

AGNIESZKA ZAREMBA

Szczecin

**UWARUNKOWANIA ROZWOJU STOCZNI SZCZECIŃSKIEJ
IM. ADOLFA WARSKIEGO W LATACH 1957–1972**

Uwagi wstępne

Gdy w 1948 r. władze państwowe przyjęły tezy o zakończeniu scalania ziem pomorskich z Polską, nowo powstałe województwa, szczecińskie i koszalińskie, w roku 1950 miały podlegać ogólnopolskim planom uprzemysłowienia kraju. Region ten, dotąd o charakterze rolniczym, pozbawiony był znaczących inwestycji gospodarczych państwa w przemyśle stoczniowym, a pierwsze nakłady inwestycyjne miały za cel głównie odbudowę przemysłu okrętowego w mieście, choć nie przewidywały uruchomienia stoczni produkującej na wielką skalę. Niszcząca eksploatacja portu i stoczni szczecińskich przez wojska radzieckie, a także demontaże prowadzone na tym terenie powodowały zubożenie terenu stoczni¹.

Zmiana tej sytuacji nastąpiła z chwilą powołania w styczniu 1949 r. Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej (RWPG), a w ramach współpracy Polski w tej organizacji – rozpoczęcia na dużą skalę produkcji statków, głównie na rynek Związku Radzieckiego, przez ośrodki w Gdańsku, Szczecinie i Gdyni. Było

¹ A. Makowski, *Pomorze zachodnie w polityce gospodarczej Polski w latach 1945–1960*, w: *Pomorze Zachodnie w latach 1945–2005. Wybrane problemy polityczne, administracyjne, demograficzne i ekonomiczne*, red. K. Kozłowski, Szczecin 2005, s. 92; tenże, *Pomorze Zachodnie w polityce Związku Radzieckiego w 1945 roku*, „Przegląd Zachodniopomorski” 1992, z. 2, s. 71–72; tenże, *Pomorze Zachodnie w polityce gospodarczej Polski w latach 1950–1960*, Szczecin 2006, s. 95–96; K. Kozłowski, *Pierwsze dziesięć lat władzy politycznej na Pomorzu Zachodnim (1945–1955)*, Warszawa–Szczecin 1994, s. 28–30, 36; P. Zaremba, *Szczecińskie lata 1946–1948*, Poznań 1970, s. 280.

to spowodowane chęcią szybkiej rozbudowy floty polskiej, ale i radzieckiej. Złożone przez ZSRR wieloletnie zamówienie na budowę jednostek pełnomorskich stało się bodźcem do rozpoczęcia przez Stocznnię Szczecińską produkcji statków o coraz to większym tonażu i specyfikacji konstrukcyjnej². Władze państwowe przyjęły założenie, że przemysł okrętowy będzie przemysłem narodowym, co pozwoliło nie tylko zaspokoić potrzeby okrętowe Polski, ale i stworzyć szansę na coraz to większy eksport. Osiągnięcia produkcyjne stoczni w pierwszym okresie nie byłyby możliwe bez aprobaty i pomocy fachowców przysłanych ze Związku Radzieckiego, lecz eksport wyrobów był skierowany głównie do ich kraju i na potrzeby floty ZSRR³.

Warto zaznaczyć, że według polskiej klasyfikacji zaliczono przemysł okrętowy do przemysłu środków transportu i był to zarazem przemysł przetwórczy. Natomiast w nazewnictwie RWPG przemysł okrętowy zaliczono do przemysłu maszynowego⁴.

Począwszy od 15 stycznia 1949 r., rząd Rzeczypospolitej Polskiej i rząd Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich rozpoczęły zawieranie długoterminowych umów w sprawie wzajemnych dostaw towarów. Podobne umowy zawierano w latach późniejszych, a ich przedmiotem była wymiana towarowa, w tym wyprodukowanych przez stronę polską dla ZSRR statków pełnomorskich. Powstały tzw. centrale handlowe, jak w Polsce Centrala Morska Importowo-Eksportowa „Centromor”, a w ZSRR początkowo „Transmaszynoimport”, a następnie „Sudoimport”, z siedzibą w Moskwie. Miały one prawo zawierania kontraktów handlowych na budowę jednostek morskich⁵.

² F. Gronowski, I. Chrzanowski, *Gospodarka morska na Pomorzu Zachodnim w ćwierćwieczu Polski Ludowej*, w: *25 lat polskiej gospodarki morskiej na Pomorzu Zachodnim*, red. K. Piotrowski, Szczecin 1971, s. 30; A. Hutnikiewicz, *Szczecin w polityce morskiej Polski Ludowej*, w: *50 lat Polski na Pomorzu Zachodnim. Polityka – społeczeństwo – kultura. Materiały z sesji naukowej, Szczecin, 19–20 maj 1995*, red. K. Kozłowski, E. Włodarczyk, Szczecin 1996, s. 78; S. Jędrzychowski, *Osiągnięcia Polski Ludowej w gospodarce morskiej*, „Technika i Gospodarka Morska” 1965, nr 8/9, s. 282.

³ F. Gronowski, I. Chrzanowski, *Gospodarka morska...*, s. 31; E. Skrzymowski, *Okrętownictwo w czterdziestoleciu Pomorza Zachodniego*, w: *Gospodarka morska w 40-leciu PRL*, cz. I, Gdańsk 1985, s. 175; R. Techman, *Armia radziecka w gospodarce morskiej Pomorza Zachodniego w latach 1945–1956*, Poznań 2003, s. 167–168.

⁴ T. Obrębski, *Produkcja stoczni w latach 1950–1970*, w: *Stocznia Szczecińska im. A. Warskiego. Studium monograficzne*, red. T. Madej, Warszawa–Poznań 1975, s. 44.

⁵ Wydaje się, że występująca początkowo w źródłach radziecka centrala „Transmaszynoimport” w późniejszym czasie została zastąpiona nową jednostką „Sudoimport”. W umowach z ZSRR na budowę statków i wymianę handlową po 1953 r. występuje tylko „Sudoimport”. *1949 styczeń 15, Moskwa. Protokół między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej i Rządem Związku Socjalistycz-*

Można postawić pytanie: czy współpraca gospodarcza i naukowo-techniczna oparta była, zgodnie chociażby z literą układu zawartego między tymi obydwojoma krajami 8 kwietnia 1965 r., na zasadzie „wzajemnych korzyści i przyjacielskiej pomocy” w ramach PWPG, czy też strona polska, w tym Stocznia Szczecińska, traciła w większej mierze, realizując podpisane kontrakty na budowane coraz to nowocześniejsze jednostki?⁶ Czy roszczenia strony radzieckiej co do wyposażenia były w samej realizacji montażu opłacalne dla stoczni? Stocznia Szczecińska stała się podmiotem w realizacji scentralizowanej polityki narzuconej przez państwo, niekiedy tracąc na tej współpracy.

Specyfika zawierania umów

Ministerstwo Handlu Zagranicznego (MHZ) w celu zaspokojenia potrzeb przemysłu okrętowego kraju od roku 1950 tworzyło centrale. Minister handlu zagranicznego Tadeusz Gede, przewodniczący Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego Hilary Minc, minister finansów Konstanty Dąbrowski oraz ówczesny minister żeglugi Adam Rapacki 31 marca 1950 r. złożyli podpisy pod wydanym przez MHZ zarządzeniem powołującym Centralę Morską Importowo-Eksportową. Tym samym powstało przedsiębiorstwo państwowe, początkowo z siedzibą w Warszawie, tworzone w ramach narodowego planu gospodarczego. W roku 1953 utworzono delegaturę centrali w Gdańsku, a w 1955 r. – w Szczecinie. Rok 1966 był przełomowy dla tego przedsiębiorstwa, gdyż samą jego siedzibę, wówczas już pod nazwą „Centromor”, przeniesiono z częścią pracowników z Warszawy do Gdańska. Z chwilą powołania tej centrali rozpoczęto realizację

nych Republik Radzieckich w sprawie wzajemnych dostaw towarów w roku 1949, w: *Dokumenty i materiały do historii stosunków polsko-radzieckich*, t. IX (styczeń 1946 – grudzień 1949), Warszawa 1974, s. 436; Archiwum Państwowe w Szczecinie, Stocznia Szczecińska im. A. Warskiego 1945–1947, 1948–1975 (dalej APS, Stocznia Szczecińska), sygn. 92: Umowy z poszczególnymi armatorami dotyczące budowy okrętów, 1957 r. [1953], s. 52–53. Wymiana towarowa podlegała centralnemu planowi gospodarczemu. Plany danego ministerstwa, w wypadku przemysłu okrętowego – Ministerstwa Przemysłu Ciężkiego, tworzone według wskazań władzy centralnej. Uchwały Sejmu były podejmowane na podstawie wytycznych Biura Politycznego KC PZPR, następnie Sejm uchwalał plan centralny, a w końcu na zjeździe PZPR określano założenia planu centralnego. Dla rządu nadrzędnymi wytycznymi były uchwały Sejmu. Szerzej na ten temat: M. Kamola-Cieślik, *Polityka morska na Pomorzu Zachodnim w latach 1956–1970*, cz. II: *Przemysł stoczniowy i rybołówstwo*, Szczecin 2007, s. 17–18.

⁶ W 1965 r. zawarto w układzie sformułowanie na temat „wzajemnych korzyści”, czego nie spotyka się w układach z 1949 r. Zob. *Układ między Polską Rzeczpospolitą Ludową a Związkiem Socjalistycznych Republik Radzieckich o przyjaźni, współpracy i wzajemnej pomocy*, 8 IV 1965 r., w: *Historia Polski. Wybór tekstów źródłowych 1945–1989*, Przemysł 2000, s. 125.

umów eksportowych do krajów RWPG oraz państw zachodnich. Eksport statków pełnomorskich rozpoczął się 29 czerwca 1950 r. oddaniem armatorowi ZSRR jednostki „Pervomaysk”, rudowęglowca zbudowanego w Stoczni Gdańskiej⁷.

Zanim doszło do powołania Centrali Morskiej Importowo-Eksportowej, importującej początkowo, z braku wyposażenia, części na budowane jednostki, minister żeglugi Leon Bielski 1 sierpnia 1949 r. wydał zarządzenie, na podstawie którego Morska Centrala Zaopatrzenia przejęła funkcje handlowe. W dokumencie tym czytamy, że *do czasu rozpoczęcia działalności przedsiębiorstwa pod nazwą Morska Centrala Handlowa to Morska Centrala Zaopatrzenia zabezpieczy terminowo dostawy co do ilości i asortymentu w Centralach Zbytu i Handlu Zagranicznego w stosunku do planów rocznych, półrocznych i dodatkowych podległych temu resortowi*⁸. Rząd Rzeczypospolitej Polskiej po przystąpieniu do RWPG planował w przyszłości powołać państwowe przedsiębiorstwo zajmujące się handlem morskim, głównie na rynek wschodni. Centrala Morska Importowo-Eksportowa została powołana dopiero w marcu 1950 r. przez ministra handlu zagranicznego; do tego czasu kompetencje handlowe przejęło Ministerstwo Żeglugi.

Centralę Morską Importowo-Eksportową, jako tzw. przedsiębiorstwo państwowe wyodrębnione, powołano zarządzeniem ministra handlu zagranicznego na podstawie dekretu z 3 stycznia 1947 r. o tworzeniu przedsiębiorstw państwowych. Zostało ono utworzone w ramach narodowych planów gospodarczych, a w skrócie zwano je „centralą”. Jak już wspomniano, siedziba początkowo mieściła się w Warszawie. Przedmiotem działalności nowego przedsiębiorstwa był import i eksport statków, handlowego taboru pływającego, rybackiego taboru urządzeń stoczniowych, wyposażenia statków, portów, mechanizmów okrętowych, wyposażenia rybackiego, narzędzi okrętowych, sprzętu do badań z zakresu okrętownictwa, urządzeń i sprzętu hydrograficznego oraz nawigacyjnego⁹.

Od 1950 r. Polska zawarła morskie umowy handlowe z jedenastoma krajami, natomiast eksport statków skierowany był początkowo tylko do Związku Radzieckiego. W 1953 r. utworzono delegaturę centrali w Gdańsku. Była to pierwsza

⁷ M. Kraus, *Centromor 50 lat*, Gdańsk 2000, s. 10–11, 189; J. Kaliński, *Historia gospodarcza Polski Ludowej*, Białystok 2005, s. 52.

⁸ Archiwum Państwowe w Gdańsku, Zjednoczone Stocznie Polskie 1945–1950 (1951), sygn. 217: Zarządzenia i ogólniki Ministerstwa Żeglugi (1948–1949), s. 125.

⁹ „Monitor Polski” 1950, nr A-38, poz. 455 – zarządzenie ministra handlu zagranicznego z 31 marca 1950 r. o utworzeniu przedsiębiorstwa państwowego pod nazwą „Centrala Morska Importowo-Eksportowa – Przedsiębiorstwo Wyodrębnione”.

terenowa placówka tego przedsiębiorstwa. Reprezentowała ona centralę wobec Stoczni Gdańskiej, Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni i Stoczni Szczecińskiej. 15 grudnia 1954 r. minister handlu zagranicznego zmienił nazwę na Centralę Morską Importowo-Eksportową „Centromor”. Istotnym wydarzeniem stało się utworzenie drugiej placówki „Centromoru” – w Szczecinie. Stało się tak ze względu na potrzebę podejmowania szybkich decyzji przy produkcji jednostek. Delegatura szczecińska istniała od 1955 r., a pod względem kompetencyjnym miała podobne uprawnienia, jak placówka gdańska¹⁰. Stworzenie samodzielnego przedsiębiorstwa, jakim była Centrala Morska Importowo-Eksportowa, było podyktowane przede wszystkim warunkami zewnętrznymi, takimi jak handel zagraniczny w zakresie eksportu statków oraz importu części okrętowych. Jako samodzielne przedsiębiorstwo w strukturze przemysłu okrętowego „Centromor” miał sprostać tym zadaniom¹¹. Ministerstwo Handlu Zagranicznego 7 czerwca 1952 r. przygotowało projekt przyszłego zarządzenia w sprawie trybu załatwiania, nadzoru i kontroli eksportu statków do ZSRR. Jego celem było usprawnienie i jak najlepsze wykonywanie eksportu jednostek. Największą odpowiedzialnością obarczono w nim dyrektora „Centromoru”. Miał on nadzorować redagowanie i podpisywanie kontraktów, a ze stroną radziecką konsultować sporządzanie dokumentacji i warunków dostaw każdego z typów statków i serii. Do przyszłych obowiązków dyrektora należało również nadzorowanie terminowości dostaw zaopatrzenia (zwłaszcza pochodzącego z importu) i zgłaszanie Rosjanom trudności przy realizacji kontraktów. Strona radziecka miała otrzymywać sprawozdania „Centromoru” z przebiegu produkcji jednostek na rynek ZSRR. Ponadto dyrektor Departamentu Importu Inwestycyjnego został obciążony odpowiedzialnością za nadzór dostaw części pochodzących z importu, a przeznaczonych dla przyszłych jednostek radzieckich. „Centromor” natomiast kontrolował wicedyrektor Departamentu Eksportu, szczególnie pod względem realizacji kontraktów i ustalania warunków dostaw statków¹².

W 1956 r. szczecińska placówka „Centromoru” zatrudniała łącznie sześć osób. W centrali warszawskiej utworzono tzw. komórki branżowe – działy okrętowe: „ZSRR”, ale też „Wschód”, „Zachód” oraz dotyczące importu statków.

¹⁰ M. Kraus, *Centromor...*, s. 12–18.

¹¹ I. Bojanowska-Dzieduszycka, *Organizacja przemysłu okrętowego*, w: *Historia budownictwa okrętowego na Wybrzeżu Gdańskim*, red. E. Cieślak, Gdańsk 1972, s. 433.

¹² Archiwum Akt Nowych w Warszawie (dalej AAN), Ministerstwo Handlu Zagranicznego w Warszawie 1945–1975 (dalej MHZ), sygn. 30/3: Departament Traktatów, I Wydział Radziecki. Korespondencja z Centralami Handlu Zagranicznego (1952–1953), s. 127.

Obydwie delegatury, tj. gdańska i szczecińska, podlegały bezpośrednio dyrektorowi naczelnemu¹³.

Powołany specjalnie tzw. Dział Radziecki „Centromoru” zajmował się m.in. dokładną analizą importu części i eksportem statków do Związku Radzieckiego. Dział ten w obrębie swych zadań opracowywał wysokość cen urządzeń i części eksportowanych do ZSRR na podstawie kalkulacji przesyłanych do „Centromoru” przez poszczególne zakłady. Rozpatrywał także reklamacje nadsyłane przez odbiorców radzieckich. Przykładowo, w 1966 r. nie odnotowano żadnych reklamacji co do jakości produkcji, a te, które nadeszły, odnosiły się głównie do niekompletności części czy braku dokumentacji. W większości były to reklamacje ilościowe¹⁴. „Centromor” miał swego przedstawiciela w Moskwie, którym w 1966 r. był Z. Spirydowicz, a „Sudoimport” oddelegowywał do Gdańska własnego przedstawiciela¹⁵. „Sudoimport” w Gdańsku był bezpośrednio podległy „Sudoimportowi” w Moskwie. Wszelkie zlecenia na roboty dodatkowe, takie jak remonty gwarancyjne statków radzieckich, musiały uzyskać akceptację zjednoczenia w Moskwie, które swoją decyzję przekazywało placówce „Sudoimportu” w Gdańsku, a ta – „Centromorowi”¹⁶. Rządy Polski i ZSRR po 22 października 1963 r. zawarły umowę określającą dokładnie stawki wynagrodzenia, m.in. konsultantów, techników i inżynierów służących swoją wiedzą przy organizowaniu produkcji. *W stosunku procentowym do wartości urządzeń i materiałów* ustalono ceny za prace projektowe. Bezpлатnie natomiast dostarczano na potrzeby produkcyjne kopie dokumentacji technicznej. Przykładowa stawka wynagrodzenia głównych inżynierów wynosiła do 85 rubli za godzinę pracy, techników i majstrów – do 20 rubli za godzinę, a konsultantów – 2 ruble za ten sam czas pracy. Prace projektowe czy sporządzenie dokumentacji technicznej rozliczano w rublach transferowych i zgodnie z zasadami Międzynarodowego Banku Współpracy Gospodarczej oraz na podstawie umowy określającej te rozliczenia, którą zawarto 22 października 1963 r. w Moskwie¹⁷.

¹³ M. Kraus, *Centromor...*, s. 21.

¹⁴ Archiwum Państwowe w Gdańsku Oddział w Gdyni, Centrala Handlu Zagranicznego „Centromor” w Gdańsku 1951–1987 (dalej APGOG, „Centromor”), sygn. 105: Analiza Działu Radzieckiego (1966), s. 5.

¹⁵ Tamże, s. 3.

¹⁶ Tamże, sygn. 246: Materiały dotyczące remontu statków radzieckich (1963–1966), s. 31.

¹⁷ AAN, MHZ, sygn. 27/5: Umowy między PRL a ZSRR o sposobie ustalania cen za prace projektowe i dokumentację techniczną (1958–1965), s. 1–2.

Rok 1966 był przełomowy w funkcjonowaniu centrali. Decyzją ministra handlu zagranicznego 1 sierpnia tego roku przeniesiono główną siedzibę „Centromoru” z Warszawy do Gdańska. Jednym z głównych celów tej decyzji było zbliżenie przedsiębiorstwa do stoczni produkcyjnych Wybrzeża. 1 stycznia 1971 r., na podstawie zarządzenia prezesa Rady Ministrów z 31 października 1970 r., „Centromor” wszedł w skład Zjednoczenia Przemysłu Okrętowego (ZPO). Miało to na celu zwiększenie efektywności ekonomicznej ZPO i „Centromoru”, ale również wypracowanie zysku, gdyż ponad 70% produkcji okrętowej szła na eksport¹⁸. Poza wspomnianą placówką „Centromoru” w Moskwie utworzono również oddział centrali w stolicy Norwegii jako największego państwa zachodniego importującego wyposażenie okrętowe z Polski. Również w roku 1971 decyzją ministra handlu zagranicznego utworzono placówkę w Brazylii. W 1972 r. powołano dwuosobową delegaturę centrali w Bułgarii¹⁹.

Rok 1957 można przyjąć jako datę istotną dla całego przemysłu okrętowego Polski. Zwiększył się tonaż eksportowanego towaru, Polska zaczęła być jednym z ważniejszych producentów statków pełnomorskich. W światowych statystykach coraz częściej ujmowano tonaż statków zwodowanych przez Polskę²⁰.

Gdy w 1957 r. utworzono ponownie Ministerstwo Przemysłu Ciężkiego, przejęło ono nadzór nad Centralnym Zarządem Przemysłu Okrętowego (CZPO), który rok później przekształcono w ZPO. Zjednoczenie miało nadzór nad wchodzącymi w jego skład czterema stoczniami morskimi, czternastoma przedsiębiorstwami kooperującymi i dwoma biurami konstrukcyjnymi. Istotnym momentem stało się rozszerzenie, w 1959 r., kompetencji CBKO nr 1 na prowadzenie studiów i prac naukowo-badawczych. Biuro to w 1965 r. zostało przekształcone w Centralny Ośrodek Konstrukcyjno-Badawczy Przemysłu Okrętowego. Ważną datą stał się rok 1967, gdy powołano Przedsiębiorstwo Projektowo-Technologiczne Przemysłu Okrętowego „Promor”. Pozostałe biura i jednostki służyć miały przede wszystkim sprawnej realizacji potrzeb konstrukcyjnych, obsługując stocznie produkcyjne, w tym Stocznnię Szczecińską²¹.

W hierarchii stron zawierających umowy najwyżej umiejscowione były strony rządowe Polski i Związku Radzieckiego. System planowania budowy da-

¹⁸ M. Kraus, *Centromor...*, s. 40–65.

¹⁹ Tamże, s. 67–71.

²⁰ Tamże, s. 22.

²¹ *Polski przemysł okrętowy – Polish Shipbuilding Industry 1945–2000*, red. H. Spigarski, Gdańsk 2000, s. 63.

nych jednostek był sformalizowany i wzorowany na scentralizowanym systemie radzieckim. Sam mechanizm zawierania umów był podobny, zarówno w latach pięćdziesiątych, jak i sześćdziesiątych ubiegłego stulecia. Kierowano się głównie założeniami politycznymi, a nie rachunkiem ekonomicznym. Stocznie polskie, w tym i Stocznia Szczecińska im. A. Warskiego, rozliczano z liczby wyprodukowanych jednostek, a nie z zarobionych dewiz czy rubli transferowych, przyjętych powszechnie w umowach jako jednostka płatnicza²².

Sam plan budowy statku koncepcyjnie oparto na porozumieniach handlowych z odbiorcą. Początkowo był to „Gosplan”, następnie Ministerstwo Floty Morskiej ZSRR i „Sudoimport”. Wspomniany powyżej CZPO opracowywał projekt planu. Z reguły żądania strony radzieckiej były mocno wygórowane, przekraczające możliwości produkcyjne danej stoczni. Podobnie wyglądało to w wypadku Stoczni Szczecińskiej. Także Ministerstwo Przemysłu Ciężkiego żądało zwiększenia produkcji, czyniąc tak wskutek nacisku Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego (PKPG) oraz Ministerstwa Handlu Zagranicznego. Z tymi jednostkami rządowymi ściśle współpracowali przedstawiciele radzieckich ministerstw i armatorów. Następnie PKPG analizowała otrzymaną koncepcję planu. Plan był przekazywany m.in. do Ministerstwa Przemysłu Ciężkiego, któremu podlegał resortowo przemysł okrętowy. Ostatecznie rząd zatwierdzał wcześniej uzgodniony plan budowy jednostek. Plan ten stanowił podstawę zadań dla przedsiębiorstw produkujących statki. Jego wytyczne skupiały się w Centrali Morskiej Importowo-Eksportowej „Centromor”, która zawierała ze stoczniami, w tym i Stocznia Szczecińska, kontrakty na produkcję jednostek umówionych ze stroną radziecką. Wielkość produkcji podawano w ogólnych miernikach produkcji globalnej wraz z innymi wskaźnikami planu, takimi jak nakłady inwestycyjne²³.

²² APS, Stocznia Szczecińska, sygn. 432: Materiały dotyczące budowy statku B-88 (1967), s. 1. Rubel transferowy wprowadzony został jako jednostka rozliczeniowa krajów RWPG w 1964 r. 18 lutego 1959 r. minister przemysłu ciężkiego na wniosek załogi nadał Stoczni Szczecińskiej imię Adolfa Warskiego – członka SDKPiL i KPP. Dodatkowe, narzucane w toku sporządzania planów produkcyjnych zlecenia ze strony ZSRR dotyczyły także np. przemysłu lotniczego. 31 lipca 1962 r., zgłoszwszy dodatkową produkcję, np. samolotów AN-2 (według planu 5-letniego miano wyprodukować 380 sztuk, a po zaleceniach aż 420), ministerstwo nie mogło w pełni wywiązać się z tego wskutek niedostarczenia łożysk z ZSRR, potrzebnych do produkcji silników AJ-26-W – tu za: AAN, Ministerstwo Przemysłu Ciężkiego 1947–1956 (dalej MPC), sygn. 31/35: Dokumenty dotyczące planów i sprawozdań eksportu i importu (1962–1963), s. 40–41.

²³ S. Nowicki, *Program przemysłu okrętowego w Ministerstwie Przemysłu Ciężkiego i jego realizacja w Zjednoczeniu Przemysłu Okrętowego*, w: *Polski przemysł okrętowy we wspomnie-*

Istotny wpływ na realizację zadań przemysłu okrętowego miała komisja Biura Politycznego Komitetu Centralnego Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, powołana w 1956 r. przed VII Plenum KC PZPR (18–28 lipca 1956 r.). Celem komisji było m.in. kontrolowanie ministerstw. Władze partyjne decydowały – tak jak miało to miejsce w latach 1956–1960 – o zwiększeniu liczby wyprodukowanych jednostek przeznaczonych na eksport. Według zawartej w 1958 r. umowy ze Związkiem Radzieckim Polska miała za sumę 242 mln rubli przekazać do tego państwa 47 statków.

Będąc członkiem RWPG, Polska została poddana koordynacji planów. Jedną z metod działalności RWPG było zawieranie umów według wieloletnich planów perspektywicznych. Koordynacja ta powodowała podział pracy w strukturze organizacji. Sam zakres koordynacji mógł być zmieniony w wyniku decyzji przedstawicieli władz partyjnych krajów RWPG. Koordynacja planów, wzajemnych dostaw i jednocześnie specjalizacja produkcji w okresach wieloletnich miały na celu zaspokojenie potrzeb danego kraju na produkty wymienione w umowach. Było tak w wypadku Polski, specjalizującej się w dostawach jednostek pływających, głównie do Związku Radzieckiego²⁴.

Już w pierwszych miesiącach od powstania RWPG można było zauważyć coraz bardziej zacieśniającą się współpracę Polski ze Związkiem Radzieckim, ale jednocześnie uzależnienie funkcjonowania polskiej gospodarki morskiej od tego państwa. Przykładem jest tu wystosowana 5 maja 1949 r. nota Ambasady RP w ZSRR do Ministerstwa Spraw Zagranicznych ZSRR z prośbą o przysłanie radzieckich specjalistów do odbudowy obiektów polskiej gospodarki morskiej. Ministerstwo Żeglugi Rzeczypospolitej Polskiej chciało skorzystać z *życzliwej pomocy i doświadczenia Związku Radzieckiego w dziedzinie budowy portów i w sprawie organizacji innych gałęzi gospodarki morskiej*. Zaproponowano przy tym radzieckiej delegacji zwiedzenie polskich portów w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie, m.in. w celu przeglądu stoczni²⁵.

niach, Gdańsk 1996, s. 27–28; APS, Stocznia Szczecińska, sygn. 92: Umowy z poszczególnymi armatorami dotyczące budowy okrętów, 1957 r. [1953], s. 52.

²⁴ M. Kamola-Cieslik, *Polityka morska na Pomorzu Zachodnim...*, cz. II, s. 43–45; A. Bodnar, *Współpraca gospodarcza krajów socjalistycznych*, w: *Polityka gospodarcza Polski Ludowej*, cz. II, Warszawa 1965, s. 393–394; S. Darski, W. Strąk, *Rozwój i perspektywy gospodarki morskiej w Polsce*, Gdynia 1968, s. 146–147.

²⁵ 1949 maj 5, Moskwa – *Nota Ambasady RP w ZSRR do Ministerstwa Spraw Zagranicznych ZSRR z prośbą o przysłanie radzieckich specjalistów dla odbudowy obiektów polskiej gospodarki morskiej*, dok. 271, w: *Dokumenty i materiały...*, t. IX, s. 479. (tłum. własne).

Na podstawie umów zawartych ze Związkiem Radzieckim na budowę jednostek pełnomorskich można stwierdzić, że zarówno stocznie polskie, jak i polski przemysł okrętowy służyć miały zaspokojeniu braków we flocie ZSRR, a większość wydobytych surowców była przeznaczana na rynek wschodniego sąsiada. Wbrew zapowiedziom ministra Stefana Jędrychowskiego z 20 kwietnia 1948 r. stosunki gospodarcze polsko-radzieckie nie były oparte na zasadzie równości stron i poszanowania suwerenności gospodarczej partnera, mimo że według deklaracji ZSRR miały służyć odbudowie gospodarczej Polski. W wywiadzie udzielonym dla miesięcznika „Przyjaźń” minister przedstawił istotę przyszłych umów ze Związkiem Radzieckim w sprawie wzajemnych dostaw towarów. Podstawą była w nich wymiana towarowa, przy czym za surowce naturalne otrzymywane z ZSRR Polska, jak wyraził się minister, miała płacić nie dolarami, lecz towarami, w dużej mierze wyrobami przemysłowymi.

Przyszłe umowy, jak w wypadku budowy statków, rozliczano w oparciu o walutę ZSRR, w tzw. rublach transferowych. Były to umowy kredytowe na dostawę sprzętu przemysłowego dla ZSRR²⁶. W usługach remontowych stosowano różne przeliczniki statków, gdzie jeden rubel liczony był po 11 zł. Inaczej przedstawiało się to w produkcji materialnej, gdzie za rubla otrzymywano nawet 30 zł. Strona polska traciła głównie, wykonując liczne remonty statków oddanych już armatorom ZSRR. W omówieniu cen zakupu, przyjętych przez „Centromor” w projekcie planu na lata 1961–1965, zaakceptowano wspomniany przelicznik (11 zł za 1 rubla transferowego). Za trampy o wyporności 5000 DWT dla Egiptu i Brazylii „Centromor” wyznaczył ceny większe niż za te same jednostki eksportowane do ZSRR. Dla Egiptu były to 44 mln zł, dla Brazylii 44,5 mln zł. Związek Radziecki miał zapłacić o 10% mniej niż odbiorcy zachodni (tj. 40 mln zł)²⁷. Można przypuszczać, że „Centromor” mógł sobie pozwolić na taką obniżkę cen dla ZSRR, zarabiając na statkach eksportowanych np. do Egiptu. Przykładowo, za tankowiec o wyporności 35 000 DWT miano zapłacić 280 mln zł. Była to cena przewidywana w oparciu o ceny składników materiałowych z 1959 r., odnoszące się do projektu wspomnianego planu na lata 1961–1965.

Drobnicowiec o wyporności 12 350 DWT oszacowano na 130 mln zł, drobnicowiec od 10 300 do 11 000 DWT – na 120 mln zł, przy czym średnia cena wynikała z kosztów wytwarzania w 1959 r. Rudowęglowce o wyporności

²⁶ 1948 kwiecień 20, Warszawa – Wypowiedź ministra S. Jędrychowskiego dla miesięcznika „Przyjaźń” na temat współpracy gospodarczej Polski z ZSRR, dok. 191, w: tamże, s. 309–313.

²⁷ APGOG, „Centromor”, sygn. 93: Materiały dotyczące eksportu w latach 1961–1965, s. 6.

3200 DWT miały kosztować 38 mln zł, bazy rybackie 9300 DWT – 150 mln zł, a bazy rybackie dochodzące do 10 000 DWT – 170 mln zł. W wypadku drobniowców i baz rybackich ceny ustalono na podstawie cen składników materiałowych, również z 1959 r. Jak już wspomniano, eksportowane do ZSRR trampy o wyporności do 5000 DWT wyceniono na 40 mln zł; trawler przetwórczy do 1200 DWT oszacowano na 87,6 mln zł, a trawler 500 DWT wyceniono na 18 mln zł²⁸. Zjednoczenie Przemysłu Okrętowego w uwagach do uzgodnienia planu eksportu na lata 1961–1965 przekazało sugestię, że w odniesieniu do wartości podanych przez „Centromor” należałoby podwyższyć ceny za statki, podając te sumy w rublach transferowych. Ze strony ZPO propozycje przedstawiały się następująco: dla drobniowca B-512 (produkowanego również przez Stocznnię Szczecińską) cenę określono jako zaniżoną – według szacunku ZPO powinna ona wynieść (głównie dla jednostek rezerwy) 16,4 mln rubli; podobnie w wypadku statków typu B-52, gdzie cena powinna wzrosnąć do 17,2 mln rubli. Ceny w rublach transferowych podawano nie tylko odbiorcy z ZSRR, „Sudoimportowi”, ale też armatorom z Chińskiej Republiki Ludowej – jak miało to miejsce w wypadku jednostki B-70, której cenę ZPO również uznało za zaniżoną i proponowało „Centromorowi”, aby podwyższył ją do 17,9 mln rubli. Podwyżkę cen dyrektor generalny ZPO inż. Z. Nowakowski proponował także wskutek zwiększenia wyposażenia statków – jak dla drobniowca B-514, do sumy 9,3 mln rubli²⁹. Przy podwyższaniu cen za daną jednostkę dyrekcja „Centromoru” musiała brać pod uwagę duży koszt urządzeń i części eksportowanych do ZSRR, by w miarę możliwości nie tracić na eksporcie jednostek.

W 1965 r. tzw. Dział Radziecki „Centromoru” na podstawie kalkulacji przesyłanych przez poszczególne zakłady opracował ceny urządzeń i części eksportowanych do ZSRR. Ceny te kształtowały się w wysokości: 1 rubel = 30 zł obiegowych. Dla części zamiennych kalkulacja była znacznie korzystniejsza i wynosiła 10 zł obiegowych za jednego rubla. Co interesujące, wspomniany dział uzyskał od zakładów kooperujących z „Centromorem” częściowe obniżenie cen na urządzenia, które dawały straty dochodzące nawet do *punktu zerowego*. Zaznaczono, że to „Sudoimport” wywiera nacisk w kierunku obniżenia cen poszczególnych pozycji, takich jak pompy, wirówki, łodzie czy silniki „Puck”. Dochodziło również do tego, że przedstawiciele zakładów H. Cegielski bez uzgodnienia z dyrekcją „Centromoru” udzielali rabatów „Sudoimportowi”, co dla Centrali Hand-

²⁸ Tamże.

²⁹ Tamże, s. 16–17.

lowej stwarzało sytuację *niezdrowej konkurencji*³⁰. Można zatem stwierdzić, że przedstawiciele „Sudoimportu” potrafili wywrzeć bezpośredni nacisk na kooperantów „Centromoru”.

„Sudoimport” opierał swoją współpracę z „Centromorem” na sumach przewidzianych w umowach międzypaństwowych. Na ich podstawie odpowiednie biura „Sudoimportu” zobowiązane były zakupić w Polsce urządzenia i części na określoną sumę. Przykładowo, w 1966 r. zakup opiewał na 26,6 mln zł dewizowych, a w 1967 r., łącznie z częściami z zakładów H. Cegielski, na sumę 30,8 mln zł dewizowych³¹.

Sam „Centromor” ponosił straty w wyniku niespełnienia zaleceń „Sudoimportu” odnośnie do prac remontowych prowadzonych w stoczniach. „Sudoimport” niekiedy odmawiał uregulowania należności. Było tak w wypadku jednostki „Workuta”, gdy Stocznia Gdańska, remontująca tę jednostkę, nie miała akceptacji zjednoczenia w Moskwie. Wszelkie tego rodzaju prace musiały być uzgadniane z „Sudoimportem”, gdyż w przeciwnym wypadku odmawiano podpisania uzupełnień do kontraktów, tak jak miało to miejsce 21 lutego 1964 r.³²

Podobne sytuacje zdarzały się w pracach Stoczni Szczecińskiej im. A. Warskiego. Narzucanie przez ZSRR rozwiązań technicznych przy budowanych jednostkach było zjawiskiem nagminnym. Doprowadzało to do strat produkcyjnych Stoczni Szczecińskiej, a w konsekwencji do niemożności wykonania planu produkcyjnego przyjętego na dany rok. W notatce informacyjnej dotyczącej projektu budowy jednostki B-88/1 m/s „Passat” zauważyć można schemat narzucania przez stronę radziecką rozwiązań konstrukcyjnych, niemożliwych do wykonania przez Stocznnię Szczecińską. Jednostka B-88, projektu inż. Mikołaja Thierry’ego, była statkiem naukowo-badawczym. Stępkę położono 16 lipca 1966 r., statek zwodowano 25 lutego 1967 r., a oddano armatorowi dopiero 9 maja 1968 r. Opóźnienia przy budowie tej unikatowej pod względem rozwiązań konstrukcyjnych jednostki, łączącej w sobie charakter statku pasażerskiego z kompleksem laboratoriów zapewniających prowadzenie długotrwałych badań, wynikały z roszczeń strony radzieckiej. „Sudoimport” podpisał kontrakt z „Centromorem” 3 listopada 1966 r. Zobowiązano w nim Stocznnię Szczecińską do dostawy dziewięciu statków naukowo-badawczych powyższego typu w następujących terminach: w roku 1967 miał to być jeden statek, w 1968 r. dwa, w 1969 r. trzy i w 1970 r. również

³⁰ Tamże, sygn. 105: Analiza Działu Radzieckiego (1966), s. 5.

³¹ Tamże, s. 7.

³² Tamże, sygn. 246: Materiały dotyczące remontu statków radzieckich (1963–1966), s. 10.

trzy jednostki. Cenę zbytu ustalono na 163 mln zł. Nie zważając na unikatową konstrukcję jednostki, mimo wcześniej zatwierdzonego przez radzieckiego armatora projektu technicznego tych statków, w sierpniu 1965 r. armator wprowadził zmiany. Sam kontrakt podpisano w listopadzie 1966 r., na trzy miesiące przed wodowaniem³³. Jak zaznaczono, termin ten stworzył niekorzystną sytuację dla samego konstruktora, ponieważ niektóre „finalne” zagadnienia pomiędzy armatorem i specjalistycznym biurem konstrukcyjnym w Leningradzie mogły wystąpić po podpisaniu kontraktu. Czasu było za mało, by wszystkie zmiany naniesione przez stronę radziecką stocznia mogła wykonać prawidłowo względem zatwierdzonego projektu i jednocześnie, by móc wywiązać się z podpisanej umowy. Najbardziej niekorzystny wydaje się fakt, że zmiany, jakie narzucili Rosjanie, powodowały przyrost dodatkowych ciężarów na statku. Zmiany te, po sprawdzeniu, wykazywały odchylenie ciężarowe w stosunku do teoretycznych założeń projektu. Zmniejszyło to stan gotowości budowanych jednostek – statek B-88/1 określono na 93,59% gotowości, B-88/2 na 38,86%, a B-88/3 na 30,70% gotowości. Stocznia, chcąc wprowadzić zmiany narzucone przez armatora, nie mogła się w pełni wywiązać z kontraktu. Następne jednostki tego typu – B-88/4 i B-88/5 – miały jeszcze mniejszy stan gotowości, odpowiednio: 18,09% i 0,18%. Dyrekcja stoczni zwróciła się o pomoc do inżynierów Lecha Kobylińskiego, Wojciecha Orszuloka, Stefana Pupe i Władysława Tureckiego, by stworzona przez nich komisja potwierdziła stan stateczności statków i sprecyzowała błędy, a następnie rozwiązała problem podczas procesu budowania jednostek. Jednostki B-88/1 oraz B-88/4 zostały poprawione przez ich przebudowę, co zwiększyło nakłady poniesione przez samą Stocznnię Szczecińską.

Należy zaznaczyć, że te wszystkie warianty naprawcze musiały być zatwierdzone na nowo, na szczeblu resortu w nowym kontrakcie, co pociągało za sobą zmiany terminów dostaw jednostek. Powodowało to opóźnienie w wykonaniu planu produkcyjnego stoczni³⁴. Na niekorzyść radzieckiego armatora przemawiał fakt, że wprowadzając samowolnie zmiany w ciągu rocznego okresu, nie mając zatwierdzonej kalkulacji i określonej ceny za jednostkę, wprowadzał zmiany zwiększające przyrost dodatkowych ciężarów na statek.

³³ APS, Stocznia Szczecińska, sygn. 432: Materiały dotyczące budowy statku B-88 (1967), s. 1–2. W pozycji W. Chądzyńskiego, J.W. Piskorza-Nałęckiego, W. Sobeckiego, *Stocznia Szczecińska 50 lat*, Szczecin 1998, s. 221, datę wodowania jednostki B-88 ustalono na rok 1968, co w świetle materiału źródłowego wydaje się błędne.

³⁴ APS, Stocznia Szczecińska, sygn. 432: Materiały dotyczące budowy statku B-88 (1967), s. 2–3.

Ostatecznie Stocznia Szczecińska 21 listopada 1967 r. zwróciła się w piśmie do przewodniczącego Komisji Planowania przy Radzie Ministrów, Stefana Jędrzychowskiego, by zdjąć pierwszą jednostkę (B-88/1) z planu produkcji towarowej w 1967 r. i włączyć ją do planu na rok 1968. Opóźnienie to oficjalnie umotywowano wyjazdem delegacji przemysłu okrętowego do ZSRR w celu uzgodnienia zmian konstrukcyjnych, których do tego dnia jeszcze nie uzgodniono. Konieczność wykonania następnie prób morskich uniemożliwiła oddanie tej jednostki jeszcze w 1967 r. Ówczesny dyrektor stoczni, Stanisław Fortuński, zaznaczył, że nieprzekazanie w pierwotnym terminie jednostki B-88/1 pozbawi załogę stoczni funduszu zakładowego i premii produkcyjnej. W 1967 r. zdjęcie tej jednostki z planu produkcji spowodowało zmniejszenie wartości produkcji towarowej z 2 560 667,1 tys. do 2 397 667,1 tys. zł³⁵. Dyrektor Fortuński w piśmie do Zespołu Przemysłu Maszynowego Komisji Planowania 5 grudnia 1967 r. stwierdził, że w rozmowach w ZSRR, mimo jego interwencji i żądań armatora, nie brał udziału przedstawiciel „Centromoru”, którego obecność była tam konieczna. Miał się stawić na trwające rozmowy do 10 grudnia 1967 r. Niepokojący był fakt, że w wyniku opóźnień w oddaniu jednostki armator mógł się domagać bonifikat cenowych³⁶. Posunięcia te powodowały straty finansowe stoczni, która wszelkie poprawki konstrukcyjne i technologiczne musiała wykonać na swój koszt.

Zarówno dla Centrali Morskiej Importowo-Eksportowej „Centromor”, jak i dla Ministerstwa Przemysłu Ciężkiego oraz dla jednostek podległych realizujących kontrakty, tj. stoczni, nadrzędne były zawsze umowy międzypaństwowe podpisywane na okres pięciu lat. Dostawa statków morskich przez Polskę rozpoczęła się od podpisania 29 czerwca 1950 r. umowy między rządem RP a rządem ZSRR o wzajemnych dostawach towarów w okresie od 1953 do 1958 r. W artykule drugim tej umowy zaznaczono, że wykazy podstawowych towarów, będących przedmiotem wzajemnych dostaw między tymi państwami, będą precyzowane i uzupełniane na podstawie porozumień między obydwoma rządami na trzy miesiące przed początkiem kolejnego roku dostaw. Zgodnie z artykułem czwartym umowy ceny towarów miały być uzgadniane według cen światowych, tj. cen głównych rynków, z dodaniem połowy kosztów dostawy³⁷.

³⁵ Tamże, s. 14–17.

³⁶ Tamże, s. 25.

³⁷ 1950 czerwiec 29. Moskwa – Umowa między Rządem RP a Rządem ZSRR o wzajemnych dostawach towarów w okresie 1953–1958, w: *Dokumenty i materiały...*, t. X (styczeń 1950 – grudzień 1955), Warszawa 1982, s. 56–57.

22 kwietnia 1953 r. podpisano protokół o wzajemnych dostawach towarów między Polską a Związkiem Radzieckim na ten rok. W tym poufnym protokole uzgodniono szczegółowo, że Polska dostarczać będzie do ZSRR statki morskie, tabor kolejowy, węgiel, koks, cynk, cement, tkaniny, meble i „inne towary”. Związek Radziecki natomiast miał dostarczać do Polski szczególnie maszyny i urządzenia, bawełnę, a głównie surowce naturalne, takie jak ruda żelaza, manganu i chromu, ropa naftowa, miedź, aluminium, chemikalia na potrzeby *polskiej gospodarki narodowej*³⁸. W kolejnych latach obydwa państwa zawierały podobne umowy. 25 lutego 1955 r. w protokole o wzajemnych dostawach towarów między Polską a ZSRR zaznaczono, że w celu dokonania płatności za towary podlegające dostawie Narodowy Bank Polski i Państwowy Bank ZSRR utworzą specjalne rachunki w rublach pod nazwą „Rachunek obrotu towarowego między ZSRR a Polską 1955 roku”. W umowie tej w dostawie z Polski pojawiły się statki morskie – transportowe i przemysłowe. Węgiel i koks – jedne z priorytetowych towarów eksportowanych do ZSRR – zostały wymienione na drugim miejscu³⁹. 11 kwietnia 1958 r. w komunikacie Polskiej Agencji Prasowej w sprawie wzajemnych dostaw towarów w latach 1961–1965 zawarto zapis, że z Polski przewidziano dostawy węgla kamiennego, koksu metalurgicznego, wyrobów walcowanych, rur stalowych, jak również statków morskich, przy dostawie w dalszym ciągu taboru kolejowego i innych towarów dla przemysłu⁴⁰. Umowy międzypaństwowe na temat wzajemnej dostawy towarów zawierały zapis mówiący o tym, że ceny za towary muszą być ustalane wspólnie, tj. pomiędzy przedstawicielami ZSRR i Polski, według cen światowych głównych rynków. Pomimo to w odniesieniu do zakupu statków Rosjanie łamali powyższy zapis.

Oceniając efektywność eksportu pod względem cen w 1966 r., Dział Radziecki „Centromoru” zwrócił uwagę, że „Sudoimport” na podstawie otrzymanych ofert konkurencyjnych wywiera silny nacisk w kierunku obniżenia cen poszczególnych zakontraktowanych z Polską pozycji, np. łodzi czy silników „Puck”⁴¹. Krajami konkurencyjnymi dla Polski pod względem eksportu taboru

³⁸ 1953 kwiecień 22, Moskwa – Protokół o wzajemnych dostawach towarów między Polską i ZSRR w roku 1953, w: tamże, s. 249–251.

³⁹ 1955 luty 25 Moskwa – Protokół o wzajemnych dostawach towarów między Polską a ZSRR w roku 1955, w: tamże, s. 414–416.

⁴⁰ 1958 kwiecień 11, Moskwa – Komunikat PAP o rozmowach między delegacjami rządowymi PRL i ZSRR w sprawie wzajemnych dostaw towarów w latach 1961–1965, w: tamże, t. XI (styczeń 1956 – grudzień 1960), Warszawa 1987, s. 285.

⁴¹ APGOG, „Centromor”, sygn. 105: Analiza Działu Radzieckiego (1966), s. 5.

plywającego do ZSRR, szczególnie po 1961 roku, była ze strony państw zachodnich Finlandia, a z bloku krajów socjalistycznych m.in. Niemiecka Republika Demokratyczna, prężnie rozwijająca swój eksport statków po 1967 r.⁴²

Umowy zawarte przez „Centromor”, reprezentujący wobec „Sudoimportu” wykonawcę przedmiotu, tj. jednostek pełnomorskich, były przesyłane w formie odpisu do Stoczni Szczecińskiej. Podczas podpisywania umowy nie był obecny reprezentant zakładu w osobie jego dyrektora. Zupełnie inna sytuacja miała miejsce podczas zawierania kontraktów na budowę statków dla krajów zachodnich, np. dla Egipskiej Organizacji Gospodarczej Al Moassassa Al Ektesadia z Kairu⁴³.

W podpisywaniu tej umowy brał udział pełen skład reprezentantów wykonawcy umowy, tj. przedstawiciele Centrali Morskiej Importowo-Eksportowej „Centromor” z Warszawy w osobach kierownika sprzedaży Romana Kwaińskiego i kierownika handlowego Stefana Hilkniera oraz przedstawiciel samej Stoczni Szczecińskiej, jej ówczesny dyrektor Henryk Jendza. Umowa ta opiewała na zbudowanie, zwodowanie i całkowite wyposażenie dwóch statków towarowych o nośności 3200 DWT z przeznaczeniem do żeglugi jako statki pełnomorskie. Wyposażono je i wybudowano zgodnie z przepisami i pod nadzorem Polskiego Rejestru Statków. Za oba statki strona egipska zapłacić miała Stoczni Szczecińskiej łącznie 670 tys. funtów egipskich, tj. 335 tys. funtów za każdą

⁴² W. Grabski, *Kooperacja wewnętrzna polskiego przemysłu okrętowego*, w: *Polski przemysł okrętowy we wspomnieniach...*, s. 176; APGOG, „Centromor”, sygn. 75: Plany eksportu i importu na lata 1969–1971, s. 98.

⁴³ APS, Stocznia Szczecińska, sygn. 92: Umowy z poszczególnymi armatorami. Umowa o dostawę parowców 3200 DWT, s. 52; tamże, Umowa nr 14512, s. 29. Ceny statków będących przedmiotem handlu między dwoma państwami podawane były na świecie zawsze w jednej z walut wymiennalnych, np. w dolarach amerykańskich. Ceny te zależały od typów produkowanych jednostek i ich wielkości. Przyjmuje się, że najtańszymi jednostkami były masowce, najdroższymi zbiornikowce, służące np. do przewozu gazu. Według danych z 1982 r. masowiec o nośności 30 tys. DWT kosztował 30 mln dol., natomiast drobnicowiec o tej samej nośności kosztował mniej, tj. 17 mln dol. Za: J. Bieliński, *Ekonomika i organizacja przemysłu okrętowego*, Gdańsk 1985, s. 208. W 1952 r. MHZ w *Instrukcji w sprawie trybu postępowania przy eksporcie statków do ZSRR*, będącej załącznikiem do zarządzenia ministra handlu zagranicznego, określiło całkowitą odpowiedzialność „Centromoru” za przygotowanie kontraktów na eksport statków, przy czym ceny za jednostki uzgadniał Departament Traktatów i Departament Eksportu. Warunki techniczne statków przygotowywało CZPO po wcześniejszym uzgodnieniu z Ministerstwem Przemysłu Maszynowego. Z armatorami radzieckimi uzgadniano następnie samą dokumentację i dane (wykonawcze) statku i jego serii. W razie konieczności wprowadzenia do kontraktów zmian lub uzupełnień mógł tego dokonać „Centromor” przy nadzorze ze strony Departamentu Eksportu i Departamentu Traktatów I. Tu za: AAN, MHZ, sygn. 30/3: Departament Traktatów, I Wydział Radziecki. Korepondencja z Centralami Handlu Zagranicznego (1952–1953), s. 119.

jednostkę. Zaznaczono przy tym w umowie, że cena ta nie miała ulec żadnym wahaniom. Zapłata została uregulowana w funtach egipskich na „Polski Rachunek” w Narodowym Banku Egipskim. Świadczyć to mogło o posiadaniu przez „Centromor” konta rozliczeniowego w Egipcie. Można stwierdzić, że przy podpisywaniu umów z przedstawicielami krajów zachodnich starano się zachować jawność prowadzonych negocjacji i stron biorących w nich udział⁴⁴.

Kontrakty na budowę jednostek pełnomorskich dla ZSRR Stocznia Szczecińska zawierała za pośrednictwem „Centromoru”. Można stwierdzić, że miały one charakter poufny. Przesyłane do stoczni umowy w odpisie nie zawierały we wstępie strony nabywcy, armatora ZSRR, dla którego zostały faktycznie sporządzone. Wymieniano tylko reprezentanta strony polskiej – „Centromor” i Stocznnię Szczecińską jako sprzedawcę, która kontrakt ten podpisywała z „Centromorem”, a nie bezpośrednio z przedstawicielem właściwego nabywcy, czyli „Transmaszynoimportem” ze Związku Radzieckiego. Stwarzało to absurdalną sytuację, gdyż wytwórca nie był do końca poinformowany, kto jest jego rzeczywistym klientem. Dopiero z treści umowy sprzedawca, czyli Stocznia Szczecińska, mógł poznać nabywcę zakontraktowanych jednostek. Z kolei „Centromor” zawierał porozumienie z Centralnym Zarządem Przemysłu Okrętowego w Warszawie jako pośredniczącym w kontraktach ze stroną radziecką.

Umowa z 7 marca 1953 r. na dostawę parowców o nośności 3200 DWT opiewała na wybudowanie z własnych materiałów i środków stoczni czternaśtu parowców, od numeru B-32/1 do numeru B-32/14⁴⁵. W przedmiocie umowy zaznaczono, że winny być one zbudowane pod nadzorem Morskiego Rejestru ZSRR. CZPO jako pośredniczący między „Centromorem” a „Transmaszynoimportem” zatwierdzał wraz z armatorem radzieckim, Morskim Rejestrem ZSRR, opis techniczny jednostki B-32 i rysunki jej projektu. Statki te otrzymały klasę Morskiego Rejestru ZSRR. Zgodnie z życzeniem ZSRR przy budowie pierwszych parowców w Stoczni Szczecińskiej na zlecenie wschodniego odbiorcy wzorowano się na przepisach Lloyd’s Register of Shipping. W samym kontrakcie brakowało wskazania ceny, za jaką stocznia miała z własnych środków wyprodukować jednostki. Jak określono, miały być one dostarczone po cenie zbytu obowiązującej w dniu dostawy, a zatwierdzonej przez właściwe władze. Tymi władzami, jak wspomniano powyżej, były władze rządowe i ministerialne.

⁴⁴ Tamże, s. 34–35.

⁴⁵ APS, Stocznia Szczecińska, sygn. 92: Umowy z poszczególnymi armatorami. Umowa o dostawę parowców 3200 DWT, s. 52.

Warto zaznaczyć, że stocznia produkująca statki nie była poinformowana, ile zarobi na tej produkcji. Ceny ustalano z przedstawicielami centrali moskiewskiej, a „Centromor” jako „sprzedawca” wyprodukowanych w polskich stoczniach statków musiał akceptować proponowane ceny. Stocznia pokrywała koszty związane z produkcją. Interesujące wydaje się to, że w cenę statku wliczane były także wszystkie koszty związane z nadzorem nad budową ze strony Morskiego Rejestru ZSRR, koszty za sporządzenie świadectw, próby statku na uwięzi i w ruchu, asekuracje statku do chwili przekazania oraz koszty związane z próbą modeli w doświadczalnym basenie. Na koszt Stoczni Szczecińskiej wykonywano również komplety rysunków sprawozdawczych, technicznych oraz wszelkie instrukcje w języku rosyjskim dotyczące eksploatacji. Próby jednostek miano uzgadniać także z „nabywcą” i inspekcją Morskiego Rejestru ZSRR⁴⁶. Wszelkie braki i usterki wykryte podczas prób Stocznia Szczecińska musiała usunąć w jak najkrótszym terminie na swój koszt. Gwarancja na zbudowane jednostki wynosiła 12 miesięcy. Ujawnione wady musiały być według umowy usunięte bezpłatnie i zawsze w Stoczni Szczecińskiej. Co interesujące, w zamian za wadliwe części „sprzedawca” zobowiązany był „dać nabywcy”, czyli armatorowi ZSRR, nowe. Jeżeli wadliwe części lub mechanizmy wymagały wymiany, były wymieniane na koszt Stoczni Szczecińskiej w bałtyckim porcie radzieckim na warunkach C.I.F. (*cargo – insurance – freight*), tj. koszt towaru, ubezpieczenia i przewozu towaru⁴⁷.

Realizując te kontrakty, Stocznia Szczecińska ponosiła zatem wysokie koszty wszelkich robót montażowo-remontowych w ramach gwarancji udzielonej w kontrakcie. Biorąc pod uwagę czynniki kształtujące koszty budowy statku, tj. czynniki niezależne od pracy stoczniovców, uzależnienie m.in. od dostawy maszyn, urządzeń i armatora wybierającego dany typ budowanej jednostki, stocznia ponosiła olbrzymi koszt przy realizacji kontraktów⁴⁸. Zdarzał się montaż wadliwych części, a ich wymiana w okresie gwarancyjnym zwiększała koszt budowy statku, powiększając tym samym nakłady ponoszone przez stocznię.

Mechanizm zawierania umów z lat pięćdziesiątych ubiegłego wieku był stosowany także w latach późniejszych. W kontraktach zawieranych z „Centromorem” nie kierowano się rachunkiem ekonomicznym, lecz decydowały plan

⁴⁶ Tamże, s. 53–56.

⁴⁷ Tamże, s. 57.

⁴⁸ J. Bieliński, *Ekonomika i organizacja...*, s. 203.

produkcyjny i tło polityczne. Stocznie rozliczane były przez nadrzędny resort z liczby wyprodukowanych statków, a nie z rzeczywistych zysków.

Życzeniowy charakter umów

Powołanie w styczniu 1949 r. Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej na polecenie przywódcy Związku Radzieckiego Józefa Stalina rozpoczęło nową, ściśle zespoloną współpracę gospodarczą między państwami bloku wschodniego a ZSRR. Współpraca ta obejmowała szeroki wachlarz gałęzi gospodarczych krajów socjalistycznych. Dla Polski jednymi z najważniejszych były wspomniane umowy dotyczące dostaw towarów, w tym statków handlowych dla ZSRR. Związek Radziecki, wykorzystując zależność Polski od dostaw rosyjskich surowców, takich jak ruda żelaza, ruda manganowa, węgiel koksujący, ropa naftowa, metale nieżelazne, a także maszyn i urządzeń potrzebnych dla gospodarki Polski, starał się narzucać w ramach RWPG, swoje wymagania odnośnie do produkowanych na ten rynek towarów polskich⁴⁹. Przynależność Polski do struktury gospodarczej RWPG, jej znacząca rola jednego z największych producentów statków pełnomorskich, głównie na rynek ZSRR, uzależniała przemysł polski, w tym zakłady kooperujące z przemysłem okrętowym, od żądań armatorów radzieckich zamawiających statki w polskich stoczniach.

Związek Radziecki rościł sobie prawo do narzucania czy wręcz wymuszania konkretnych żądań przy zawieraniu, np. w Moskwie, kontraktów na budowę jednostek m.in. przez Stocznnię Szczecińską. Nasilenie tych żądań spowodowane było faktem, że ponad 60% budowanych statków, szczególnie po 1961 r., było przeznaczonych na eksport, z czego większość do ZSRR⁵⁰. Natomiast zakłady kooperujące ze stoczniami – głównie Gdańska, Gdyni i Szczecina – zmuszone były nadażyć z produkcją urządzeń wymaganych w kontraktach, zaspokajając niekiedy wygórowane, wzorowane na zachodnich standardach, wymagania dotyczące wyposażenia jednostek budowanych dla ZSRR.

Do najważniejszych zakładów kooperujących, mających olbrzymi wpływ na wyposażenie jednostek, należały od 1957 r. Zakłady Przemysłu Metalowego H. Cegielski w Poznaniu, produkujące silniki okrętowe na licencji szwajcarskiej

⁴⁹ 1958 listopad 21, Warszawa – Protokół nr 2 do umowy między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich o wzajemnych dostawach towarów na lata 1958–1960, w: *Dokumenty i materiały...*, t. XI, s. 391.

⁵⁰ APS, Stocznia Szczecińska, sygn. 599: Program rozwoju eksportu w latach 1966–1967 – perspektywy na 1966–1970 (referat dyrektora stoczni z 9 marca 1966 r.).

firmy Sulzer oraz duńskiej Burmeister & Wain. Innym zakładem współpracującym ze stoczniami były Bydgoskie Zakłady Sprzętu Okrętowego, produkujące m.in. lampy elektryczne. Nowo powstałym w tym czasie zakładem była Szczecińska Fabryka Sprzętu Okrętowego, która zając się miała produkcją suwnic okrętowych, a od 1961 r. łańcuchów kotwicznych. Do produkcji tej jednak nie doszło, ponieważ zmieniono resort, któremu fabryka zaczęła podlegać. W Gdańskiej Fabryce Maszyn i Odlewni produkowano okna okrętowe oraz iluminatory bez prób ich normalizacji. Zakładami kooperującymi były również Gdańskie Zakłady Sprzętu Okrętowego oraz Grudziądzkie Zakłady Sprzętu Okrętowego. Wspomniane już Zakłady Przemysłu Metalowego H. Cegielski z Poznania dostarczały produkowane dla jednostek motorowych silniki główne, takie jak silnik spalinowy wysokoprężny 5 RD 76, zastosowany m.in. w 1964 r. na drobnicowcu typu B-512/2⁵¹.

Większość zakładów kooperujących ze stoczniami znajdowała się na Śląsku. Bazę ich stworzono w 1947 r. z myślą o dostawach dla pierwszego rudowęglowca „Sołdek”, zbudowanego w Gdańsku. Warto wymienić jeszcze Gliwickie Zakłady Urządzeń Technicznych, produkujące pompy okrętowe do układów chłodzenia silników głównych, układów osuszających i przeciwpożarowych. Zakłady znajdujące się w Sosnowcu, Zabrze i Bytomiu były dostawcami wyrobów z metali kolorowych. W Cieszynie produkowano silniki elektryczne, natomiast Warszawskie Zakłady Radiowe „Rawar” produkowały od 1958 r. radary nawigacyjne. Pierwszy zastosowany radar oznaczono symbolem RLM-61. Do roku 1965 typ ten unowocześniano, a nowy radar RN-231, stale go udoskonalając, produkowano do 1970 r.⁵²

Trudno jest w tym miejscu wymienić wszystkie istotne zakłady współpracujące z polskim, w tym i szczecińskim przemysłem okrętowym. Zdarzały się trudności z dostawami kooperacyjnymi dla Stoczni Szczecińskiej, tak jak w 1961 r., np. przy dostawie kluz kotwicznych dla jednostki towarowo-pasażerskiej B-450/1 czy łodzi ratunkowych dla drobnicowca B-54/3 od kooperanta „Zamech” z Elbląga. Według danych z 1965 r. braki z winy zakładów wyposażeniowych stanowiły tylko 4,4% wszystkich braków. Zakłady kooperujące były

⁵¹ W. Grabski, *Kooperacja wewnętrzna...*, s. 166–171; I. Bojanowska-Dzieduszycka, *Produkcja przemysłu okrętowego*, w: *Historia budownictwa okrętowego...*, s. 563–565; tejże, *Światowe budownictwo okrętowe w 1963 roku*, „Budownictwo Okrętowe i Gospodarka Morska” 1964, nr 7, s. 239.

⁵² H. Mąka, *Stąd statki rodem*, Warszawa 1981, s. 102–112.

w stanie pokryć od 70 do 100% zapotrzebowania materiałowego polskich stoczni, w tym i szczecińskiej⁵³.

Warto zaznaczyć, że w 1962 r. przekazano z polskich stoczni ostatnią jednostkę o napędzie parowym; dotąd słabo rozwinięty przemysł kooperujący częściowo hamował szybszy rozwój produkcji motorowców⁵⁴.

Należy pamiętać, iż rozszerzenie produkcji coraz to bardziej wyspecjalizowanych jednostek byłoby niemożliwe bez zaplecza przedsiębiorstw kooperujących ze stoczną. To one zapewniały, mimo zdarzających się niedociągnięć w dostawach, materiały, maszyny i urządzenia potrzebne do pełnego i wartościowego wyposażenia statków, przyczyniając się do rozwoju okrętownictwa w Polsce.

Istotnym zamówieniem w pierwszej połowie lat sześćdziesiątych ubiegłego wieku, złożonym przez Związek Radziecki dla Stoczni Szczecińskiej im. A. Warskiego, była produkcja drobnicowców B-44. Nośność tych statków wynosiła 12,5 tys. DWT. Projekt opracowano w Gdańsku. Ogólnie Polska miała dostarczyć do ZSRR 16 sztuk B-44, z czego Stocznia Szczecińska wybudować miała sześć takich jednostek, oznaczonych numerami od 103 do 108. Podczas ustaleń powziętych w Moskwie w grudniu 1964 r. obie strony zobowiązały się, że statki te będą budowane według przepisów rejestru ZSRR i pod jego nadzorem. W zastępstwie Rosjanie wyrazili zgodę na dorywczą kontrolę ze strony przedstawiciela Polskiego Rejestru Statków. Moskwa zobowiązała biuro konstrukcyjne CBKO-1 w Gdańsku do opracowania od dnia powziętych ustaleń do 25 stycznia 1965 r. aktualnej dokumentacji w zakresie projektu kontraktowego wymienionych jednostek. Prototypem był „Marinsk”, a stępkę pod niego położono 10 września 1964 r.

Wszelkie zmiany wyposażeniowe oraz o charakterze konstrukcyjnym były wdrażane po uzgodnieniu z Rejestrem Statków ZSRR. Łącznie w latach 1964–1967 zwodowano siedem statków typu B-44 dla Związku Radzieckiego⁵⁵.

Strona radziecka zgłaszała bardzo zdecydowane wymagania co do wyposażenia jednostek, żądając na nie natychmiastowej zgody. Było tak m.in. w wypadku jednostki B-44, wobec głównego konstruktora statku, inż. Janusza Perkowskie-

⁵³ Tamże, s. 102; APS, Stocznia Szczecińska, sygn. 140: Plan i wytyczne do planu na rok 1961–1962. Dyrektor Naczelny (notatka z 4 stycznia 1961 r.), s. 5.

⁵⁴ I. Bojanowska-Dzieduszycka, *Produkcja przemysłu...*, s. 565.

⁵⁵ APS, Stocznia Szczecińska, sygn. 399: Materiały dotyczące budowy dla ZSRR jednostki B-44 (1965). Ustalenia dotyczące budowy jednostek B-44/II/103-108 dla ZSRR, zdawanych w latach 1966–1967, s. 1–2; W. Chądzyński, J.W. Piskorz-Nałęcki, W. Sobecki, *Stocznia Szczecińska...*, s. 77.

go. Pozytywną odpowiedzią zakończyło się zalecenie armatora ZSRR dotyczące m.in. zamontowania nadajników radiowych „Ilmień”, skrzynek rozdzielczych żyrokompasu „Kursk” i logu „MGL-25”. Zdarzały się niekiedy odmowne odpowiedzi strony polskiej. Dotyczyły one również samej technologii przygotowania statku przed wodowaniem. Wydaje się, że najwięcej negatywnych odpowiedzi ze strony stoczni dotyczyło jednostki B-516/9, również drobnicowca. Za zbyt wygórowane i kosztowne zalecenie armatora uznano zainstalowanie ulepszanego radaru typu RN-231 zamiast radaru RN-222. Dyrekcja stoczni oraz konstruktorzy brali pod uwagę fakt, że decydujący wpływ na jakość statku i jego późniejszą ocenę mają elementy wyposażenia dostarczane w głównej mierze przez polskie przedsiębiorstwa kooperujące. Nie zawsze było możliwe, by w krótkim czasie na zlecenie armatora dokonać zmian wyposażeniowych, mając na składzie określoną ilość dostarczonego sprzętu. Niekiedy były to prośby o zamontowanie sprzętu wyłącznie produkcji radzieckiej. Zalecenie takie wzięto pod uwagę właśnie przy budowie wspomnianej wyżej jednostki B-44. Zamontowano wówczas m.in. telefony bezbateryjne oraz urządzenia antenowe i komutatory dla wyposażenia radiowego produkcji ZSRR, rozpoczynając montaż od statków o numerach 103–108 w 1967 r.⁵⁶

Zjawiskiem charakterystycznym dla eksportu jednostek pełnomorskich polskiego przemysłu okrętowego do ZSRR było wymuszanie przez stronę radziecką wyposażania budowanych statków w urządzenia produkcji krajów zachodnich – na koszt „Centromoru” sprawującego nadzór nad polskimi stoczniami. 3 lutego 1958 r. „Sudoimport”, odpowiadając na pismo „Centromoru” z 29 stycznia 1958 r. dotyczące zmian i uzupełnień do umowy między ZSRR i PRL odnośnie do dostawy statków (z 23 września 1954 r.), zawiadomił stronę polską, że nie ma zastrzeżeń, by w polskich stoczniach na drobnicowcach o wyporności 11 tys. DWT, dostarczanych do końca 1960 r. (przewidzianych umową z 1954 r.), montować silniki główne firm Fiat lub Sulzer⁵⁷.

Jako rekompensatę za zmniejszony eksport statków strona radziecka zażądała dodatkowych zakupów w krajach zachodnich maszyn napędowych i wyposażenia okrętowego potrzebnego do wybudowania dodatkowych jednostek przeznaczonych na eksport do ZSRR. Miało to miejsce w latach 1958–1960

⁵⁶ APS, Stocznia Szczecińska, sygn. 621: Zalecenia konstrukcyjne armatora i odpowiedzi stoczni (1966), s. 9–12; tamże, sygn. 399: Materiały dotyczące budowy dla ZSRR jednostki B-44 (1965). Protokół dotyczący uzgodnień spraw technicznych na motorowcach 12500 DWT dostarczanych przez PRL w latach 1966–1967. Moskwa, 10 grudnia 1964 r., s. 10.

⁵⁷ APGOG, „Centromor”, sygn. 232: Realizacja dostaw – ZSRR (1957–1960), s. 14.

w stosunku do Stoczni Gdańskiej, m.in. przy produkcji jednostek B-14. Jednostka tego typu była nowoczesnym technologicznie trawlerem; do końca 1961 r. wyeksportowano do ZSRR 45 sztuk⁵⁸. Wartość dodatkowego zakupu wyposażenia – np. dla specjalistycznego statku typu B-514 do przewozu drewna – przy zakupie przez „Centromor” dla pięciu takich jednostek wynosiła w latach 1958–1960 aż 2,5 mln dolarów⁵⁹.

Podczas rozmowy przeprowadzonej 9 października 1957 r. między dyrektorem „Centromoru” Tadeuszem Prechitką (pełniącym tę funkcję w latach 1957–1965) i przedstawicielem „Sudoimportu” Rezkinem strona radziecka stwierdziła, że nie dostarczyła potrzebnej radioaparatury dla parowców B-32 budowanych w Stoczni Szczecińskiej. „Sudoimport” prosił, by w wyniku zaistniałej sytuacji zrewidować i obniżyć cenę statku o wartość niezamontowanej aparatury i kosztów jej montażu. Dyrektor Prechitko zapewnił też przedstawiciela „Sudoimportu”, że dostosuje produkcję polskich stoczni do wymagań i sugestii strony radzieckiej, by uniknąć zbędnych kosztów i strat przemysłowych, starając się skierować produkcję po linii wymagań „Sudoimportu” i zacząć budować statki o napędzie motorowym. Żądania te pojawiły się więc już w 1957 r., a jak wspomniano powyżej, ostatnie parowce oddano armatorom w 1962 r.⁶⁰ Warto dodać, że wszystkie zmiany dotyczące dodatkowych dostaw statków czy zmian kontraktowych obowiązywały strony od chwili podpisania poprawek w umowie międzypaństwowej na dostawę statków⁶¹.

Podczas rozmów przeprowadzonych w Moskwie od 12 marca do 12 kwietnia 1962 r. dyrektor Prechitko zgodził się na sugestie strony radzieckiej, aby zmniejszyć import części wyposażenia okrętowego za dewizy. Miało to na celu rozszerzenie zakresu wzajemnych dostaw wyposażenia okrętowego pomiędzy PRL a ZSRR, dla zmniejszenia zależności, według strony radzieckiej, od dostaw z Zachodu. Było to sprzeczne ze wspomnianymi żądaniami Rosjan odnośnie do zmniejszonego eksportu statków dodatkowych, gdy żądano zakupu wyposażenia właśnie w krajach zachodnich⁶². „Sudoimport” często prosił również, by faktury

⁵⁸ Tamże, s. 17; *Polski przemysł okrętowy – Polish Shipbuilding Industry...*, s. 45.

⁵⁹ APGOG, „Centromor”, sygn. 232, Realizacja dostaw – ZSRR (1957–1960), s. 17.

⁶⁰ Tamże, s. 9–10.

⁶¹ Tamże, s. 13.

⁶² Tamże, sygn. 168: Sprawozdania z delegacji zagranicznych w ZSRR (1962), s. 185. W 1962 r. wartość importu z krajów zachodnich dla ZPO nie mogła przekroczyć 370 tys. zł dewizowych. Dyrektor Departamentu Eksportu i Współpracy z Zagranicą inż. Leszek Strzelecki zwrócił się do ZPO z poleceniem weryfikacji „przewidywanego wykonania importu” asortymentu pod

z „Centromoru” dotyczące instalowanych na statkach części firm zachodnich, np. silników Burmeister & Wain, były przekazywane do „Sudoimportu” w koronach duńskich⁶³. Prawdopodobnie strona radziecka, uzyskując z „Centromoru” niektóre ceny wyposażenia zachodniego w walucie duńskiej, miała możliwość sprawdzenia i porównania cen tego samego wyrobu oferowanego przez stocznie Europy Zachodniej.

W razie braku zainteresowania ze strony ZSRR zakupem danej jednostki oferowanej przez „Centromor” – tak jak w wypadku zbiornikowca B-73 – Centrala Przemysłu Okrętowego z Gdańska zobligowana była w planie przekazywanym do ZPO podać cenę o charakterze wolnodewizowym. Dawało to szansę na sprzedaż takiej jednostki do krajów zachodnich⁶⁴.

W ocenie eksportu wyposażenia do krajów socjalistycznych w latach 1969–1970 eksport wyposażenia na rynek jugosłowiański uzależniano od akceptacji armatora radzieckiego, dla którego Polska budowała większość statków, a który rościł sobie prawo wglądu do wykazów eksportowanych przez stronę polską wyrobów okrętowych⁶⁵. Warto dodać w tym miejscu, że polski przemysł kooperacyjny odegrał bardzo istotną rolę w eksporcie elementów wyposażeniowych do krajów zachodnich, reeksportowanych następnie przez nie do ZSRR. Pierwszym takim krajem reeksportującym stała się od 1963 r. Finlandia. Celem zawarcia umów z tamtejszymi stoczniami przez „Centromor” było instalowanie polskiego wyposażenia okrętowego na statkach budowanych przez Finów dla ZSRR. Armatorzy radzieccy praktycznie do 1963 r. nie chcieli się zgodzić na takie rozwiązanie, wybierając zachodnie konstrukcje montowane wcześniej w Finlandii. Po długich pertraktacjach sytuacja ta uległa zmianie, a m.in. Bydgoskie Zakłady „Famor” zaczęły eksportować na rynek fiński lampy i reflektory⁶⁶.

Analizując koszt wytworzenia drobnicowca typu B-512/4, budowanego dla armatora polskiego – Polskiej Żeglugi Morskiej w Szczecinie, można stwierdzić, że koszt wytworzenia wyniósł 144,5 mln zł przy koszcie planowanym

względem jego ilości i wartości. Decyzję tę podjął na podstawie uchwały nr 219/62 w sprawie handlu zagranicznego. Tu za: AAN, MPC, sygn. 31/35: Dokumenty dotyczące planów i sprawozdań eksportu i importu (1962–1963), s. 11.

⁶³ APGOG, „Centromor”, sygn. 168: Sprawozdania z delegacji zagranicznych w ZSRR (1962), s. 186.

⁶⁴ Tamże, sygn. 93: Materiały dotyczące eksportu w latach 1961–1965, s. 29.

⁶⁵ Tamże, sygn. 75: Plany eksportu i importu na lata 1969–1971, s. 97.

⁶⁶ W. Grabski, *Ograniczanie importu i rozwijanie eksportu wyposażenia okrętowego*, w: *Polski przemysł okrętowy we wspomnieniach...*, s. 176–190.

146,6 mln zł. Stocznia Szczecińska uzyskała w tym wypadku obniżenie kosztów o 2,1 mln zł. Cenę zbytu jednostki określono na 158 mln zł, zysk z produkcji wyniósł zatem 13,5 mln zł (zob. tab.). Biorąc pod uwagę wysuwane przez stronę radziecką żądania, by wyposażać statki budowane przez Stocznnię Szczecińską dla ZSRR w części zachodnie, koszt wytworzenia tych statków był ujemny. Na przykładzie jednostki budowanej dla Polskiej Żeglugi Morskiej, która nie wysuwała podobnych żądań, można przyjąć, że Stocznia Szczecińska uzyskiwała nieznaczne zyski przy produkcji statków dla polskiego armatora⁶⁷.

Koszty wytworzenia jednostki typu B-512/4 w porównaniu z planem

Pozycja kalkulacyjna	Plan koszty (tys. zł)	Plan struktura (%)	Wykonanie koszty (tys. zł)	Wykonanie struktura (%)	Odchylenie (+) przekroczenie (-) obniżenie (tys. zł)
Materiały bezpośrednie	100 335	68,4	100 112	69,3	-223
Koszty zakupu	1 150	0,8	456	0,3	-694
Koszty specjalne	12 858	8,8	12 772	8,8	-86
Płace bezpośrednie	5 774	3,9	5 865	4,1	+91
Koszty wydziałowe	13 496	9,2	13 478	9,3	-18
Koszty ogólnozakładowe	11 562	7,9	10 689	7,4	-873
Straty na brakach	1 500	1,0	1 156	0,8	-344
Koszt wytworzenia	146 675	100,0	144 528	100,0	-2 147
Koszty sprzedaży	160 000	x	160 000	x	x
Całkowity koszt własny	146 835	x	144 688	x	-2 147
Cena zbytu	158 000	x	158 000	x	x
Akumulacja	+11 165	x	+13 312	x	+2 147

Źródło: APS, Stocznia Szczecińska, sygn. 694: Bilans za 1964 r. (1965).

Ceny statków mogły być zbliżone do kosztów ich wytwarzania. Niekiedy w światowym budownictwie okrętowym wykazywano niezależność od kosztów budowy. Ceny uzyskiwane przez zachodnich producentów jednostek pokrywały w krótkich okresach od 40 do 50% kosztów produkcji. Występował tym samym brak związku ceny z kosztem produkcji statku⁶⁸.

Realizacja zamówień do krajów RWPG, a głównie do ZSRR, oparta była na zasadzie zakupu części wyposażenia statków z krajów zachodnich, mimo

⁶⁷ APS, Stocznia Szczecińska, sygn. 694: Bilans za 1964 r. (1965), s. 110.

⁶⁸ J. Bieliński, *Ekonomika i organizacja...*, s. 210.

wspomnianej próby ograniczenia w 1962 r. importu tych części przez polski przemysł okrętowy. Wymagało to rozliczeń w dewizach. Z kolei rozliczenia końcowe z ZSRR były dokonywane w tzw. rublach transferowych, co okazało się później pewnego rodzaju fikcją ekonomiczną, która spowodowała całkowitą nierentowność polskiego przemysłu okrętowego, a w konsekwencji także pozostałych gałęzi gospodarki.

Potwierdzeniem powyższego są tezy zawarte w referacie Mariana Rajskiego *O handlu z ZSRR*, wygłoszonym na miejskiej konferencji partyjnej w Gdyni w maju 1981 r. Autor zwracał uwagę na brak partnerstwa, a wręcz wymuszanie eksportu z Polski do Związku Radzieckiego wagonów, statków i sprzętu lotniczego, wyposażanych w części zakupione w krajach zachodnich za dolary. Przeliczanie rubli transferowych było w rezultacie niekorzystne dla naszej gospodarki. Rubel transferowy oparty był na parytecie złota i równał się parytetowi rubla obiegowego ZSRR. Zawierane transakcje prowadziły do ujemnego bilansu realizacji zamówienia na budowę statków⁶⁹. Jak zwrócił uwagę w swym wystąpieniu Marian Rajski, wartość towaru, który był przedmiotem sprzedaży z Polski do ZSRR, przeliczano według giełd zachodnich na dolary. Te z kolei przeliczano na ruble, a w wypadku wzajemnej wymiany towarowej podpisywano umowy w rublach transferowych. Ze strony Związku Radzieckiego był to proceder nieuczciwy, ponieważ ZSRR nie musiał zabiegać o licencje czy też plany technologiczne dla – między innymi – statków eksportowanych jako produkt wysoko przetworzony. Przyjęty parytet rubla transferowego miał głównie znaczenie wewnętrzne, propagandowe. Wykorzystywany w krajach bloku wschodniego, w tym w rozliczeniach pomiędzy Polską a ZSRR – wynosił on 0,987412 g czystego złota. W krytycznej ocenie Rajskiego stosunek parytetu złota do waluty polskiej, przyjęty w październiku 1950 r., był również fikcyjny i wynosił według oficjalnego kursu 0,222168 g, co miało odpowiadać 3,24 zł za jednego dolara⁷⁰. Wystąpienie Mariana Rajskiego, działacza partyjnego, byłego oficera Wojska Polskiego w stopniu podpułkownika, spotkało się z negatywnym odbiorem w kręgach Komitetu Wojewódzkiego PZPR. 15 września 1981 r. komitet ten skierował pismo informujące m.in. pierwszego sekretarza Komitetu Miejskiego o negatywnym odbiorze wspomnianego wystąpienia wśród delegatów miejskich. Zarzuty, jakie postawiono, dotyczyły przede wszystkim jednostronności w ocenie stosunków gospodarczych i wymiany handlowej między ZSRR a Polską. Negatywny odbiór

⁶⁹ M. Rajski, *O handlu z ZSRR*, b.m.w. 1981, s. 4–8.

⁷⁰ M. Rajski, *Tabu, czyli ile dolarów płacimy za eksportowany rubel?*, Gdynia 1981.

nastąpił także skutek rozprowadzenia tekstu wystąpienia przez samego Rajskiego i wykorzystania tego tekstu w kręgach pozapartyjnych⁷¹.

Można stwierdzić, że polski przemysł okrętowy ponosił straty zarówno przy wyposażaniu jednostek, jak i przy budowie statków w całości. Straty ponosiła strona polska w wyniku spełniania radzieckich żądań co do wyposażenia statków w części pochodzące z krajów zachodnich, a jednocześnie skutek nacisków na obniżenie cen statków w celu uzyskania najniższych płatności należnych Polsce.

ENTWICKLUNGSBEDINGUNGEN DER STETTINER ADOLF-WARSKI-WERFT IN DEN JAHREN 1957–1972

ZUSAMMENFASSUNG

Im Jahr 1948 haben die polnischen Staatsbehörden die These über endgültige Integration der ehemaligen deutschen Ostgebiete in die Republik Polen angenommen. Seit 1950 sollten die neu entstandenen Woiwodschaften Szczecin (Stettin) und Koszalin (Köslin) den gesamtpolnischen Industrialisierungsplänen unterliegen. In dieser bisher landwirtschaftlichen Region gab es keine größeren wirtschaftlichen Staatsinvestitionen in die Werftindustrie und die ersten Investitionsaufwendungen bezweckten hauptsächlich den Wiederaufbau der Schiffsbauindustrie in Szczecin, wobei keine groß angelegte Schiffsproduktion vorgesehen war.

Diese Situation änderte sich mit der Gründung im Januar 1949 des Rates für Gegenseitige Wirtschaftshilfe. Im Rahmen der Mitarbeit innerhalb dieser Organisation begannen die Werften in Gdańsk (Danzig), Szczecin und Gdynia (Gdingen) in großem Ausmaß Schiffe vor allem für den sowjetischen Markt zu bauen. Sowohl in Polen als auch in der UdSSR entstanden sog. Handelszentralen, die berechtigt waren, Handelsverträge über den Bau von Wasserfahrzeugen abzuschließen. Die von der Sowjetunion aufgebene mehrjährige Bestellung für Hochseeschiffe war für die Stettiner Werft ein Anreiz, um immer größere und spezialisiertere Schiffseinheiten zu produzieren.

⁷¹ Zarzut dotyczył rozpowszechnienia wystąpienia z konferencji miejskiej w Gdyni w kręgach „Solidarności”, a następnie kolportowania tekstu przez nią. Za: *Komitet Wojewódzki PZPR. Informacja nr 233/81 [...] do wykorzystania w pracy politycznej. Sektor informacji partyjnej PZPR.* Tekst dokumentu wraz z publikacją znajduje się w Bibliotece Narodowej w Warszawie, sygn. II 1.994.987 Chr.

Der Schiffsbau wurde von den Staatsbehörden für die nationale Industrie Polens erklärt, wodurch nicht nur einheimische Bedürfnisse im Bereich Schiffe befriedigt, sondern auch Chancen auf einen immer größeren Export von Schiffseinheiten geschaffen werden konnten. Da aber die Produktionsleistungen der Stettiner Werft in der Anfangsperiode ohne Zustimmung der Sowjetunion und Hilfe sowjetischer Fachleute nicht möglich waren, wurden auch die meisten hergestellten Schiffe in die UdSSR exportiert. Die Werft wurde zu einem Subjekt innerhalb der vom Staat aufgedrängten zentralisierten Politik und verlor manchmal bei der wirtschaftlichen und wissenschaftstechnischen Zusammenarbeit mit der Sowjetunion.

Übersetzt von Krzysztof Golda