

KONIECZNOŚĆ ZMIAN POLSKIEJ RYBACKIEJ FLOTY KUTROWEJ W UNII EUROPEJSKIEJ

Izabella Dunin-Kwinta
Akademia Rolnicza w Szczecinie

Streszczenie. Po II wojnie światowej liczba kutrów w polskiej flocie bałtyckiej zmieniała się w szerokich granicach, od 46 w 1945 r. do blisko 600 w 1969 r. i około 400 obecnie. Było to związane ze stanem zasobów ryb bałtyckich oraz czynnikami gospodarczymi w Polsce. Akcesja Polski do Unii Europejskiej wymusza redukcję tej floty przynajmniej o 30%. Rzeczywiste zmniejszenie może być jeszcze większe ze względu na wiek naszych kutrów. W 2006 r. 71% jednostek przekroczy 30 lat i będą mogły otrzymać wsparcie z UE już tylko na kasację.

Słowa kluczowe: polska flota bałtycka, nakłady połowowe, akcesja do UE

WSTĘP

Z końcem 1945 roku w naszej flocie bałtyckiej było 46 jednostek zdolnych do prowadzenia połowów [Ropelewski 1963]. W rok później w wyniku remontów zatopionego taboru i reparacji wojennych (UNRRA) liczba ta podwoiła się do 90 kutrów. To było o dużo za mało w stosunku do naszych potrzeb. Potrzeby te określały:

- 1) dotkliwe braki żywności na polskim rynku, którego zaopatrzenie opierało się na zdewastowanym przez wojnę rolnictwie i hodowli zwierząt;
- 2) znacznie zwiększony dostęp do morza i konieczność zatrudnienia mieszkańców całego wybrzeża;
- 3) dobry stan zasobów ryb bałtyckich. Dotyczyło to zwłaszcza dorszy, których obfitość ujawnili w czasie wojny Niemcy, wprowadzając tu flotę swoich trawlerów z Morza Północnego. Eksploatowane od niewielu lat zasoby pozwalały na ogromne połowy, tak duże, że przekraczały możliwość właściwego zabezpieczenia i transportu złowionych ryb. W głąb kraju docierały ryby niezupełnie świeże, osiągały bardzo niskie ceny, a ten wysokowartościowy gatunek częściowo przeznaczany był na paszę.

Dobry był także stan zasobów śledzi. Przez wiele lat połowy opierały się na dwóch bardzo urodzajnych pokoleniach.

W tych warunkach państwo polskie zaczęło budować nową bałtycką flotę rybacką. Do tego dzieła stanęły wszystkie polskie stocznie państwowe: w Gdańsku-Siankach, Gdyni, Ustce, Darłowie, Szczecinie i Świnoujściu. Włączyły się też prywatne warsztaty szkutnicze: w Helu, Wielkiej Wsi, Jastarni, Pucku i 5 innych. W latach 1946–1991 zbudowano w Polsce 30 typów kutrów, rocznie od kilku do 50 jednostek. Łącznie w tych latach stocznie wprowadziły do naszej floty 771 kutrów [Błady 2002]. Nowo budowane kutry sukcesywnie wchodziły do floty, a część starszych jednostek była kasowana. W rezultacie liczba czynnych kutrów zmieniała się. W 1969 r. było blisko 600 kutrów, w latach 1970–1980 ich liczba wynosiła 550–500, w latach 1995–2002 mieliśmy o kilkadziesiąt kutrów mniej – poniżej 440 (Polski Rejestr Statków, roczniki 1969–2002).

OBECNY STAN POLSKIEJ BAŁTYCKIEJ FLOTY RYBACKIEJ

Polska bałtycka flota rybacka składa się obecnie z łodzi rybackich, kutrów i trawlerów. Jednostki te rejestrowane są dwutorowo: przez Polski Rejestr Statków (PRS) w Gdańsku i przez Okręgowe Inspektoraty Rybołówstwa Morskiego (OIRM) w Szczecinie, Słupsku i Gdyni.

Polski Rejestr Statków dokonuje pomiarów, klasyfikuje i rejestruje wszystkie większe statki, pływające pod banderą Polskiej Marynarki Handlowej. Jego rejestry od 1959 roku są jawne i powszechnie dostępne. W każdym roku PRS publikuje jeden tom, zawierający szczegółowe dane o statkach wg ich stanu na 31 grudnia roku poprzedniego, oraz – co kwartał – broszury pt. „Uzupełnienia”, zawierające bieżące zmiany we flocie. Obecnie dla statków rybackich w PRS znajdujemy tylko dane dotyczące trawlerów i kutrów. Dawniej PRS obejmował także łodzie o silnikach od 25 KM wzwyż, później także łodzie klasyfikowane na podstawie innych kryteriów niż moc silników. Wszystkie pozostałe łodzie rybackie (należące do rybaków profesjonalnych i do wędkarzy) znajdowały się w ewidencjach Urzędów Morskich (w Szczecinie, Słupsku i Gdyni).

W 1996 roku, zgodnie z sugestiami UE, utworzono w Polsce drugą ewidencję statków rybackich, obejmującą wszystkie jednostki zajmujące się profesjonalnie połowami, a więc trawlerzy, kutry i łodzie rybackie. Prowadzą je Okręgowe Inspektoraty Rybołówstwa Morskiego, które powstały na miejsce Wydziałów Ochrony Rybołówstwa Morskiego Urzędów Morskich (w Szczecinie, Słupsku i Gdyni).

Zakres informacji w obu ewidencjach (PRS i OIRM) nie jest identyczny, ale podstawowe dane statków, tj. długość, szerokość, moc silników, tonaż GT (BRT) i rok budowy, według weryfikacyjnego sprawdzenia, były zgodne w obu źródłach.

Według PRS, 1 stycznia 2002 roku w polskiej rybackiej flocie bałtyckiej było 448 statków sklasyfikowanych jako kutry¹ (441 statków) bądź trawlerzy (7 statków). W zbiorze „kutry” było 9 jednostek o długości mniejszej niż 15 m, a w zbiorze „trawlerzy” – trzy o długości większej niż 30 m. Ogólnie, według danych PRS, w naszej flocie było 436 statków o długości w przedziale 15–30 m i 3 statki dłuższe niż 30 m. Stan ten nie

¹ W okrętownictwie „kutry” od „łodzi” różni się na podstawie cech konstrukcyjnych, a nie wymiarów jednostek.

jest identyczny ze stanem ilościowym naszej floty, który został określony Rozporządzeniem Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z 29 kwietnia 2002 (DzU Nr 55, poz. 486), według którego w przedziale 15–30 m powinno być tylko 414 statków (wg PRS było 436 jednostek), a dłuższych niż 30 m lub z silnikiem większym niż 611 KM powinno być 9 (wg PRS – były trzy). Łącznie wg PRS było w naszej flocie rybackiej 439 statków dłuższych niż 15 m, a wg Rozporządzenia MRiRW – 423 (tj. o 16 jednostek). Według Szostaka [2003], z końcem 2002 r. w rejestrach OIRM było w Polsce 415 kutrów, a więc różnice w obu źródłach były jeszcze większe. Dla administracji rybackiej nadrzędna jest ewidencja OIRM, w której obecnie klasyfikuje się statki głównie na podstawie ich długości (10 m, 12 m, 15 m, 24 m).

Nasze kutry bałtyckie bazują w 13 portach macierzystych, w tym najwięcej we Władysławowie (104 jednostki), następnie w Kołobrzegu (67), Ustce (64), Darłowie (43), Dziwnowie (35), Lebie (26), Gdyni (24), Jastarni (22), Helu (21), Świnoujściu (17). W portach Górki Wschodnie, Górki Zachodnie i Gdańsk jest odpowiednio 10, 9 i 6 jednostek.

STAN FLOTY A STAN ZASOBÓW

Ważnym elementem racjonalnego gospodarowania zasobami ryb jest dobór wielkości floty do wielkości tych zasobów. W typowej eksploatacji rybackiej można wyróżnić trzy poziomy regulacji:

1. Ekonomiczno-finansowy, zakładający, że należy dążyć do maksymalnego zysku rybaków prowadzących połowy. Osiągnięcie go możliwe jest przy wysokim stanie zasobów w stosunku do wielkości floty, a wyższe wydajności osiąga się, gdy statków jest niewiele.
2. Połowowo-surowcowy, zakładający, że należy dążyć do maksymalnego wykorzystania produkcji zbiornika bez naruszenia równowagi biologicznej. Każde pokolenie ryb (które tworzą wszystkie osobniki urodzone w tym samym roku) początkowo zwiększa swoją biomasa (gdyż wszystkie ryby rosną), a następnie, po osiągnięciu pewnego pułapu, jego biomasa zaczyna maleć (ponieważ ryb jest coraz mniej). Znając czynniki, które to powodują, możemy określić dla każdego pokolenia moment jego maksymalnej biomasy. Jeżeli jest on poprzedzony rozrodem, to wyłowienie wszystkich ryb z każdego pokolenia w momencie, kiedy osiągnęło ono maksimum swojej biomasy, pozwoliłoby na maksymalne wykorzystanie produkcji zbiornika bez naruszenia równowagi biologicznej.
3. Społeczny, zakładający, że rybołówstwo to przede wszystkim źródło utrzymania ludzi i należy dążyć do zagwarantowania maksymalnej liczby miejsc pracy. Floty rybackie są tutaj zwykle liczne, składające się z niewielkich statków. Uzyskiwane wydajności połowowe są na ogół niższe niż przy realizacji celu „1” lub „2”.

W Polsce przez dziesięciolecia „racjonalna gospodarka zasobami morza” rozumiana była jako „maksymalne wykorzystanie produkcji zbiornika, bez naruszenia równowagi biologicznej”. W naszym kraju jednak, w którym prawo do pracy dla każdego obywatela miało rangę konstytucyjną, bardzo ważne było też zatrudnianie wielu ludzi. Na opłacalność połowów z reguły nie zwracano uwagi, choćby dlatego, że obowiązujące „ceny regulo-

wane” wykluczały rzetelne jej obliczanie. W konsekwencji liczbę statków w naszej flocie łowczej utrzymywano na poziomie możliwości maksymalnego wykorzystania produkcji zbiornika i maksymalnego zatrudnienia, nie kierując się opłacalnością połowów.

Sytuacja zmieniła się radykalnie po 1989 roku. Flota bałtycka, której główny trzon był we władaniu przedsiębiorstw państwowych, została bardzo szybko i niemal w całości sprywatyzowana. Nowi armatorzy musieli się liczyć z kosztami połowów. Po licznych perturbacjach związanych ze zmieniającymi się cenami okazało się, że nasze bałtyckie statki łowią na granicy opłacalności lub poniżej opłacalności. Stan ten pogłębiały warunki hydrologiczne, które od wielu lat pogarszały możliwości rozrodu dorszy na Bałtyku. W konsekwencji stan zasobów tego gatunku zmniejszył się drastycznie, a połowy dorszy mają dziś dla naszego rybołówstwa decydujące znaczenie ekonomiczne. W takich okolicznościach należało oczekiwać dalszego spadku liczebności kutrów. Spadek ten następowałby jednak dość wolno i trudno przewidzieć, jakie rozmiary by osiągnął.

POLSKA GOSPODARKA RYBACKA A „WSPÓLNA POLITYKA RYBACKA” UNII EUROPEJSKIEJ

Starania o akcesję Polski do Unii Europejskiej ujawniły istotne różnice w podejściu do gospodarowania zasobami ryb. W UE racjonalna gospodarka to osiągnięcie w rybołówstwie najwyższych zysków, a więc jest to omówiony wcześniej cel „1”. Ta strategia może być zrealizowana tylko przy stosunkowo niewielkiej flocie i wysokim stanie zasobów. Dla naszego kraju, w którym dotychczas celem nadrzędnym było maksymalne wykorzystanie produkcji Bałtyku bez naruszenia równowagi biologicznej oraz możliwie wysokie zatrudnienie, przyjęcie takiej polityki oznacza rewolucyjne zmiany.

UE na początku negocjacji akcesyjnych domagała się redukcji naszego nakładu połowowego (fishing effort) przynajmniej o 30%.

Na wstępie należy uściślić podstawowe dla dalszych rozważań pojęcie, jakim jest „nakład połowowy”. Nakład połowowy to odpowiednik anglojęzycznego terminu „fishing effort”, co w dosłownym tłumaczeniu oznacza „wysiłek rybacki”. Termin ten początkowo przełożono u nas na „nakład pracy połowowej”, co wywołało protesty purystów językowych, kompetentnych w zakresie pojęcia „praca”, pominięto więc słowo „praca”. Pozostało określenie „nakład połowowy”, również niefortunne, bo w potocznym języku słowo „nakład” jest często traktowane jako zamiennik słowa „koszt”. W tym przypadku „nakład połowowy” jest rozumiany jako wielkość charakteryzująca wysiłek rybacki, mierzony czasem trwania tego wysiłku (połowu). Niektórzy polscy naukowcy do dziś używają terminu „nakład pracy połowowej”.

Takiej interpretacji pojęcia „fishing effort” odpowiada Rozporządzenie Rady UE nr 685/95 z 27 marca 1995 r., które brzmi: „nakład połowowy to iloczyn zdolności połowowej statku i jego aktywności” [Russek 2002]. Takiemu rozumieniu nakładu połowowego odpowiada też definicja prawna, zawarta w ustawie o rybołówstwie morskim z dnia 21 marca 1996 r., która brzmi: „nakład połowowy – operacje połowowe na danym akwenu, uwzględniające łączny ich czas, liczbę statków i narzędzi połowu oraz ich zdolności łowcze”.

Równoległe pojawiła się inna propozycja określania nakładu połowowego, wprowadzona przez Z. Russka [2002]. Jej autor proponuje przyjąć, że jednostką nakładu poło-

wowego jest po prostu statek rybacki. Z teoretycznego punktu widzenia jest to propozycja kontrowersyjna. Sam statek nie może być traktowany jako miara wykonanego wysiłku, podobnie jak sama maszyna nie może być miarą wykonanej pracy. Zarówno wysiłek, jak i praca powstaje dopiero w wyniku użycia aktywności statku czy maszyny. W rybolóstwie morskim statek rybacki jest jednak elementarnym generatorem nakładu połowowego. Bez statku nie ma tu działalności połowowej, a statek, o ile jest we flocie – zwykle łowi, a więc generuje nakład połowowy. Z tego względu można przyjąć, że do celów praktyczno-prognostycznych, a także do regulacji nakładu połowowego statek rybacki (z uwzględnieniem jego zdolności połowowej) może być miernikiem tego nakładu w skali makro. Przyjęcie tej zasady bardzo upraszcza obliczenia nakładu połowowego flot, które przy innych metodach są dość zawile.

Ustawa o rybolóstwie morskim z dnia 6 września 2001 r. pojęcie zawarte w jednym angielskim terminie „fishing effort” rozdziela na dwa: aktywność połowowa statku rybackiego – czas, w którym dany statek rybacki znajduje się w określonym rejonie połowu w danym roku kalendarzowym; nakład połowowy floty – liczba statków rybackich poszczególnych rodzajów, przy użyciu których może być wykonywane rybolóstwo morskie w danym roku kalendarzowym, w określonym rejonie połowu.

Określenie to odbiega znacznie od dotychczasowych interpretacji terminu „fishing effort”. Ta urzędowa interpretacja ułatwia procedury wydawania zarządzeń, ale utrudnia racjonalne ich przygotowanie.

W ustawie użyto sformułowania „liczba statków określonych rodzajów” bez wskazania, co ma określać ten rodzaj, co ma decydować o wyborze rodzaju statków dopuszczonych do eksploatacji łowisk. W przeciwieństwie do poprzedniej ustawy o rybolóstwie morskim (z 18.01.1996 r.) – w tej nowej pominięto najbardziej istotną cechę, jaka przy takich regulacjach musi być brana pod uwagę, tj. „zdolność połowową” statku. „Zdolność połowowa” czy „moc łowcza” statku rybackiego determinuje jego skuteczność połowową w stosunku do zasobów ryb.

Ocena skuteczności połowowej statku rybackiego jest interesująca dla przedstawicieli trzech dziedzin nauki, a mianowicie: przyrodniczych (przy szacowaniach presji rybolóstwa na stan zasobów), technicznych (przy porównaniach efektów postępu technicznego) oraz ekonomicznych (w wielu aspektach, m.in. przy zarządzaniu rybolóstwem). W tematach interdyscyplinarnych często pojawiają się kłopoty z ujednoczeniem nazewnictwa. W języku polskim (i nie tylko) dla określenia skuteczności połowowej statku rybackiego (a właściwie „zespołu połowowego” tworzonego przez statek z jego wyposażeniem i załogą, łowiącego określonym narzędziem połowu) używa się dwóch określeń: „zdolność połowowa” (ang. capacity czy catchability) oraz „moc łowcza” (ang. fishing power).

Termin „zdolność połowowa” wywodzi się z nauk ekonomicznych i być może nie jest określeniem najtrafniej dobranym. W naukach tych „zdolność produkcyjna” określana jest wielkością produkcji na jednostkę czasu. Dla statku rybackiego miara taka nie odzwierciedla istoty „skuteczności połowowej”, bo tutaj wielkość produkcji (połowu) w jednostce czasu zależy nie tylko od cech statku, ale także od stanu zasobów ryb w miejscu połowu, a to jest bardzo zmienne i z reguły trudne do oceny. Termin „moc łowcza” powstał w naukach przyrodniczych, a został wyprowadzony z nauk ścisłych. W fizyce „moc wykorzystana w czasie daje pracę”. Przez analogię: moc łowcza statku (fishing

power) zastosowana w procesie połowu tworzy „nakład pracy połowowej” (nakład połowowy – fishing effort), określający aktywność połowową.

Autorka jest zwolenniczką terminu „moc łowcza” [Dunin-Kwinta 1973]. Skoro jednak w dokumentach urzędowych (tworzonych często w konsultacjach z przedstawicielami środowisk ekonomicznych) przyjęło się określać to pojęcie terminem „zdolność połowowa”, będzie on stosowany w niniejszej publikacji.

Określenie skuteczności połowowej (zdolności połowowej) jest niezbędne do wszelkich rozważań na temat nakładów połowowych. Badania czynników wpływających na zdolność połowową jednostek rybackich prowadzone są od prawie 60 lat. Wykryto, że jest ona istotnie uzależniona od wielkości statków i z różną dokładnością może być mierzona mocą silników, tonażem i długością jednostek. Stwierdzono także jej związek z wiekiem statków.

W Polsce w maju 1999 r. wprowadzono nowy sposób obliczania zdolności połowowej statków rybackich na mocy Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 26.05.1999 r. (DzU z 25 czerwca 1999 r.). Zgodnie z nim, zdolność połowową statku rybackiego wyraża wzór: $Z_p = D_c \times S \times 0,45 M$, gdzie Z_p – oznacza zdolność połowową, D_c – długość całkowitą statku wyrażoną w m, S – szerokość statku w m, a M – moc silnika głównego wyrażoną w kW.

Tak proste równanie skłaniało do porównania wyników otrzymanych przy jego zastosowaniu z wynikami otrzymanymi innymi metodami. W tym celu porównano wyniki otrzymane metodą Dunin-Kwinty [1973] w 1995 roku, uwzględniające wszystkie wyładunki w polskich portach (ponad 42 tysiące wyładunków w ciągu 44 tysięcy dni połowowych) z wynikami otrzymanymi metodą urzędową zaleconą Rozporządzeniem MTiGM. Różnice wyników wg obu metod okazały się nieistotne statystycznie, wzór urzędowy okazał się w pełni wiarygodny [Dunin-Kwinta 2001]. Niestety, w kolejnym urzędowym akcie prawnym na ten temat (Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z 29 kwietnia 2002 r. – DzU Nr 55, poz. 480) wzór ten został zdeformowany; drugi znak mnożenia zmieniono na znak dodawania (zamiast $Z_p = D_c \times S \times 0,45 M$ wprowadzono $Z_p = D_c \times S + 0,45 M$, co uczyniło wyrażenie niemożliwym do rozwiązania, bo arytmetycznie nie da się sumować liczb, które mają różne miana).

Niezależnie od precyzji, różnej przy każdej z metod, zdolność połowowa statku powinna być brana zawsze pod uwagę, bo umożliwia poprawne wyrażenie jedną sumą nakładu połowowego różnych jednostek.

Jak już wspomniano, UE domagała się redukcji naszego nakładu o 30%. Szczegółowe sugestie dotyczące sposobu zmniejszenia naszego nakładu były rozmaite. W jednym z pierwszych dokumentów na temat integracji Polski z UE w sektorze „Rybołówstwo” podano informację, że nasza bałtycka flota musi być zmniejszona o 126 kutrów. Ta liczba została prawdopodobnie utworzona mechanicznie, czyli 30% liczby 421 kutrów, które były wtedy w naszej flocie ($421 \times 0,3 = 126,3$).

Opiniując dokumenty przedakcesyjne [Dunin-Kwinta 1999], autorka stwierdziła, że po restrukturyzacji przewiduje się w naszej flocie bałtyckiej 200 statków o długości 24 m i więcej. W 1995 roku były w naszej flocie 84 takie jednostki. Stanowiły ok. 20% stanu liczbowego floty, ale łączna zdolność połowowa tej grupy wynosiła 66,6% zdolności połowowej całej floty [Dunin-Kwinta 2001]. Gdyby zwiększyć tę grupę do 200 statków, to nawet przy skasowaniu wszystkich innych jednostek stan liczbowy naszej floty

zmniejszyłby się wprawdzie o 53% (z 421 do 200), ale uwzględniając wysokie zdolności połowowe tej grupy, nakład połowowy – zamiast obniżyć się – wzrósłby o prawie 60%.

Szczegółowe badania nad możliwymi modelami redukcji polskiej floty bałtyckiej z uwzględnieniem zdolności połowowej statków przeprowadzono w ramach projektu Phare/FAPA nr PL9607-02-12 [Dunin-Kwinta 2000]. Do badań wybrano omówioną już urzędową metodę oceny zdolności połowowej, którą autorka ocenia jako wysoce wiarygodną. Wg tej metody obliczono zdolność połowową każdego polskiego kutra i dla każdego z 13 polskich portów macierzystych wyliczono 3 poziomy redukcji floty (o 10%, o 20% i o 30%) w dwóch podstawowych wariantach: przy założeniu, że likwidowane są statki największe oraz że likwidowane są statki najmniejsze. Okazało się, że 30% redukcję nakładu połowowego naszej floty można uzyskać, likwidując albo 56 kutrów największych, albo 225 kutrów najmniejszych. W obu przypadkach poziom redukcji nakładu połowowego będzie identyczny, tj. 30%, różne jednak będą skutki społeczne takich operacji. Likwidacja 56 kutrów największych pozbawia źródła utrzymania ok. 3500 osób. Przy likwidacji 225 kutrów najmniejszych źródło utrzymania traci ok. 7000 osób. Konsekwencje społeczne nie są jednakowe w różnych portach, np. w porcie Dziwnów redukcja oparta na kutrach najmniejszych zwiększa stopę bezrobocia do 40%, a na kutrach największych – do 30%.

Według obliczeń Morskiego Instytutu Rybackiego [Russek 2002], dla wykorzystania przyznanych Polsce limitów połowowych (TAC) można by nasz nakład połowowy zmniejszyć o 23–50%. Szczegółowe sugestie dotyczące sposobu redukcji polskiej floty kutrowej przedstawiono w opracowaniu Morskiego Instytutu Rybackiego z września 2002 r. Zaprezentowano w nim podział naszej floty na „segmenty” – ze względu na stosowane narzędzia i gatunki poławianych ryb. Następnie, na tle tych segmentów, dla dobra tych rybaków, którzy w rybolówstwie pozostaną, zaproponowano zniszczenie 211 innych kutrów. Z dzisiejszego stanu 415 kutrów po redukcji miałyby pozostać 204. Jeżeli chodzi o moc silników – zmniejszono by moc floty o 27%, tonażowo proporcja zmniejszenia byłaby nieco wyższa. Kasacji podlegałyby głównie kutry mniejsze o długości 16–24 m: z obecnych 332 ma ich pozostać 132, a więc tylko 40%. Liczba kutrów mających 25 m i większych pozostałoby praktycznie bez zmian.

Rzeczywista redukcja polskiej bałtyckiej floty rybackiej będzie prawdopodobnie znacznie głębsza niż wynikałoby to z prognoz i wskazań, opartych na obliczeniach modelowych i rozważaniach teoretycznych. O zmianach zdecydują stworzone już instrumenty finansowe.

We „Wspólnej Polityce Rybackiej” Unii Europejskiej redukcja flot jest dofinansowywana wg ściśle określonych kryteriów wieku statków:

- statki w wieku do 9 lat, których kasacji nie przewiduje się;
- statki w wieku 10–15 lat, które mogą być zarówno kasowane, jak modernizowane i otrzymują pełne wsparcie wg dość wysokich stawek;
- statki w wieku 16–29 lat, które mogą być zarówno kasowane, jak modernizowane, ale w stosunku do poprzedniej grupy wysokość wsparcia zmniejsza się o 1,5% za każdy rok wieku jednostki;
- statki w wieku 30 lat i więcej, które mogą otrzymać wsparcie z UE już tylko na kasację. Wysokość tego wsparcia w stosunku do wyjściowych wartości jest niższa o 22,5% ale już nie zmniejsza się, niezależnie od dalszego starzenia się jednostki.

Wobec tego autorka przeprowadziła staranna analizę wieku polskich kutrów bałtyckich. Analiza opiera się na danych zawartych w Polskim Rejestrze Statków 2002. Dla każdego kutra sporządzono indywidualną kartę i na podstawie zawartej tam daty budowy bądź przebudowy jednostki obliczono jej wiek w 2004 i w 2006 roku. Następnie statki podzielono na 3 klasy wieku:

- do 9 lat – w którym to przedziale polityka UE nie przewiduje kasacji jednostek;
- 10–29 lat – kiedy możliwa jest zarówno kasacja, jak i modernizacja statku;
- od 30 lat – kiedy z UE można otrzymać wsparcie tylko na kasację.

Okazało się, że najmniej jest w naszej flocie statków najmłodszych, w wieku do 9 lat. Zarówno w 2004, jak w 2006 r. będzie ich 8 (niecałe 2% stanu floty). Nie przewiduje się ich kasacji. Na drugim miejscu są statki w wieku 10–29 lat, a więc te, które mogą być zarówno kasowane, jak modernizowane. W 2004 r. będzie ich 157 (35% stanu floty), a w 2006 r. – tylko 124 (29% stanu floty). Najwięcej mamy jednak kutrów w wieku 30 lat i powyżej, a więc tych, których właściciele mogą otrzymać wsparcie UE już tylko na kasację. W 2004 r. będzie takich kutrów 283 (63% stanu floty), a w 2006 r. – 316 (71% stanu floty).

Proporcje te układają się odmiennie w poszczególnych portach. Dane na ten temat [PRS 2002] zestawiono w tabeli 1, z której wynika, że zawierają się w granicach od 33,3% (w Gdańsku) do 95,5% (w Jastarni). Jak wcześniej wspomniano, w ewidencji Okręgowych Inspektoratów Rybołówstwa Morskiego ogólna liczba polskich kutrów jest nieco niższa, co jednak nie musi zmieniać proporcji.

Z upływem lat starszych kutrów będzie nam oczywiście przybywać, natomiast późniejsza możliwość uzyskania rekompensat finansowych w zamian za ich złomowanie nie jest tak oczywista. Istnieje więc prawdopodobieństwo, że armatorzy będą starali się jak najpełniej wykorzystać szanse i raczej wycofają się z zawodu (bez prawa powrotu), złomując swoje jednostki dość szybko.

Tabela 1. Polska flota kutrowa. Liczba statków, które w 2006 r. osiągną 30 lat i więcej
Table 1. Polish trawler fleet. Number of ships which are going to be in age of 30 and more in 2006

Port	Liczba kutrów w 2002 r.	Kutry, które w 2006 r. osiągną 30 lat i więcej	
		liczba	%
Jastarnia	22	21	95,5
Górki Wschodnie	10	9	90,0
Górki Zachodnie	9	8	88,9
Świnoujście	17	15	88,2
Dziwnów	35	30	85,7
Leba	26	22	84,6
Darłowo	43	35	81,4
Gdynia	24	19	78,2
Ustka	64	43	67,2
Władysławowo	104	66	63,5
Hel	21	11	52,4
Kołobrzeg	67	35	52,2
Gdańsk	6	2	33,3

Źródło: Badania własne.
Source: Own research.

Gdyby się tak zdarzyło, gdyby rzeczywiście redukcja naszej floty bałtyckiej osiągnęła 70% obecnego stanu (a jak wynika z analizy Sektorowego Programu Operacyjnego Rybołówstwo i Przetwórstwo Ryb na lata 2004–2006 – na taką właśnie redukcję przewidziano środki finansowe), to pozostałe polskie kutry prawdopodobnie nie będą w stanie wyłowić przyznaných Polsce limitów połowowych. Czy może to skutkować niewykorzystaniem zasobów Bałtyku, tj. niedołowieniem ryb, mimo ich potencjalnej obfitości? Chyba nie należy tego oczekiwać. W ramach „Wspólnej Polityki Rybackiej” Unii Europejskiej w miejsce przetrzebionej polskiej floty kutrowej wejdą statki rybackie innych bander, które tutaj, na naszych do niedawna łowiskach, będą napelniać ładownie swych jednostek. Aktualny stan prawny UE przewiduje takie rozwiązanie.

WNIOSKI

1. W okresie powojennym wielkość polskiej bałtyckiej floty kutrowej zmieniała się w szerokich granicach. Początkowo szybko rosła – od 46 jednostek w 1945 roku do blisko 600 w 1969 roku. Następnie liczba kutrów malała do 500–550 w latach 1970–1980 i poniżej 440 w latach 1995–2002.

2. Wielkość naszej bałtyckiej floty rybackiej kształtowały: stan zasobów ryb – dobry po II wojnie światowej i dość długo nie wykazujący objawów „przełowienia”, potrzeba zaopatrzenia w surowce rybne rynku wewnętrznego, na którym okresowo występowały ostre deficyty produktów białkowych, oraz potrzeba zatrudniania dużej liczby mieszkańców odzyskanego długiego wybrzeża. Na opłacalność połowów na ogół nie zwracano uwagi, zwłaszcza że w gospodarce nakazowo-rozdzielczej, przy cenach regulowanych, opłacalność ta była trudna do obliczenia.

3. Po 1989 roku polska flota bałtycka została bardzo szybko i niemal w całości sprywatyzowana, co przywróciło naturalną kalkulację kosztów i zysków. Równoległe, długoletnie niekorzystne układy hydrologiczne pogorszyły na Bałtyku warunki rozrodu dorszy, których zasoby drastycznie spadły. Połowy dorszy mają dla bałtyckich rybaków istotne znaczenie ekonomiczne, więc opłacalność eksploatacji naszych kutrów stała się problematyczna. W nowej sytuacji polska flota bałtycka jest za duża.

4. Liczba kutrów w naszej flocie zmniejszała się sukcesywnie od wielu lat, spadek ten następował jednak powoli. Akcesja Polski do Unii Europejskiej wymusza znaczne przyspieszenie tego procesu. UE domaga się redukcji nakładów połowowych we wszystkich morzach okalających Europę o 30–40%, postulując, aby następowało to przez redukcję wielkości flot.

5. Redukcja polskiej floty kutrowej będzie prawdopodobnie znacznie większa, a za-decydują o tym instrumenty finansowe. W UE armator kutra, którego wiek przekroczył 30 lat, może otrzymać wsparcie tylko na jego złomowanie, a w 2006 roku aż 71% naszych kutrów osiągnie taki sędziwy wiek.

PIŚMIENNICTWO

Błady W., 2002. Charakterystyka techniczna kutrów rybackich eksploatowanych przez polskie rybołówstwo bałtyckie. Magazyn Przemysłu Rybnego, 5 (29).

- Dunin-Kwinta I., 1973. Badania mocy łowczej polskich statków rybackich. Akademia Rolnicza w Szczecinie, seria Rozprawy, nr 33, Szczecin, ss. 98.
- Dunin-Kwinta I., 1999. Wstępna prognoza skutków społeczno-gospodarczych w rybolówstwie bałtyckim w wyniku przystąpienia Polski do Unii Europejskiej. Opracowanie badawczo-rozwojowe na zlecenie Biura Rozwoju Regionalnego Rządowego Centrum Studiów Strategicznych w Szczecinie.
- Dunin-Kwinta I., 2000. Wielowariantowy model redukcji nakładu połowowego (wycofania statków rybackich z eksploatacji) z uwzględnieniem skutków społecznych (bezrobocia) w rejonach nadmorskich. W: Zieziula J. (red.): Wybrane zagadnienia Wspólnej Polityki Rybackiej w Unii Europejskiej – potrzeby i możliwości adaptacji Wspólnej Polityki Rybackiej przez polską gospodarkę rybną (ze szczególnym uwzględnieniem rybolówstwa bałtyckiego). Agencja Rozwoju Regionalnego w Koszalinie i Abrahamsen & Nielsen a/s w Allerød, Koszalin, s. 41–58.
- Dunin-Kwinta I., 2001. Potencjał połowowy polskiej bałtyckiej floty kutrowej. Wydawnictwo PAN, seria Organizacja i Zarządzanie w Regionie Nadmorskim 2001, Vol. 1.
- Polski Rejestr Statków, Gdańsk, roczniki 1969–2002.
- Ropelewski A., 1963. 1000 lat naszego rybolówstwa. Wydawnictwo Morskie, Gdynia.
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 26.05.1999 r. (DzU z 25 czerwca 1999).
- Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z 29 kwietnia 2002 (DzU Nr 55, poz. 486).
- Russek Z., 2002. Proponowana metoda obliczania kosztów i korzyści regulacji nakładu połowowego. W: Dunin-Kwinta I. (red.): Korzyści i koszty restrukturyzacji polskiego rybolówstwa bałtyckiego w związku z przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej. Projekt badawczy opracowany na zlecenie Urzędu Komitetu Integracji Europejskiej. Wyższa Szkoła Morska, Szczecin.
- Szostak S., 2003. Flota rybacka i połowy Polski w 2002 r. Wiadomości Rybackie nr 7–8 (134). Sektorowy Program Operacyjny Rybolówstwo i Przetwórstwo Ryb na lata 2004–2006.
- Ustawa o rybolówstwie morskim z dnia 21 marca 1996 r. (DzU Nr 34 z 21 marca 1996 r., poz. 145).
- Ustawa o rybolówstwie morskim z dnia 6 września 2001 r. (DzU Nr 01.129.1441 z 12 listopada 2001 r.).

THE NECESSITY OF CHANGES IN THE POLISH CUTTER FISHING FLEET IN THE EUROPEAN UNION

Abstract. As a result of destruction caused by the Second World War, at the end of 1945 the Polish fishing fleet consisted of as few as 46 boats capable of operating. The huge demand for food in Poland and the abundance of the Baltic cod and herring at that time caused the Baltic fleet to dynamically increase, up to about 600 cutters in 1969. As the food supply situation stabilised and the fish stocks were becoming depleted, the number of craft was gradually decreasing, down to the present level of a little more than 400. To increase the cost efficiency of fisheries, the European Union demands a further reduction of the number of boat, by at least 30%, and applies various financial instruments, scrapping craft, particularly those that are more than 30 years old, being a preferred measure. By 2006, 71% of the Polish Baltic craft will reach that age (from 33 to 95% in various fishing ports), so a much heavier reduction of the Polish Baltic fishing fleet should be expected.

Key words: Polish Baltic fishing fleet, catch per unit effort, accession to EU

Zaakceptowano do druku – Accepted for print: 10.12.2004