

Mateusz Kubicki  
*Uniwersytet Gdański*

## **Prywatyzacja kutrów burtowych floty Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Koga” w Helu w latach 1988–1993**

### **Wprowadzenie**

Stalowe kutry burtowe stanowią jedno z najważniejszych ogniw polskiego rybołówstwa na Morzu Bałtyckim. Budowane w okresie powojennym prezentowały nową jakość w dziedzinie konstrukcji okrętowych. Przez lata cieszyły się uznaniem pływających na nich rybaków<sup>1</sup>. W ramach gospodarki centralnie planowanej eksploatowano je we wszystkich Przedsiębiorstwach Połowów i Usług Rybackich (PPiUR) oraz większych Spółdzielniach Pracy Rybołówstwa Morskiego (SPRM). Ich armatorem była też helska „Koga” posiadająca w swojej flocie najpierw 17-metrowe kutry typów: B-368 i K-15/R, zastąpione przez większe stalowe burtowce typu B-25s<sup>2</sup>. W połowie lat siedemdziesiątych XX w. wraz z intensyfikacją połowów na Morzu Bałtyckim w dalszym ciągu modernizowano i rozbudowywano floty przedsiębiorstw. W efekcie w latach 1973–1975 flota „Kogi” została wzmocniona przez dziewięć kutrów typu B-25s/A<sup>3</sup>.

Połowa lat osiemdziesiątych XX w. przyniosła zmiany w funkcjonowaniu rybołówstwa. Obok obniżającej się efektywności władze rozpoczęły realizację inwestycji w branży, gdzie wśród najważniejszych wskazuje się modernizację floty poprzez wprowadzanie większej liczby kutrów rufowych<sup>4</sup>. W efekcie niemal wszystkie PPiUR zaczęły wyzbywać się kutrów typu B-25s. Największe zmiany nastąpiły po 1989 r., kiedy przedsiębiorstwa przygotowywały się do wdrożenia założeń procesu prywatyzacji<sup>5</sup>. Jednym z jej elementów

<sup>1</sup> O wprowadzeniu do służby pierwszych stalowych burtowców dla polskiej floty rybackiej pisał w „produkcyniaku” Józef Glembin. Zob. J. Glembin, *Pracuję na kutrze „Arki”*, Gdańsk 1951.

<sup>2</sup> Starsze jednostki typu B-368 i K-15/R zostały przekazane SPRM, a w mniejszym stopniu rybakom indywidualnym. M. Kubicki, *Jednostki typu B-25s przekazane przez PPDiUR „Dalmor” w Gdyni we flocie PPiUR „Koga” w Helu*, „Argumenta Historica” 2019, nr 6, s. 47–48.

<sup>3</sup> Łącznie w latach 1972–1976 do służby w polskiej flocie rybackiej oddano 62 jednostki typu B-25s/A. W. Błady, *Polska flota rybacka w latach 1921–2001. Kalendarium tragicznych zdarzeń na statkach rybackich w latach 1945–2001*, Gdynia 2002, s. 75; M. Kubicki, *Kutry typu B-25s/A w polskiej flocie rybackiej na Morzu Bałtyckim w latach 1972–1992*, „Zapiski Puckie” 2018, nr 17, s. 115–131; R. Leszczyński, *Tragedie rybackiego morza*, t. 1, Gdynia–Gdańsk 2005, s. 24.

<sup>4</sup> J. Lisiecki, *Założenia współczesnej polityki morskiej PRL i jej realizacja [w:] Polityka morska państwa w 40-lecie PRL*, Gdańsk 1986, s. 24.

<sup>5</sup> W ramach ustawy z dnia 13 lipca 1990 r. o prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych (Dz. U. Nr 51, poz. 298) przyjęto dwie metody zmiany struktury w gospodarce – kapitałową i likwidacyjną. Podmioty zrzeszone w branży rybnej, ze względu na ówczesnie niską rentowność, zostały objęte metodą likwidacyjną.

było zmniejszenie stanu flot kutrowych, początkowo jednostek burtowych, a w dalszej perspektywie również rufowych<sup>6</sup>. Niniejszy artykuł jest próbą odtworzenia przebiegu procesu prywatyzacji floty PPiUR „Koga” w Helu, rozpatrując przypadki kutrów burtowych typów B-25s oraz B-25s/A.

### Prywatyzacja kutrów typu B-25s

Jednostki B-25s budowane przez polskie stocznie w latach 1958–1971 wchodziły w skład flot wszystkich bałtyckich kombinatów połowowych oraz części SPRM. Łącznie do służby oddano aż 76 kutrów, z czego helska „Koga” otrzymała w latach 1960–1971 osiem jednostek, a dalszych dziewięć w 1966 r. z floty PPDiUR „Dalmor” w Gdyni<sup>7</sup>. Ich stopniowe skreślanie ze stanu floty rozpoczęto w 1983 r., kiedy w ręce armatorów prywatnych oddano cztery burtowce. Były to Hel-104, Hel-106, Hel-112 oraz Hel-113, a ich wycofanie ze służby prawdopodobnie wynikało ze słabego stanu technicznego jednostek<sup>8</sup>. Liczebność omawianego segmentu kutrów we flocie „Kogi” prezentuje tabela 1.

Tab. 1. Liczba kutrów B-25s w eksploatacji PPiUR „Koga” w Helu, stan na koniec roku [szt.]

Rok	Liczba kutrów typu B-25s
1982	17
1983	13
1984	13
1985	13
1986	13
1987	8
1988	6
1989	0

Źródło: opracowanie własne na podstawie: AF PPiUR „Koga”, Sprawozdania Wydziału Połowów, Sprawozdania za lata 1982–1989, [b.p.].

<sup>6</sup> M. Kubicki, *Planowany proces czy seria niefortunnych decyzji? Analiza przebiegu prywatyzacji Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Koga” w Helu w latach 1986–1992*, „Komunizm: System – Ludzie – Dokumentacja” 2019, nr 8, s. 139–141.

<sup>7</sup> PPiUR „Koga” otrzymywała jednostki typu B-25s w następującej kolejności: 1960 – Hel-104, Hel-105, 1962 – Hel-106, 1963 – Hel-108, 1964 – Hel-109, 1965 – Hel-110, Hel-111, 1971 – Hel-136. W ramach transferu z floty PPDiUR „Dalmor” do floty „Kogi” przekazano kutry: Hel-103 (ex Gdy-169), Hel-112 (ex Gdy-228), Hel-113 (ex Gdy-230), Hel-114 (ex Gdy-170), Hel-115 (ex Gdy-174), Hel-116 (ex Gdy-226), Hel-117 (ex Gdy-283), Hel-118 (ex Gdy-175) oraz Hel-119 (ex Gdy-176). W. Blady, *Polska flota rybacka...*, s. 63, 66; M. Kubicki, *Jednostki typu B-25s...*, s. 44–47; R. Leszczyński, *Tragedie rybackiego morza...*, s. 21, 24.

<sup>8</sup> Archiwum Firmowe Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Koga” w Helu (dalej: AF PPiUR „Koga”), Sprawozdania Wydziału Połowów, GR-2 Sprawozdanie ze stanu jednostek rybackich i zatrudnienia rybaków z 9 I 1984, k. 3.

W ten sposób liczba jednostek B-25s w eksploatacji zmniejszyła się do 13 sztuk. Taki stan rzeczy trwał do końca 1987 r., kiedy dyrekcja przedsiębiorstwa zdecydowała o dalszym zmniejszeniu liczebności burtowców. Z dniem 31 grudnia 1987 r. ze stanu floty skreślono kutry: Hel-103, Hel-105, Hel-115, Hel-116 oraz Hel-119. Jednostki te przekazano do kasacji. Część z nich została sprzedana za granicę, a część za niewygórowaną cenę oddano polskim armatorom<sup>9</sup>. Był to pierwszy etap przygotowania floty przedsiębiorstwa do wprowadzenia do służby nowych trawlerów rufowych typu B-280<sup>10</sup>.

Od 1988 r. „Koga” spowolniła tempo wycofywania ze służby burtowców typu B-25s. W tym roku z listy floty kombinatu wykreślono kutry Hel-114 oraz Hel-118. Obie jednostki zostały odsprzedane armatorom prywatnym<sup>11</sup>. Ponadto zmieniono warunki spłaty poszczególnych kutrów, gdzie decydujące stało się wyłączenie zdawania do przedsiębiorstwa. W ten sposób władze „Kogi” starały się zabezpieczyć własną produkcję lądową, uszczuploną przez wyładunki tego gatunku w portach duńskich i szwedzkich (tzw. eksport z burty)<sup>12</sup>. Realizowano je głównie w celu zaspokojenia rosnących potrzeb na pozyskiwanie dewiz niezbędnych dla prowadzonych inwestycji. O ile spłata kutrów Hel-114 i Hel-118 nie była określona poprzez zdawanie do kombinatu dorsza, tak w okresie późniejszym wymóg ten stanie się normą. „Koga” stworzy specjalną umowę leasingu, która precyzować będzie wszystkie sprawy związane z eksploataowaniem jednostek przez prywatnych armatorów<sup>13</sup>. Później na przeszkodzie do spłaty leasingowanych kutrów stanie całkowity zakaz połowu dorsza wprowadzony od 1 kwietnia 1993 r.<sup>14</sup>

Wcielenie do floty przedsiębiorstwa nowoczesnych trawlerów typu B-280 wymusiło dalsze wycofywanie burtowców. W styczniu 1989 r. z ewidencji wykreślono Hel-111. Już 16 stycznia jednostka została odkupiona od PPiUR „Koga” przez władysławowskich armatorów: Ignacego Necla, Andrzeja Necla, Antoniego Necla i Edwina Górnowicza<sup>15</sup>.

<sup>9</sup> W ręce rybaków indywidualnych trafiły kutry: Hel-103 (1988), Hel-105 (w 1987 r. sprzedany do Liberii, od 1991 r. ponownie w Polsce; armatorzy – Lucjan i Urszula Schomburg) oraz Hel-116. Za granicę sprzedano Hel-115 i Hel-119. Obie jednostki trafiły do Grecji. AF PPiUR „Koga”, Sprawozdania Wydziału Połowów, GR-2 Sprawozdanie ze stanu jednostek rybackich i zatrudnienia rybaków z 16 I 1987, k. 2.

<sup>10</sup> Zob. M. Kubicki, *Modernizacja floty rybackiej Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Koga” w Helu – budowa i wprowadzenie do służby kutrów rybackich typu B-280 w latach 1986–1991* [w:] *Additamenta Historica. Studia z dziejów dalekich i bliskich*, red. B. Klasa, Gdańsk 2016, s. 199–210.

<sup>11</sup> Do transakcji doszło na początku 1989. Hel-114 nabyła Urszula Schomburg, natomiast Hel-118 został sprzedany armatorowi pochodzącemu z Ustki. Tam też został przebazowany.

<sup>12</sup> M. Kubicki, *Planowany proces...*, s. 141–142.

<sup>13</sup> W umowie uregulowane zostały: obsługa lądowa jednostki, zakaz odsprzedaży lub dzierżawy osobom trzecim, nakaz zdawania całości dorsza do przedsiębiorstwa czy kwestie związane z ubezpieczeniem. W razie zerwania umowy przez leasingobiorcę całość zdanej ryby po przeliczeniu na wartości pieniężne przepadała na rzecz leasingodawcy.

<sup>14</sup> Była to wypadkowa przełowienia stad oraz połowów nieraportowanych, których wielkość określało się w latach 1990–1993 na 35–40% całości masy uzyskiwanego dorsza. Zakaz wprowadzono między 1 a 30 kwietnia oraz od 1 lipca do 31 sierpnia. *Wstępna ocena stanu środowiska wód morskich polskiej strefy Morza Bałtyckiego. Raport dla Komisji Europejskiej*, Warszawa 2015, s. 125; *Dorsz a sprawa polska*, „DGP Biznes: Rybactwo” 2019, nr 244(5146), s. 1; Z. Karnicki, K. Radtke, *Historia dorszowej zapasici*, <https://mir.gdynia.pl/historia-dorszowej-zapasci/> [dostęp: 11.01.2021].

<sup>15</sup> Według innych danych transakcja miała miejsce 28 XII 1988, wpłaty należności przesunięto na 1989 r.

Uznany za wyeksploatowany kuter wyceniono na 22 mln starych zł, z czego 15 mln starych zł należało wpłacić przed odbiorem jednostki, a resztę w ratach do 30 sierpnia 1989 r.<sup>16</sup> W lutym tego samego roku „Koga” przeznaczyla do sprzedaży Hel-110. Przedsiębiorstwu nie udało się znaleźć nabywcy. Dopiero w lutym 1991 r. doszło do finalizacji transakcji, a jednostka została wyleasingowana za kwotę 841 mln starych zł spółce Firma Połowowa Czesław Pieniążek i Spółka<sup>17</sup>. W tym przypadku dopuszczono spłatę kutra wyłącznie poprzez dostawy do przedsiębiorstwa dorsza w liczbie 70 ton w terminie do 30 września 1995 r.<sup>18</sup> W kwietniu 1993 r. wartość kutra została obniżona do 287 mln starych zł. Leasingobiorcy zadłużyli Hel-110, co miało wpływ na późniejszy konflikt z zarządem komisarycznym „Kogi”<sup>19</sup>. Sama spółka armatorska została rozwiązana we wrześniu 1997 r., a jedynym właścicielem kutra pozostał Czesław Pieniążek<sup>20</sup>. Wskutek braku remontów i należytej konserwacji zadłużony Hel-110 został wycofany z eksploatacji w 2000 r.<sup>21</sup>

Największa grupa jednostek omawianego typu została przeznaczona do przekazania armatorom prywatnym w maju 1989 r. Wtedy też skreślono z listy floty przedsiębiorstwa kutry: Hel-108, Hel-109, Hel-117 oraz Hel-136<sup>22</sup>. Hel-108 jeszcze w 1989 r. został wdzierżawiony armatorowi prywatnemu Bogusławowi Style. Ze względu na ograniczoną liczbę odbiorców zewnętrznych kuter cały czas ściśle kooperował z „Kogą”. Jego armator w lutym 1991 r. podjął udaną próbę leasingowania jednostki. Warunkiem było zdawanie dorsza do kombinatu. Jego ilość określono na 70,4 tony<sup>23</sup>, a okres spłaty między 31 marca 1991 r. a 30 września 1998 r. Cena jednostki w momencie oddawania jej w leasing wynosiła 841 mln starych zł<sup>24</sup>. W latach późniejszych wystąpiły problemy z wydajnością połowów dorsza, co nie pozostało bez wpływu na tempo spłaty kutra. Ostatecznie armator 11 sierpnia 1994 r. podpisał z zarządcą komisarycznym „Kogi” aneks do umowy, który obok obniżenia wartości jednostki do 400 mln starych zł umożliwiał przekazywa-

---

AF PPiUR „Koga”, 142, Dokumenty sprzedaży kutrów, Sprzedaż Hel-111, Umowa z 28 XII 1988 (14/88), [b.p.].

<sup>16</sup> *Ibidem*.

<sup>17</sup> Obok Czesława Pieniążka tworzyli ją: Zbigniew Brzeziński oraz Wiesław Brzeziński.

<sup>18</sup> AF PPiUR „Koga”, 142, Dokumenty sprzedaży kutrów, Sprzedaż Hel-110, Umowa z 20 II 1991, [b.p.].

<sup>19</sup> Konflikt z kolejnymi zarządcami komisarycznymi „Kogi” miał miejsce na przestrzeni lat 1993–1997. W jego trakcie wielokrotnie obie strony podejmowały próby negocjacji terminów spłaty poszczególnych kwot zadłużenia. Z zachowanej dokumentacji wynika, że sami zarządcy kierowali się złą wolą w stosunku do spółki eksploatującej Hel-110. W efekcie doszło do zwiększenia zadłużenia. Konflikt udało się zażegnać w marcu 1997 r.

<sup>20</sup> AF PPiUR „Koga”, 142, Dokumenty sprzedaży kutrów, Sprzedaż Hel-110, Postanowienie Izby Morskiej w Gdyni z 10 X 1997, [b.p.].

<sup>21</sup> Jednostka została zełmowana przez Zarząd Portu Morskiego „Koga” w Helu na przestrzeni 2002 i 2003 r.

<sup>22</sup> AF PPiUR „Koga”, Sprawozdania Wydziału Połowów, Wykaz jednostek posiadanych na dzień 31 XII 1989, k. 2.

<sup>23</sup> Kwota ta została podzielona na 16 rat po 4,4 tony dorsza patroszonego z głową I klasy.

<sup>24</sup> AF PPiUR „Koga”, 142, Sprzedaż kutra Hel-108, Umowa leasingu z 31 III 1991, [b.p.].

nie części złowionego surowca do podmiotów zewnętrznych. Jednostka została spłacona do 31 marca 1997 r.<sup>25</sup>

W lipcu 1989 r. rozpoczęto negocjacje w sprawie sprzedaży armatorowi prywatnemu kutra Hel-117. Zakończyły się one sukcesem i 20 lipca jego nabywcą został Jacek Schomburg, który kupił jednostkę za 31,5 mln starych zł<sup>26</sup>. Sprawa zbycia kutra Hel-109 wydłużyła się w czasie. Pomimo wykreślenia ze stanu środków trwałych burtowiec nie został określony jako „wyeksploatowany”. Sytuacja zmieniła się 12 lutego 1991 r., kiedy Hel-109 oddano w leasing Tomaszowi Tomaszewskiemu. Cenę kutra określono na 841 mln starych zł, co ówczesnie stanowiło równowartość 70 ton dorsza. Podzielono ją na 10 rat przypadających na lata 1991–1995. Pomimo trudności nabywcy udało się spłacić jednostkę do 1998 r.<sup>27</sup> Tego samego dnia (12 lutego 1991 r.) doszło do wyleasingowania kutra Hel-136. Ze względu na modyfikacje wprowadzone w trakcie jego budowy i o wiele młodszy wiek<sup>28</sup> jednostka została wyceniona na 985 mln starych zł, co stanowiło równowartość ceny rynkowej 80 ton dorsza. Nabywcą został Stefan Szczygielski, który zgodnie z umową leasingu miał dokonać spłaty jednostki do 30 września 1998 r. W tym przypadku w roku 1993 również obniżono wartość kutra do 374 mln starych zł<sup>29</sup>. Armator spłacił Hel-136 w terminie.

### Prywatyzacja kutrów typu B-25s/A

Drugą grupą jednostek, która została oddana w ręce armatorów indywidualnych na przestrzeni 1991 r., były kutry burtowe typu B-25s/A. Łącznie „Koga” w swojej flocie posiadała dziewięć tego typu burtowców<sup>30</sup>. W trakcie przygotowywania procesu prywatyzacyjnego dyrekcja przedsiębiorstwa zdecydowała o wycofaniu tego segmentu floty. Wynikało to ze słabego stanu technicznego kutrów oraz kierunku procesu, jaki przyjęto w „Kodze”, gdzie dominującym elementem było pozostawienie w służbie wyłącznie

<sup>25</sup> Wycena i późniejsza wielkość raty została uzależniona od kursu dolara. Jednostka miała być spłacana w następujących ratach: do 31 III 1995 – 100 mln starych zł, 31 III 1996 – 100 mln, 31 III 1997 – 100 mln. Pierwsza transza pieniędzy została wpłacona w momencie podpisywania aneksu. AF PPIUR „Koga”, 142, Sprzedaż kutra Hel-108, Aneks do umowy leasingu z 31 III 1991, [b.p.].

<sup>26</sup> AF PPIUR „Koga”, 142, Sprzedaż Hel-117, Umowa z 20 VII 1989, [b.p.].

<sup>27</sup> Problemy z wydajnością stad dorsza spowodowały, że armator wystąpił do dyrekcji „Kogi” z prośbą o rozłożenie spłaty jednostki na mniejsze raty. Zgodę uzyskał 16 VI 1993. AF PPIUR „Koga”, 142, Sprzedaż Hel-109, Aneks do umowy z 12 II 1991, [b.p.].

<sup>28</sup> Kutry typu B-25s/B były produkowane na końcu serii kutrów typu B-25s. Łącznie do służby w 1972 r. oddano trzy zmodyfikowane jednostki: Hel-136, Gda-18 oraz Gda-19. W. Błady, *Polska flota rybacka...*, s. 66.

<sup>29</sup> Na początku 1992 r. Szczygielski informował władze przedsiębiorstwa, że osiągnięte przez kuter wyniki połowowe są niewystarczające, aby spłacać kolejne raty leasingowe. W efekcie 30 VI 1993 między „Kogą” a armatorem podpisano aneks do umowy, obniżający wartość jednostki oraz wprowadzający możliwość rozliczenia finansowego zamiast spłat w surowcu. Kwota została podzielona na raty do 1996 r. AF PPIUR „Koga”, 142, Sprzedaż Hel-136, Umowa sprzedaży z 12 II 1991, [b.p.]; AF PPIUR „Koga”, 142, Sprzedaż Hel-136, Aneks do umowy z 30 VI 1993, [b.p.].

<sup>30</sup> M. Kubicki, *Kutry typu B-25s/A...*, s. 117.

trawlerów rufowych. Ostatecznie wszystkie burtowce typu B-25s/A wyłączono z eksploatacji na początku lutego 1991 r. i przekazano w ręce armatorów prywatnych.

Podobnie jak w przypadku poprzednich jednostek dyrekcja „Kogi” wskazała, ile ryby należy zdać do przedsiębiorstwa, aby spłacić dany kuter. Biorąc pod uwagę dane zawarte w tabeli 2, występują tam różne wartości, jednak oscylują one w granicach 84–90 ton dorsza. Dysproporcje wynikały z indywidualnych ustaleń leasingodawcy z przyszłym armatorem (leasingobiorcą)<sup>31</sup>. W trakcie trwania rozmów część z nich podnosiła argument średniego lub słabego stanu technicznego nabywanej jednostki. Analogiczne uwagi czyniono w kwestii braków odpowiedniego wyposażenia technicznego.

Tab. 2. Kwoty połowowe dorsza wyznaczone przez dyrekcję PPiUR „Koga” w Helu jako spłata sprzedanych jednostek typu B-25s/A

Numer kutra	Dorsz przeznaczony do zdania przedsiębiorstwu [t]	Wartość wyznaczonego dorsza [starych zł]
Hel-137	88	1 050 000 000
Hel-138	89	1 061 900 000
Hel-139	90	1 073 800 000
Hel-140	90	1 073 800 000
Hel-141	89	1 061 900 000
Hel-142	84	1 009 000 000
Hel-143	84	1 009 000 000
Hel-144	85	1 025 000 000
Hel-145	84	1 009 000 000

Źródło: opracowanie własne na podstawie: AF PPiUR „Koga”, 142, Sprzedaż Hel-137, Hel-138, Hel-139, Hel-140, Hel-141, Hel-142, Hel-143, Hel-144, Hel-145, [b.p.].

Pierwszą jednostką omawianej serii oddaną w leasing przez „Kogę” był Hel-137. W lutym 1991 r. została nabyta przez Helskie Przedsiębiorstwo Remontowe (HPR) „Helmor” Sp. z o.o.<sup>32</sup> z siedzibą w porcie w Helu. Skreślona ze stanu środków trwałych kombinatu 30 grudnia 1991 r. pomimo zmiany armatora jednostka nadal zdawała całość

<sup>31</sup> Zgodnie z zachowanymi materiałami cenę kutra ustalano w następujący sposób: „Zgodnie z wyjaśnieniem osoby sporządzającej i podpisującej umowy na sprzedaż wszystkich kutrów, a obecnie już nie pracującej [w „Kodze” – M.K.] cena sprzedaży kutrów odbywała się na zasadzie negocjacji pomiędzy sprzedającym a kupującym. Ustalona cena nie mogła być niższa od wartości netto kutra figurującej w ewidencji przedsiębiorstwa”. AF PPiUR „Koga”, 142, Sprzedaż Hel-136, Pismo do Urzędu Skarbowego w Pucku z 30 XI 1994, [b.p.].

<sup>32</sup> Spółka Helskie Przedsiębiorstwo Remontowe „Helmor” Sp. z o.o. została wydzielona z PPiUR „Koga” i powołana 1 VII 1989, obejmując budynek dawnych warsztatów wraz z przyległościami. Zajmowała się szeroko rozumianą działalnością remontową, w tym również kutrów. Wskutek prywatyzacji floty stopniowo traciła na znaczeniu. Podmiot zlikwidowano w 1995 r. Ze strony „Kogi” umowę sprzedaży kutra podpisywali dyrektor Lucjan Błaszczuk oraz zastępca dyrektora ds. ekonomicznych Tadeusz Kurkus. Ze strony HPR „Helmor” umowę kupna podpisali dyrektor spółki Jacek Schomburg oraz Henryk Brukalski. M. Kubicki, *Planowany proces...*, s. 154–155.

ryby do „Kogi” lub za jej pośrednictwem do podmiotów zewnętrznych. W kwietniu 1993 r. wskutek braku realnej możliwości spłaty burtowca poprzez dostawy dorsza jej formułę zmieniono na wpłacanie gotówki. Ostatecznie po pogorszeniu się sytuacji „Hel-moru” Hel-137 został w 1994 r. sprzedany do Kołobrzegu. Podobna procedura prywatyzacyjna została wprowadzona w przypadku kutra Hel-138. Został on oddany w leasing Edmundowi Makowskiemu, który miał dokonać jego całkowitej spłaty do 30 września 1997 r.<sup>33</sup> Nowy właściciel borykał się z problemami słabej wydajności przy jednoczesnym wyeksploatowaniu kutra, co wymagało dużych nakładów finansowych. W kwietniu 1993 r. wskutek porozumienia zawartego między armatorem a „Kogą” wartość jednostki zmniejszono do 330 mln starych zł<sup>34</sup>. Zachowane dokumenty nie potwierdzają, czy Makowskiemu udało się spłacić kuter<sup>35</sup>.

Kolejnym leasingobiorcą burtowca typu B-25s/A z numerem wywoławczym Hel-139 był Zenon Zajac. Umowa między armatorem a dyrekcją „Kogi” została podpisana 17 lutego 1991 r.<sup>36</sup> W kwietniu 1993 r. wartość jednostki została zmniejszona do 333 mln starych zł i podzielona na trzy raty roczne. Na tym tle w listopadzie 1994 r. doszło do konfliktu z zarządcą komisarycznym przedsiębiorstwa, który żądał kwoty umieszczonej na umowie z 1991 r.<sup>37</sup> Ostateczna spłata nastąpiła dopiero po 2002 r. Następną jednostką, która została oddana w leasing przez „Kogę” armatorowi prywatnemu, był Hel-140. Umowę zawarto 7 lutego 1991 r., nabywcą został Stefan Piechowski, któremu wyznaczono – podobnie jak przy leasingowaniu poprzedniego kutra – jedną z najwyższych cen zbycia. Na przestrzeni 1991 r. Piechowski starał się intensywnie spłacać zobowiązanie, zdając najwięcej dorsza do „Kogi” spośród wszystkich armatorów kutrów typu B-25s/A<sup>38</sup>. W latach późniejszych wskutek obniżania się wydajności spłata Hel-140 była przyczyną konfliktu między dyrekcją przedsiębiorstwa a armatorem. W efekcie 27 kwietnia 1993 r. podpisano aneks do umowy z 1991 r., w którym wartość jednostki została obniżona do 312 mln starych zł oraz dopuszczono w niej możliwość spłaty w gotówce<sup>39</sup>. Podobnie

<sup>33</sup> AF PPIUR „Koga”, 142, Sprzedaż Hel-138, Umowa sprzedaży z 15 II 1991, [b.p.].

<sup>34</sup> W listopadzie 1994 r. zarządca komisaryczny PPIUR „Koga” podjął próbę podważenia zasadności ugody dotyczącej obniżenia wartości jednostki zawartej między ówczesną dyrekcją przedsiębiorstwa a armatorem. Jako podstawowe wady porozumienia wskazał brak wyceny bieglego, brak zgody rady pracowniczej oraz zafalszowanie wyników połowowych, które w roku 1994 znacząco wzrosły. AF PPIUR „Koga”, 142, Sprzedaż Hel-138, Pismo zarządcy komisarycznego z 22 XI 1994, [b.p.].

<sup>35</sup> Edmund Makowski zdał kuter na stan przedsiębiorstwa. W lipcu 1996 r. Hel-138 został oddany w leasing Ireneuszowi Makowskiemu, który ostatecznie spłacił jednostkę.

<sup>36</sup> AF PPIUR „Koga”, 142, Sprzedaż Hel-139, Umowa sprzedaży z 17 II 1991, [b.p.].

<sup>37</sup> W uzasadnieniu anulowania aneksu do umowy z kwietnia 1993 r. podano podobne argumenty jak w przypadku kutra Hel-138. AF PPIUR „Koga”, 142, Sprzedaż Hel-139, Pismo z 17 XII 1994, [b.p.].

<sup>38</sup> W 1991 r. Hel-140 zdał do „Kogi” 7 ton dorsza. AF PPIUR „Koga”, 142, Sprzedaż Hel-140, Rozliczenie kutra Hel-140 za 1991, [b.p.].

<sup>39</sup> Na początku kwietnia 1993 r. Piechowski w piśmie skierowanym do dyrekcji „Kogi” wyjaśnia, w jak trudnej sytuacji znalazł się jako armator. Z dniem 15 IV 1993 wskazał, że wskutek niekorzystnego splotu wydarzeń rezygnuje z dalszej eksploatacji Hel-140. AF PPIUR „Koga”, 142, Sprzedaż Hel-140, Pismo z 2 IV 1993, [b.p.]; AF PPIUR „Koga”, 142, Sprzedaż Hel-140, Aneks do umowy z 7 II 1990 podpisany 27 IV 1993, [b.p.].

jak w poprzednich przypadkach, zarządca komisaryczny przedsiębiorstwa, nadużywając swoich kompetencji, 22 listopada 1994 r. starał się zakwestionować treść aneksu i doprowadzić do zerwania umowy z armatorem. W tym przypadku również udało się dojść do porozumienia. Kuter Hel-140 został spłacony 1 sierpnia 1995 r.<sup>40</sup>

Dnia 18 lutego 1991 r. między PPiUR „Koga” w Helu a pochodzącym z Jastarni armatorem Henrykiem Konkelem została zawarta umowa oddania w leasing kutra Hel-141. W momencie nabycia okazało się, że jednostka była w bardzo złym stanie technicznym, co naraziło leasingobiorcę na znaczne koszty, w tym remont silnika<sup>41</sup>. W efekcie uniemożliwiło to połowy i jednoczesne spłacanie jednostki. Wobec narastającego zadłużenia i pogarszającego się stanu zdrowia armator zwrócił się do dyrekcji „Kogi” o umorzenie części zadłużenia. Nie uzyskał jednak zgody, co zmusiło go 6 stycznia 1992 r. do zdania kutra na stan przedsiębiorstwa<sup>42</sup>. Kolejny leasingobiorca – Kazimierz Wyszecki podjął się eksploatacji Hel-141, jednak wskutek dalszych awarii i uszkodzenia wału śrubowego zmuszony został do rezygnacji, która miała miejsce 15 kwietnia 1993 r.<sup>43</sup> Następny armator, Jarosław Ziemacki nabył jednostkę krótko po zakończeniu eksploatacji przez Wyszeckiego. Rok później zrezygnował z dalszego leasingowania, oddając kuter w kwietniu 1994 r. ponownie do przedsiębiorstwa<sup>44</sup>.

Hel-142 został wyleasingowany Janowi Srokoszowi na podstawie umowy z 28 lutego 1991 r. Armator borykał się z tymi samymi problemami, co inni. Nowy właściciel popadał w coraz większe zadłużenie i zdecydował, że od maja 1992 r. zrezygnuje z eksploatacji Hel-142. Pewną formą pomocy ze strony przedsiębiorstwa było podpisanie 4 maja 1993 r. aneksu do umowy z 1991 r., który zmniejszał wartość kutra do 338 mln starych zł<sup>45</sup>. Zarządca komisaryczny podjął bezprawną próbę podważenia jego treści, co spowodowało konflikt z armatorem. Ostatecznie, pomimo trudności, kuter udało się spłacić. Jednostka Hel-143 została oddana w leasing Ryszardowi Olczakowi również na podstawie umowy z 28 lutego 1991 r. W momencie przejęcia kuter kooperował z odbiorcami w duńskim porcie Nexø, gdzie z burty zdawał nieprzetworzonego dorsza. Hel-143 już wtedy był w złym stanie technicznym, co objawiało się kosztochłonnymi awariami<sup>46</sup>. Wskutek po-

<sup>40</sup> Sytuacja wynikała z prowadzenia przez Piechowskię dodatkowej działalności gospodarczej. W okresie wakacji letnich kuter Hel-140 otrzymywał nazwę „Sandra” i służył do organizacji krótkich wycieczek. Prawdopodobnie to pozwoliło armatorowi uzyskać o wiele lepszą kondycję finansową i przyspieszyć spłatę jednostki. AF PPiUR „Koga”, 142, Sprzedaż Hel-140, Oświadczenie z 1 VIII 1995, [b.p.].

<sup>41</sup> AF PPiUR „Koga”, 142, Sprzedaż Hel-141, Pismo z 21 V 1991, [b.p.].

<sup>42</sup> AF PPiUR „Koga”, 142, Sprzedaż Hel-141, Pismo z 6 I 1992, [b.p.].

<sup>43</sup> Kazimierz Wyszecki wyjaśniał w pismach skierowanych najpierw do dyrekcji, a później do zarządcy komisarycznego, że uszkodzenia silnika i wału śrubowego wraz z przekładnią na Hel-141 zostały ukryte podczas sprzedaży jednostki. W związku z tym zwrócił się z prośbą o umorzenie części kosztów, jednak zarządca nie wyraził zgody na takie działania. AF PPiUR „Koga”, 142, Sprzedaż Hel-141, Pismo dot. zdania kutra Hel-141 z 5 IV 1993, [b.p.]; AF PPiUR „Koga”, 142, Sprzedaż Hel-141, Pismo D 6-93 dot. odpowiedzi na pismo Kazimierza Wyszeckiego z 22 IV 1993, [b.p.]; AF PPiUR „Koga”, 142, Sprzedaż Hel-141, Pismo zarządcy komisarycznego z 4 III 1993, [b.p.].

<sup>44</sup> B. Huras, M. Kuklik, F. Necel, *Kutry rybackie z Helu*, Gdynia 2019, s. 355.

<sup>45</sup> AF PPiUR „Koga”, 142, Sprzedaż Hel-142, Aneks do umowy z 4 V 1993, [b.p.].

<sup>46</sup> Przykładem była awaria agregatu pomocniczego silnika głównego, która wymagała zakupu części z II obszaru płatniczego. AF PPiUR „Koga”, 142, Sprzedaż Hel-143, Telex z 19 III 1991, [b.p.].



głębiającego się zadłużenia i problemów zdrowotnych 31 grudnia 1992 r. armator zrezygnował z dalszej eksploatacji kutra, zdając go do przedsiębiorstwa<sup>47</sup>. Po tym Hel-143 przez niemal pół roku stał bezczynnie w helskim porcie, a dyrekcja „Kogi” starała się znaleźć nabywcę. W końcu 22 czerwca 1993 r. wyeksploatowany kuter zakupił za kwotę 130 mln starych zł Janusz Paweł Has z Sopotu<sup>48</sup>. Po transakcji jednostka na stałe opuściła port w Helu.

Kuter Hel-144 na podstawie umowy z 7 lutego 1991 r. otrzymał nowego armatora – Henryka Chojnackiego. W momencie oddania w leasing jednostka była w złym stanie technicznym, a jej dalsza eksploatacja powodowała częste awarie. Wobec tego Chojnacki zmuszony był wykonać bardzo kosztowny remont, który znacznie pogorszył jego sytuację finansową. Prowadząc deficytową działalność, zdecydował się w kwietniu 1993 r. na zwrot jednostki do „Kogi”<sup>49</sup>. Aby zaradzić sytuacji, dyrekcja przedsiębiorstwa zdecydowała się podpisać aneks do umowy, w którym zmieniono metody płatności rat za jednostkę oraz zmniejszono jej wartość do 302 mln starych zł<sup>50</sup>. Miało to pomóc Chojnackiemu w powrocie do lepszej sytuacji finansowej. Podobnie jak w innych przypadkach, dokument ten został podważony przez zarządcę komisarycznego, który uznał go za nieważny, doprowadzając do konfliktu z armatorem<sup>51</sup>. Wreszcie 7 lutego 1996 r. Chojnacki spłacił całą należność za Hel-144.

Ostatni z grupy jednostek – Hel-145 został wyleasingowany 15 lutego 1991 r. Wiktorowi Daraż. Nowy armator, tak jak i inni leasingujący kutry typu B-25s/A, borykał się ze złym stanem technicznym jednostki oraz drastycznym spadkiem wydajności połowów dorsza. Dnia 5 kwietnia 1993 r. burtowiec został oddany do dyspozycji przedsiębiorstwa, a Daraż zrezygnował z jego dalszej eksploatacji<sup>52</sup>. Następnym armatorem Hel-145 był Jerzy Konkul, który wyleasingował kuter 17 czerwca 1993 r. za kwotę 330 mln starych zł<sup>53</sup>. Jednostka została uznana przez „Kogę” za wyeksploatowaną. Zarządca komisaryczny przedsiębiorstwa starał się wyegzekwować od nowego armatora jak najszybsze uregulowanie płatności. W efekcie w marcu 1995 r. Hel-145 został zatrzymany na poczet powstałego zadłużenia<sup>54</sup>. Wobec takiej sytuacji istnieje duże prawdopodobieństwo, że Jerzy Konkul mógł utracić prawo do spłaty i uzyskania własności kutra<sup>55</sup>.

<sup>47</sup> AF PPIUR „Koga”, 142, Sprzedaż Hel-143, Pismo z 22 XII 1992, [b.p.].

<sup>48</sup> AF PPIUR „Koga”, 142, Sprzedaż Hel-143, Umowa sprzedaży kutra Hel-143 z 22 VI 1993, [b.p.].

<sup>49</sup> AF PPIUR „Koga”, 142, Sprzedaż Hel-144, Pismo z 21 IV 1993, [b.p.].

<sup>50</sup> AF PPIUR „Koga”, 142, Sprzedaż Hel-144, Aneks do umowy z 7 II 1991, [b.p.].

<sup>51</sup> Sprawa została skierowana do Sądu Wojewódzkiego w Gdańsku, który przyznał rację armatorowi. AF PPIUR „Koga”, 142, Sprzedaż Hel-144, Zawiadomienie z 22 XI 1994, [b.p.]; AF PPIUR „Koga”, 142, Sprzedaż Hel-144, Wyrok w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej z 18 VIII 1995, [b.p.].

<sup>52</sup> Jednostkę przyjęto ponownie na stan PPIUR „Koga” 17 VI 1993. AF PPIUR „Koga”, 142, Sprzedaż Hel 145, Pismo z 2 IV 1993, [b.p.].

<sup>53</sup> AF PPIUR „Koga”, 142, Sprzedaż Hel-145, Umowa sprzedaży z 17 VI 1993, k. 2.

<sup>54</sup> Dotyczyło ono głównie rat leasingowych oraz zaległości związanych z opłatami portowymi. AF PPIUR „Koga”, 142, Sprzedaż Hel-145, Zarządzenie 1/1995 z 3 III 1995 o tymczasowym zatrzymaniu, k. 1.

<sup>55</sup> W 1995 r. Hel-145 został sprzedany przez zarządcę komisarycznego armatorowi z Władysławowa.

## Podsumowanie

Przeprowadzona na łamach niniejszego artykułu analiza procesu prywatyzacji kutrów burtowych typu B-25s i B-25s/A pozwala na wyciągnięcie wniosków dotyczących pewnej powtarzalności opisanego cyklu. W przypadku starszych jednostek typu B-25s część z nich została sprzedana jako kutry wyeksploatowane, więc nie obowiązywał tu system spłat. Pozostałe były leasingowane poprzez zdawanie dorsza do przedsiębiorstwa, co uznawano za płatność. Analogicznie postąpiono ze wszystkimi jednostkami typu B-25s/A. Oba typy kutrów, w momencie sprzedaży lub leasingowania, w większości przypadków wymagały kosztownych remontów kapitalnych. Badając zagadnienie prywatyzacji opisywanych segmentów floty „Kogi”, nasuwają się wnioski dotyczące trudnych warunków funkcjonowania oraz braku odpowiedniej pojemności rynku rybnego doby pierwszych lat transformacji. Armatorzy mieli problem z realizacją założeń umów leasingowych. Istnieje jednak pewna przesłanka, że występowało „ciche przyzwolenie” na zdawanie ryby poza przedsiębiorstwem. Potwierdzają to pisma zarządcy komisarycznego, które mówią wprost o „ustnym przyzwoleniu na sprzedaż surowca innym podmiotom”<sup>56</sup>. Same umowy leasingowe okazały się niedostosowane do zmieniających się warunków gospodarki rynkowej, w tym zmian popytu i podaży ryby na rynku. Pozytywną stroną kilku przypadków pierwszej oraz drugiej fazy prywatyzacji floty „Kogi” było uwolnienie kapitału, które wpłynęło na wzrost zamożności części z pracowników przedsiębiorstwa.

## Summary

### Privatization of Side Cutters from the Fleet of Fishery and Fishing Services Company “Koga” in Hel in 1988–1993

The article aims to present the issues related to the privatization of the fleet of Fishery and Fishing Services Company “Koga” in Hel. The decisions taken by the company’s authorities about the disposal of individual fleet segments influenced the form of this exposition, which consists of two main parts. The first one presents the process of withdrawing the older B-25s type side cutters. They sold due to poor technical condition, and their recipients were domestic and foreign shipowners. The second part of the article deals with a group of nine B-25s/A side cutters, leased to private shipowners who were before employees of the company. When the “Koga” was sold, it considered these boats unnecessary, which related to the modernization of the combined fleet by introducing modern B-280 stern trawlers. The bad technical condition of individual units also contributed to the sale of the sideboards. The presented article is an attempt to present the privatization process of the first two groups of cutters operated by PPiUR “Koga” in Hel.

Keywords: fishing, cutter, fishing enterprise, “Koga”, fleet privatisation

Słowa kluczowe: rybołówstwo, kuter, przedsiębiorstwo rybackie, „Koga”, prywatyzacja floty

<sup>56</sup> AF PPiUR „Koga”, 142, Sprzedaż Hel-136, Pismo K-74/94 z 30 XI 1994, k. 2.