

Magdalena Kaup

Wielozadaniowe statki rybackie sposobem podwyższenia konkurencyjności polskiego sektora rybołówstwa

Ekonomiczne Problemy Usług nr 49, 287-295

2010

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

MAGDALENA KAUP

Zachodniopomorski

Uniwersytet Technologiczny

w Szczecinie

WIELOZADANIOWE STATKI RYBACKIE SPOSOBEM PODWYŻSZENIA KONKURENCYJNOŚCI POLSKIEGO SEKTORA RYBOŁÓWSTWA

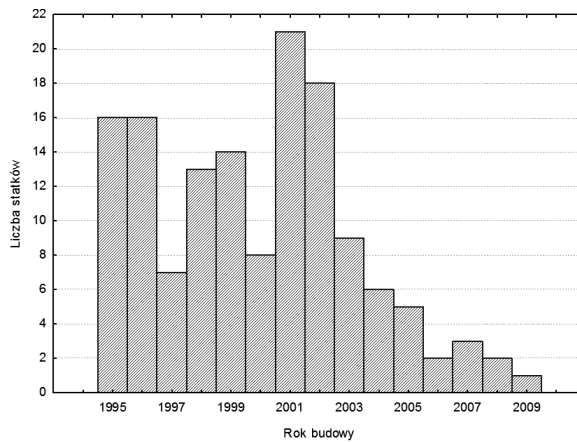
Wprowadzenie

W drugiej połowie 2004 roku rozpoczęto proces restrukturyzacji i modernizacji polskiego sektora rybackiego przy wykorzystaniu środków unijnych. Był on przeprowadzany w ramach sektorowego programu operacyjnego (SPO) *Rybołówstwo i przetwórstwo ryb 2004–2006*. Od roku 2007 proces ten jest nadal realizowany jako *Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nabrzeżnych obszarów rybackich 2007–2013*. Dostosowanie nakładu połowowego do stanu dostępnych zasobów morza czy modernizacja i odnowa floty rybackiej to główne obszary restrukturyzacji w rybołówstwie.

Dotychczasowa restrukturyzacja floty nie została przeprowadzona w sposób umożliwiający optymalne wykorzystanie jednostek rybackich oraz dostosowanie nakładu połowowego do przyznawanych kwot połowowych. Flota rybacka powinna mieć odpowiedni poziom techniczny, który bezpośrednio wpłynie na jej rentowność i sprosta wymaganiom, jakie są przed nią stawiane.

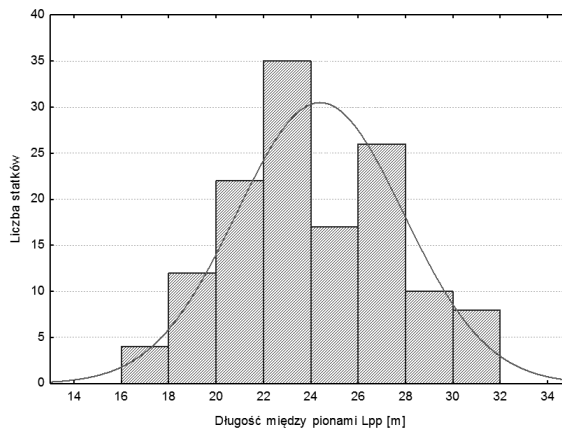
Analiza struktury floty rybackiej

Wprowadzone w ostatnich latach ograniczenia w połowach spowodowały zarówno zezłomowanie starych statków rybackich, jak i zmniejszenie zamówień na nowe. Na podstawie listy statków podobnych – utworzonej z bazy danych jednego z towarzystw klasyfikacyjnych – sporządzono charakterystyki liczbowe statków w zależności od roku budowy oraz długości między pionami. Na liście tej znajdują się statki rybackie zbudowane w latach 1995–2009 o długości między pionami nieprzekraczającej 35 m.



Rys. 1. Liczba statków rybackich w zależności od roku budowy

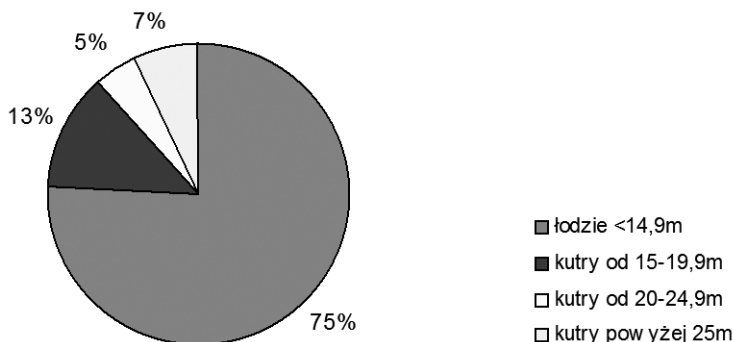
Źródło: opracowanie własne.



Rys. 2. Liczba statków rybackich w zależności od długości między pionami Lpp

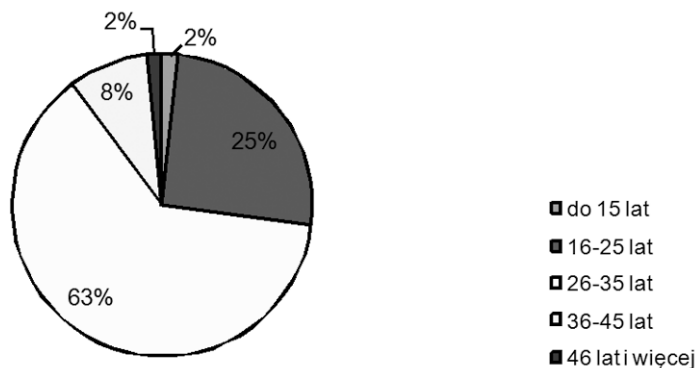
Źródło: opracowanie własne.

Analizując dane zawarte na rysunku 1, można stwierdzić znaczne zmniejszenie liczby zamówień w ciągu ostatnich ośmiu lat, co wskazuje na spadek zapotrzebowania na tego typu jednostki. Wśród statków rybackich przeważają te o długości powyżej 20 m (rysunek 2), co pozwala na połowianie nie tylko w strefie przybrzeżnej.



Rys. 3. Struktura wielkości polskiej floty rybackiej

Źródło: opracowanie własne na podstawie Raport roczny o polskiej flocie rybackiej w 2007 roku, Departament Rybołówstwa, Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi, http://ec.europa.eu/fisheries/fleet/software/FleetManagement/FM_Reporting/AnnualReportDocs/2007_POL_MSAR_PL.pdf.



Rys. 4. Struktura wieku polskich jednostek rybackich powyżej 25 m długości

Źródło: opracowanie własne na podstawie Raport roczny o polskiej flocie rybackiej w 2007 roku, Departament Rybołówstwa, Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi, http://ec.europa.eu/fisheries/fleet/software/FleetManagement/FM_Reporting/AnnualReportDocs/2007_POL_MSAR_PL.pdf.

W Polsce średnia wieku prawie połowy statków rybackich przekracza 25 lat. Są one pod względem technicznym znacznie zużyte, co jest jednym z najpoważniejszych problemów współczesnego rybołówstwa polskiego. Zmiany, jakie mają miejsce w stanie floty, dotyczą głównie trwałego wycofywania statków bądź zmiany ich przeznaczenia. Od 15 lat do eksploatacji wprowadza się przede wszystkim jednostki o długości poniżej 15 m, wykorzystywane wyłącznie w strefie ekonomicznej Polski. Flota rybacka obejmująca jednostki o długości powyżej 15 m ma wiek od 26 do 35 lat, co stwarza problemy z ich wykorzystaniem poza strefą ekonomiczną.

Obecna sytuacja floty jest wynikiem ograniczonych możliwości finansowania nowych budów przez prywatnych armatorów. Przy utrzymaniu obecnych trendów, za pięć lat z obecnej floty rybackiej będzie musiało być wycofane od 14 do 16% statków rybackich, a pozostałe będą mogły być dopuszczone do eksploatacji wyłącznie w przybrzeżnym akwenie strefy ekonomicznej Polski.

Problemy polskiego rybołówstwa

Głównymi problemami rybołówstwa w Polsce są¹:

- zbyt niskie limity połowowe na dorsza,
- zbyt duży potencjał połowowy jednostek,
- rozdrobnienie floty połowowej,
- zaawansowany wiek jednostek,
- zbyt niski udział rybołówstwa dalekomorskiego w ogólnej liczbie połowów, wykonywanych przez polskie jednostki,
- nieprecyzyjne i niekorzystne prawodawstwo,
- rosnące ceny paliw.

Od chwili wejścia do UE polscy rybacy zezłomowali około 40% jednostek rybackich. Pozostałe statki i łodzie rybackie otrzymują limity połowowe na najważniejsze gospodarczo gatunki ryb, jak dorsz i losoś, z roku na rok mniejsze (w roku 2008 dla największych jednostek rybackich limity połowowe zostały zmniejszone sześciokrotnie w stosunku do roku poprzedniego). Obecnie są one za małe, by w stopniu wystarczającym (z ekonomicznego punktu widzenia) wykorzystać flotę statków rybackich. Oprócz tego i inne decyzje Komisji Europejskiej, jak czasowe zakazy połowów czy też przepisy zakazujące określonych metod połowu, powodują straty mające poważne

¹ *Jesteśmy w Unii Europejskiej. Rybołówstwo w Polsce – zmiany po 2004 r.*, „Rolniczy Magazyn Elektroniczny” 2008, nr 27.

rozmiary i konsekwencje ogólnogospodarcze. Ponadto, ceny paliwa i opłaty portowe rosną z roku na rok w tempie znacznie wyższym niż ceny skupu świeżych ryb. Wzrasta też presja na podwyższanie pensji załóg, gdyż doświadczeni rybacy bez trudu znajdują zatrudnienie na statkach obcych flot, a znalezienie nowych – do tej trudnej i uciążliwej pracy – nie jest łatwe. Działający w kraju pośrednicy w handlu rybami pomiędzy kutrem a sprzedawcą detalicznym nawet potrają cenę, zbierając główną część zysku z połowu bałtyckich ryb².

Bałtyckiej flocie grozi likwidacja, bo żaden armator nie utrzyma kutra z dochodów pochodzących z coraz bardziej ograniczanych połowów (140 dni ochrony dorsza, około 80 dni sztormowych). Armatorzy mają problemy z osiągnięciem wymaganej rentowności z prowadzonej działalności. Kolejne restrykcje w postaci obniżonych limitów i większej liczby dni bez połowów oraz tak drastycznie zredukowana flota mogą doprowadzić polskie rybołówstwo do upadku, tym bardziej że polscy rybacy nie korzystają ze wsparcia finansowego, jak wiele innych krajów unijnych i utrzymują się wyłącznie z połowów ryb.

Propozycje zmian w strukturze floty rybackiej

Obecnie połowy ryb odbywają się z łodzi i kutrów rybackich. Są to jednostki ściśle wyspecjalizowane, które mogą być wykorzystywane wyłącznie do tego celu. Sytuacja na rynku powoduje, że jest to niekorzystne z ekonomicznego punktu widzenia. Zbyt duże przerwy w eksploatacji (limity połowowe i sztormowa pogoda na Bałtyku) powodują, że nawet stare, nieobciążone spłatą kredytów jednostki mają duże problemy z uzyskaniem rentowności.

Celowe wydaje się wydłużenie okresu eksploatacji statków rybackich w ciągu roku. Przez znaczną część roku statki stoją w porcie ze względu na niekorzystną pogodę – ten czas należy uznać za stracony, biorąc pod uwagę możliwe przychody. W ciągu roku jest natomiast wystarczająco długi okres, w którym armator może uzyskać znaczące dochody. Jest to okres ochronny połowu dorsza, który pokrywa się z letnimi wakacjami. W tym czasie występuje wzmożone zapotrzebowanie na inny typ usług, a mianowicie na usługi rekreacyjne i sportowe – sportowe połowy wędkarskie, przewozy pasażerskie czy prace naukowo-badawcze. Wymaga to jednak zwiększenia funkcjonalności statku rybackiego.

¹ R. Ślązak, J. Bytowski, *Naglące problemy gospodarki morskiej*, „*Realia i co dalej*” 2009, nr 4 (13).



Fot. 1. Jednostka wykorzystywana do połowów wędkarskich

Źródło: <http://www.dorsze.net/jednostka.htm>.

W okresie wakacyjnym wędkowanie morskie cieszy się ogromnym zainteresowaniem. Od około dziesięciu lat ta forma połowów i zarazem aktywnego wypoczynku przeżywa dynamiczny rozkwit (W roku 2006 w portach Łeba, Darłowo, Władysławowo, Kołobrzeg i Ustka roczna liczba osób wędkujących wynosiła około 80 tys., a liczba rejsów – ponad 7 tys.). W wielu krajach morskich o wysokim standardzie życia i ugruntowanych tradycjach kulturowych połowy sportowo-rekreacyjne przynoszą znaczące dochody państwu oraz – co jest niezwykle ważne – wraz z połowami komercyjnymi stanowią one znaczący element wpływający na dynamikę stad ryb (zwiększanie śmiertelności)³.

W Polsce wędkarskie połowy sportowe prowadzone są na jednostkach dokonujących połowów komercyjnych i sportowych, które nie są w pełni przystosowane do wędkarstwa. (Na fotografiach 1 i 2 pokazano przykładowe jednostki do połowów wędkarskich). Wydaje się, że modernizacja tych jednostek byłaby złożona i nieopłacalna, a jednocześnie nie wpłynęłaby na poprawę warunków bytowych, na rozbudowanie części mieszkalno-wypoczynkowej. Na pokładzie łodzi i kutrów rybackich znajduje się bowiem duża ilość specjalistycznych urządzeń połowowych, które utrudniają wykorzystanie jednostek rybackich do innych celów.

² K. Radtke, H. Dąbrowski, *Połowy sportowo-rekreacyjne dorszy*, „Wiadomości Rybackie”.



Fot. 2. Kuter rybacki po modernizacji wykorzystywany do połowów wędkarskich

Źródło: <http://www.dar-116.cba.pl/galeria/15.jpg>.

Obecnie wzrasta zainteresowanie nurkowaniem na Bałtyku w celu zwiedzania wraków statków i okrętów. W polskiej strefie Morza Bałtyckiego jest wiele ciekawych statków, które warto zobaczyć: Heweliusz, Groźny, Trałowiec, Kanonierka, Delfin itd. Bałtyckie wraki są dość trudne do penetracji, głównie za względu na specyfikę akwenu: zmienną pogodę, duże falowanie czy słabą widoczność.

Biorąc pod uwagę zapotrzebowanie na rozwój turystyki, istnieje potrzeba wymiany istniejącej floty rybackiej na nowoczesne wielozadaniowe statki, które mogą sprostać nowym wymaganiom rynku. Rozszerzenie zakresu funkcji dla jednostek rybackich może spowodować zniwelowanie wpływu sezonowości i ograniczeń połowowych, co podwyższy jej opłacalność.

W tabeli 1 przedstawiono mocne i słabe strony oraz szanse i zagrożenia, jakie mogą wynikać z eksploatacji wielozadaniowych statków rybackich.

Tabela 1. Analiza SWOT eksploatacji wielozadaniowych statków rybackich

Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> – przystosowanie floty do prowadzenia zróżnicowanej działalności – podwyższenie sprawności wykorzystania floty rybackiej – proekologiczny i regionalny charakter eksploatacji 	<ul style="list-style-type: none"> – innowacyjne rozwiązania mogą zostać negatywnie odebrane przez właścicieli eksploatowanych dotychczas jednostek – przestarzała infrastruktura w portach i przystaniach rybackich – brak odpowiedniego zaplecza do obsługi wielozadaniowych jednostek rybackich – większa kapitałochłonność inwestycji
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> – rozwój regionu wywołany zwiększoną liczbą turystów – zmiana preferencji konsumenckich – zwiększenie wpływów z rybactwa dla samorządów lokalnych 	<ul style="list-style-type: none"> – brak zorganizowanego systemu promocji wielozadaniowych statków rybackich

Źródło: opracowanie własne.

Podsumowanie

Wymiernym efektem, jakie może przynieść eksploatacja wielozadaniowych statków rybackich, jest podwyższenie konkurencyjności sektora rybołówstwa na rynku europejskim. Eksploatacja takich jednostek przyczyni się do

- poprawy stanu floty rybackiej,
- podwyższenia sprawności wykorzystania jednostek rybackich w ciągu roku,
- obniżenia negatywnego wpływu floty rybackiej na zanieczyszczenie wód w strefach połowowych,
- obniżenia kosztów utrzymania i modernizacji floty rybackiej,
- nadania polskiemu sektorowi rybactwa nie tylko nowych możliwości, ale także nowego wizerunku (wielofunkcyjność jednostek rybackich),
- wskazania warunków i możliwości utworzenia nowych miejsc pracy oraz właściwego wykorzystania zasobów ludzkich.

Literatura

- Klimczak R., *Dostosowanie polskiego rybołówstwa i rynku rybnego do wymogów Unii Europejskiej*, XXIII Sejmik Morski „Myśl morską w XXI wieku”, Kołobrzeg 2007.
- Jesteśmy w Unii Europejskiej. Rybołówstwo w Polsce – zmiany po 2004 r.*, „Rolniczy Magazyn Elektroniczny” 2008, nr 27.
- Program operacyjny „Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nabrzeżnych obszarów rybackich 2007–2013” – projekt*, Warszawa 2008.
- Raport roczny o polskiej flocie rybackiej w 2007 roku*, Departament Rybołówstwa, Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi, http://ec.europa.eu/fisheries/fleet/software/FleetManagement/FM_Reporting/AnnualReportDocs/2007_POL_MSAR_PL.pdf.
- Radtko K., Dąbrowski H., *Połowy sportowo-rekreacyjne dorszy*, „Wiadomości Rybackie. Pismo Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni” nr 7–8 (158).
- Sieński J., *Głódowe limity połowowe*, www.portalmorski.pl.
- Ślęzak R., Bytowski J., *Naglące problemy gospodarki morskiej*, „Realia i co dalej” 2003, nr 4 (13).

MULTIPURPOSE FISHING VESSELS AS A WAY OF UPGRADE OF COMPETENCY POLISH FISHING MARKET

Summary

This article describes the situation of the present fishing market in Poland. It presents the fleet structure and main problems and modification proposals as well. It is considered to expand the functions of fish vessels for fishing sport, tourist activities and as research vessels. Those solutions will open new perspectives of the fleet and will extend the utilization of the fleet for upcoming expectations. The SWOT analysis shows the necessity of providing such vessels and in consequence keep the competency of the Polish fishing market.

Translated by Magdalena Kaup