

# EKSPORTERZY DOLARÓW

**Najwyższa Izba Kontroli odkryła wielką dolarową aferę związaną z polskimi inwestycjami na słonecznym Cyprze. Zdarzyło się w zgrzebnym okresie rządów Władysława Gomułki, który import cytryn uważał za kosztowną dewizową ekstrawagancję...**

Na początku lat sześćdziesiątych PRL była krajem mającym nikły udział w międzynarodowej wymianie gospodarczej. Wynosił on wtedy około 1 proc., co sytuowało Polskę obok krajów typowo surowcowych, takich jak ówczesne Chile czy Irak. Władze zdawały sobie jednak sprawę, że trudno będzie rozwinąć i zmodernizować kraj (zwłaszcza stale hołubiony przemysł ciężki) bez dewiz na zakup nowoczesnych technologii i urządzeń. Dlatego też w obrocie handlowym zalegalizowano *de facto* istnienie kilku kursów dolara. I tak, oficjalnie dolar wart był 24 złote, jednak przy zakupie jakiegoś towaru wartość nabywca dolara wzrastała do około 100 złotych. Sytuacja ta zmuszała osoby i instytucje posiadające dewizy do skomplikowanych działań ekonomicznych. Na przykład Katolicki Uniwersytet Lubelski utrzymujący się także z darowizn zagranicznych, nie chcąc stracić na wymianie obcych walut, zdecydował się za uzyskane środki kupować samochody marki Warszawa i odsprzedawać je na rynku wtórnym (dzięki czemu wartość dolara wynosiła około 100 złotych).

Preferowano jednak uzyskiwanie za granicą dewizowych kontraktów. Oprócz zdobycia cennych dewiz miało to również wzmacniać prestiż władz, które w ten sposób pokazywały światu, że gospodarka socjalistycznego kraju może być konkurencyjna i efektywna. Takim przedsięwzięciem miała być budowa i modernizacja portu w Famaguście na Cyprze.

## Inwestycja

W październiku 1961 r. do przetargu na rozbudowę portu w Famaguście stanęło kilka firm z Izraela, Wielkiej Brytanii, Grecji i polskie Przedsiębiorstwo Handlu Zagranicznego „PolSERVICE”. Dzięki korzystnej ofercie cenowej wybrano ofertę PHZ „PolSERVICE”. Argumentem rozstrzygającym była jej niska cena. Podczas gdy inne firmy wyceniały swoją pracę na około 2 mln funtów cypryjskich, PHZ „PolSERVICE” podpisał kontrakt na 906 tys. funtów cypryjskich (równowartość mniej więcej 2,5 mln dolarów według kursu obowiązującego na początku lat sześćdziesiątych).

W grudniu 1961 r. podpisano kontrakt. Całość prac koordynował „PolSERVICE”, a głównym wykonawcą zostało Przedsiębiorstwo Budownictwa Inżynieryjno-Morskiego z Gdańska. W ramach kontraktu polskie przedsiębiorstwo miało do marca 1964 r. zbudować 1430 m falochronu, 630 m nadbrzeża i pogłębić baseny portowe. Mijały miesiące, a z Cypru zaczęły dochodzić niepokojące informacje. Roboty przedłużały się z powodów technicznych – na przykład potrzebne były, ze względu na podłoże geologiczne, lepsze pogłębiarki, którymi „PolSERVICE” nie dysponował. Kontrahenci polscy spóźniali się z dostawami potrzebnego sprzętu, a jakość robót nie satysfakcjonowała brytyjskiej firmy odpowiedzialnej za nadzór budowlany.

W konsekwencji władze zdecydowały się wystać do Famagusty inspektorów z NIK.

Było to rozwiązanie ze wszech miar trafne, ponieważ na tle ówczesnej administracji pracownicy NIK stanowili swoistą elitę finansową i intelektualną (według danych z 1964 r. 62 proc. inspektorów NIK miało wyższe wykształcenie). Jak wynika z materiałów Wydziału Administracyjnego KC PZPR, NIK była również instytucją pewną ideologicznie. Ponad 60 proc. pracowników było członkami PZPR i, jak można wnosić z protokołów zebrań POP, była to struktura aktywna i potrafiąca (tak się przynajmniej wydawało jej członkom) walczyć o realizację linii partii.

## Kontrola

Podczas przeprowadzonej w pierwszym kwartale 1963 r. kontroli inspektorzy NIK ustalili fakty, które stały się podstawą wystąpienia prezesa NIK Konstantego Dąbrowskiego do najwyższych władz partyjnych i państwowych (otrzymali je między innymi kierownik Wydziału Ekonomicznego KC PZPR Józef Olszewski, kierownik Wydziału Administracyjnego KC PZPR Kazimierz Witaszewski i minister handlu zagranicznego Witold Trąmpczyński). Można w nim przeczytać między innymi, że PHZ „PolSERVICE” świadomie zaniżył koszty inwestycji, by uzyskać ten kontrakt, oraz że przez ponad rok władze w kraju otrzymywały fałszywe informacje o postępie prac. Już trzykrotnie zmieniano ich harmonogram i według szacunków z końca 1963 r. inwestycja ta miał spodziewanego zysku w wysokości 350 tys. funtów cypryjskich (około 960 tys. dolarów) zakończy się w najlepszym razie stratą w wysokości 100 tys. funtów cypryjskich (280 tys. dolarów). NIK zarzucała zresztą, że w powyższej kalkulacji nie uwzględniono części wydatków.

Z kontroli NIK wynikało również, że problemy były wynikiem zaniedbań konkretnych osób, w związku z czym NIK zawarła w swoim wystąpieniu kilka wniosków personalnych. Domagano się między innymi odwołania dyrektora naczelnego PHZ „PolSERVICE” za przyjęcie niewłaściwej kalkulacji kosztów budowy, nieuwzględnienie przy przygotowaniu inwestycji badań geologicznych, fałszowanie w raportach przesyłanych do Ministerstwa Handlu Zagranicznego rzeczywistego postępu prac, a także odwołania do kraju pełnomocnika PHZ „PolSERVICE” na Cyprze, ponieważ nie poinformował w porę władz w kraju o wynikach ekspertyz finansowych wskazujących na błędy kosztorysowe. Podobnych sankcji domagano się również wobec rzeczoznawcy do spraw inwestycji.

Krytyczna ocena dotyczyła nie tylko ekonomicznej strony przedsięwzięcia. Pełnomocnikowi PHZ „PolSERVICE” zarzucono również, że: „Wbrew poleceniom dyrektora PHZ »PolSERVICE« nie prowadził akcji informacyjnej o postępie prac [!] wśród społeczeństwa miejscowego z obawy, aby władze [cypryjskie] nie uznały tego za przejaw propagandy komunistycznej”.

W 1965 r. analizą inwestycji w Famaguście zajęł się Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów. Z przygotowanej wtedy notatki wynika, że pod koniec 1963 r. pojawiły się kolejne problemy. Konflikty między turecką i grecką ludnością wyspy doprowadziły do tego, że z pracy masowo zwolnili się kierowcy tureccy, z kolei pracownicy narodowości greckiej, ze względu na swoje bezpieczeństwo, bali się pracować po zmroku. Dodatkowo okazało się, że przedsiębiorstwo, które miało wykonać dla „PolSERVICE” wyposażenie nadbrzeża, nie jest w stanie się wywiązać z zamówienia. Jedyłą szansą dotrzymania kolejnego terminu był zakup tego urządzenia w Anglii, co dodatkowo zwiększało koszty. Wszystkie te czynniki spowodowały, że w lutym 1964 r. straty oszacowano na około 1,4 mln dolarów i 120 mln złotych.

## Wnioski

Sprawa była zbyt poważna, by zostawić ją tylko na poziomie struktur administracyjnych. Na tej inwestycji strona polska straciła, według faktycznego kursu dolara, około 260 mln złotych (w dokumentach oficjalnych wyliczone straty były mniejsze, gdyż liczono koszty według kursu 24 złote za jednego dolara). Dla porównania, straty poniesione przez skarbu państwa w wyniku tak zwanej afery mięsnej<sup>1</sup> szacowano na około 30 mln złotych. Dlatego ostateczna decyzja w tej sprawie należała do czynników partyjnych.

O podjętych rozstrzygnięciach i o opiniach partyjnych decydentów można dowiedzieć się z materiału przesłanego w 1964 r. przez dyrektora generalnego Urzędu Rady Ministrów Stanisława Rozmarynowicza do Bolesława Jaszczuka, który w sekretariacie KC PZPR odpowiadał za problematykę ekonomiczną. Szczególnie interesujące są w tym kontekście naniesione przez Bolesława Jaszczuka odręczne uwagi na marginesach dokumentu.

Po przeanalizowaniu sytuacji KERM zalecił między innymi renegocjowanie kontraktu ze stroną cypryjską i przerzucenie na nią części kosztów oraz wykonanie poszerzonych badań geologicznych przydatnych w ewentualnym postępowaniu arbitrażowym. Sprawę Famagusty uznał jednak za swoistego rodzaju doświadczenie: „Na rynkach zagranicznych istnieje zapotrzebowanie na usługi w dziedzinie budownictwa portowego. Wobec możliwości świadczenia tego rodzaju usług przez krajowe przedsiębiorstwa można uznać, że podjęcie się realizacji kontraktu na rozbudowę portu w Famaguście zapoczątkuje polski eksport w tej dziedzinie”.

Jeśli do zaleceń bieżących sekretarz KC PZPR miał tylko rzeczowe uwagi i pytania (między innymi co do rodzaju koniecznych ekspertyz geologicznych), to znacznie więcej wątpliwości wzbudziła ogólna teza opracowania KERM. Przy cytowanym wyżej zdaniu o wspaniałych perspektywach eksportu polskich usług budowlanych pojawił się dopisek z wykrzyknikiem – **eksport dolarów**.

Mimo zgłaszanych obiekcji władzom nie zostało nic innego, jak przyjąć rekomendowane rozwiązania. Znamienne jest, że winnym złego przygotowania inwestycji udzielono tylko symbolicznych kar dyscyplinarnych. Władze nie chciały przyznać się publicznie do takiego blamażu, tym bardziej że sprawa mogła nabrać międzynarodowego rozgłosu. Niektóre z osób zamieszanych w sprawę zresztą wkrótce awansowały – dyrektor „Polservice” został dyrektorem departamentu w Komitecie Nauki i Techniki, a jeden z rzeczoznawców wyjechał na kontrakt do Ghany.

Przykrości spotkały za to osoby, które pomagały kontrolerom NIK. Z pracy został usunięty między innymi sekretarz POP w Famaguście, który według opinii jednego z kontrolerów NIK: „okazał dużą pomoc kontrolującym”.

Epilog sprawy Famagusty miał miejsce na zebraniu POP NIK w lutym 1965 r. Jeden z inspektorów uznał ją za przykład niereagowania przez władze państwowe na wystąpienia pokontrolne NIK i zgłosił wniosek, by zwracać się równoległe z wnioskami personalnymi do Komisji Kontroli Partyjnej. Inny, odnosząc się do sytuacji w Famaguście, stwierdził: „Zbyt wolno reagujemy na tego typu marnotrawstwo ogólnego majątku i o to zgłaszamy pretensje – chyba 2 lata wystarczą na wyciągnięcie rzeczywistych, a nie pozornych konsekwencji w stosunku do winnych”.

Zebranych przywoływał do porządku prezes NIK. Zarzucił wypowiadającym się w sprawie kontroli w Famaguście inspektorom, że: „wypowiadają się w sposób sensacyjny i anegdotyczny”. Ostatecznie jednak przyjęto wniosek o skierowaniu wniosków bezpośrednio do Komisji Kontroli Partyjnej.

## Podsumowanie

Brak sankcji karnych wobec odpowiedzialnych za podpisanie niekorzystnego dla strony polskiej kontraktu może świadczyć o dobrej znajomości przez ówczesnych decydentów realiów polskiej gospodarki. Niedociągnięcia i straty, które wystąpiły podczas realizacji kontraktu w Famaguście, w PRL lat sześćdziesiątych były na porządku dziennym. Omawiając w Wydziale Ekonomicznym KC PZPR w pierwszej połowie lat sześćdziesiątych inwestycje w budownictwie, podkreślano, że ciężko będzie je wykonać, ponieważ reguły gry narzuca „rynek wykonawcy”.

Niegospodarność i brak zdolności kooperacyjnych wychodziły na jaw zwłaszcza przy dużych inwestycjach. Nie ziściły się jednak przewidywania zawarte w notatce KERM z 1964 r., że instytucje gospodarcze PRL będą umiały wyciągnąć wnioski ze swoich błędów i w przyszłości lepiej przygotować zagraniczne inwestycje. W 1977 r. raport NIK, w części dotyczącej przygotowania kontraktów zagranicznych, stwierdzał: „Kontrolę wykazały ponadto, że mimo wieloletnich doświadczeń powstały przypadki niedostatecznego zabezpieczenia interesów strony polskiej w zawieranych kontaktach. Polegało to najczęściej na nieprecyzyjnym formułowaniu warunków dostaw, umożliwiającym dowolną interpretację wzajemnych uprawnień i zobowiązań”.

---

<sup>1</sup> W sprawie tej aresztowano ponad 400 osób, a na początku 1965 r. zapadły bardzo surowe wyroki w procesie winnych nadużyć dyrektorów Przedsiębiorstwa Miejski Handel Mięsem w Warszawie. Jeden z oskarżonych został skazany na karę śmierci (wyrok wykonano), a pozostali na długoletnie więzienie.

Port w Famaguście. Fot. Archiwum IPN

