzystać z wody Odry możliwe byłoby odwołanie się do następujących obliczeń. Z pracy prof. Henryka Mańczaka pt: "Warunki tlenowe przygranicznego odcinka rzeki Odry /poniżej granicy CSRS-PRL/" wynika, że średnie minimalne zawartości tlenu wynosiły $3,9 \text{ mgO}_2/\text{dcm}^3$, średnie roczne $6,8 \text{ O}_2/\text{dcm}^3$ a średnia maksymalna $11,4 \text{ O}_2/\text{dcm}^3$. Zawartości tlenu mniejsze od średniej rocznej wystąpiły w miesiącach od maja do listopada łącznie. Na tej podstawie prof. Mańczak dochodził do wniosku, że brakujący ładunek tlenu w rzece Odrze w roku 1976 wynosił 702 603 kg co przy przyjęciu zasad odszkodowania w wysokości 5 zł na 1 kg ustalonej w rozporządzeniu Rady Ministrów z 29 stycznia 1975 r umożliwia wystąpienie pod adresem zanieczyszczających przedsiębiorstw czechosłowackich z roszczeniem o wypłacenie w związku z zanieczyszczeniem Odry w 1976 r 3 513 018,5 zł³⁵.

Omawiane zagadnienia prawa właściwego dla określenia odszkodowania w związku z zanieczyszczeniem Odry i innych rzek basenu odrzańskiego ze źródeł zagranicznych wskazuje, że poprzez równoległe umowy międzynarodowe dostatecznie wyraźnie zarysowało się prawo jednolite w stosunkach wszystkich państw nadbrzeżnych, a zatem wprowadzenie tego elementu do umowy międzynarodowej regulującej specjalne zagadnienie ochrony przed zanieczyszczeniami chemicznymi Odry i rzek basenu odrzańskiego nie powinno nasuwać trudności a stosowny przepis przy-

jmujący zasadę umów dwustronnych stanowiłyby kodyfikację prawa międzynarodowego³⁶.

Kolejnym problemem, który rozważa się w zakresie szerzej pojętego prawa międzynarodowego prywatnego są zagadnienia jurysdykcyjne, a mianowicie jaki sąd byłby właściwy dla wystąpienia z pozwem. W stosunkach między Polską a Czechosłowacją zagadnienie to uregulowano rozszerzająco przewidując dla czynów niedozwolonych zasadniczo jako właściwy sąd miejsca czynu lub zdarzenia, chociaż również może być właściwy bez ograniczeń sąd miejsca zamieszkania pozwanego lub położenia jego majątku. Wynika stąd zatem, że w przypadku zagranicznych zanieczyszczeń powodujących szkody w Polsce, polski powód zasadniczo musi się liczyć z tym, że nie tylko właściwe będzie prawo czechosłowackie dla ustalenia podstaw odpowiedzialności i wysokości odszkodowania, lecz zarazem właściwe będą sądy czechosłowackie jako sądy obszaru na którym nastąpiło wypuszczenie zanieczyszczeń, a także jako miejsce siedziby lub zamieszkania zanieczyszczającego lub wreszcie położenia zakładów zanieczyszczających. Na podstawie umowy z NRD możliwe jest wniesienie na zasadach ogólnych ujętych w jej art. 1 § 2 pozwu do sądów NRD, gdyż osoby drugiej umawiającej się strony "mają swobodny i nie skrzepowany dostęp do organów wymiaru sprawiedliwości i innych organów drugiej Umawiającej się Strony, działających w zakresie spraw cywilnych..../.../ mogą one zwracać się do tych organów i składać wnioski na takich samych warunkach, jakie mają zastosowanie do obywateli własnych". Odpowiednio ten przepis dotyczy także sądów polskich.

W tych warunkach nie powstaje więc zasadniczo zagadnienie uznawania i wykonywania obcych orzeczeń sądowych, ponieważ właściwe jest prawo miejsca czynu, które jest zbieżne z prawem personalnym zanieczyszczającego. Wobec powyższego ważne staje się by sędziowie występujący w procesach prawnomiędzynarodowych w dziedzinie zanieczyszczeń kierowali się internacjonalistycznym, globalistycznym założeniem przydatności prawa międzynarodowego prywatnego w dążeniu do ochrony środowiska naturalnego a nie wąsko pojętym interesem krajowym.

Ułatwieniem w tej mierze byłoby skodyfikowanie także norm jurysdykcyjnych w sprawie ochrony przed zanieczyszczeniem w ramach ogólnej konwencji o ochronie Odry i basenu odrzańskiego przed zanieczyszczeniem.

IV. Zakończenie

Zasadniczym wnioskiem wynikającym z niniejszego opracowania jest to, że w procesie międzynarodowego ujednolicenia prawa rzecznoego dotyczącego Odry z prawem obowiązującym na dwu wielkich europejskich magistralach wodnych Renu i Dunaju bynajmniej nie jest koniecznością inicjowanie a następnie oczekiwanie na wejście w życie ogólnoeuropejskich konwencji rzecznych, w tym konwencji przewozowych i regulujących zagadnienie deliktów. Znaczną rolę może spełnić naśladownictwo, które mogłoby znaleźć wyraz w konwencjach państw nadbrzeżnych / jak w przypadku zagadnień publicznoprawnych / i w praktyce sądowej / jak w przypadku zagadnienia zanieczyszczenia /.

Drugim zasadniczym wnioskiem jest natomiast to, że na Odrze osiągnięto struktury wspólnego prawa i wspólnych organów, a więc osiągnięto dość wysokie stadium internacjonalizacji rzeki. Procesy nasilania międzynarodowego ujednolicenia prawa rzecznoego pogłębiałyby zatem międzynarodowy charakter tej rzeki.

P r z y p i s y

- 1 W 1977 r wpłynęły na Odrę 142 barki z RFN i Berlina Zachodniego, 2 barki ze Szwajcarii i 74 barek z NRD. Z kolei przewozy zagraniczne polskiej żeglugi śródlądowej w stosunku do krajów kapitalistycznych sięgnęły w imporcie i eksporcie 798,1 tys ton i 479 411 tkm.zob: Uwarunkowania maksymalnego żeglugowego wykorzystania rzeki Odry, Wrocław 1976, s.28-29.
- 2 Z badań 1977 r wynika, że 64% wód Odry na odcinku od granicy z CSRS do ujścia Nysy Łużyckiej nie odpowiada normom. Od ujścia Nysy Łużyckiej 29% długości rzeki ma wodę III klasy a 7% wody klasy II.zob: Kompleksowe zagospodarowanie Odry i rzek Przymorza Zachodniego, Warszawa 1980.s.5.
- 3 C-A. C o l l i a r d, Evolution et aspects actuels du régime juridique des fleuves internationaux, RCADI 1968/III/,t. 125 s.353-357.
- 4 Zasady Helsińskie IIA 1966r "are applicable to the use of the wateres of an international drainage basin except as may be provided otherwise by convention, agreement or binding custom among the basin States" /art.I/. Zresztą koncepcja basenu wodnego nie jest stosowana w związku z żeglugą /art. XXII-XXIII/.E.J. M a n n e r , The Present State of International Water Resources Law, w:The Present State of International Law and Other Essays, Deventer 1973, s. 136-137. .
- 5 Art. VI Zasad Helsińskich IIA 1966 stwierdzał:"A use or category of uses is not entitled to any inferent preference over any other use or category of uses". Report of the Fifty-Second Conference of the IIA.Helsinki 1966, s.491.
- 6 C-A. C o l l i a r d, op.cit., s. 362-372.
- 7 Podczas 57 konferencji IIA w Madrycie uchwalono projekt artykułów w przedmiocie międzynarodowej administracji zasobów wodnych wraz z aneksem zawierającym wskazówki dla utworzenia międzynarodowej administracji zasobów wodnych. IIA. Report of the Fifty-Seventh Conference, Madrid 1976,

s.248-256. Zakładano, że międzynarodowa administracja w sensie terytorialnym nie musi ograniczyć się do jednego basenu, lecz być właściwa dla kilku basenów /art.4a/ a stosownie do art.6 f dotyczyć m.in.także żeglugi.

- 8 C-A. C o l l i a r d ., op.cit., s.419-435.
- 9 V. K o u t i k o v, Les problemes du droit international privé fluvial, RCADI 1969/II/,t. 127,s.264-265. Koutikov wylicza sprawy z elementem międzynarodowym z zakresu innych niż rzeczne stosunki żeglugowe, jak na przykład zawarcie umowy za granicą w przedmiocie budowy stacji pomp na rzece lub założenia systemu irygacyjnego na rzece, a ze stosunków żeglugowych zaś, umowy o przewóz ładunku, kiedy destynatariusz ładunku ma obcą przynależność państwową lub taką obcą przynależność państwową ma wysyłający ładunek.
- 10 Zbiór Umów Międzynarodowych PRL 1952-1953, Warszawa 1972, poz.7.
- 11 V. K o u t i k o v, op.cit., s. 286.
- 12 W Polsce na podstawie ustawy z 7 marca 1950 r o żegludze i spławie na śródlądowych drogach wodnych /Dz.U. 1952, nr 26, poz. 182/ operuje się terminem statki polskie, do których zalicza się statki wpisane do rejestru, statki wojskowe. Zagadnienie rejestru reguluje rozporządzenie Ministra Żeglugi z 21 stycznia 1965 r /Dz.U.1965,nr 8, poz.48/. Wynika stąd, że w Polsce operuje się łącznikiem rejestracji a nie bandery. W doktrynie prawa międzynarodowego prywatnego wywodzi się jednak, że immatrykulacja stanowi tylko przesłankę dla uzyskania bandery: "l'immatriculation d'un bâtiment est, à son pavillon, ce que peut être pour un individu le décret qu'il lui accorde la naturalisation et sans lequel celle-ne serait pas acquies". Répertoire de Droit International, Paris 1929,t.II,s.387.
- 13 Kwestia rzecznych umów przewozowych doczekała się regulacji w projekcie umowy przewozu ładunków w żegludze śródlądowej z 28 maja 1956 r, który jednakże nie wywołał zainteresowa-

nia państw ze względu na sprzeczności interesów państw Wschodu i Zachodu w przedmiocie ograniczenia odpowiedzialności przewoźnika. R. J a m b u - M e r l i n, *Affrètement fluvial*, w: *Répertoire de Droit International*, Paris 1968, t. I, s. 69. W sytuacji gdy strony nie wybrały prawa we Francji stosuje się prawo miejsca zawarcia umowy. Ibidem. W zakresie jednak warunków załadowania stosuje się ze względu na oddziaływanie prawa administracyjnego prawa państwa portu załadowania. Ibid., s. 70.

- 14 Do zderzeń statków rzecznych prócz *lex loci delicti commissi* stosuje się także prawo wspólnej bandery, gdy statki zderzające się taką posiadają. R. J a m b u - M e r l i n, *Abordage fluvial*, w: *Répertoire de Droit International* pod red. P. F r a n c e s c a k i s a, Paris 1968. t. I. s. 4-5. Gdy statek rzeczny zderzy się z morskim, choćby było to na wodach śródlądowych stosuje się ładunki prawa morskiego, które są w takiej sytuacji te same. Ibid., s. 5.

- 15 Przy przedstawieniu tych norm odwożaliśmy się do polskiej ustawy o prawie międzynarodowym prywatnym z 12 listopada 1965 r /Dz.U. 1965.nr 46.poz.290/. Wynik prezentacji odbiega niekiedy od podobnej prezentacji zagadnienia osiągniętej przez V.Koutikova, przy akcentowaniu przepisów kolizyjnych bułgarskich /V.Koutikov, op.cit., s. 313-322/.

- 16 Ibid., s. 304-305.

- 17 Ibid., s. 343. Konwencję w przedmiocie zdarzeń ratyfikowała Francja i Portugalia.

- 18 Dz.U. 1972, nr 25, poz.183

- 19 Art.9, lit.a.b.

- 20 Art.3.

- 21 Art.7 3.

- 22 V. K o u t i k o v, op.cit., s. 343. Koutikov używa określenia dla wskazania przeszkody doktrynalnej w zakresie międzynarodowego ujednolicenia prawa "l'esprit particulariste".

- 23 A.Ch. K i s s , La pollution du Rhin et le droit international public, w: Rhine pollution. La pollution du Rhin, b.m.w. 1978,s.68.
- 24 Ibid., s. 70-74.
- 25 Kolejno: Dz.U. 1965, nr 49, poz.303.F. J a r z y n a, Umowy graniczne PRL, Warszawa 1974, s.439n.
- 26 J.K o l a s a, Prawnomiędzynarodowe aspekty ochrony wód Odry przed zanieczyszczeniem, Przegląd Stosunków Międzynarodowych Opole 1979,nr 2, s.39-40.
- 27 Ibid., s. 41.
- 28 H.U. J e s s u r u n d ' O l i v e i r a, La pollution du Rhin et droit international privé, w: Rhine pollution. La pollution du Rhin, b.d.w 1978,s. 82. Chociaż nie zatrzymano się nad aspektem prawnomiędzynarodowo-prywatnym zanieczyszczenia nie stanął on na przeszkodzie skazaniu przez sąd belgijski /izba handlowa/ w Verviers właściciela mleczarni holenderskiej w Hamburgu, która spowodowała wytrucie narybku i ikry pstrąga w Gulpen nad rzeką Gulp. Sąd Apelacyjny zatwierdził wyrok wydany w oparciu o art. 1384 k.o. Belgii. Ibid.,s.84.
- 29 Dz.U.1965, nr 46, poz. 290.
- 30 Sbirka zakonu nr 97 z dnia 4 listopada 1963 r. Tekst polski Przegląd Stosunków Międzynarodowych Opole,1978, nr 3s. 97n.
- 31 Gesetzblatt der Deutschen Demokratischen Republik,8 grudnia 1975,T.I.Nr 46,s.748-750. Tłumaczenie polskie: Przegląd Stosunków Międzynarodowych Opole 1977,nr4,s.117n.
- 32 Art. 1 2 ustawy polskiej, art. 2 § 2 ustawy NRD 2 ustawy Czechosłowacji.
- 33 Odpowiednio: Dz.U. 1958, nr 27, poz.114, Dz.U. 1962, nr 23, poz. 103.
- 34 Oznacza to, że jeśli w ustawach Polski opierano się na konstrukcji winy, w Czechosłowacji zarówno ryzyka i winy, a w

NRD ryzyka w umowach dwustronnych tych państw wychodząc tylko od konstrukcji winy stosowania zinterpretowano *lex loci delicti commissi*. Por. Z. K. Nowakowski, Wina i ryzyko jako podstawy odpowiedzialności deliktowej i kontraktowej, w: Studia z prawa zobowiązań, Warszawa 1979, s. 103 - 115.

- 35 H. M a ł e z a k, Warunki tlenowe przygranicznego odcinka rzeki Odry /poniżej granicy CSRS-PRL/, w: V Narada Gospodarzy i Aktywu Odrzańskiego "Aktualne problemy wykorzystania rzeki Odry". Komitet Wojewódzki PZPR w Szczecinie 24 maja 1978 r, Materiały dla Rady Społeczno-Politycznej Odry, s. 51-61.

- 36 Zwrócić jednak należy uwagę, że w nowych konwencjach zachodnioeuropejskich w przedmiocie odpowiedzialności za produkty i wypadki samochodowe w dążeniu do obiektywizacji odpowiedzialności i dla zaakcentowania związku przyczynowego przyczyna-skutek a nie wina-szkoda przyjmuje się łącznik miejsca szkody / the place of injury/. H. U J e s s u - r u n d ' O l i v e i r e , op.cit., s.96.

KOMISJA ODRY INSTYTUTU ŚLĄSKIEGO
W OPOLU

ZESZYTY GIERZANSKIE

SERIA NOWA

NR /9

Do użytku wewnętrznego

WYDAWNICTWO

Pow. Inst. Śląskiego w Opolu
wyd. 8,5 Papier Druk. sat.

Redaktor MAREK MALEC

WYDAWNICTWO INSTYTUTU ŚLĄSKIEGO W OPOLU

Pow. Inst. Śląskiego w Opolu. Objętość 12,5 ark. druk., ark.
wyd. 8,5 Papier Druk. sat. kl. V B1 zam. nr 066/80, 300 egz.

