

AGNIESZKA ZAREMBA
Szczecin

NOWE ZAŁOŻENIA ROZWOJU STOCZNI SZCZECIŃSKIEJ
IM. ADOLFA WARSKIEGO
W PLANACH ROZWOJOWYCH Z 1972 ROKU

Wzrost nakładów inwestycyjnych na gospodarkę morską po roku 1971 był odpowiedzią na kryzys po wystąpieniach grudniowych 1970 r. na wybrzeżu. Protest robotników w dniach od 14 do 18 grudnia w większości miał podłoże ekonomiczne¹. Podwyżka cen artykułów żywnościowych stała się tylko bezpośrednią przyczyną protestów. Starano się w ten sposób zrównać popyt z podażą. Dla rządzącej ekipy Władysława Gomułki ta trzecia podwyżka cen żywności okazała się niefortunna². W konsekwencji wydarzenia roku 1970 doprowadziły do zmiany rządzącej ekipy³. Nowo nastąpiła ekipa Edwarda Gierka próbowała „utrzymać więź” z robotnikami, nie tak dawno zerwaną, stworzyć nowy model gospodarczy w polskim przemyśle. Służyć temu miały m.in. nowe plany gospodarcze, wprowadzone poprzez uchwały Rady Ministrów w 1972 r.

Poprzez zwiększenie środków inwestycyjnych w latach 1971–1975 próbowano pobudzić rozwój wybranych gałęzi przemysłowych, niekiedy odrzucając wnioski inwestycyjne w sektorach dochodowych i priorytetowych, np. w gór-

¹ W literaturze przedmiotu spotykamy pogląd, że wystąpienia na wybrzeżu, tj. w Gdańsku i Szczecinie, traktować można jako „powstanie robotnicze”, ze względu na polityczny (oprócz gospodarczego) charakter. Tu zob. więcej: J. Eisler, *Grudzień 1970. Geneza, przebieg, konsekwencje*. Warszawa 2000, s. 13–14.

² Z. Korybutowicz, *Grudzień 1970*. Paryż 1983, s. 19.

³ Tamże, s. 78–82.

nictwie⁴. Biorąc pod uwagę fakt, że przemysł okrętowy traktowany był jako przemysł o charakterze narodowym, wiodącym w państwie, uchwały roku 1972 miały na celu nie tylko zyskanie przychylności okrętowców dla nowej ekipy, ale i podniesienie efektywności produkcji także do krajów zachodnich.

Już w lutym 1969 r. ekipa Władysława Gomułki próbowała poprawić sytuację gospodarczą państwa poprzez wprowadzenie m.in. reformy strukturalnej cen. Regulacja płac w przemyśle zwiększyć miała efektywność produkcyjną⁵. Kryzys objął także strukturę samych przedsiębiorstw, w których brak było samodzielności w podejmowaniu strategicznych decyzji. Jedne z pierwszych głosów sprzeciwu wobec zaistniałej sytuacji pojawiły się w roku 1956 podczas obrad II Kongresu Ekonomistów Polskich⁶.

Strajki z grudnia 1970 r. uniemożliwiły wprowadzenie czterech reform ekipy Gomułki z dniem 1 stycznia 1971 r. Opracowania reform przestarzałej gospodarki podjął się Bolesław Jaszczuk, odpowiedzialny w latach 1963–1970 w Komitecie Centralnym PZPR za sprawy ekonomiczne⁷. Pełnił on początkowo, w latach 1964–1968, funkcję zastępcy członka Biura Politycznego. Do roku 1970 był jego pełnym członkiem⁸. Apodyktyczny charakter Jaszczuka i podobny sposób przedstawiania koncepcji gospodarczych były powodem braku akceptacji dla jego nowych planów reform ekonomicznych⁹. Sytuacja gospodarcza kraju była coraz trudniejsza. W konsekwencji proponowane reformy nie znalazły poparcia wśród rzeszy robotników i stały się powodem strajków w grudniu 1970 r., m.in. w stoczni im. Lenina w Gdańsku. Demonstracje i strajki objęły także ośrodki w Gdyni i Szczecinie. Jedynym realnym rozwiązaniem była zmiana rządzącej ekipy, którą to decyzję podjęto podczas trwającego wówczas VII Plenum KC PZPR. Ustąpił nie tylko Władysław Gomułka, ale i całe jego najbliższe otoczenie, w tym wspomniany Bolesław Jaszczuk. Wymieniono członków Biura

⁴ Tamże, s. 18.

⁵ M. Tymiński, *PZPR i przedsiębiorstwo. Nadzór partyjny nad zakładami przemysłowymi 1956–1970*. Warszawa 2001, s. 29.

⁶ Tamże, s. 25.

⁷ Z. Korybutowicz, *Grudzień...*, s. 37.

⁸ Tamże.

⁹ J. Eisler, *Grudzień...*, s. 38.

Politycznego i sekretarza KC¹⁰. Odtąd Jaszczuk przestał uczestniczyć czynnie w życiu politycznym kraju¹¹.

Proponowane reformy zakładały bodźce ekonomiczne dla polskiej gospodarki, kosztem znacznej redukcji nakładów dla dotychczas dochodowych gałęzi przemysłu. Stworzono m.in. koncepcję tzw. selektywnego rozwoju oraz tworzenia kombinatów¹². Wyszczególnienie danych gałęzi przemysłowych, stanowiących w zamyśle kierownictwa partii bazę rozwojową gospodarki kraju, miało negatywny wpływ na pozostałe sektory gospodarcze, którym odebrano nakłady finansowe. Do pierwszej grupy poddanej inwestycjom zaliczono przemysł elektromaszynowy, chemiczny i elektroniczny. Przemysłem, którego kosztem miano uzyskać rozwój wymienionych gałęzi, był m.in. przemysł okrętowy¹³. Wydaje się, że pominięto tym samym szanse rozwoju okrętownictwa w Polsce w perspektywie po roku 1970. Nie brano pod uwagę rozwoju produkcji statków w stoczniach państw zachodnich, uniemożliwiając rodzimym stoczniom dorównanie tej produkcji. Reforma ta wydawała się nieadekwatna do sytuacji gospodarczej kraju, co zostało zauważone przez rzeszę robotników nie tylko w stoczniach, ale i w pozostałych zakładach w kraju. „Selektywny rozwój” eliminował także znaczne nakłady państwa na górnictwo węgla kamiennego, huty żelaza czy przemysł lotniczy. Planowano wybudowanie kombinatów przemysłowych przy ścisłej specjalizacji wybranych branż przemysłowych¹⁴. Istotną reformą, również akceptowaną przez Bolesława Jaszczuka, była regulacja płac w przemyśle, określona jako „bodziec materialnego zainteresowania”. Miano ją wprowadzić z dniem 1 stycznia 1971 r. wraz z rozpoczęciem kolejnej pięciolatki. Przy wzroście norm jakościowych i ilościowych dla przemysłu, przez pierwsze dwa lata wdrażania nowego planu ekonomicznego nie przewidywano podwyżki płac dla robotników¹⁵. Ekipa Władysława Gomułki planowała podnieść płace dopiero od 1973 r., poczynając od nakładów 1,5–2% w ciągu kolejnych lat. Płace te przy zmianie norm technicznych w innych branżach gospodarczych mogły ulec znacz-

¹⁰ Z. Korybutowicz, *Grudzień...*, s. 18–19, 79–80.

¹¹ Tamże, s. 37.

¹² J. Kaliński, *Gospodarka Polski w latach 1944–1989. Przemiany strukturalne*. Warszawa 1995, s. 134–135; J. Eisler, *Grudzień...*, s. 38; M. Tymiński, *PZPR i przedsiębiorstwo...*, s. 29.

¹³ J. Eisler, *Grudzień...*, s. 38.

¹⁴ J. Kaliński, *Gospodarka Polski...*, s. 134.

¹⁵ J. Eisler, *Grudzień...*, s. 59–60.

nym spadkom¹⁶. Jednocześnie planowano wprowadzenie reformy strukturalnej cen. Zakładano ich uaktualnienie, a tym samym dostosowanie do wymogów gospodarki centralnie planowanej¹⁷. Posunięcia te powodowały nieprzychylną ocenę społeczeństwa dla planów powstałych w kręgu Bolesława Jaszczuka. Nerozwiazanym problemem polskiej gospodarki pozostawał brak nowych technologii produkcji, pomimo minimalnego korzystania w tym czasie z zachodnich licencji¹⁸. Wydawać by się mogło, że reformy byłyby spóźnione i nieadekwatne do sytuacji panującej w gospodarce kraju.

Próbowano więc znaleźć nowe rozwiązanie. Nowy I sekretarz KC PZPR Edward Gierek w jednym ze swych pierwszych przemówień radiowych przyznał, że zaistniałe trudności *wynikły z nieprzemyślanych koncepcji w polityce gospodarczej. Te będziemy usuwać*¹⁹. Chcąc pozyskać sobie rzesze robotników, obiecywano także nie karać za grudniowe wystąpienia²⁰. Niecofnięte podwyżki cen stały się jednak ponownie przedmiotem żądań strajkujących robotników wybrzeża w styczniu 1971 r. Po raz pierwszy strona rządowa zdecydowała się na rozmowy ze strajkującymi robotnikami w Szczecinie, a następnie w Gdańsku²¹.

Przyjmuje się, że pierwsze pięć lat rządów Edwarda Gierka najbardziej zdynamizowało polską gospodarkę. Zakup głównie zachodnich licencji podniósł poziom przemysłu przetwórczego. Nastąpił także ogólny wzrost handlu zagranicznego, który w latach 1971–1975 w imporcie wyniósł 15,3%, a dla eksportu 10,7%. Dochód narodowy wzrastał rocznie o 9,8%. Wzrost inwestycji objął też rozwój portów i żeglugę morską. Świadczyć o tym mogło podjęcie w 1970 r. decyzji o budowie Portu Północnego w Gdańsku²². W latach 1971–1975 charakterystyczną cechą rozwoju był nacisk na wzrost gospodarczy wszystkich dziedzin przy wroście poziomowi życia ludności. Istotne stało się jednoczesne prowadzenie tych procesów²³. Po roku 1971 nastąpił wzrost nakładów państwowych na rozwój

¹⁶ Z. Korybutowicz, *Grudzień...*, s. 18.

¹⁷ M. Tymiński, *PZPR i przedsiębiorstwo...*, s. 29.

¹⁸ J. Kaliński, *Gospodarka Polski...*, s. 141 i 144.

¹⁹ Cyt. za: Z. Korybutowicz, *Grudzień...*, s. 82.

²⁰ Tamże, s. 83.

²¹ *Strajki łódzkie w lutym 1971. Geneza, przebieg i reakcje władz*. Wybór i oprac. E. Mianowska, K. Tyłski. Warszawa–Łódź 2008, s. 9.

²² J. Skodlarski, *Zarys historii gospodarczej Polski*. Łódź 2000, s. 472–474.

²³ A. Jezierski, B. Petz, *Historia gospodarcza Polski Ludowej 1944–1985*. Warszawa 1988, s. 338.

gospodarki województwa szczecińskiego, w tym również gospodarki morskiej regionu. Przemysł okrętowy, zaliczany do powyższej dziedziny gospodarki, także został objęty nakładami finansowymi państwa, mającymi podnieść wartość produkcyjną Stoczni Szczecińskiej.

Nakłady inwestycyjne w gospodarce morskiej doprowadziły do wzrostu produkcji okrętowej Stoczni Szczecińskiej, choć w dalszym stopniu większość tej produkcji była towarem eksportowym do bloku państw socjalistycznych. Zarówno Zjednoczenie Przemysłu Okrętowego, nadzorujące oraz koordynujące kontrakty zawierane przez Centralę Morską Importowo-Eksportową „Centromor”, jak i jednostka jej podlegająca, tj. Stocznia Szczecińska, starały się wypełnić zgodnie z uchwałą Rady Ministrów plan społeczno-gospodarczy rozwoju kraju w zakresie produkcji okrętowej w latach 1971–1975²⁴.

Przesłanką przyszłego dynamicznego rozwoju produkcji zakładu był zarysowany przez dyrekcję Stoczni Szczecińskiej w drugiej połowie lat sześćdziesiątych „Program rozwoju eksportu na lata 1966–1967 w perspektywach na 1966–1970 rok”²⁵. Program ten miał włączyć do współpracy biura konstrukcyjne, Centromor oraz przedsiębiorstwa kooperujące z przemysłem okrętowym. Warto nadmienić, że od 1 stycznia 1971 r. Centrala Morska Importowo-Eksportowa „Centromor” weszła w skład Zjednoczenia Przemysłu Okrętowego. Pod względem organizacyjnym podlegała Ministerstwu Przemysłu Ciężkiego, merytorycznie zaś Ministerstwu Handlu Zagranicznego²⁶.

Realizując program rozwoju eksportu z 1966 r., Stocznia Szczecińska znalazła dopełnienie wyznaczonego kierunku produkcyjnego w planie społeczno-gospodarczym dla stoczni, stworzonym na lata 1971–1975. Zakładał on m.in. modernizację zakładu i samej produkcji jednostek poprzez zwiększone nakłady państwa. Pozwoliło to zrealizować w Stoczni Szczecińskiej wcześniejszą myśl o możliwości budowy krótkich serii statków, bardziej nowoczesnych konstrukcyjnie i dochodowych. Zasadą tą dyrekcja zakładu kierowała się w pełni dopiero po 1971 r., gdy wystąpiły korzystne ku temu czynniki ekonomiczno-finansowe.

Na rozwój w gospodarce morskiej województwa miała wpływ także uchwała Rady Ministrów nr 78 z 17 marca 1972 r. w sprawie zapewnienia warunków

²⁴ Archiwum Państwowe w Szczecinie (dalej AP Szczecin), Stocznia Szczecińska 1945–1947, 1948–1975, sygn. 1540: Pięcioletni plan społeczno-gospodarczy dla stoczni na lata 1971–1975 (1972 r.), s. 2.

²⁵ Tamże, sygn. 599: Program rozwoju eksportu w latach 1966–1967, perspektywy na 1966–1970 – referat dyrektora stoczni z 9.03.1966.

²⁶ M. Kraus, *Centromor 50 lat*. Gdańsk 2000, s. 64.

kompleksowego rozwoju województwa szczecińskiego do 1980 r.²⁷ Uchwała ta spotkała się z zainteresowaniem społecznym. Pokładano w niej nadzieje na likwidację dysproporcji narosłej między sferą produkcji materialnej a produkcją pozamaterialną²⁸.

W wyniku szybkiego rozwoju budownictwa okrętowego w latach sześćdziesiątych polskie stocznie weszły do grona zakładów o wyspecjalizowanej produkcji statków. Głównymi grupami tonażu stały się statki do przewozu drobnicy (drobnicowce), statki rybackie oraz statki hydrograficzne i oceanograficzne. Stocznia Szczecińska również zaliczona została do zakładów produkujących te typy jednostek. Pozwoliło to w latach siedemdziesiątych zachować wysoki poziom jakości budowanych statków²⁹.

Centrala eksportowo-importowa, jaką był wówczas „Centromor”, w dalekosiężnej perspektywie na lata 1966–1970 kładła nacisk na zwiększenie eksportu wyrobów polskiego przemysłu okrętowego do krajów zachodnich. Przez cały ten czas poszukiwano projektu statku, który ze względu na swoje parametry techniczne wyprzedzałby „życzenia klienta”. Właśnie przyszłe dziesięciolecie miało potwierdzić możliwość skonstruowania takiego statku w Stoczni Szczecińskiej im. Adolfa Warskiego.

Zanim pojawiły się dwie znaczące dla rozwoju gospodarki morskiej, w tym budownictwa okrętowego, wspomniane wyżej uchwały Rady Ministrów z 1972 r., we wcześniejszym programie rozwoju eksportu z lat 1966–1970 można zauważyć chęć zwiększenia produkcji eksportowej. Natomiast zwiększone nakłady inwestycyjne w roku 1972 dały możliwość ciągłej, coraz to bogatszej oferty eksportowanych jednostek, przy wprowadzaniu krótkich serii produkcyjnych. W programie rozwoju eksportu Stoczni Szczecińskiej na lata 1966–1970 w za-

²⁷ W. Janasz, Z. Silski, *Problemy inwestycyjnego rozwoju regionu na przykładzie województwa szczecińskiego*. Warszawa–Poznań 1985, s. 31.

²⁸ Wymieniona Uchwała Rady Ministrów nr 78/72 nie została opublikowana w „Monitorze Polskim” odpowiednio do tego roku. Powyższe zagadnienie zostało omówione na podstawie literatury, tu za: Z. Silski, *Inwestycje, kierunki i proporcje inwestowania*. W: *Dzieje Szczecina*. T. IV: 1945–1990. Red. T. Białecki, Z. Silski. Szczecin 1998, s. 214–215.

²⁹ Przykładem jednostki o wysokiej jakości konstrukcyjnej, zbudowanej w połowie lat 70., jest m.in. chemikaliowiec o nazwie „Bow Fortune”, typu B-76, oddany norweskiemu armatorowi A/S Rederiet Odffjell Minde-Bergen. Na statku tym zastosowano nowość pod względem wykorzystywanych materiałów do budowy zbiorników środkowych – niezmiernie drogą stal platerowaną. Został on uznany za najciekawszy projekt 1975 r. na świecie. Za: I. Dzieduszycka, *Rozwój polskiego przemysłu okrętowego w latach 1950–1975*. „Budownictwo Okrętowe i Gospodarka Morska” 1976, nr 415, s. 243–251; W. Chądzyński, J.W. Piskorz-Nałęcki, W. Sobecki, *Stocznia Szczecińska 50 [pięćdziesiąt lat]*. Szczecin 1998, s. 106–110.

kresie budowy statków założono unowocześnianie urządzeń, m.in. chłodniczych, wprowadzenie nowoczesnych urządzeń elektrycznych instalowanych na statkach, nowoczesnych urządzeń sanitarnych i systemów rurociągów kadłubowych. Wydaje się, że jednym z nierozwiązanych dotąd problemów był brak bieżącej informacji z Centromoru o możliwościach eksportu mechanizmów pokładowych, a także brak informacji z centrali o losie ofert składanych przez stocznię. Po stronie Stoczni Szczecińskiej fakt ten uniemożliwiał stworzenie planu rezerw eksportowych. Dyrekcja stoczni postulowała przyznanie zakładowi prawa do prowadzenia bezpośrednich rozmów z odbiorcami³⁰. Pomimo tych niedogodności przyjęto, że do 1970 r. nastąpi wzrost eksportu statków o 38 527 tys. zł dewizowych, przy sprzedaży na eksport, np. jednostki B-40 (drobnicowiec), o wartości 14 660 tys. zł dewizowych³¹.

Zarówno w programie rozwoju eksportu na lata 1966–1970, jak i w założeniach pięcioletniego planu społeczno-gospodarczego dla stoczni na lata 1971–1975, przekazanym zakładowi przez Zjednoczenie Przemysłu Okrętowego, można zauważyć tę samą niezmienną tendencję, tj. eksport największej liczby jednostek do krajów socjalistycznych³². W pierwszym wymienionym programie w roku 1966 dyrekcja zakładu w celu podniesienia sprawności floty postanowiła wprowadzić budowę nowych typów statków. W zamyśle dyrekcji typami wykazującymi tendencję rozwojową w przyszłości były szybkie liniowce przystosowane do przewozu drobnicy lub przystosowane dla ładunków *roll on – roll off*, tj. ładunków wtaczanych i wytaczanych, do których obsługi były konieczne specjalne urządzenia portowe³³. Jak wyżej wspomniano, Centromor, po przeprowadzeniu analizy eksportowanych jednostek do 1970 r., uzależnił wejście na rynki krajów kapitalistycznych od znalezienia jednostki, która ze względu na swe parametry techniczne wyprzedzi „życzenia klienta”. Do realizacji tych założeń, realizacji kontraktów eksportowych i możliwości poszerzenia asortymentu budowanych jednostek – konieczne były nakłady finansowe państwa.

Wymienione wyżej uchwały Rady Ministrów z roku 1972, mimo różnic w zakresie inwestycyjnym, miały wesprzeć m.in. przemysł okrętowy Szczecina,

³⁰ AP Szczecin, Stocznia Szczecińska 1945–1947, 1948–1975, sygn. 398: Program rozwoju eksportu Stoczni Szczecińskiej na lata 1966–1970.

³¹ Tamże.

³² Tamże, sygn. 599: Program rozwoju eksportu w latach 1966–1967, perspektywy na 1966–1970 – referat dyrektora stoczni z 9.03.1966; por.: tamże, sygn. 1540: Pięcioletni plan społeczno-gospodarczy dla stoczni na lata 1971–1975 (1972 r.), s. 10.

³³ Tamże, sygn. 599: Program rozwoju eksportu..., referat dyrektora stoczni z 9.03.1966.

w tym Stocznię Szczecińską, w realizacji nowych kontraktów. Główne inwestycje w regionie objęły przemysł. Na jego rozwój wydano 69,2 mld zł, tj. 35,8 % ogólnej kwoty nakładów w skali kraju³⁴. Skala nakładów na gospodarkę morską w województwie szczecińskim oddziaływała szczególnie w ciągu pierwszych pięciu lat na stopień zainwestowania w dziedzinach wchodzących w jej skład³⁵. W latach 1971–1975 nakłady inwestycyjne w gospodarce województwa szczecińskiego wyniosły ogółem 86 594,8 mln zł. Na gospodarkę morską przeznaczono 34 870,0 mln zł, w jej ramach na transport morski 26 326,3 mln zł, a na przemysł w gospodarce morskiej razem 8 405,7 mln zł. W tej ostatniej grupie sumę rozdzielono następująco: na przemysł okrętowy 3 834,8 mln zł, na rybołówstwo morskie i przemysł rybny 4 570,9 mln zł³⁶. Przemysł stoczniowy został zaliczony do podstawowej grupy przemysłowej województwa szczecińskiego³⁷.

Wspomniany wcześniej pięcioletni plan społeczno-gospodarczy dla Stoczni Szczecińskiej na lata 1971–1975, stworzony przez Zjednoczenie Przemysłu Okrętowego z Gdańska, przesłany został do stoczni jako „poufny” przed 14 czerwca 1972 r. Opracowano go na podstawie uchwały Rady Ministrów nr 90/72 o pięcioletnim planie społeczno-gospodarczym rozwoju kraju w latach 1971–1975. Oprócz danych wyznaczanych wskaźników produkcyjnych zakładał on także modernizację zakładu do 1975 r. w szerokim aspekcie infrastruktury³⁸. Zakończenie w roku 1973 modernizacji wyposażenia technicznego, tj. sprzętu i urządzeń stoczni, pozwoliło na wzrost produkcji Stoczni Szczecińskiej o 28 tys. DWT wartości 1,1 mld zł. W zestawieniu zbiorczym nakładów inwestycyjnych w latach 1971–1975 dla modernizacji stoczni wyszczególniono: uzupełnienie, wyposażenie techniczne stoczni, rozbudowę i modernizację gospodarki pomocniczej, np. tlenowni, budowę obiektów gospodarki magazynowej, modernizację obiektów socjalnych, modernizację niektórych urządzeń stoczni, modernizację podstawowych ogniw produkcyjnych i pomocniczych, rozbudowę ośrodka budowy statków „Wulkan” oraz budownictwo mieszkaniowe dla pracowników zakła-

³⁴ Ani uchwała Rady Ministrów nr 78/72, ani wymieniona uchwała Rady Ministrów nr 90/72 nie zostały opublikowane w „Monitorze Polskim” z danego roku. Uchwała nr 78/72 została omówiona powyżej na podstawie dostępnej literatury; uchwała nr 90/72 – na podstawie materiału archiwalnego. Tu za: W. Janasz, Z. Silski, *Problemy inwestycyjnego...*, s. 40.

³⁵ Z. Silski, *Inwestycje, kierunki...*, s. 217–218.

³⁶ Dane zaczerpnięto z: W. Janasz, Z. Silski, *Problemy inwestycyjnego...*, s. 67.

³⁷ Tamże, s. 74.

³⁸ AP Szczecin, Stocznia Szczecińska 1945–1947, 1948–1975, sygn. 1540: Pięcioletni plan społeczno-gospodarczy dla stoczni na lata 1971–1975 (1972 r.), s. 8–9.

du. Na szczególną uwagę zasługuje plan dalszego modernizowania odbudowanego po roku 1956 ośrodka „Wulkan”³⁹. Odpis zadań dla szczecińskiego zakładu, zapisanych w Narodowym Planie Gospodarczym, przesłany został dyrektorowi stoczni inż. Leszkowi Bednarskiemu w trybie poufnym⁴⁰. Inżynier Bednarski pełnił funkcję dyrektora naczelnego od 20 maja 1971 r.⁴¹

Zjednoczenie Przemysłu Okrętowego na podstawie uchwały Rady Ministrów nr 90/72 ustaliło oprócz wskaźników także zadania dodatkowe dla stoczni. Podpisujący je dyrektor generalny zjednoczenia, inż. Stanisław Skrobot, poza wyznaczonym planem dodatkowo jako zadanie powyższe wyznaczył przekazywanie danych jednostek wyznaczonym z góry armatorom. Miało to na celu wykonanie zupełnie nowych tendencji produkcyjno-eksportowych. Na eksport do krajów kapitalistycznych poza gospodarczym planem narodowym miano przekazać dwie jednostki, tj. drobnicowce dostawcze o wyporności 800 DWT, natomiast masowiec o symbolu B-447 stocznia przekazać miała Polskiej Żegludzie Morskiej. Świadczyło to o zwiększającym się eksporcie jednostek do krajów zachodnich. Mimo to grupą główną pozostawały wciąż kraje socjalistyczne⁴².

Warto podkreślić, że w roku 1972 Centromor odnotował 35-procentowy wzrost eksportu jednostek budowanych przez polskie stocznie dla krajów zachodnich. Głównie zamawiano w nich statki o przeznaczeniu towarowym. Eksport do krajów bloku socjalistycznego był nadal wysoki – według Centromoru był to efekt oferowania coraz to nowszych statków, takich jak udoskonalone masowce typu B-447 czy drobnicowce typu B-46⁴³. Co istotne, ostatnia z wymienionych jednostek miała być produkowana w największej liczbie przez Stocznnię Szczecińską w ramach wspomnianego pięcioletniego planu społeczno-gospodarczego dla stoczni na lata 1971–1975⁴⁴. Przyjęto, że zadania dodatkowe dla stoczni zakład będzie ujmował sukcesywnie w ramach rocznych planów techniczno-ekonomicznych, poczynając od 1973 r. Plany te stocznia miała tworzyć, podobnie

³⁹ W. Janasz, Z. Silski, *Problemy inwestycyjnego...*, s. 71; AP Szczecin, Stocznia Szczecińska 1945–1947, 1948–1975, sygn. 1540: Pięcioletni plan społeczno-gospodarczy..., s. 8–9.

⁴⁰ AP Szczecin, Stocznia Szczecińska 1945–1947, 1948–1975, sygn. 1540: Pięcioletni plan społeczno-gospodarczy..., s. 2.

⁴¹ W. Chądzyński, J.W. Piskorz-Nałęcki, W. Sobecki, *Stocznia Szczecińska...*, s. 192.

⁴² AP Szczecin, Stocznia Szczecińska 1945–1947, 1948–1975, sygn. 1540: Pięcioletni plan społeczno-gospodarczy..., s. 2.

⁴³ M. Kraus, *Centromor...*, s. 68.

⁴⁴ AP Szczecin, Stocznia Szczecińska 1945–1947, 1948–1975, sygn. 1540: Pięcioletni plan społeczno-gospodarczy..., s. 10.

jak pozostałe przedsiębiorstwa, na podstawie cen zbytu w porównaniu z cenami obowiązującymi w latach 1971 i 1972. Ceny te musiały zostać zatwierdzone przez Zjednoczenie Przemysłu Okrętowego oraz Centromor, zwłaszcza przy jednostkach niezakontraktowanych, stanowiących ofertę stoczni dla armatorów⁴⁵.

Dodatkowo wspomniana uchwała Rady Ministrów nakładała na stocznice obowiązek powiadamiania nadrzędnego zjednoczenia – w ramach koordynacji gospodarczej – o wskaźnikach przyjętych do planu w danym roku⁴⁶.

Tabela 1

Sprzedż wyrobów i produkcji Stoczni Szczecińskiej im. A. Warskiego, przyjęta w pięcioletnim planie społeczno-gospodarczym dla stoczni w latach 1971–1975 (w mln zł)

Wyszczególnienie	Jednostka miary	Wyk. 1971 r.	Plan z zad. dod. 1972 r.	Zadania 1973 r.	Zadania 1974 r.	1975 r.	Razem lata 1971–1975
Ogółem sprzedaż wyrobów własnej produkcji według cen zbytu	mln zł	3 646,2	4 018,5	4 500,0	5 800,0	7 100,0	25 064,7

Źródło: AP Szczecin, Stocznia Szczecińska 1945–1947, 1948–1975, sygn. 1540: Pięcioletni plan społeczno-gospodarczy..., s. 6.

Przyjęto, że stocznia uzyska przychód w wysokości ponad 25 mln zł z tytułu sprzedaży statków, według cen zbytu obowiązujących w latach 1971–1975. W zadaniach planu eksportu w tych latach w towarze, tj. statkach produkowanych, Stocznia Szczecińska w 1971 r. uzyskać miała wartość 222 900 tys. zł dewizowych. Zysk miał wzrastać z każdym rokiem, kolejno sumy przedstawiały się: dla 1972 r. wartość wyniosła 258 600 tys. zł dew., dla 1973 – 301 000 tys. zł dew., dla 1974 – 387 900 tys. zł dew., a dla 1975 – 523 300 tys. zł dewizowych. Po podliczeniu Stocznia Szczecińska do roku 1975 miała uzyskać za sprzedaż ogólną jednostek sumę 1 693 700 tys. zł dewizowych.

Tak jak wspomniano, pomimo że powoli wzrastał eksport jednostek do krajów kapitalistycznych, przewidywany zysk zakładu w tej grupie eksportowej był o wiele mniejszy niż z eksportu do krajów RWPG w ramach zakontraktowanych statków. Zysk w towarze, tj. statków budowanych dla krajów kapitalistycznych

⁴⁵ Tamże, s. 3.

⁴⁶ Tamże, s. 4.

w 1971 r., miał wynieść 71 300 tys. zł dewizowych. Co ciekawe, w roku 1972 nie przewidywano takiego zysku i nie przygotowano planu z zadaniami dodatkowymi w tej grupie sprzedaży. W 1973 r. wartość uzyskanego przychodu wynieść miała 60 000 tys. zł dew., w 1974 r. wraz z zadaniami dodatkowymi – 101 600 tys. zł dew., a w 1975 r. – 167 100 tys. zł dewizowych. Po podliczeniu miano uzyskać 400 000 tys. zł dewizowych zysku.

Przewidywany dochód z montażu wyposażenia okrętowego w 1971 r. to 2 894 tys. zł dewizowych; w 1972 r. według planu wraz z zadaniami dodatkowymi – 1 600 tys. zł dew.; w 1973 r. – 800 tys. zł dew.; w 1974 r. – 1 150 tys. zł dewizowych. W 1975 r. to 1 300 tys. zł dewizowych. Razem dało to sumę 7 744 tys. zł dewizowych zysku dla Stoczni Szczecińskiej w powyższym planie. Plan ten został podpisany przez kierownika planowania centralnego, inż. Leszka Petersa⁴⁷.

Pomimo zaplanowanych zysków ze sprzedaży jednostek w powyższym planie, można przyjąć, że jedną z najbardziej dochodowych jednostek pozostał statek B-46, drobnicowiec, który w liczbie 18 miał być do 1975 r. wyeksportowany do bloku krajów socjalistycznych. Udało się także w większej części zmodernizować zakład, przynajmniej do wspomnianego już wyżej 1973 r.

Ogółem do krajów socjalistycznych miano wyeksportować 36 jednostek. Na drugim miejscu wśród rynków przeznaczenia był odbiorca krajowy – 25 jednostek, najmniej statków wyprodukować miano dla krajów zachodnich – 14 jednostek. Najchętniej zamawianymi jednostkami były wciąż masowce oraz drobnicowce.

Jednak lata siedemdziesiąte staną się bazą rozwojową do produkcji chemikaliowców, zwłaszcza na rynek norweski po 1975 r.⁴⁸ Przychylna decyzja Zjednoczenia Przemysłu Okrętowego pozwoliła w 1971 r. stworzyć w Stoczni Szczecińskiej Biuro Projektowo-Konstrukcyjne. Nadrzędnym celem było w tym czasie włączenie zakładu w tworzenie i przygotowanie planów produkcyjnych stoczni. Dążono odtąd do większego wpływu na wybór budowanych typów statków i urządzeń technicznych. Oprócz wspomnianych specjalistycznych chemikaliowców produkcja stoczni w latach siedemdziesiątych skupiała się na statkach naukowo-badawczych, takich jak meteorologiczne, następnie na statkach pasa-

⁴⁷ Tamże, s. 7.

⁴⁸ M. Kraus, *Centromor...*, s. 80; J.W. Doerffer, *Życie i pasje, Wspomnienia*. T. III: *Burzliwy okres 1970–1988*. Gdańsk 2005, s. 110.

żerskich: promy czy liniowce, oraz okrętach pomocniczych marynarki wojennej, np. tzw. zaopatrzeniowcach⁴⁹.

Tabela 1

Zestawienie ilościowe statków na lata 1971–1975
dla Stoczni Szczecińskiej im. A. Warskiego w Szczecinie

Typ statku	Symbol budowy	Kierunek przeznaczenia	1971	1972	1973	1974	1975	Liczba w latach 1971–1975
Masowiec	B-447	kraj	2	3	2	3	1	11
Masowiec	B-447	ks	–	4	2	–	–	6
Masowiec	B-447	kk	3	–	–	–	–	3
Semikontenerowiec	B-460	kraj	–	–	–	–	3	3
Drobnicowiec	B-445	kraj	3	2	–	–	–	5
Drobnicowiec	B-445	ks	–	1	–	–	–	1
Drobnicowiec	B-430	kk	–	–	3	3	–	6
Drobnicowiec	B-432	kraj	–	1	3	–	–	4
Drobnicowiec	B-46	ks	–	2	5	5	6	18
Drobnicowiec	B-446	ks	2	–	–	–	–	2
Product carrier	B-76	kk	–	–	–	1	4	5
Szkolny	B-80	ks	2	2	2	–	–	6
Szkolny	B-80	kraj	–	–	–	2	–	2
Hydrograf	B-88	ks	3	–	–	–	–	3
Ogółem	x	x	15	15	17	14	14	75
w tym kraj	x	x	5	6	5	5	4	25
Ks (kraje socjalistyczne)	x	x	7	9	9	5	6	36
Kk (kraje kapitalistyczne)	x	x	3	–	3	4	4	14

Źródło: jak w tab. 1, s. 10.

Po roku 1972 zauważyć można rozwój gospodarki morskiej, w tym przemysłu okrętowego wchodzącego w skład tej dziedziny⁵⁰. Wspomniane plany

⁴⁹ W. Chańczyński, B. Węgrzyn, *Szczeciński ośrodek projektowania statków*. „Budownictwo Okrętowe i Gospodarka Morska 1998”, nr 6, s. 27.

⁵⁰ L. Łukaszuk, *Polityka morska państwa w powojennym pięćdziesięcioleciu*. W: *XI Sejmik Morski. Powojenne półwiecze polskiej gospodarki morskiej*. Słupsk 1995, s. 60.

rozwoju zarówno województwa szczecińskiego, jak i samej Stoczni Szczecińskiej miały na celu wzmocnienie gospodarki morskiej regionu oraz modernizację największego zakładu wytwórczego statków Szczecina, aby podnieść atrakcyjność oferowanych jednostek w oczach armatorów zagranicznych i rodzimych. Przyjęcie przez dyrekcję stoczni planu budowania, szczególnie po 1971 r., „krótkich, lecz dochodowych serii” było próbą dostosowania zakładu nie tylko do przyjętych uchwał, ale i do nowych tendencji, jakie pojawiły się w światowym okrętownictwie.

**NEUE GRUNDKONZEPTIONEN ZUR ENTWICKLUNG
DER STETTINER ADOLF-WARSKI-WERFT
IN DEN ENTWICKLUNGSPLÄNEN VOM 1972**

ZUSAMMENFASSUNG

Die erhöhten Investitionsaufwendungen für die Seewirtschaft nach 1971 waren eine Antwort auf die Krise, welche dem Werftarbeiteraufstand vom Dezember 1970 folgte. Durch Erhöhung der Investitionsmittel in den Jahren 1971–1975 versuchte man gewählten Industriezweigen einen Antrieb zu geben. Die Schiffbauindustrie galt als polenspezifischer, führender Zweig der Volkswirtschaft und der Zweck der Beschlüsse vom 1972 war, nicht nur die Geneigtheit der Schiffsbauer gegenüber der neuen Regierung zu erlangen, sondern auch die Effektivität der Produktion zu erhöhen und den Export u. a. in den Westen zu steigern.

Die Streiks vom Dezember 1970 haben es unmöglich gemacht, die vier von der Regierung Gomułka geplanten Reformen der veralteten Wirtschaft einzuführen. Die Ausarbeitung dieser Reformen wurde von Bolesław Jaszczuk vorgenommen, welcher im Zentralkomitee der Polnischen Vereinigten Arbeiterpartei für ökonomische Angelegenheiten verantwortlich war. Die Reformen sahen vor, durch die Reduktion der Aufwendungen für die bisher einträglichen Industriezweige den ökonomischen Anreiz für die polnische Wirtschaft zu bewirken. Der Schiffbau gehörte u. a. zu den Zweigen, auf deren Kosten sich die chemische Industrie entwickeln sollte.

Nach 1971 folgte die Zunahme der Staatsaufwendungen für die wirtschaftliche Entwicklung der Woiwodschaft Szczecin, darunter auch für die regionale Seewirtschaft. Eine bedeutende Rolle spielten dabei der Beschluss Nr. 78 des Ministerrates vom 17. März 1972 sowie der sozial-ökonomische Fünfjahresplan für die Stettiner Werft 1971–1975, der durch die Danziger 'Vereinigung der Schiffbauindustrie' anhand des

Beschlusses Nr. 90/72 des Ministerrates geschaffen wurde. Der Plan sah vor, die Werft, darunter auch ihre Infrastruktur bis 1975 gründlich zu modernisieren. Dank der Modernisierung sollte sowohl die Werftproduktion expandieren, als auch die Attraktivität der den in- und ausländischen Reedereien angebotenen Schiffe gesteigert werden.

Übersetzt von Krzysztof Gołda