

POLSKA

Raport roczny dotyczący działań zmierzających do osiągnięcia równowagi pomiędzy zdolnością połowową a wielkością dopuszczalnych połowów **za okres od dnia 1 stycznia do dnia 31 grudnia 2019 r.**

Wprowadzenie

Zgodnie z art. 22 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1380/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie wspólnej polityki rybołówstwa, zmieniającego rozporządzenia Rady (WE) nr 1954/2003 i (WE) nr 1224/2009 oraz uchylającego rozporządzenia Rady (WE) nr 2371/2002 i (WE) nr 639/2004 oraz decyzję Rady 2004/585/WE – zwane dalej „rozporządzeniem nr 1380/2013”, państwa członkowskie Unii Europejskiej są zobowiązane przekazywać Komisji Europejskiej do 31 maja każdego roku sprawozdania na temat równowagi pomiędzy zdolnościami połowowymi swoich flot a swoimi uprawnieniami do połowów.

I. PODSUMOWANIE RAPORTU

Na dzień 31.12.2019 r. polska flota rybacka liczyła 827 statków rybackich (wraz ze statkami połowiącymi na Zalewach: Wiślanym i Szczecińskim). Łączna zdolność połowowa tych statków wynosiła 32 327,84 GT i 80 220,10 kW. Polskie rybołówstwo generalnie dzieli się na dwa podstawowe sektory: rybołówstwo bałtyckie (zaangażowana jest zdecydowanie przeważająca część floty) oraz rybołówstwo dalekomorskie.

Podstawowymi gatunkami poławianymi przez polskich rybaków w Morzu Bałtyckim są: dorsz, szprot, śledź, łosoś, troć i ryby płaskie. Do głównych gatunków poławianych przez polskie statki dalekomorskie należą: ostrobok, dorsz, błękitek, makrela i śledź.

Polska od dnia przystąpienia do Unii Europejskiej ściśle przestrzega zasad systemu, dotyczącego bilansowania wprowadzanej i wycofywanej z rybołówstwa zdolności połowowej, aktualnie określonego w art. 23 ust. 1 rozporządzenia nr 1380/2013.

II. Opinia nt. równowagi pomiędzy zdolnością połowową a zasobami

Biorąc pod uwagę stan dostępnych żywych zasobów morza oraz przysługujące Polsce możliwości połowowe na Morzu Bałtyckim, stwierdzić należy, że istniejący stan floty wymaga zmian.

Polska, od dnia przystąpienia do Unii Europejskiej do końca 2013 r., zredukowała w ponad 40% zdolność połowową.

Wobec stwierdzonego w raportach rocznych za 2014 r., 2015 r., 2016 r., 2017 r. i 2018 r. braku zrównoważenia zdolności połowowych do dostępnych możliwości połowowych w odniesieniu do poszczególnych segmentów floty rybackiej, podjęte zostały działania naprawcze mające na celu osiągnięcie tej równowagi. Działania te polegały na objęciu odpowiednich segmentów floty rybackiej pomocą w zakresie trwałego zaprzestania działalności połowowej, o którym mowa w art. 34 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego

i Rady (UE) nr 508/2014 z dnia 15 maja 2014 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (WE) nr 2328/2003, (WE) nr 861/2006, (WE) nr 1198/2006 i (WE) nr 791/2007 oraz rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1255/2011 (Dz. Urz. UE L 149 z dnia 20.05.2014, str. 1) - realizowanego w ramach Działania 1.6. *Trwale zaprzestanie działalności połowowej* Programu Operacyjnego "Rybackstwo i Morze" 2014-2020 (PO RYBY 2014-2020), oraz pomocą w zakresie tymczasowego zaprzestania działalności połowowej, o którym mowa w art. 33 ww. rozporządzenia nr 508/2014 – realizowanego w ramach Działania 1.10. *Tymczasowe zaprzestanie działalności połowowej* PO RYBY 2014-2020.

Stosownie do art. 34 ust. 4 ww. rozporządzenia nr 508/2014, **wsparcie w zakresie trwałego zaprzestania działalności połowowej mogło być udzielane do dnia 31 grudnia 2017 r.** Mając powyższe na uwadze **umowy o dofinansowanie operacji polegających na złomowaniu albo przekwalifikowaniu statków rybackich w ramach Działania 1.6. *Trwale zaprzestanie działalności połowowej*** zawierane były do końca 2017 r. Po tym terminie umowy o dofinansowanie operacji w ramach działania 1.6. *Trwale zaprzestanie działalności połowowej* nie były zawierane.

W związku z realizacją umów o dofinansowanie ramach działania 1.6. *Trwale zaprzestanie działalności połowowej*, **w terminie od dnia 1 stycznia 2016 r. do dnia 6 marca 2018 r. trwale wycofano z wykonywania rybołówstwa komercyjnego 46 statków rybackich, o łącznej zdolności połowowej 1 069,65 GT i 3 299,00 kW:**

- w terminie od dnia 1 stycznia 2016 r. do dnia 31 grudnia 2016 r. z wykonywania rybołówstwa komercyjnego zostały trwale wycofane **33** statki rybackie, o łącznej zdolności połowowej 865,24 GT i 2 643,20 kW, z czego 29 statków zostało trwale wycofanych w drodze złomowania, 2 statki zostały wycofane bez złomowania, w drodze przekwalifikowania do prowadzenia działalności niedochodowej na lądzie, związaną z dziedzictwem kulturowym, a 2 statki zostały wycofane bez złomowania, w drodze przekwalifikowania do prowadzenia działalności niedochodowej, innej niż rybołówstwo komercyjne,

- w terminie od dnia 1 stycznia 2017 r. do dnia 31 grudnia 2017 r. z wykonywania rybołówstwa komercyjnego zostało trwale wycofanych **8** statków rybackich, o łącznej zdolności połowowej 166,78 GT i 505,00 kW, z czego 6 statków zostało trwale wycofanych w drodze złomowania, a 2 statki zostały wycofane bez złomowania, w drodze przekwalifikowania do prowadzenia działalności niedochodowej, innej niż rybołówstwo komercyjne,

- w terminie od dnia 1 stycznia 2018 r. do dnia 6 marca 2018 r. z wykonywania rybołówstwa komercyjnego zostało trwale wycofanych **5** statków rybackich, o łącznej zdolności połowowej 37,63 GT i 150,80 kW, z czego 2 statki zostały trwale wycofane w drodze złomowania, a 3 statki zostały wycofane bez złomowania, w drodze przekwalifikowania do prowadzenia działalności niedochodowej, innej niż rybołówstwo komercyjne.

Realizacja Działania 1.6. <i>Trwałe zaprzestanie działalności połowowej</i> w ramach PO RYBY 2014-2020				
	2016 r.	2017 r.	2018 r.	2016-2018
Statki rybackie trwałe wycofane w drodze złomowania	29	6	2	37
Statki rybackie trwałe wycofane bez złomowania, w drodze przekwalifikowania do prowadzenia działalności niedochodowej na lądzie, związanej z dziedzictwem kulturowym	2	0	0	2
Statki rybackie trwałe wycofane bez złomowania, w drodze przekwalifikowania do prowadzenia działalności niedochodowej, innej niż rybołówstwo komercyjne	2	2	3	7
Łącznie statki rybackie trwałe wycofane	33	8	5	46

Niezależnie od powyższego, mając na uwadze dynamiczne, negatywne zmiany zachodzące w stanie zasobów ryb Morza Bałtyckiego, oraz dalszą niepewność w tym zakresie doradztwa naukowego Międzynarodowej Rady Badań Morza (ICES), w szczególności w odniesieniu do ważnego dla polskiego sektora gatunku jakim jest dorsz stada wschodniego, należy zauważyć, że dochodzi do czasowej nierównowagi pomiędzy zdolnością połowową, a dostępnymi zasobami.

Ostatnie wyniki wskaźników biologicznych, technicznych i ekonomicznych dotyczących floty rybackiej, które zostały przedstawione w rozdziale VIII. Sekcja F *Oszacowanie i dyskusja na temat wskaźników równowagi* oraz w rozdziale IX. *Analiza i ocena równowagi pomiędzy zdolnością połowową a uprawnieniami do połowów w odniesieniu do każdego segmentu floty rybackiej na przestrzeni 3 kolejnych lat* niniejszego raportu wskazują, że nadal poszczególne segmenty floty rybackiej nie są skutecznie zrównoważone do dostępnych możliwości połowowych.

Zgodnie z art. 22 ust. 4 ww. rozporządzenia nr 1380/2013, opracowany został plan działania dla segmentów floty rybackiej, w stosunku do których stwierdzono strukturalną nadwyżkę zdolności. Plan działania stanowi integralną część niniejszego raportu i znajduje się w rozdziale X.

III. SEKCJA A

Opis floty rybackiej

Polskie rybołówstwo generalnie dzieli się na 2 podstawowe sektory:

- **rybołówstwo bałtyckie** (zaangażowana jest zdecydowanie przeważająca część floty),
- **rybołówstwo dalekomorskie**.

Polska flota bałtycka na dzień 31.12.2019 r. liczyła 825 statków rybackich. Łączna zdolność połowowa tych statków wynosiła 15 924,84 GT i 62 820,10 kW. Flota ta obejmuje statki rybackie operujące na wodach Morza Bałtyckiego oraz morskich wodach wewnętrznych, w tym na Zalewach Wiślanym i Szczecińskim.

Polska flota dalekomorska na dzień 31.12.2019 r. liczyła 2 statki rybackie. Łączna zdolność połowowa tych statków wynosiła 16 403,00 GT i 17 400,00 kW. Flota dalekomorska obejmuje statki rybackie operujące wyłącznie na wodach poza Morzem Bałtyckim oraz poza wodami wewnętrznymi RP.

Rodzaje wykonywanego rybołówstwa

Rybołówstwo bałtyckie

Podstawowymi gatunkami ryb poławianymi przez polskich rybaków w Morzu Bałtyckim są: dorsz, szprot, śledź, łosoś, troć i ryby płaskie. Spośród podstawowych gatunków bałtyckich istotne dla polskich rybaków (szczególnie dla floty przybrzeżnej) są połowy dorsza, które podlegają ograniczeniom wynikającym m.in. z planu odbudowy zasobów tego gatunku (znaczące coroczne redukcje kwot połowowych, okresy ochronne i obostrzenia w stosowaniu niektórych narzędzi połowowych). W dużym stopniu na dochody polskich rybaków wpływają połowy ryb pelagicznych (szproty i śledzie). Rybami chętnie poławianymi i równie cennymi gospodarczo są także troć i ryby płaskie. W 2019 r. połowy na Morzu Bałtyckim wynosiły: dorsza (podobszary 22–32) – 4 328,4 ton, łososia – 6 584 sztuki, szprota – 74 492,2 ton, gładzicy – 778 ton, śledzia zachodniego (podobszary 22–24) – 966,4 ton, śledzia centralnego (podobszary 25–27, 28.2, 29 i 32) – 38 530,2 ton, troci – 22 570 sztuk, oraz storni – 16 711 ton.

Rybołówstwo dalekomorskie

Głównymi rejonami prowadzenia połowów przez statki dalekomorskie były obszary zarządzane przez Komisję Rybołówstwa Północno-Wschodniego Atlantyku (NEAFC) oraz wody norweskie. W 2019 roku polskie statki prowadziły również połowy na wodach konwencji Regionalnej Organizacji ds. Zarządzania Rybołówstwem na Południowym Pacyfiku (SPRFMO). Do głównych gatunków poławianych przez polskie statki dalekomorskie na łowiskach NEAFC należą: dorsz, błękitek, makrela i śledź. Na łowiskach południowego Pacyfiku główne gatunki występujące w połowach to: ostrobok chilijski, makrela i brama. Przyznawane Polsce kwoty dalekomorskie są w pełni wykorzystywane poprzez połowy bądź wymianę kwot, głównie z Niemcami, Wlk. Brytanią, Łotwą, Estonią, Hiszpanią i Portugalią. Szanse dla rozwoju polskiej floty dalekomorskiej zależą od uzyskania możliwości połowowych na łowiskach dalekomorskich. W 2019 r. połowy dalekomorskie wyniosły łącznie ok. 48,4 tys. ton.

Zmiany we flocie

Zmiany we flocie, z uwzględnieniem jej podziału na flotę bałtycką i flotę dalekomorską, przedstawia poniższa tabela.

	Stan na 31.12.2018 r.			Stan na 31.12.2019 r.			Zmiana		
	GT	kW	Liczba statków	GT	kW	Liczba statków	GT	kW	Liczba statków
Łącznie	32 350,07	80 226,78	827	32 327,84	80 220,10	827	- 22,23	- 6,68	bez zmian
Flota dalekomorska	16 403,00	17 400,00	2	16 403,00	17 400,00	2	bez zmian	bez zmian	bez zmian
Flota bałtycka	15 947,07	62 826,78	825	15 924,84	62 820,10	825	- 22,23	- 6,68	bez zmian

Liczba statków rybackich we flocie bałtyckiej na koniec 2019 r. była identyczna do tej na koniec 2018 r. Uległa za to nieznacznemu zmniejszeniu łączna zdolność połowowa tej floty, na co wpływ miały przeprowadzone prace modernizacyjne na statkach rybackich, które obejmowały ich przebudowę (w tym zwiększenie albo zmniejszenie pojemności brutto statku), wymianę silników głównych, zmianę ich mocy (zwiększenie albo zmniejszenie mocy), a także wymiana statków. Modernizacja i wymiana statków rybackich realizowana była przez właścicieli tych statków z wykorzystaniem własnych środków finansowych oraz indywidualnej zdolności połowowej będącej w dyspozycji tych właścicieli, lub przyznanej przez ministra właściwego do spraw rybołówstwa tym właścicielom dodatkowej zdolności połowowej.

Z wykorzystaniem przyznanej właścicielom statków rybackich dodatkowej zdolności połowowej (na podstawie art. 23 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 19 grudnia 2014 r. *o rybołówstwie morskim* (Dz. U. z 2018 r. poz. 514, z późn. zm.)) w 2019 r. przeprowadzono modernizacji czterech statków rybackich, w wyniku której pojemność brutto tych statków wzrosła łącznie o 6,55 GT.

W 2019 r. wycofano z wykonywania rybołówstwa komercyjnego bez pomocy publicznej trzy statki rybackie. W miejsce dwóch z nich w tym samym roku wprowadzono do wykonywania rybołówstwa komercyjnego dwa inne statki (wymiana). Dodatkowo w 2019 r. został wprowadzony jeszcze jeden statek za statek rybacki wycofany z wykonywania rybołówstwa komercyjnego bez pomocy publicznej w 2014 r. (wymiana).

W 2019 r. Działanie 1.6. *Trwale zaprzestanie działalności połowowej* w ramach Programu Operacyjnego "Rybnictwo i Morze" 2014-2020 nie było realizowane.

W porównaniu do 2018 r. stan ilościowy oraz zdolność połowowa statków rybackich floty dalekomorskiej nie uległa zmianie, i na dzień 31.12.2019 r. flota ta liczyła 2 statki rybackie o łącznej zdolności połowowej 16 403,00 GT i 17 400,00 kW.

IV. SEKCJA B

Wpływ programów redukcji nakładu połowowego na zdolność połowowa floty

W 2019 r. nie były realizowane operacje dotyczące trwałego wycofywania statków rybackich z rybołówstwa komercyjnego w zakresie Działania 1.6. *Trwale zaprzestanie działalności połowowej* w ramach Programu Operacyjnego „Rybnactwo i Morze” 2014-2020.

V. SEKCJA C

Zgodność z systemem entry/exit i z limitem zdolności połowowej floty

Polska ściśle przestrzegała w okresie sprawozdawczym zasad systemu, dotyczącego bilansowania wprowadzanej i wycofywanej z rybołówstwa zdolności połowowej, zgodnie z art. 23 ust. 1 rozporządzenia nr 1380/2013.

Zdolność połowowa polskiej floty rybackiej wpisanej do rejestru statków rybackich na dzień 31 grudnia 2019 r. wynosiła 32 327,84 GT i 80 220,10 kW.

Stosownie do art. 22 ust. 7 rozporządzenia nr 1380/2013, zdolność połowowa polskiej floty rybackiej, określona w rejestrze statków rybackich, w żadnym momencie nie przekraczała limitu zdolności połowowej ustalonego dla Polski w załączniku II do tego rozporządzenia.

VI. SEKCJA D

Podsumowanie silnych i słabych punktów systemu zarządzania flotą

Plany polepszenia systemu zarządzania flotą

Informacje na temat poziomu zgodności z instrumentami dotyczącymi polityki flotowej

Polska w pełni realizuje wynikające z prawa unijnego ograniczenia w zdolności połowowej floty dotyczące bilansowania wprowadzanej i wycofywanej z rybołówstwa zdolności połowowej. Określona w rejestrze statków rybackich zdolność połowowa polskiej floty rybackiej w żadnym momencie nie przekraczała limitu zdolności połowowej ustalonego dla Polski w załączniku II do rozporządzenia nr 1380/2013.

Istotnym elementem systemu zarządzania polską flotą rybacką jest użytkowany rozbudowany system informatyczny. W skład tego systemu informatycznego wchodzi centralna baza danych zawierająca informacje niezbędne dla prawidłowego funkcjonowania administracji rybackiej i wykorzystywania ich do kontroli wykonywania rybołówstwa. System uwzględnia zależności między procedurami związanymi z rejestracją statków, wydawaniem licencji i zezwoleń połowowych, rejestrowaniem i rozliczaniem połowów oraz posiada blok statystyczny umożliwiający generowanie szerokiego zestawu raportów. Dodatkowo posiada moduł umożliwiający wprowadzanie do bazy danych raportów elektronicznych wysyłanych zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE) nr 1224/2009¹ oraz z rozporządzeniem wykonawczym

¹ rozporządzenie Rady (WE) nr 1224/2009 z dnia 20 listopada 2009 r. ustanawiającego wspólnotowy system kontroli w celu zapewnienia przestrzegania przepisów wspólnej polityki rybołówstwa, zmieniające rozporządzenia (WE) nr 847/96, (WE) nr 2371/2002, (WE) nr 811/2004, (WE) nr 768/2005, (WE) nr 2115/2005, (WE) nr 2166/2005, (WE) nr 388/2006, (WE) nr 509/2007, (WE) nr 676/2007, (WE) nr 1098/2007, (WE) nr 1300/2008, (WE) nr 1342/2008 i uchylające rozporządzenia (EWG) nr 2847/93, (WE) nr 1627/94 oraz (WE) nr 1966/2006

Komisji (UE) nr 404/2011². System ten zbudowany został w nowoczesnej technologii informatycznej, zapewniającej między innymi większą funkcjonalność i szybkość działania oraz możliwość dostępu dla wszystkich uprawnionych użytkowników za pomocą sieci Internet. W 2015 r. wprowadzono do dotychczas użytkowanego systemu nowy „moduł naruszeń” umożliwiający ewidencjonowanie w systemie naruszeń dokonywanych przez polskie jednostki rybackie oraz udokumentowanie całego postępowania administracyjnego, jakie przeprowadza się w danej sprawie.

Od 2009 r. rozpoczęło się pełne użytkowanie nowoczesnego satelitarnego systemu monitorowania statków rybackich VMS (Vtrack), który w 2019 r. funkcjonował prawidłowo.

Od stycznia 2011 r. wdrożono System Elektronicznej Rejestracji i Elektronicznego Raportowania (ERS-Vcatch) umożliwiający elektroniczne raportowanie dokumentów połowowych, wyładunkowych zgodnych z rozporządzeniem Rady (WE) nr 1224/2009 oraz rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 404/2011. Na wszystkich polskich jednostkach o długości całkowitej większej od 12 m, wykonane zostały prace umożliwiające elektroniczną rejestrację i raportowanie działalności połowowej, deklaracji wyładunkowej/przeładunkowej drogą elektroniczną. W 2019 r. wszystkie połowy prowadzone z tych statków były rejestrowane w drodze wypełniania dzienników elektronicznych.

Wdrożony w 2011 r. automatyczny system uprzednich zgłoszeń bazujący na wiadomościach SMS, w 2019 r. działał prawidłowo. Dane przesyłane z jednostki rybackiej były automatycznie umieszczane w czasie rzeczywistym w jednej bazie danych do której możliwy jest dostęp inspektorów poprzez sieć Internet.

Warunkiem efektywnego zarządzania flotą rybacką jest zapewnienie równowagi pomiędzy możliwościami połowowymi a dostępnymi żywymi zasobami morza. W związku z czym w najbliższej perspektywie decydujące będzie dostosowanie wielkości i struktury floty do przysługujących Polsce uprawnień połowowych. Zarządzanie w obu obszarach, oparte dotychczas na przepisach wynikających wprost z prawa unijnego oraz na przepisach ustawy z 2004 r., zostało zmodyfikowane i wzmocnione w nowej ustawie z dnia 19 grudnia 2014 r. *o rybołówstwie morskim*, która obowiązuje od dnia 4 marca 2015 r.

Przyjęte rozwiązania obejmują nadanie ministrowi właściwemu do spraw rybołówstwa kompetencji w zakresie zarządzania zdolnością połowową, co pozwoli na efektywne wykorzystanie dostępnego Polsce limitu zdolności połowowej (GT / kW), który z uwagi na jego sukcesywnie zmniejszającą się wielkość powinien być możliwie w każdym czasie związany ze statkami aktywnie wykonywującymi rybołówstwo komercyjne. Przepisy przewidują m.in.:

- ustalenie 3 segmentów floty wg ich obszaru działania (segmenty floty obejmujące statki przy użyciu których prowadzi się rybołówstwo komercyjne na obszarach Morza Bałtyckiego, obszarach Zalewu Wiślanego i Szczecińskiego, oraz obszarach dalekomorskich):

(Dz. Urz. UE L 343 z 22.12.2009 r., str. 1, z późn. zm.)

² rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 404/2011 z dnia 8 kwietnia 2011 r. ustanawiające szczegółowe przepisy wykonawcze do rozporządzenia Rady (WE) nr 1224/2009 ustanawiającego wspólnotowy system kontroli w celu zapewnienia przestrzegania przepisów wspólnej polityki rybołówstwa (Dz. Urz. L 112 z 30.4.2011, str.1-153)

- ustalenie trybu zarządzania przez ministra właściwego do spraw rybołówstwa wolną zdolnością połowową, w ramach czego, zakłada się wspieranie unowocześnienia floty;
- zapobieganie nadmiernemu rozdrobnieniu potencjału połowowego w ramach tzw. „klonowania” (m.in.: odmowa wpisu do rejestru statków rybackich, w miejsce statku uprzednio wycofanego więcej niż jednej nowej jednostki).

VII. SEKCJA E

Informacje na temat zmian procedur administracyjnych w stosunku do zarządzania flotą

W 2019 r. zakończyły się prace legislacyjne nad rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej *w sprawie wymiarów i okresów ochronnych organizmów morskich oraz szczegółowych warunków wykonywania rybołówstwa komercyjnego*; rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej *zmieniającego rozporządzenie w sprawie szczegółowego sposobu podziału ogólnych kwot połowowych i dodatkowych kwot połowowych* i rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej *w sprawie określenia współczynników przeliczeniowych na rok 2020 do przeliczania ilości organizmów morskich danych gatunków podlegających wymianie w ramach wymiany indywidualnych kwot połowowych pomiędzy armatorami statków rybackich oraz szczegółowych warunków wymiany tych kwot*.

Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej *w sprawie wymiarów i okresów ochronnych organizmów morskich oraz szczegółowych warunków wykonywania rybołówstwa komercyjnego* wydane zostało w związku ze zniesieniem organów administracji niezespólonej - okręgowych inspektorów rybołówstwa morskiego i zastąpienie ich centralnym organem administracji rządowej – Głównym Inspektorem Rybołówstwa Morskiego. Rozporządzenie oprócz warunków wykonywania rybołówstwa komercyjnego na Morzu Bałtyckim, określa po raz pierwszy zasady wykonywania rybołówstwa na obszarze morskich wód wewnętrznych. Regulacje w zakresie zachodnich i wschodnich wód wewnętrznych określone były dotychczas w aktach prawa miejscowego przez okręgowych inspektorów rybołówstwa morskiego.

Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej *zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowego sposobu podziału ogólnych kwot połowowych i dodatkowych kwot połowowych* wydane zostało w związku z ustaleniem ogólnych kwot połowowych przez Radę UE na poziomie znacznie niższym niż poprzednio, w tym ustaleniu, że kwota dorsza stada wschodniego będzie mogła zostać przeznaczona wyłącznie na przyłów. W rozporządzeniu dokonano m.in. zmiany współczynników podziału służących wyliczeniu indywidualnych kwot połowowych szprota oraz śledzia centralnego. Zmiana współczynników była niezbędna w celu zminimalizowania niekorzystnych skutków obniżek kwot połowowych dla statków z poszczególnych przedziałów długości w sytuacji znaczącego spadku ogólnych kwot połowowych. Głównym celem dokonanych zmian było zapewnienie możliwości prowadzenia działalności połowowej armatorom, którzy w wyniku wprowadzenia zakazu ukierunkowanych połowów dorsza stada wschodniego byliby pozbawieni możliwości dalszego, ekonomicznie uzasadnionego wykonywania rybołówstwa morskiego.

Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie określenia współczynników przeliczeniowych na rok 2020 do przeliczania ilości organizmów morskich danych gatunków podlegających wymianie w ramach wymiany indywidualnych kwot połowowych pomiędzy armatorami statków rybackich oraz szczegółowych warunków wymiany tych kwot wydane zostało w celu umożliwienia dokonywania wymian kwot połowowych pomiędzy armatorami statków rybackich. Przyjmując współczynniki przeliczeniowe określone w niniejszym rozporządzeniu wzięto pod uwagę przepisy rozporządzenia Rady (UE) 2019/1838 z dnia 30 października 2019 r. ustalającego uprawnienia do połowów na 2020 rok w odniesieniu do niektórych stad ryb i grup stad ryb w Morzu Bałtyckim oraz zmieniającym rozporządzenie (UE) 2019/124 w odniesieniu do uprawnień do połowów w innych wodach (Dz. Urz. UE L 281 z 31.10.2019, str. 1), w którym zostały określone ogólne kwoty połowowe poszczególnych gatunków organizmów morskich podlegających limitowaniu. Określając współczynniki wzięto również pod uwagę sugestie środowiska rybackiego oraz aktualną wartość rynkową poszczególnych gatunków organizmów morskich. Zgodnie z zaproponowanymi w rozporządzeniu szczegółowymi warunkami dokonywania wymiany indywidualnych kwot połowowych minimalna ilość organizmów morskich podlegających wymianie w ramach wymiany indywidualnych kwot połowowych, wynosić może odpowiednio 1 kg albo 1 sztukę. Niniejszy przepis pozwoli na uniknięcie sytuacji, w której doszłoby do próby wymiany mniejszych ilości organizmów morskich.

VIII. SEKCJA F

Oszacowanie i dyskusja na temat wskaźników równowagi

Opracowania poniższych wskaźników oceny równowagi pomiędzy zdolnością połowową, a wielkościami dopuszczalnych połowów, dokonał w maju 2020 r. Morski Instytut Rybacki – Państwowy Instytut Badawczy w Gdyni (MIR–PIB) na zlecenie Departamentu Rybołówstwa Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Metodologia obliczeń wskaźników jest zgodna z wytycznymi Komisji Europejskiej „Wytyczne dotyczące analizy równowagi między zdolnością połowową a uprawnieniami do połowów, zgodnie z art. 22 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1380/2013 w sprawie wspólnej polityki rybołówstwa” („Guidelines for the analysis of the balance between fishing capacity and fishing opportunities according to Art 22 of Regulation (EU) No 1380/2013 of the European Parliament and the Council on the Common Fisheries Policy”).

Wskaźniki biologiczne: wskaźnik zrównoważonego odłowu (*sustainable harvest indicator*) i wskaźnik zagrożonych stad (*stocks at risk indicator*) oraz **wskaźniki techniczne:** wskaźnik floty nieaktywnej (*the inactive fleet indicator*) i wskaźnik wykorzystania statku (*the vessel utilisation indicator*) zostały przygotowane dla lat 2017-2019. Cykl zbierania danych ekonomicznych determinowany terminami przekazywania do MIR-PIB formularzy RRW-19 (sprawozdanie o wynikach ekonomicznych statku rybackiego w roku) powoduje, że obliczenie **wskaźników ekonomicznych** możliwe jest za lata do 2018 r.

Zbiorcze zestawienie zawierające wartości poszczególnych parametrów istotnych dla analizy zrównoważenia działalności floty przedstawiono w tabeli 9.

Źródła danych dotyczące wskaźników biologicznych nie uległy zmianie w stosunku do założeń na jakich opierały się raporty przygotowane poprzednio. Dane pochodzą z dokumentów doradczych ICES dla stad bałtyckich z 2020 roku i danych połowowych za lata 2017-2019. Wykorzystane w opracowaniu dane ekonomiczne za lata 2016-2018 są gromadzone i zatwierdzane (za wyjątkiem 2018 r.) w ramach programu *DCF UE (Data Collecting Framework)*. Wykorzystane w raporcie dane odnośnie połowów i wyładunków ryb, zostały udostępnione przez Departament Rybołówstwa MG MiŻŚ za pośrednictwem Centrum Monitorowania Rybołówstwa (CMR) w systemie ERS.

MIR–PIB dokonał wyliczenia następujących wskaźników w odniesieniu do każdego segmentu polskiej floty rybackiej:

- wskaźniki biologiczne (dla lat 2017–2019):

- *wskaźnik zrównoważonego odłowu (sustainable harvest indicator),*
- *wskaźnik zagrożonych stad (stocks at risk indicator);*

- wskaźniki ekonomiczne (dla lat 2016–2018):

- *wskaźnik zwrotu z inwestycji (ROI) a druga w kolejności najlepsza opcja wariantowa (Return of Investment (ROI) vs. next best alternative),*
- *wskaźnik stosunku dochodu bieżącego do dochodu stanowiącego próg rentowności (CR/BER) (ratio between current revenue (CR) and break-even revenue (BER)).*

wskaźniki techniczne (dla lat 2017–2019):

- *wskaźnik wykorzystania statku (vessel utilisation indicator),*
- *wskaźnik nieaktywnej floty (inactive fleet indicator);*

Analizę wskaźników przeprowadzono dla następujących segmentów polskiej floty rybackiej:

- **VL0010 PG** – statki o długości całkowitej do 10 metrów, połowiące netami i innymi narzędziami biernymi,
- **VL1012 PG** – statki o długości całkowitej od 10 do 12 metrów, połowiące netami i innymi narzędziami biernymi,
- **VL1218 DFN** – statki o długości całkowitej od 12 do 18 metrów, połowiące netami,
- **VL1218 DTS** – trawlerzy denne o długości całkowitej od 12 do 18 metrów,
- **VL1824 DTS** – trawlerzy denne o długości całkowitej od 18 do 24 metrów,
- **VL1824 TM** – trawlerzy pelagiczne o długości całkowitej od 18 do 24 metrów,
- **VL2440 TM** – trawlerzy pelagiczne o długości całkowitej od 24 do 40 metrów.

Wskaźniki biologiczne za okres 2017 – 2019

1. Wskaźnik zrównoważonego odłowu

Wskaźnik zrównoważonego odłowu odzwierciedla w jakim stopniu dany segment floty opiera się na połowach „przełowionych” stad, przełowionych w sensie eksploatacji ze śmiertelnością połowową (F), przekraczającą wartość referencyjną. Zgodnie z wytycznymi KE, jako referencyjną śmiertelność połowową przyjęto śmiertelność F_{msy} , tj. śmiertelność prowadzącą do maksymalnych zrównoważonych połowów (MSY) w skali wielolecia.

Wskaźnik zrównoważonego odłowu (SHI) danego segmentu floty obliczany jest na podstawie wszystkich stad eksploatowanych przez dany segment, dla których istnieją dane, pozwalające wyznaczyć stosunki F/F_{msy} . *Wskaźnik zrównoważonego odłowu* jest średnią proporcji F/F_{msy} dla poszczególnych stad (i), ważoną przez wartość wyładunków tych stad przez dany segment (V_i)

$$SHI = \frac{\sum_{i=1}^{i=n} V_i \frac{F_i}{F_{msy_i}}}{\sum_{i=1}^{i=n} V_i},$$

gdzie n oznacza liczbę uwzględnionych stad.

Im niższa wartość wskaźnika tym w mniejszym stopniu dany segment floty opiera się na połowie „przełowionych” stad. Optymalna jest sytuacja, gdy wszystkie F_i/F_{msy_i} są bliskie 1, wtedy wartość wskaźnika SHI też jest bliska 1.

Zgodnie ze wskazówkami STECF wskaźnik jest uważany za niedostępny, gdy więcej niż 60% wartości połowów segmentu stanowi połów stad, dla których śmiertelność połowowa lub F_{msy} nie są wyznaczone.

Wartości wskaźnika SHI opracowano na podstawie stad, dla których można wyznaczyć stosunek F/F_{msy} na podstawie ocen i analiz ICES. Są to stada:

- a) dorsza zachodniego Bałtyku (podobszary 22-24),
- b) dorsza wschodniego Bałtyku (podobszary 24-32); dla tego stada dostępne są oceny F/F_{msy} wyznaczone przy zastosowaniu modelu stado-produkcja (SPiCT),

- c) śledzia zachodniego Bałtyku (podobszary 20-24),
- d) śledzia centralnego Bałtyku (podobszary 25-29 i 32),
- e) szprota całego Bałtyku (podobszary 22-32).

W latach 2017-2019 wartość połowów wymienionych wyżej stad stanowiła więcej niż 40% całkowitej wartości połowów analizowanych segmentów z wyjątkiem segmentu VL0010 PG i segmentu VL1012 PG w roku 2019, zatem jedynie dla tych segmentów wskaźnik można uznać za niedostępny, choć został obliczony i przedstawiony w opracowaniu.

Wartości *wskaźnika zrównoważonego odłowu* przedstawiono w tabeli 3. Przedstawia ona wyliczenia dla roku 2019 oraz aktualizację wyliczeń dla lat 2017-2018, wynikającą ze zmian wielkości F/Fmsy w kolejnych ocenach stanu zasobów wykonywanych przez ICES.

Tabela 3. *Wskaźnik zrównoważonego odłowu (SHI) dla analizowanych segmentów polskiej floty w latach 2017-2019.*

Segment	2017 r.	2018 r.	2019 r.
VL0010 PG*	1.67	2.50	2.26
VL1012 PG**	1.99	2.72	2.52
VL1218 DFN	1.90	2.89	2.84
VL1218 DTS	1.95	2.58	2.44
VL1824 DTS	1.87	2.38	2.28
VL1824 TM	1.59	1.83	1.87
VL2440 TM	1.53	1.69	1.72

* w latach 2017-2019 wskaźnik można uznać za niedostępny, gdyż wartość połowów segmentu w tym okresie była oparta w mniej niż w 40% na stadach z wyznaczonym stosunkiem F/Fmsy.

** w roku 2019 wskaźnik można uznać za niedostępny, gdyż wartość połowów segmentu w tym roku była oparta w mniej niż w 40% na stadach z wyznaczonym stosunkiem F/Fmsy

Od 2019 roku dostępna jest nowa, analityczna ocena stanu zasobów i eksploatacji dorsza wschodniego Bałtyku (model Stock Synthesis), ale nie wyznaczono Fmsy dla tego stada. Tym niemniej ocena stosunku F/Fmsy jest możliwa na podstawie obliczeń za pomocą modelu stado-produkcja (SPiCT), który pokazuje trendy zmian biomasy i śmiertelności połowowej tego stada podobne jak model Stock Synthesis. Zatem do obliczenia wskaźnika SHI, jako dane dla dorsza wschodniego Bałtyku zostały użyte wartości F/Fmsy wyznaczone modelem SPiCT.

W analizowanych latach wszystkie segmenty floty w znacznym stopniu opierały się na połowach stad „przelowionych” – wskaźnik SHI przekraczał 1, w tym znacznie dla segmentów VL1012PG, VL1218DFN, VL1218DTS i VL1824DTS, w których dorsz stanowi 30-50% wartości połowów. Wskaźnik SHI jest też wysoki dla segmentu VL0010PG, ale połowy stad dla których dostępne są F/Fmsy stanowią mniej niż 40% wartości połowów tego segmentu, więc nie ma konieczności prezentowania w tym przypadku wskaźnika SHI. Pod względem zrównoważenia połowów najlepsza była sytuacja segmentów łowiących głównie śledzia

i szprota, czyli VL1824TM i VL2440TM, ale i tu wskaźnik wyraźnie przekraczał 1 i wzrastał w analizowanych latach.

2. Wskaźnik zagrożonych stad

Wskaźnik zagrożonych stad (SRI) ma na celu określenie na ile połowy danego segmentu opierają się na stadach, których biomasa jest znacznie zredukowana i ich stan może prowadzić do znaczącego zmniejszenia produktywności stada. Do takich stad (kategorii zasobów zagrożonych) zgodnie z wytycznymi Komisji zalicza się:

- a) stada, których biomasa rozrodcza jest niższa niż Blim,
- b) stada, dla których zalecono zamknięcie rybołówstwa, zakaz połowów ukierunkowanych, ograniczenie połowów do najniższego możliwego połowu, itp.,
- c) stada, które obejmują regulacje dotyczące zwracania złowionych ryb do morza w nienaruszonym stanie, bądź dotyczące zakazu wyładunku,
- d) stada znajdujące się na „czerwonej liście” lub liście CITES.

Wskaźnik oblicza się jako liczbę eksploatowanych przez dany segment stad, spełniających warunki:

- 1) połowy stada mającego status zasobów zagrożonych stanowią ponad 10% połowów danego segmentu floty
lub
- 2) dany segment floty realizuje ponad 10% połowów stada, mającego status zasobów zagrożonych.

Formalnie można to przedstawić poniższym wzorem

$$SRI = \sum_{i=1}^{i=n} (1 \text{ jeżeli } (C_i > 0.1C_t) \text{ lub } (C_i > 0.1T_i); \text{ w przeciwnym razie } 0),$$

gdzie

C_i – połów stada i ,

C_t – połów całkowity wszystkich stad w obrębie danego segmentu,

T_i – całkowity połów stada i , wykonany przez wszystkie segmenty.

Spośród analizowanych stad kryteria zagrożonych zasobów spełniały:

- a) stado śledzi zachodniego Bałtyku w latach 2017-2019, gdyż w tym okresie biomasa stada była mniejsza niż Blim,
- b) stado dorsza zachodniego Bałtyku w latach 2017-2018, gdyż w tych latach biomasa stada była mniejsza niż Blim, natomiast w roku 2019 biomasa przekraczała Blim,
- c) stado dorsza wschodniego Bałtyku w latach 2017-2019, gdyż w tym okresie biomasa stada była mniejsza niż Blim.

Wyznaczone dla analizowanych segmentów polskiej floty wartości *wskaźnika zagrożonych stad* (SRI) przedstawiono w tabelach 4 a-c.

Tabela 4. Wskaźnik zagrożonych stad (SRI) dla analizowanych segmentów polskiej floty w latach 2017-2019.

a) 2017 r.

segment	połowy śledź 20-24 (tys. ton)	połowy dorsz 22-24 (tys. ton)	połowy dorsz 24-32 (tys. ton)	połowy segmentu (tys. ton)	wskaźnik
VL0010 PG	0.35	0.02	0.48	6.48	1
VL1012 PG	0.37	0.25	0.78	4.01	3
VL1218 DFN	0.00	0.04	0.56	1.35	1
VL1218 DTS	0.20	0.36	1.99	10.91	2
VL1824 DTS	0.17	0.25	1.57	8.86	2
VL1824 TM	0.05	0.01	0.84	20.40	1
VL2440 TM	2.26	0.02	0.29	85.72	1
suma	3.38	0.95	6.50	137.74	

b) 2018 r.

segment	połowy śledź 20-24 (tys. ton)	połowy dorsz 22-24 (tys. ton)	połowy dorsz 24-32 (tys. ton)	połowy segmentu (tys. ton)	wskaźnik
VL0010 PG	0.29	0.02	0.53	5.62	1
VL1012 PG	0.27	0.12	1.11	4.95	2
VL1218 DFN	0.00	0.02	0.21	0.40	2
VL1218 DTS	0.21	0.46	1.81	11.65	2
VL1824 DTS	0.03	0.23	1.50	11.13	2
VL1824 TM	0.00	0.00	0.53	24.73	1
VL2440 TM	0.94	0.00	0.27	98.95	1
suma	1.74	0.86	5.96	157.43	

c) 2019 r.

segment	połowy śledź 20-24 (tys. ton)	połowy dorsz 24-32 (tys. ton)	połowy segmentu (tys. ton)	wskaźnik
VL0010 PG	0.21	0.22	6.98	1
VL1012 PG	0.10	0.39	3.98	1
VL1218 DFN	0.00	0.12	0.31	1
VL1218 DTS	0.11	1.07	11.00	2
VL1824 DTS	0.03	0.91	11.52	1
VL1824 TM	0.00	0.41	18.49	1
VL2440 TM	0.63	0.19	93.69	1
suma	1.08	3.31	145.96	

W latach 2017-2019 w żadnym z segmentów floty połów dorsza lub śledzia zachodniego Bałtyku nie przekroczył 10% połowu danego segmentu (warunek 1. opierania połowów na zagrożonych zasobach). Połowy dorsza zachodniego są nieznaczne, stanowią zwykle poniżej 1% całkowitego połowu polskiej floty. Podobnie stosunkowo niewiele wynosiły połowy śledzi zachodniego Bałtyku, stanowiąc w analizowanym okresie 2-3% połowów floty. Jednakże w kilku wypadkach połowy danego segmentu oparte na stadzie zagrożonym były wyższe niż 10% połowów tego stada, zrealizowanych przez wszystkie segmenty (warunek 2. opierania połowów na zagrożonych zasobach). W przypadku dorsza wschodnio-bałtyckiego dla niektórych segmentów oba warunki opierania połowów na zagrożonych zasobach były spełnione. Wszystkie segmenty w okresie 2017-2019 opierały się na od 1 do 3 stadach zagrożonych, jednak wskaźnik liczby tych stad w roku 2019 zmniejszył się w kilku

segmentach, głównie wskutek polepszenia zasobów dorsza zachodniego Bałtyku (biomasa >Blim w 2019 r.) (Tabela 4 a, b, c).

Podsumowując, wszystkie segmenty miały udział (>10%) w połowach stad zagrożonych, odławiając w tym sensie najczęściej jedno lub dwa zagrożone stada. **W 2019 roku wskaźnik SRI jedynie dla segmentu VL1218 DTS wynosił 2; dla pozostałych segmentów ten wskaźnik wynosił 1.**

Wskaźniki ekonomiczne za okres 2016 – 2018

1. Wskaźnik zwrotu z inwestycji (ROI) a druga w kolejności najlepsza opcja wariantowa

Wskaźnik zwrotu z inwestycji informuje o efektywności działania przedsiębiorstwa, pozwalając ocenić efektywność zaangażowanego w działalności gospodarczej majątku (kapitału). **Jeśli wartość wskaźnika jest wyższa od „0” oznacza to, że majątek generuje dochody.** W tej sytuacji interpretacja wskaźnika zależy od kosztu alternatywnego kapitału. **Wartość ROI niższa od zera informuje, że działalność jest deficytowa** i wykorzystanie kapitału mogłoby być lepsze gdzie indziej (np. w postaci bezpiecznych papierów dłużoterminowych lub innych źródeł dochodów). Różnice w wielkości wskaźnika dla poszczególnych segmentów statków rybackich pokazują, która grupa jednostek (segment statków) najefektywniej wykorzystuje zaangażowany w działalność majątek. Wskaźnik obliczany jest jako relacja pomiędzy zyskiem, a wartością aktywów trwałych (majątku) przedsiębiorstwa (wartość statku).

Tabela 5 przedstawia wysokość wskaźnika ROI wraz z danymi użytymi do jego obliczenia (w tabeli podano, jednak w obliczeniach wskaźnika nie uwzględniono subwencji).

Tabela 5. Wskaźnik zwrotu z inwestycji dla segmentów polskiej floty bałtyckiej – dane w tys. euro, 2018

L.p.	Wyszczególnienie	VL0010PG	VL1012PG	VL1218DFN	VL1218DTS	VL1824DTS	VL1824TM	VL2440TM	Ogółem
1.	Przychody ogółem w tym:	10 626	5 549	742	6 645	5 089	5 735	21 160	55 546
1.1	przychody połowowe	6 391	4 517	585	5 879	4 748	5 269	21 105	48 494
1.2	pozostałe przychody	5	3	19	183	0	0	55	264
1.3	subwencje*	4 231	1 029	137	583	341	466	0	6 788
2.	Koszty ogółem w tym:	9 940	4 246	698	5 158	5 343	3 156	16 346	44 888
2.1	wynagrodzenia	2 573	1 394	234	1 329	1 213	919	5 291	12 951
2.2	praca nieopłacona	4 834	655	100	291	278	370	760	7 287
2.3	zużycie energii	632	554	89	1 567	1 146	592	4 398	8 977
2.4	naprawy i obsługa	301	182	73	365	491	350	1 761	3 522
2.5	inne koszty zmienne	812	682	105	725	385	254	1 308	4 270
2.6	koszty stałe	581	554	94	727	917	461	2 254	5 589
2.7	amortyzacja	208	225	3	155	915	212	576	2 293
3.	Zysk/strata (przychody bez subwencji – koszty ogółem)	-3 545	273	-93	904	-595	2 113	4 814	3 870
4.	Aktywa trwałe (wartość)	21 565	14 503	2 655	11 714	11 173	12 602	38 658	112 870
5.	ROI (zysk/aktywa trwałe)	-16.44%	1.88%	-3.52%	7.72%	-5.33%	16.77%	12.45%	3.43%

*nie uwzględnione w obliczeniach wskaźnika ROI.

Objaśnienia pojęć:

Przychody połowowe – określono na podstawie danych z dokumentów pierwszej sprzedaży. W przypadku ich braku - co dotyczy wartości sprzedaży jednostek mniejszych niż 8 metrów oraz w przypadku niekompletności niektórych danych dla statków powyżej 8 m - wartość sprzedaży ryb została obliczona na podstawie średnich rocznych cen poszczególnych gatunków ryb tych statków, które przedłożyły dokument pierwszej sprzedaży oraz danych dotyczących wielkości połowów całej floty.

Pozostałe przychody – dodatkowe przychody z działalności towarzyszących np. turystyczne i okazjonalne.

Subwencje – obejmują najczęściej pomoc publiczną przyznaną armatorowi statku rybackiego w ramach PO „Ryby”, dotyczy ona przede wszystkim odszkodowań za tymczasowe wstrzymanie połowów oraz dotacje na modernizację statku.

Wynagrodzenia – obejmuje koszty wynagrodzeń brutto wraz z narzutami

Praca nieopłacona - szacunkowa wartość pracy niezapłaconej (np. właścicieli i ich rodzin).

Zużycie energii – obejmuje wykorzystane przez łódź paliwo i smary.

Naprawy i obsługa – dotyczące prowadzonego serwisu jednostek pływających i urządzeń. Prowadzone w postaci najczęściej usług obcych (np. prowadzeniem księgowości). Koszty zawierają wydatki armatorów statków na zakup materiałów i usług służących do bieżących napraw oraz remontów jednostki. Dane określone na podstawie informacji z formularza statystycznego RRW-19.

Inne koszty zmienne – obejmujące wydatki na sprzęt połowowy, łód, skrzynki na ryby, odzież ochronną, pozostałe materiały, wyżywienie załogi, opłaty portowe i wyładunkowe.

Koszty stałe – koszty niezależne od połowów, związane z opłatami, ubezpieczeniami rzeczowymi, ochroną, usługami obcymi z wyjątkiem remontów, kosztami finansowymi, pozostałe itd.

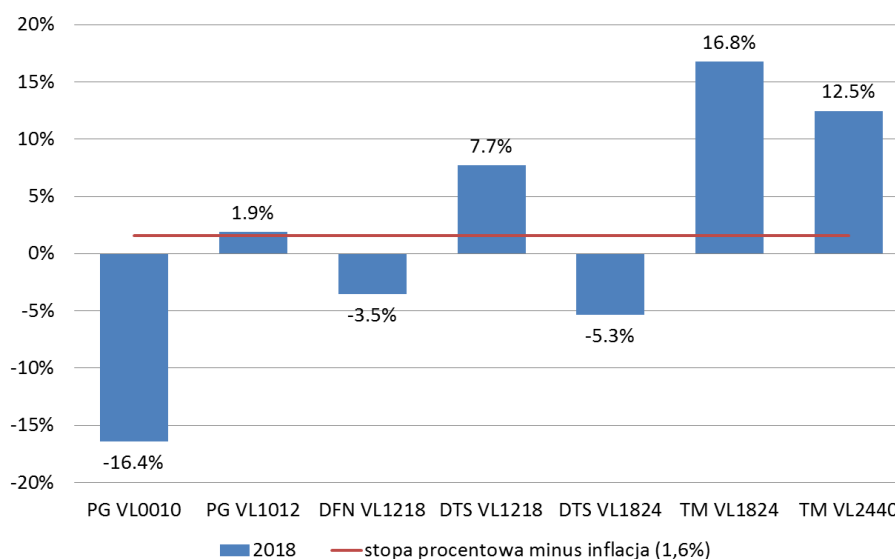
Amortyzacja – obliczona na podstawie ksiąg rachunkowych roczna wartość umorzenia zadeklarowana przez przedsiębiorców w formularzach RRW-19.

Wartość aktywów trwałych – określona indywidualnie dla każdej jednostki rybackiej na podstawie stawki rekompensaty możliwej do otrzymania przez armatora w przypadku wycofania statku z pomocą publiczną.

Zysk lub strata – obliczony na podstawie ww. danych, różnica przychodów z wyładunków powiększonych o inne przychody i kosztów ogółem (bez subwencji).

ROI – wskaźnik pokazujący relację zysku lub straty do wartości aktywów trwałych.

Rysunek 1. Wskaźnik zwrotu z inwestycji dla segmentów polskiej floty bałtyckiej (2018 r.)



stopa procentowa pomniejszona o inflację

Interpretacja wskaźników ROI

W 2018 r. po raz kolejny nastąpiło pogorszenie atrakcyjności inwestycyjnej całej branży. Poziom zwrotu z kapitału wyniósł średnio 3,43% wobec 4,53% w 2017 r. i 9,41% w 2016 r. Mimo spadku wartości wskaźnika polskie rybołówstwo bałtyckie pozostawało powyżej bezpiecznej alternatywy inwestycyjnej, która wyniosła w 2018 roku 1,6%³ (wskaźnik skorygowany o wysokość inflacji). Pogorszenie wartości wskaźnika było podobnie jak rok wcześniej efektem wzrostu kosztów, głównie wynagrodzeń i pracy nieopłaconej odpowiednio o 7% i 15%, podczas gdy przychody połowowe (mimo wzrostu wolumenu wyładunków) praktycznie pozostały na niezmiennym poziomie (+0,8%). W rezultacie zanotowano znaczący spadek wyniku netto z 5,3 mln euro do 3,9 mln euro (-27%). Wzrost kosztów wynagrodzeń był adekwatny do wzrostu średniej płacy w sektorze przedsiębiorstw w Polsce (7%) oraz nieco wyższy niż wzrost wynagrodzenia minimalnego (5%).

³ Długoterminowa stopa procentowa do celów konwergencji.

http://sdw.ecb.europa.eu/quickview.do?SERIES_KEY=229.IRS.M.PL.L.L40.CI.0000.PLN.N.Z

Obok kosztów pracy, najważniejszą pozycją kosztową są wydatki na paliwo. W 2018 r. z uwagi na wzrost cen paliwa żeglugowego (o ok. 20%), koszty energii zwiększyły się o niemal 13% z 8 mln euro do 9 mln euro.

Poziom *wskaźnika zwrotu z inwestycji* kształtował się w sposób zróżnicowany w poszczególnych segmentach statków. Generalnie w segmentach do których należały mniejsze jednostki był on widocznie niższy niż dla segmentów dużych statków. **Negatywną wartość wskaźnika osiągnęły trzy segmenty VL0010PG, VL1218DFN oraz VL1824DTS.**

Wskaźnik ROI dla segmentu VL0010PG zanotował wartość ujemną -16,4% (rok wcześniej -8,1%). Pogorszenie wartości wskaźnika to przede wszystkim wynik spadku wartości przychodów połowowych (-22%). W 2018 r. segment wypracował 6,4 mln euro przychodów połowowych (w 2017 r. 7,1 mln euro). Spadek przychodów połowowych spowodowany był głównie niższymi wyładunkami śledzi, co było związane z dłuższym okresem zalodzenia Zalewu Wiślanego i przez to późniejszym rozpoczęciem sezonu połowowego. Dane połowowe za 2019 r. (tabela 10) pokazują, że wyniki segmentu uległy poprawie, co powinno przyczynić się również do poprawy wartości wskaźnika ROI.

Poprawa *wskaźnika zwrotu z inwestycji* nastąpiła dla segmentu VL1012PG. W 2018 r. osiągnął on wartość 1,9%, była więc nieznacznie wyższa od bezpiecznej alternatywy (1,6%) zainwestowania zaangażowanego w połowy kapitału. Wzrost wskaźnika z wartości ujemnej w 2017 r. do dodatniej w 2018 r. był możliwy dzięki wypracowaniu przez segment zysku (w wysokości 0,3 mln euro), na co z kolei pozytywny wpływ miały wyższe dochody połowowe. W 2018 r. w stosunku do 2017 r. wzrosły one aż o 1/3, głównie dzięki wyższym wyładunkom dorszy, storni oraz troci. Jednocześnie statkom należącym do segmentu udało się ograniczyć wzrost kosztów, do zaledwie 4%. Niestety wyniki połowowe za 2019 r. pokazują znaczny, ponad 30% spadek wielkości i wartości wyładunków (głównie dorszy i troci), czego skutkiem może być powrót do negatywnej wielkości ROI w 2019 r.

Wartość wskaźnika ROI dla segmentu VL1218DFN w ostatnich latach oscylowała w granicach zera. W 2018 r. uległa jednak znacznemu pogorszeniu osiągając ujemny poziom 3,5%. Segment statków o długości 12-18 metrów prowadzących połowy sieciami stawnymi ukierunkowany jest głównie na połowy ryb dennych – dorszy i storni, co w zdecydowanej mierze wyjaśnia słabą kondycję ekonomiczną tej grupy statków. W 2018 r. wielkość połowów segmentu była aż o 75% niższa niż rok wcześniej, natomiast wartość wyładunków zmniejszyła się o 61%. Obok złego stanu zasobów dorszy, przyczyną spadku połowów w segmencie było zmniejszenie liczby jednostek należących do niego z 23 do 10 jednostek, co było rezultatem „przejścia” części statków do osiągającego lepsze wyniki segmentu VL1218DTS.

Segment VL1218DTS wypracował w 2018 r. ok. 0,9 mln euro zysku, co pozwoliło nie tylko utrzymać dodatni poziom wskaźnika ROI, ale również podnieść jego wartość do 7,7% (z 5,3% w 2017 r.). Grupa statków o długości 12-18 metrów, specjalizujących się w połowach włokami dennymi specjalizuje się, podobnie jak wcześniej analizowane jednostki, w połowach dorszy oraz storni. Jediną różnicą między obydwojma segmentami są inne narzędzie połowowe, mające dominujący udział w połowach (włoki denne). Mimo kryzysowej sytuacji z zasobami

dorsza segment VL1218DTS osiągnął w 2018 r. tylko nieznacznie niższe połowy tych ryb (-4%) natomiast zdecydowanie, bo aż o 17% wzrosły wyładunki storni. W rezultacie statki należące do tej grupy wypracowały w 2018 r. o 8% wyższe przychody połowowe niż rok wcześniej, przy zaledwie 4% wzroście kosztów ogółem. Dane za 2019 r., mimo załamania się połowów dorszy, pokazują niewiele niższą niż w 2018 r. wartość wyładunków (-2%), co pozwala prognozować utrzymanie się pozytywnej wartości wskaźnika ROI również w 2019 r.

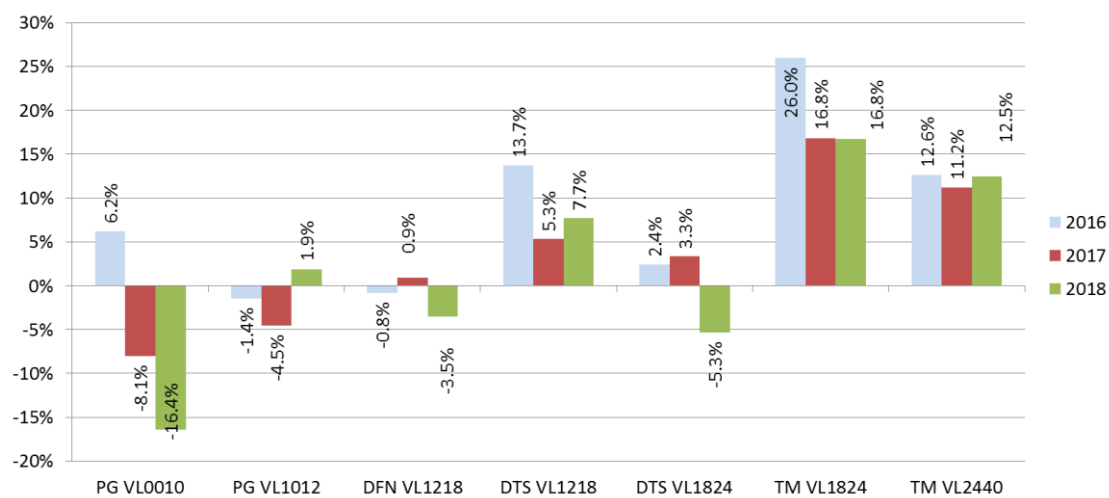
Zdecydowane pogorszenie wskaźnika zwrotu z inwestycji nastąpiło dla segmentu VL1824DTS, czyli jednostek o podobnym profilu działania jak wcześniej opisywany segment, jednak różniących się od nich długością kadłubów, GT i mocą silników. W odróżnieniu od VL1218DTS, segment VL1824DTS, również w większym stopniu zaangażowany jest w połowy ryb pelagicznych (tabela 10). W 2018 r. statki należące do VL1824DTS osiągnęły ujemny zwrot z zainwestowanego kapitału w wysokości -5,3%, co w porównaniu z 2017 r. stanowi spadek z dodatniej wartości 3,3%. Wypracowanie negatywnego wyniku ekonomicznego i co za tym idzie wskaźnika ROI było przede wszystkim wynikiem znaczącego wzrostu kosztów wynagrodzeń (w tym kosztów pracy nieopłaconej), a także kosztów paliwa, co spowodowało ponad 40% wzrostem kosztów ogółem (przy o połowę niższym wzroście przychodów połowowych).

Pozostałe dwa segmenty statków rybackich, do których należą jednostki specjalizujące się w połowach szprotów i śledzi przy wykorzystaniu włoków pelagicznych – **VL1824TM oraz VL2440TM, podobnie jak w latach wcześniejszych osiągnęły dodatni wynik finansowy, co pozwoliło utrzymać również dodatni wskaźnik ROI.** Pierwszy z wymienionych segmentów - VL1824TM wypracował w 2018 r. podobnie jak i w 2017 r. wskaźnik na poziomie 16,8%. Utrzymanie zadowalającego poziomu wskaźnika zwrotu z zainwestowanego kapitału, przy niższych o 0,5% przychodach połowowych nastąpiło dzięki obniżeniu o 17% kosztów paliwa i 7% kosztów stałych oraz mimo wzrostu (o 3%) kosztów wynagrodzeń i pracy nieopłaconej (+17%). W 2019 r. połowy segmentu VL1824TM były wyraźnie (-23%) niższe niż w 2018 r., co przełożyło się na 30% spadek wartości przychodów połowowych. Mając to na uwadze, można spodziewać się pogorszenia wartości wskaźnika ROI, jednak nie prognozuję się jego spadku poniżej wartości referencyjnej (stopa procentowa).

Segment VL2440TM do którego należą największe jednostki rybackie poławiające na Morzu Bałtyckim, wypracowywał w ostatnich latach zadowalające wyniki finansowe pozwalające osiągnąć dużo wyższe niż zalecane wartości ROI. W 2018 r. wskaźnik zwrotu z zainwestowanego kapitału wyniósł 12,5%, o 1,3 punktu procentowego więcej niż rok wcześniej. Mimo niższych cen na łowione przez statki należące do tego segmentu gatunki ryb w 2018 r., dzięki większym o 12% wyładunkom, wartość przychodów w segmencie spadła tylko nieznacznie (o 1%). Nieznaczna poprawa (3%) wyniku finansowego segmentu była możliwa głównie dzięki umiarkowanemu wzrostowi kosztów wynagrodzeń (+4%) oraz wyraźnemu obniżeniu kosztów napraw i amortyzacji. Wyniki połowowe dużych statków pelagicznych w 2019 r. były o 3% ilościowo oraz 6% wartościowo gorsze niż w 2018 r. Utrzymanie się cen paliwa na poziomie 2018 r. mającego obok wynagrodzeń najwyższy udział

w kosztach ogółem segmentu pozwala prognozować, że wskaźnik ROI powinien się utrzymać powyżej zalecanego poziomu.

Rysunek 2. Zmiany wielkości wskaźnika ROI w latach 2016-2018.



2. Wskaźnik stosunku dochodu bieżącego do dochodu stanowiącego próg rentowności (CR/BER)

Wskaźnik CR/BER odnosi się do progu rentowności, który informuje o sytuacji, w której przychody zostają zrównane z kosztami stałymi i zmiennymi segmentu. BER (Break Even Revenue) jest to poziom przychodów, w których zostają one zrównane z całkowitymi kosztami. Natomiast CR to wielkość bieżących przychodów statku lub segmentu. Wskaźnik CR/BER ukazuje wartościowo stopień osiągnięcia krótkoterminowej rentowności statku rybackiego. **Wartość wskaźnika powyżej „1” informuje, że pokrycie przychodami jest większe lub równe kosztom stałym i zmiennym, co wskazuje na możliwości osiągnięcia zysku na działalności. Wskaźnik niższy od „1” pokazuje, że przychody działalności floty/segmentu są niewystarczające do pokrycia kosztów. Ujemna wartość wskaźnika wskazuje na deficytowość podstawowej działalności uniemożliwiająca pokrywanie kosztów stałych (koszty zmienne są wyższe od przychodów segmentu).**

Tabela 6 zawiera wyliczenia wskaźnika CR/BER dla poszczególnych segmentów floty statków prowadzących połowy w 2018 r.

Tabela 6. Obliczenia wskaźnika CR/BER (przychód bieżący/przychód równoważący) – dane w tys. euro, 2017

L.p.	Wyszczególnienie	PG	PG	DFN	DTS	DTS	TM	TM	Razem
		VL0010	VL1012	VL1218	VL1218	VL1824	VL1824	VL2440	
1.	Przychody ogółem (CR) w tym:	10 626	5 549	742	6 645	5 089	5 735	21 160	55 546
1.1	przychody z wyładunków	6 391	4 517	585	5 879	4 748	5 269	21 105	48 494
1.2	pozostałe przychody	5	3	19	183	0	0	55	264
1.3	subwencje	4 231	1 029	137	583	341	466	0	6 788
2.	Koszty zmienne w tym:	9 151	3 467	601	4 276	3 511	2 484	13 516	37 007
2.1	wynagrodzenia	7 406	2 049	334	1 620	1 490	1 289	6 051	20 239
2.2	zużycie energii	632	554	89	1 567	1 146	592	4 398	8 977
2.3	naprawy i obsługa	301	182	73	365	491	350	1 761	3 522
2.4	inne koszty zmienne	812	682	105	725	385	254	1 308	4 270
3.	Koszty stałe w tym:	789	779	97	881	1 832	673	2 830	7 881
3.1	koszty niezmiennne	581	554	94	727	917	461	2 254	5 589
3.2	amortyzacja	208	225	3	155	915	212	576	2 293
3.3	koszt utraconych możliwości (nie wliczony)*	339	228	42	184	176	198	608	1 776
4.	Przychód bez subwencji zapewniający rentowność (BER)	-1 830	3 347	15 215	2 992	7 034	1 272	7 834	32 700
5.	CR/BER	-3.49	1.35	0.04	2.03	0.67	4.14	2.70	1.49

* podobnie jak w latach wcześniejszych w przyjętej metodologii prowadzone są analizy krótkoterminowe stąd koszt alternatywny mimo jego pokazania w tabeli nie jest uwzględniany w kalkulacjach.

Objaśnienia pojęć:

Koszty stałe – koszty niezależne od wielkości połowów związane z funkcjonowaniem przedsiębiorstw połowowych.

Koszty zmienne – koszty determinowane wielkością połowów (efektów) lub nakładu poniesionego na przedsiębiorcę na połowy.

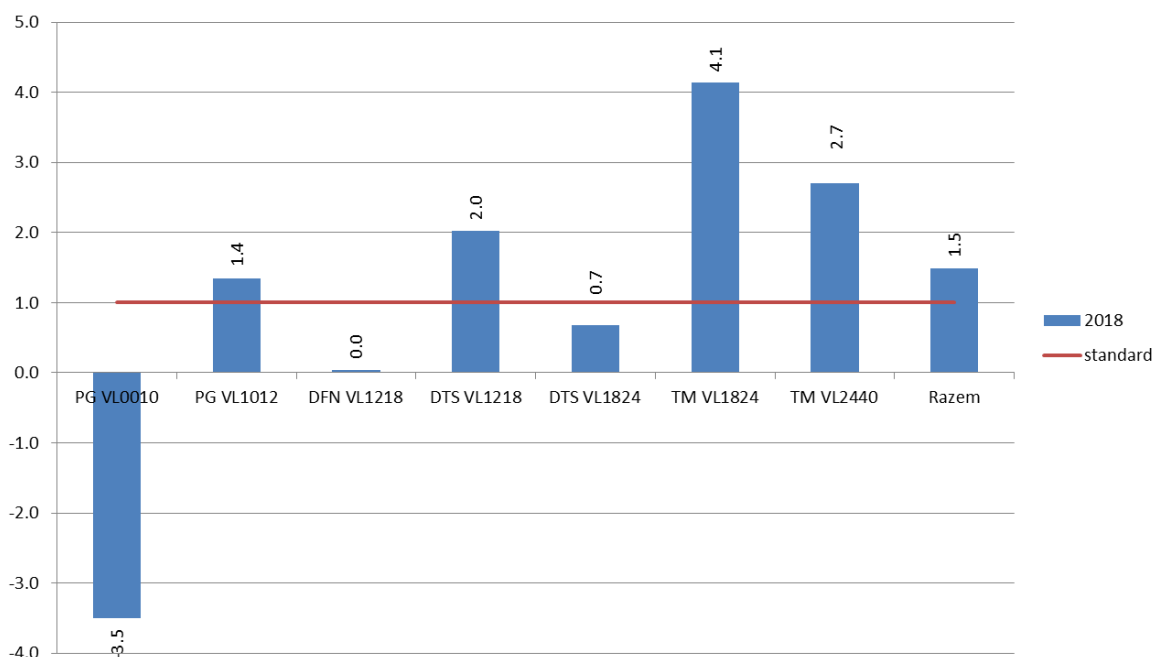
Inne koszty stałe – koszty bezpośrednio nie związane z wielkością połowów statku rybackiego (w tym opłaty portowe, usługi obce, ubezpieczenia, koszty finansowe, pozostałe).

Koszty utraconych możliwości (korzyści) - powinien być uwzględniany tylko do porównań długoterminowych. Stanowi alternatywę zastosowania kapitału w bezpiecznych walorach.

CR – (current revenue) przychód (bieżący) ogółem.

BER – (break even revenue) przychód, przy którym następuje pokrycie kosztów całkowitych (stałych i zmiennych) i uzyskanie zysku normalnego (0).

Rysunek 3. Wartość wskaźnika CR/BER dla poszczególnych segmentów floty rybackiej w 2018 r. (w obliczeniach nie uwzględniono dotacji publicznych).



Interpretacja wyników CR/BER

Badanie parametru CR/BER służy ocenie przychodowości danego segmentu oraz relacji pomiędzy przychodami a kosztami działalności ujętymi według stopnia ich zmienności. Wyznaczenie punktu pokrycia służy porównaniu z wartością uzyskanych przychodów. **Korzystną ocenę otrzymują segmenty, które wykażą przynajmniej pokrycie na poziomie 100% (wartościowo 1).**

Długoterminowe obniżanie się BER świadczy o polepszaniu relacji pomiędzy tymi kluczowymi parametrami ekonomicznymi (przychody/koszty zmienne/koszty stałe) i zwiększaniu potencjału osiągnięcia zysku w danym segmencie.

W ostatnich trzech latach obserwowany jest spadek wartości wskaźnika CR/BER odpowiednio z 2,2 do 1,7 w 2017 r. i 1,5 w 2018 r. (rysunek 4). Wynikało to z jednej strony ze wzrostu kosztów - zarówno stałych jak i zmiennych (w tym głównie wynagrodzeń, o czym mowa we wcześniejszym rozdziale), jak i spadku bądź stagnacji w osiągniętych przychodach połowowych. W 2018 r. przychody połowowe i przychody z działalności nie związanej bezpośrednio z prowadzeniem połowów (np. rejsy wędkarskie) były zaledwie o 0,9% wyższe od wyników z 2017 r. W tym samym czasie koszty zmienne wzrosły o 5% (w tym płace o 10%, a paliwo o 13%).

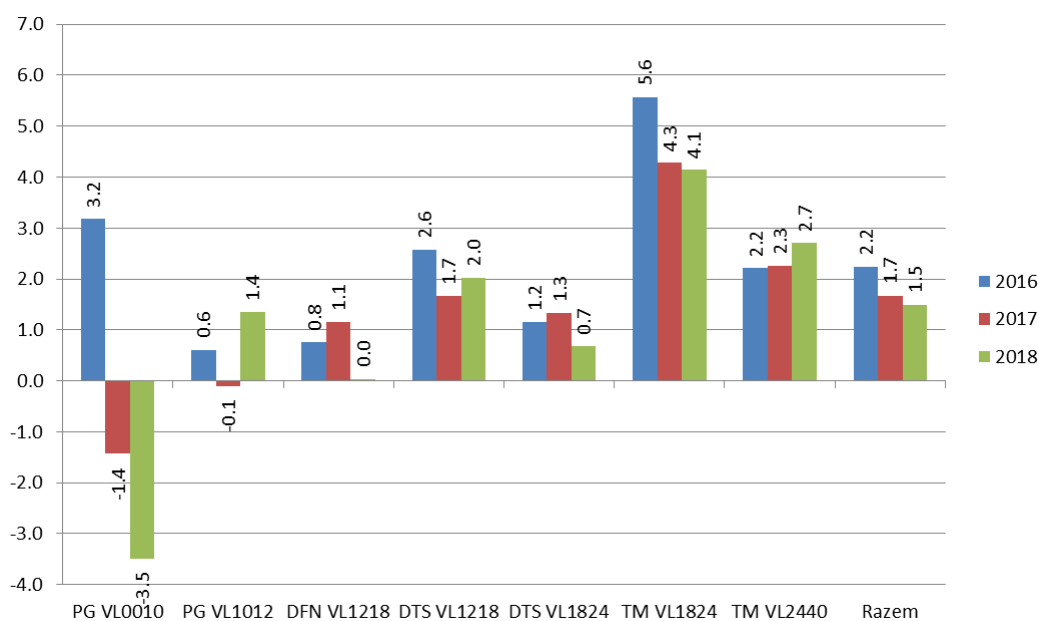
Głęboki regres w wysokości wskaźnika nastąpił w segmencie najmniejszych statków VL0010PG, co jest efektem narastającej deficytowości tej grupy statków, wynikającej z malejących przychodów połowowych (załamanie zasobów dorsza). Z drugiej strony wysoki poziom subsydiów kierowanych do tej grupy statków hamuje działania ograniczające potencjał segmentu. W latach 2016-2018 liczba jednostek w segmencie VL1012PG zmniejszyła się tylko o 4 statki. W tych samych latach wzrosły wynagrodzenia o 30% (prawdopodobnie sfinansowane subsydiami).

Pozostałe segmenty floty osiągnęły dodatnie wartości wskaźnika, jednak w przypadku dwóch z nich VL1218DFN i VL1824DTS były one niższe od „1”, z czego wynika, że ich przychody są niewystarczające do pokrycia kosztów prowadzenia połowów. Pierwszy z wymienionych segmentów zanotował głęboki spadek przychodów połowowych, co jak wspomniano wcześniej wynikało głównie z kryzysowego stanu zasobów dorszy, szczególnie dotkliwie uderzającego w jednostki używające do ich połowów sieci stawnych (net). Nieco odmienna sytuacja miała miejsce w segmencie VL1824DTS, który zanotował wzrost przychodów połowowych (+20%), jednak był on zdecydowanie niższy od wzrostu zarówno kosztów zmiennych jak i stałych. Wzrost kosztów stałych wynikał głównie z rosnących, na skutek zakończonych inwestycji w środki trwałe, kosztów amortyzacji.

Nieco wyższy od rekomendowanego wskaźnik wypracował segment VL1012PG, co było możliwe dzięki dużo wyższym (o 33%) przychodom połowowym niż rok wcześniej oraz stabilnym kosztom zmiennym. Niestety spadek wartości wyładunków w 2019 r. (o 30%) daje podstawy prognozować spadek wartości wskaźnika poniżej „1” bądź nawet do wartości ujemnej.

Wieloletnie dane odnośnie kształtowanie się wskaźnika CR/BER przedstawiono na rysunku 4.

Rysunek 4. Wartość wskaźnika CR/BER dla poszczególnych segmentów floty rybackiej w latach 2016 - 2018 r.



Wskaźniki techniczne za okres 2017 – 2019

1. Wskaźnik wykorzystania statku

Obliczenia wskaźnika wykorzystania statku zostały przygotowane w oparciu o dane Centrum Monitorowania Rybołówstwa o aktywności bałtyckiej floty rybackiej w latach 2017-2019, znajdujące się w bazie ERS oraz analizy tych danych przeprowadzone w ramach NPZDR.

Dzień połowowy, podobnie jak we wcześniejszych latach, został zdefiniowany jako dowolny nieprzerwany okres 24 godzin (lub jego część), w którym statek znajduje się w danym obszarze oraz znajduje się poza portem. Dla jednostek raportujących wyniki na miesięcznych raportach połowowych był to dzień kalendarzowy. Moc silnika (kW) i pojemność statku (GT) została określona na podstawie informacji z bazy danych ERS dla danego dnia aktywności połowowej statku. Dlatego obydwie te wartości uwzględniają zmiany parametrów statku jakie miały miejsce w trakcie roku. Wyjątkiem były dane techniczne jednostek niedostępnych z bazy ERS, w ich wypadku oparto się na parametrach technicznych z rejestru statków rybackich. Ponadto, w odróżnieniu od metodologii obliczeń wskaźnika floty nieaktywnej (gdzie uwzględniono tylko statki wpisane do rejestru na dzień 31 grudnia danego roku) w obliczeniach wskaźnika wykorzystania potencjału floty uwzględniono wszystkie statki będące aktywne w trakcie roku (w tym statki, które zostały wprowadzone do wykonywania rybołówstwa komercyjnego po 1 stycznia danego roku, nawet gdy zostały wycofane z wykonywania rybołówstwa przed 31 grudnia). Zgodnie z przyjętą metodologią faktyczną maksymalną liczbę dni połowowych dla danego segmentu określono biorąc pod uwagę liczbę dni najbardziej aktywnego statku do niego należącego. Podobnie jak w latach wcześniejszych nie obliczano teoretycznej liczby dni połowowych. Dane na temat aktywności floty rybackiej prowadzącej połowy na Morzu Bałtyckim zebrano w tabeli 7.

Tabela 7. Statystyki wykorzystania poszczególnych segmentów statków w latach 2017-2019

Rok	Segment	Liczba statków moc i pojemność			Aktualny nakład			Maksymalny teoretyczny nakład (dane z obserwacji)				WSKAŹNIK	
		liczba	kW	GT	dni	kWdni	GTdni	dni na 1 statek ¹	dni razem	kWdni	GTdni	kWdni	GTdni
2017	VL0010 PG	514	14 334	1 545	40 772	1 162 319	120 547	214	109 996	3 067 476	330 630	38%	36%
	VL1012 PG	114	7 351	1 220	7 617	521 302	87 388	170	19 380	1 249 670	207 400	42%	42%
	VL1218 DFN	23	2 955	761	2 009	252 997	67 701	184	4 232	543 720	140 024	47%	48%
	VL1218 DTS	48	5 738	1 293	4 356	559 048	124 063	180	8 640	1 032 840	232 740	54%	53%
	VL1824 DTS	26	5 907	1 502	2 526	584 525	157 162	169	4 394	998 283	253 838	59%	62%
	VL1824 TM	28	6 869	1 754	2 928	720 230	199 713	195	5 460	1 339 455	342 030	54%	58%
	VL2440 TM	44	17 673	7 389	5 749	2 321 549	970 232	188	8 272	3 322 524	1 389 132	70%	70%
2016 Suma	797	60 828	15 464	65 957	6 121 969	1 726 807	201	160 374	11 553 968	2 895 794	53.0%	59.6%	
2018	VL0010 PG	510	14 220	1 529	40 792	1 141 724	119 598	211	107 610	3 000 420	322 619	38%	37%
	VL1012 PG	107	7 218	1 198	8 779	612 766	104 220	206	22 042	1 486 908	246 788	41%	42%
	VL1218 DFN	10	1 151	331	999	110 231	30 699	202	2 020	232 502	66 862	47%	46%
	VL1218 DTS	49	6 195	1 381	5 188	691 486	154 535	187	9 163	1 158 465	258 247	60%	60%
	VL1824 DTS	26	5 898	1 691	2 828	639 403	183 609	188	4 888	1 108 824	317 908	58%	58%
	VL1824 TM	32	7 931	1 855	2 910	717 405	180 513	184	5 888	1 459 304	341 320	49%	53%
	VL2440 TM	43	17 259	7 255	5 465	2 219 344	939 546	196	8 428	3 382 764	1 421 980	66%	66%
2017 Suma	777	59 871	15 239	66 961	6 132 360	1 712 721	206	160 039	11 829 187	2 975 724	51.8%	57.6%	
2019	VL0010 PG	517	14 411	1 558	44 622	1 315 079	132 953	217	112 189	3 127 187	338 086	42%	39%
	VL1012 PG	106	7 077	1 157	8 266	561 736	92 773	169	17 914	1 196 013	195 533	47%	47%
	VL1218 DFN	13	1 441	390	688	70 043	19 164	157	2 041	226 237	61 230	31%	31%
	VL1218 DTS	52	6 364	1 414	4 491	573 940	126 282	169	8 788	1 075 516	238 966	53%	53%
	VL1824 DTS	25	5 676	1 631	2 466	566 887	163 426	155	3 875	879 780	252 805	64%	65%
	VL1824 TM	30	7 320	1 689	2 075	513 894	128 966	131	3 930	958 920	221 259	54%	58%
	VL2440 TM	43	17 573	7 255	4 871	2 015 167	836 769	192	8 256	3 374 016	1 392 960	60%	60%
2019 Suma	786	59 862	15 095	67 479	5 616 747	1 500 333	200	156 993	10 837 669	2 700 839	51.8%	55.6%	

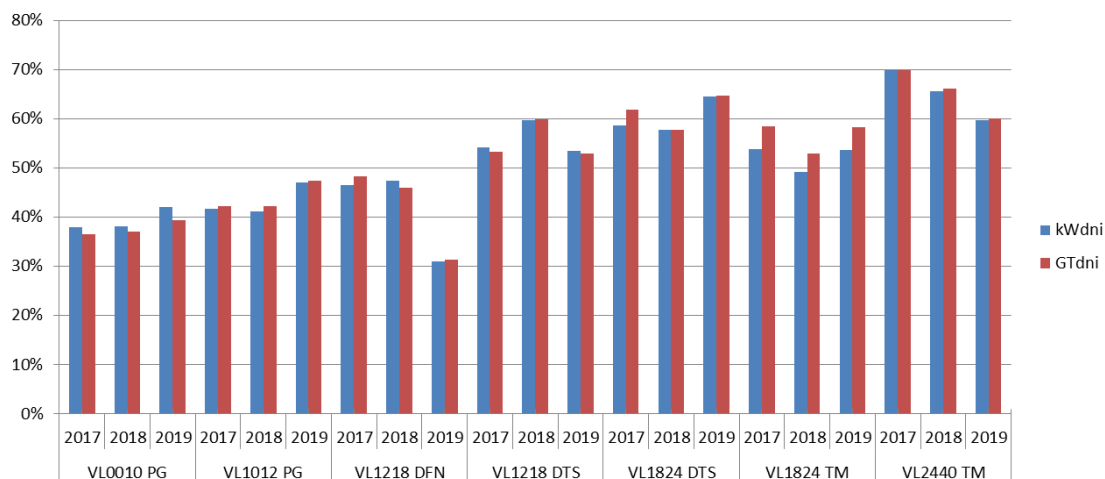
¹ liczba dni w morzu najaktywniejszego statku w danym segmencie

W 2019 r. podobnie jak i w 2018 r. we wszystkich segmentach floty wskaźnik kWdni jak i GTdni był niższy od wartości referencyjnej (0,7), co wskazuje na niepełne wykorzystanie potencjału połowowego floty rybackiej. W 2019 r. poziom wskaźnika dla floty bałtyckiej

ogółem nie uległ istotnej zmianie w stosunku do 2018 r. Względne zmiany poziomu wskaźnika w stosunku do 2018 r. nie były wyższe od 7% za wyjątkiem segmentu VL1218DFN, dla którego wskaźniki kWdni i GTdni obniżyły się odpowiednio o 16 i 15 punktów procentowych. Jak wspomniano we wcześniejszej części raportu segment statków o długości od 12 do 18 metrów ukierunkowanych na połowy sieciami stawnymi na skutek złej kondycji zasobów dorsza znacząco ograniczył aktywność połowową (średnia liczba dni w morzu w 2019 r. była, aż o 47% niższa niż w 2017 r.), zmniejszyła się również sama liczba statków należących do segmentu z 23 do 13. Oprócz segmentu VL1218DFN wartość wskaźników wykorzystania statku uległa pogorszeniu również w sąsiednim segmencie VL1218DTS. Wskaźnik kWdni i GTdni zmniejszył się tu odpowiednio o 6 i 7 punktów procentowych, co mogło być wynikiem przejścia części statków z wcześniej omawianego segmentu do tej grupy statków. Zauważalnie (o 18%) spadła średnia liczba dni w morzu.

O 6 punktów procentowych zmniejszyły się wskaźniki wykorzystania statku dla segmentu VL2440TM. To kolejny rok w którym wskaźnik wykorzystania potencjału segmentu ulega pogorszeniu. W 2019 r. do segmentu należały 43 statki, które średnio spędziły w morzu 113 dni, czyli o 11% mniej niż w roku wcześniejszym (rysunek 5). Zmniejszenie zaangażowanego nakładu połowowego może być wynikiem dostosowania się segmentu do niekorzystnych warunków zewnętrznych związanych z obniżonym limitem połowowym śledzi jak i niższymi cenami szprotów. Można się spodziewać, że przypadku dalszego ograniczania TAC ryb pelagicznych zdolność połowowa segmentu będzie w coraz większym stopniu odbiegać od dostępnych dla segmentu wielkości dopuszczalnych połowów.

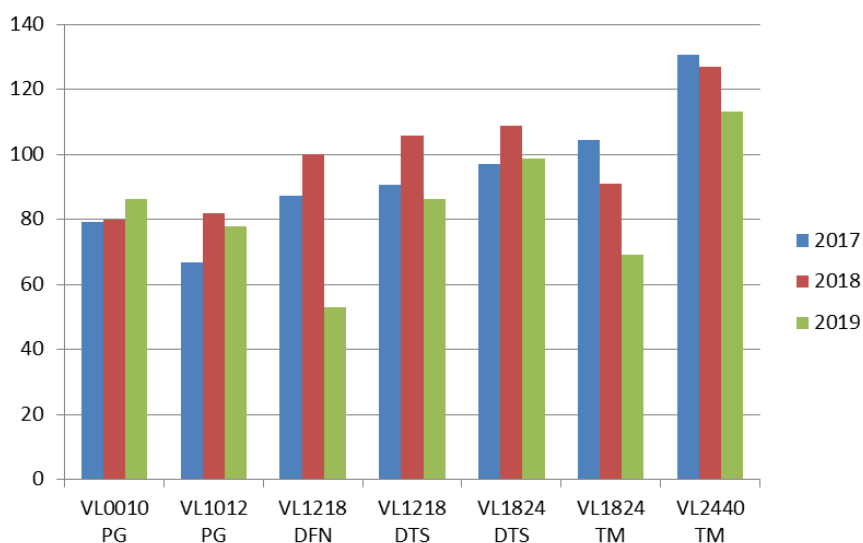
Rysunek 5. Wykorzystanie w latach 2017 -2019 potencjału floty wyrażonego w kWdniach i GTdniach.



Poprawa wysokości wskaźników nastąpiła w grupie najmniejszych jednostek rybackich tak w segmencie VL0010PG jak i w sąsiednim segmencie, grupującym nieco większe jednostki VL1012PG. Jak przedstawiono we wcześniejszej części raportu łódzie rybackie o wielkości do 10 metrów odnotowały w 2018 r. znaczącą stratę, skutkującą wypracowaniem ujemnych wskaźników ROI i CR/BER, natomiast w 2019 r. odnotowano wzrost wielkości i wartości połowów. W 2019 r. łódź należąca do tego segmentu spędziła w morzu 86 dni, czyli o 8% więcej niż w 2017 r. mając na uwadze wspomniany wzrost wartości wyladunków tego segmentu w 2019 r. można spodziewać się poprawy wyników ekonomicznych tej grupy jednostek.

Kilkupunktowe wzrosty wartości wskaźników nastąpiły w segmentach VL1824TM oraz VL1824DTS, jednak ciągle ich poziom był dużo niższy niż zalecane 70%, co może wskazywać na istnienie nadwyżki potencjału połowowego w tych segmentach. W przypadku segmentu VL1824DTS wzrost zaangażowanego nakładu połowowego mógł być wynikiem konieczności przekierowania zaangażowania z połowów dorszy na połowy innych ryb (głównie storni), co mając na uwadze różnice w cenach obydwu gatunków (dorsz jest znacząco droższy) może w rezultacie negatywnie wpłynąć na efektywność ekonomiczną segmentu. Co niepokojące w przypadku obydwu segmentów zmniejszyła się średnia liczba dni w morzu dla VL1824TM o 24% oraz dla VL1824DTS o 13% (rysunek 6).

Rysunek 6. Średnia liczba dni połowowych w latach 2017-2019



2. Wskaźnik nieaktywnej floty

Wskaźniki nieaktywnej floty obliczono w oparciu o dane dla wszystkich aktywnych i nieaktywnych statków zarejestrowanych zgodnie z rozporządzeniem Wykonawczym Komisji (UE) 2017/218 z dnia 6 lutego 2017 r. w sprawie rejestru floty rybackiej UE, w rejestrze floty rybackiej UE w dniu 31 grudnia roku sprawozdawczego.⁴ Za statki aktywne uznano te jednostki, które prowadziły działalność połowową przez co najmniej jeden dzień w roku sprawozdawczym.⁵

Analizę danych przeprowadzono w podziale na klasy długości statków (VL - vessel length), zgodnie z metodologią zbioru danych w ramach (DCF Data Collecting Framework).

W 2019 r. podobnie jak w latach wcześniejszych, udział statków nieaktywnych w polskiej flocie bałtyckiej pozostawał na relatywnie niskim poziomie. Wartość ogółem wskaźnika uległa nieznacznej poprawie w stosunku do 2018 r. i wyniosła dla liczby, GT i KW odpowiednio 5%, 2% i 3% (wobec 6%, 1%, 3% w 2017 r.). Zauważalnie zmniejszyła się liczba nieaktywnych

⁴ W odróżnieniu do Raportu z 2019 r. w którym zestawienie obejmowało stan na 1 stycznia. Zmiana wynika z zastosowania się do DECYZJI WYKONAWCZEJ KOMISJI (UE) 2016/1251 z dnia 12 lipca 2016 r. w sprawie przyjęcia wieloletniego unijnego programu gromadzenia danych, zarządzania nimi i ich wykorzystywania w sektorze rybołówstwa i akwakultury na lata 2017–2019. (Rozdział 3 pkt. 5)

⁵ j.w. Rozdział 1. Definicje.

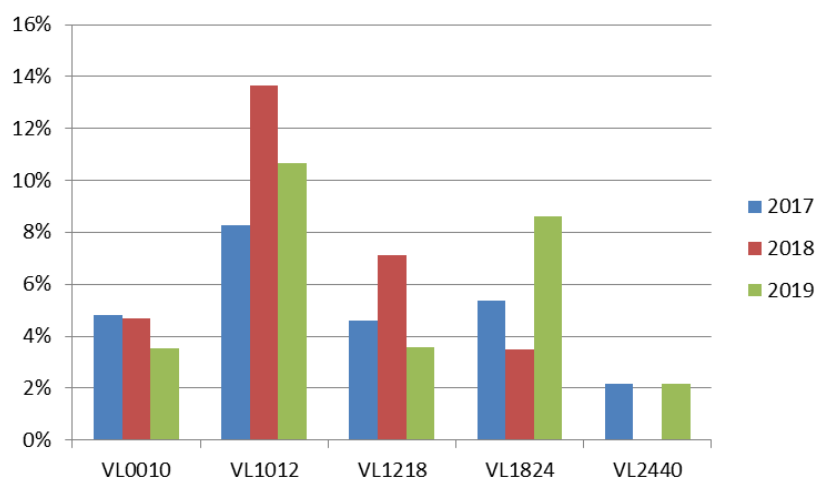
jednostek należących do segmentu VL0010 (z 25 do 19), co jednak z uwagi na dużą liczebność całej grupy jest relatywnie mało istotną zmianą. Wzrosła, o 5 punktów procentowych, natomiast liczba nieaktywnych łodzi w grupie długości od 18 do 24 metrów. W liczbach bezwzględnych był to jednak przyrost zaledwie o 3 statki, stąd trudno interpretować zaistniałą zmianę jako rezultat negatywnych, czy trwałych czynników oddziałujących na ten segment.

Tabela 8. Statystyki aktywności floty w latach 2017-2019

Rok	DCF długość	aktywne			nieaktywne			nieaktywne/ogółem		
		liczba	GT	kW	liczba	GT	kW	liczba	GT	kW
2017	VL0010	514	1 547	14 343	26	67	387	5%	4%	3%
	VL1012	122	1 329	8 038	11	99	737	8%	7%	8%
	VL1218	62	1 911	7 654	3	70	264	5%	4%	3%
	VL1824	53	3 077	12 340	3	257	723	5%	8%	6%
	VL2440	45	7 127	17 620	1	259	552	2%	4%	3%
	VL40XX	6	21 535	23 751				0%	0%	0%
2017 Suma		802	36 526	83 746	44	752	2 663	5%	2%	3%
2018	VL0010	510	1 529	14 230	25	71	387	5%	4%	3%
	VL1012	114	1 284	7 843	18	132	904	14%	9%	10%
	VL1218	52	1 629	6 800	4	70	323	7%	4%	5%
	VL1824	55	3 206	12 737	2	180	455	4%	5%	3%
	VL2440	46	7 386	18 476				0%	0%	0%
	VL40XX	4	24 636	23 436				0%	0%	0%
2018 Suma		781	39 670	83 522	49	453	2 069	6%	1%	2%
2019	VL0010	517	1 560	14 420	19	37	201	4%	2%	1%
	VL1012	117	1 306	7 963	14	107	732	11%	8%	8%
	VL1218	54	1 637	6 919	2	41	193	4%	2%	3%
	VL1824	53	3 125	12 325	5	298	988	9%	9%	7%
	VL2440	45	7 241	18 056	1	145	420	2%	2%	2%
	VL40XX	3	16 871	18 140				0%	0%	0%
2019 Suma		789	31 740	77 823	41	628	2 534	5%	2%	3%

Tylko w jednym z segmentów liczba jednostek nieaktywnych/ogółem w grupie statków (VL1012) wskaźnik *nieaktywnych statków* przekroczył poziom 10% określany w metodyce jako poziom występujący w normalnych warunkach. Wskaźnik ten uległ poprawie w stosunku do 2018 r. o 3 punkty procentowe.

Rysunek 7. Względny udział liczby nieaktywnych jednostek w poszczególnych przedziałach długości statków.



IX. Analiza i ocena równowagi pomiędzy zdolnością połowową a uprawnieniami do połowów w odniesieniu do każdego segmentu floty rybackiej na przestrzeni 3 kolejnych lat

Tabela 9. Zestawienie wskaźników osiągniętych przez poszczególne segmenty polskiej floty rybackiej w kolejnych 3 latach (odpowiednio 2016-2018 lub 2017-2019)

Segment	Liczba statków rybackich	Wskaźnik zrównoważonego odłowu (SHI)	Wskaźnik zagrożonych stad SRI	CR/BER	ROI	Wskaźnik wykorzystania statku	
						kWdni	GTdni
VL0010PG	517 w 2019	2.26 w 2019	1 w 2019	-3.49 w 2018	-16.44% w 2018	42% w 2019	39% w 2019
	510 w 2018	2.50 w 2018	1 w 2018	-1.43 w 2017	-8.06% w 2017	45% w 2018	45% w 2018
	514 w 2017	1.67 w 2017	1 w 2017	3.18 w 2016	6.21% w 2016	35% w 2017	33% w 2017
VL1012PG	106 w 2019	2.52 w 2019	1 w 2019	1.35 w 2018	1.88% w 2018	47% w 2019	47% w 2019
	107 w 2018	2.72 w 2018	2 w 2018	-0.11 w 2017	-4.55% w 2017	45% w 2018	46% w 2018
	114 w 2017	1.99 w 2017	3 w 2017	0.61 w 2016	-1.43% w 2016	42% w 2017	42% w 2017
VL1218DFN	13 w 2019	2.84 w 2019	1 w 2019	0.04 w 2018	-3.52% w 2018	31% w 2019	31% w 2019
	10 w 2018	2.89 w 2018	2 w 2018	1.15 w 2017	0.95% w 2017	49% w 2018	47% w 2018
	23 w 2017	1.90 w 2017	1 w 2017	0.75 w 2016	-0.83% w 2016	45% w 2017	47% w 2017
VL1218DTS	48 w 2019	2.44 w 2019	2 w 2019	2.03 w 2018	7.72% w 2018	53% w 2019	53% w 2019
	49 w 2018	2.58 w 2018	2 w 2018	1.66 w 2017	5.33% w 2017	60% w 2018	60% w 2018
	49 w 2017	1.95 w 2017	2 w 2017	2.58 w 2016	13.07% w 2016	54% w 2017	54% w 2017
VL1824DTS	25 w 2019	2.28 w 2019	1 w 2019	0.67 w 2018	-5.33% w 2018	64% w 2019	65% w 2019
	26 w 2018	2.38 w 2018	2 w 2018	1.32 w 2017	3.33% w 2017	58% w 2018	58% w 2018
	26 w 2017	1.87 w 2017	2 w 2017	1.15 w 2016	2.42% w 2016	60% w 2017	63% w 2017
VL1824TM	30 w 2019	1.87 w 2019	1 w 2019	4.14 w 2018	16.77% w 2018	54% w 2019	58% w 2019
	32 w 2018	1.83 w 2018	1 w 2018	4.29 w 2017	16.80% w 2017	49% w 2018	53% w 2018
	28 w 2017	1.59 w 2017	1 w 2017	5.56 w 2016	25.98% w 2016	52% w 2017	57% w 2017
VL2440TM	43 w 2019	1.72 w 2019	1 w 2019	2.7 w 2018	12.45% w 2018	60% w 2019	60% w 2019
	43 w 2018	1.69 w 2018	1 w 2018	2.26 w 2017	11.16% w 2017	66% w 2018	66% w 2018
	44 w 2017	1.53 w 2017	1 w 2017	2.21 w 2016	12.60% w 2016	70% w 2017	70% w 2017

Syntetyczna ocena zrównoważenia poszczególnych segmentów floty rybackiej na Bałtyku.

1. Wyniki osiągnięte przez segment statków rybackich VL0010PG (statki o długości całkowitej do 10 m, połowiące netami i innymi narzędziami biernymi):

- ❖ w obszarze wskaźników biologicznych (2019 r.):
 - ✓ wskaźnik zrównoważonego odłowu (*sustainable harvest indicator*) wyniósł 2,26
 - ✓ wskaźnik zagrożonych stad (*stocks at risk*) wyniósł 1;
- ❖ w obszarze wskaźników technicznych (2019 r.):
 - ✓ wskaźnik wykorzystania statku (*vessel utilisation indicator*) wyniósł 42% kWdni i 39% GTdni,
 - ✓ wskaźnik nieaktywnej floty (*inactive fleet indicator*) wyniósł 4% ogólnej liczby statków rybackich w grupie długości do 10 metrów, co oznacza niewykorzystanie 2% GT i 1% kW;
- ❖ w obszarze wskaźników ekonomicznych (2018 r.):
 - ✓ wskaźnik zwrotu inwestycji (ROI) wyniósł -16,4%,
 - ✓ wskaźnik pokrycia progu rentowności przychodem (CR/BER) wyniósł -3,49%

Wskaźniki biologiczne dla segmentu VL0010 PG pokazują pogarszający się trend. W latach 2017-2019 kształtowały się powyżej zalecanego poziomu. Tym samym zdolność połowową segmentu VL0010 PG można uznać za niezrównoważoną w stosunku do dostępnych możliwości połowowych. Należy jednak zauważyć, że segment nie spełnia warunku min. 40% wartości połowów pochodzących ze stad, dla których jest określana śmiertelność połowowa lub Fmsy. Tym samym, zgodnie z wytycznymi, uznaje się wskaźnik SHI za niedostępny. Dlatego obliczoną wartość wskaźnika (tabela 3) dla tych statków należy traktować jako uzupełniającą, nie braną pod uwagę w ocenie zrównoważenia segmentu.

W segmencie utrzymuje się bardzo niski poziom wykorzystania potencjału statków rybackich. Wskaźnik ten w 2018 r. uległ poprawie (o 10-12 punktów procentowych), jednak w 2019 r. ponownie się obniżył i ciągle znajdował poniżej wartości referencyjnej (70%).

W 2016 r. segment wykazał pozytywny wynik finansowy, co zapewniło dodatni wskaźnik zwrotu z zainwestowanego kapitału (6,21% ROI). W 2017 r. z uwagi na wygenerowaną stratę na działalności gospodarczej poziom wskaźnika miał ujemną wartość (-8%). Z uwagi na znaczący spadek przychodów połowowych (o 1/5) w 2018 r. wartość wskaźnika uległa dalszemu pogorszeniu i wyniosła -16,4%. Podobnie wskaźnik pokrycia progu rentowności przychodem (CR/BER) odnotował wartość ujemną, przy referencyjnej wartości >1. W 2018 r. wartość wskaźnika spadła o 2 pproc. Dane połowowe za 2019 r. uległy poprawie, co powinno przyczynić się również do poprawy wartości wskaźników, jednak nie oczekuje się osiągnięcia przez nie bezpiecznego poziomu.

Reasumując uzyskane wyniki można stwierdzić, że **segment VL0010PG wykazuje wyraźny brak zrównoważenia do dostępnych możliwości połowowych oraz negatywne zbilansowanie ekonomiczne.**

2. Wyniki osiągnięte przez segment statków rybackich VL1012PG (statki o długości całkowitej od 10 do 12 m, poławiające netami i innymi narzędziami biernymi):

- ❖ w obszarze wskaźników biologicznych (2019 r.):
 - ✓ wskaźnik zrównoważonego odłowu (*sustainable harvest indicator*) wyniósł 2,52;
 - ✓ wskaźnik zagrożonych stad (*stocks at risk*) wyniósł 1;
- ❖ w obszarze wskaźników technicznych (2019 r.):
 - ✓ wskaźnik wykorzystania statku (*vessel utilisation indicator*) wyniósł 47% kWdni i GTdni,
 - ✓ wskaźnik nieaktywnej floty (*inactive fleet indicator*) w grupie długości 10-12 metrów wyniósł 11% ogólnej liczby statków rybackich, co oznacza niewykorzystanie 8% GT i kW statków dla danego przedziału długości łodzi;
- ❖ w obszarze wskaźników ekonomicznych (2018 r.):
 - ✓ wskaźnik zwrotu inwestycji (ROI) miał wartość ujemną 1,9%,
 - ✓ wskaźnik pokrycia progu rentowności przychodem (CR/BER) miał poprawną wartość 1,35.

Wzrost wskaźników ekonomicznych z wartości ujemnej w 2017 r. do dodatniej w 2018 r. był możliwy dzięki wypracowaniu przez segment zysku (w wysokości 0,3 mln euro), na co z kolei pozytywny wpływ miały wyższe dochody połowowe (wzrost połowów dorszy, storni i troci). Niestety wyniki połowowe za 2019 r. pokazują znaczny, ponad 30% spadek

wielkości i wartości wyładunków, czego skutkiem może być powrót do negatywnej wielkości wskaźników ekonomicznych w 2019 r.

Przedstawione powyżej wskaźniki oraz bazowanie segmentu na połowach przełowionego stada (*wskaźnik zrównoważonego odłowu* w okresie 2017-2019 przekraczał znacząco wartość 1), natomiast wskaźnik zagrożonych zasobów w 2019 r. obniżył się do poziomu 1.

Odzyskanie dodatniej dochodowości w 2018 r. najprawdopodobniej będzie miało incydentalny charakter i w kolejnych latach może powrócić deficytowość (ujemne wartości wskaźnika ROI i CR/BER). Analizowany segment charakteryzował się w 2019 r., podobnie jak w latach wcześniejszych, wysokim wskaźnikiem (najwyższym spośród wszystkich segmentów) statków nieaktywnych. Grupa statków o długości od 10 do 12 metrów jest grupą, która jako jedna z nielicznych i jako jedyna w takim zakresie zwiększyła swoją liczebność w okresie funkcjonowania programu złomowania floty. W latach 2004-2019 liczba jednostek w tym przedziale długości wzrosła z 91 do 133⁶. Główną przyczyną tego stanu rzeczy było „przechodzenie” (z uwagi na wyższe limity połowowe dorszy) do tego segmentu jednostek <10 m (w wyniku przebudowy kadłubów). Proces ten, szczególnie mając na uwadze obecne załamanie zasobów dorszy, mógł przyczynić się do powstawania strukturalnego nadmiaru zdolności połowowych w stosunku do możliwości.

Segment VL1012 PG wykazuje wyraźny brak zrównoważenia do dostępnych możliwości połowowych (wskaźniki biologiczne tylko nieznacznie się poprawiły w 2019 r.) oraz długotrwale negatywne zbilansowanie ekonomiczne. Osiągnięta w 2018 r. poprawa wyników miała najprawdopodobniej incydentalny charakter.

3. Wyniki osiągnięte przez segment statków rybackich VL1218DFN (statki o długości całkowitej od 12 do 18 m, połowiąjące netami):

- ❖ w obszarze wskaźników biologicznych (2019 r.):
 - ✓ wskaźnik zrównoważonego odłowu (*sustainable harvest indicator*) wyniósł 2,84,
 - ✓ wskaźnik zagrożonych stad (*stocks at risk*) wyniósł 1;
- ❖ w obszarze wskaźników technicznych (2019 r.):
 - ✓ wskaźnik wykorzystania statku (*vessel utilisation indicator*) wyniósł 31 kWdni i GTdni,
 - ✓ wskaźnik nieaktywnej floty (*inactive fleet indicator*) wyniósł dla statków o długości 12-18 metrów (dwa segmenty floty DFN i DTS) 4% ogólnej liczby statków rybackich danej długości, co oznacza niewykorzystanie 2% GT i 3% kW statków dla danego przedziału długości,
- ❖ w obszarze wskaźników ekonomicznych (2018 r.):
 - ✓ wskaźnik zwrotu inwestycji (ROI) wyniósł -3,5%,
 - ✓ wskaźnik pokrycia progu rentowności przychodem (CR/BER) wyniósł 0,04.

W analizowanym segmencie w 2019 r. utrwaliła się sytuacja uzależnienia od połowów przełowionych stad (*wskaźnik zrównoważonego odłowu* w okresie 2017-2019 przekraczał znacząco wartość 1). *Wskaźnik zagrożonych zasobów* spadł z 2 (2018 r.) do 1.

⁶ Dane odnoszą się do wszystkich jednostek o długości od 10 do 12 metrów, znajdujących się w rejestrze statków rybackich na dzień 31 grudnia, dlatego nie pokrywają się dokładnie z liczbą aktywnych statków należących do segmentu VL1012 PG.

W 2018 r. zmniejszyła się, co było rezultatem „przejęcia” części statków do osiagającego lepsze wyniki segmentu VL1218DTS, liczba jednostek w segmencie z 23 do 10 (w 2019 r. nieznacznie wzrosła – do 13 statków). W rezultacie wielkość połowów segmentu była aż o 75% niższa w 2018 r. niż rok wcześniej, natomiast wartość wyładunków zmniejszyła się o 61%. Było to podstawową przyczyną znacznego pogorszenia wyników ekonomicznych.

Na podstawie przeprowadzonej analizy można stwierdzić, że segment VL1218DFN wykazuje brak zrównoważenia do dostępnych możliwości połowowych, który jest widoczny na podstawie wysoce przekroczonych przez ten segment wskaźników biologicznych. W przypadku wskaźników ekonomicznych wskaźnik CR/BER znajdował się w 2018 r. na niższym od referencyjnego („1”) poziomie, podobnie ROI był poniżej poziomu alternatywnej opcji inwestowania, co pokazuje, że mimo samoistnego ograniczenia potencjału segmentu wykazuje on ciągły brak zrównoważenia.

4. Wyniki osiągnięte przez kolejny segment statków rybackich VL1218 DTS (trawlerzy denne o długości całkowitej od 12 do 18 m):

- ❖ w obszarze wskaźników biologicznych (2019 r.):
 - ✓ wskaźnik zrównoważonego odłowu (*sustainable harvest indicator*) wyniósł 2,44,
 - ✓ wskaźnik zagrożonych stad (*stocks at risk*) wyniósł 2,
- ❖ w obszarze wskaźników technicznych (2019 r.):
 - ✓ wskaźnik wykorzystania statku (*vessel utilisation indicator*) wyniósł 53% kWdni i tyle samo dla GTdni,
 - ✓ wskaźnik nieaktywnej floty (*inactive fleet indicator*) wyniósł 4% ogólnej liczby statków rybackich danej długości, co oznacza niewykorzystanie 2% GT i 3% kW statków dla danego przedziału długości,
- ❖ w obszarze wskaźników ekonomicznych (2018 r.):
 - ✓ wskaźnik zwrotu inwestycji (ROI) wyniósł 7,7%,
 - ✓ wskaźnik pokrycia prognozy rentowności przychodem (CR/BER) wyniósł 2,03.

W 2019 r. utrwaliło się pogorszenie wskaźników biologicznych zrównoważenia potencjału segmentu. *Wskaźnik zrównoważonego odłowu* pogorszył się w stosunku do wartości z 2017 r. i wyniósł 2,44 (w 2017 r. było to 1,95). Wskaźnik ten na osiągniętych poziomach informuje, że segment VL1218DTS bazuje na połowach przełowionych stad, które są eksploatowane na poziomie dużo wyższym niż F_{MSY} . Jednocześnie wartość wskaźnika zagrożonych zasobów dla segmentu VL1218DTS w 2019 r. wyniosła 2.

Na pozytywną ocenę, zasługują wyniki ekonomiczne. Wartość wskaźnika ROI wykazywała wahania w analizowanym okresie tj. wyniosła 7,70% w 2018 r. 5,33% w 2017 r., wobec 13,07% w 2016 r. Zadowolającą sytuację finansową potwierdzają wskaźniki CR/BER (powyżej „1”) wskazujące na dobrą relację w pokrywaniu kosztów przychodami. Dane za 2019 r., mimo załamania się połowów dorszy, pokazują niewiele niższą niż w 2018 r. wartość wyładunków (-2%), co pozwala prognozować utrzymanie się pozytywnej wartości wskaźników ekonomicznych.

Konkludując, mając na uwadze poziom wskaźników biologicznych, **zdolność połowowa segmentu VL1218DTS jest niezrównoważona zasobowo w stosunku do dostępnych**

możliwości połowowych. Wskaźniki ekonomiczne uzyskane przez ten segment floty wskazują na jego zadowalającą sytuację ekonomiczną.

5. Wyniki osiągnięte przez segment VL1824DTS (trawlerzy denne o długości całkowitej od 18 do 24 m):

- ❖ w obszarze wskaźników biologicznych (2019 r.):
 - ✓ wskaźnik zrównoważonego odłowu (*sustainable harvest indicator*) wyniósł 2,28,
 - ✓ wskaźnik zagrożonych stad (*stocks at risk*) wyniósł 1;
- ❖ w obszarze wskaźników technicznych (2019 r.):
 - ✓ wskaźnik wykorzystania statku (*vessel utilisation indicator*) wyniósł 64% kWdni i 65% GTdni,
 - ✓ wskaźnik nieaktywnej floty (*inactive fleet indicator*) dla statków należących do grupy długości 18-24 metrów wyniósł 9% ogólnej liczby statków, co oznacza niewykorzystanie 9% GT i 7% kW statków dla danego przedziału długości;
- ❖ w obszarze wskaźników ekonomicznych (2018 r.):
 - ✓ wskaźnik zwrotu inwestycji (ROI) wyniósł -5,33%,
 - ✓ wskaźnik pokrycia progu rentowności przychodem (CR/BER) wyniósł 0,67.

Wartość wskaźnika zagrożonych zasobów dla segmentu VL1824DTS w analizowanych latach wyniosła 1-2. Segment floty bazuje na połowach przelowionych stad, które są eksploatowane na poziomie znacznie wyższym niż FMSY (wskaźnik zrównoważonego odłowu w okresie 2017-2019 przekraczał znacząco wartość 1).

Segment charakteryzował się negatywnym poziomem wskaźnika ROI, podobnie wskaźnik CR/BER znajdował się w 2018 r. poniżej pożądanego poziomu („1”). W 2018 r. wartość wskaźnika ROI uległa pogorszeniu (z dobrej wartości w 2017 r.) podobnie wartość wskaźnika pokrycia progu rentowności przychodem uległa obniżeniu. Wypracowanie negatywnego wyniku ekonomicznego i co za tym idzie wskaźnika ROI, a także spadku wskaźnika CR/BER poniżej pożądanego poziomu było przede wszystkim wynikiem znaczącego wzrostu kosztów wynagrodzeń (w tym szacowanych kosztów pracy nieopłaconej), a także kosztów paliwa. Nastąpiła natomiast poprawa wskaźnika wykorzystania statku (nie przekroczył on jednak zalecanego poziomu 70%), pogorszył się z kolei wskaźnik floty nieaktywnej (z 4% do 9%).

W analizowanym okresie wskaźniki biologiczne dla segmentu VL1824DTS wskazują na stałe niezrównoważenie połowów oraz bazowanie na stadach przelowionych co wskazuje na niezrównoważenie segmentu. Podobnie wskaźniki ekonomiczne znajdują się poniżej pożądanego poziomu.

6. Sytuacja segmentu VL1824TM (trawlerzy pelagiczne o długości całkowitej od 18 do 24 m):

- ❖ w obszarze wskaźników biologicznych (2019 r.):
 - ✓ wskaźnik zrównoważonego odłowu (*sustainable harvest indicator*) wyniósł 1,87,
 - ✓ wskaźnik zagrożonych stad (*stocks at risk*) wyniósł 1;
- ❖ w obszarze wskaźników technicznych (2019 r.):
 - ✓ wskaźnik wykorzystania statku (*vessel utilisation indicator*) wyniósł 54% kWdni i 58% GTdni,

- ✓ wskaźnik nieaktywnej floty (*inactive fleet indicator*) wyniósł 9% ogólnej liczby statków rybackich danej długości, co oznacza niewykorzystanie 9% GT i 7% kW statków dla danego przedziału długości;
- ❖ w obszarze wskaźników ekonomicznych (2018 r.):
 - ✓ wskaźnik zwrotu inwestycji (ROI) wyniósł 16,77%,
 - ✓ wskaźnik pokrycia prognozy rentowności przychodem (CR/BER) wyniósł 4,14.

W segmencie VL1824TM w żadnym z analizowanych okresów wskaźnik SHI nie osiągnął poziomu zrównoważenia odłowu (nie więcej niż 1), co upoważnia do stwierdzenia, że segment bazuje na połowach przełowionych stad, które są eksploatowane na poziomie wyższym niż F_{MSY} . Z kolei wskaźnik zagrożonych zasobów w okresie 2017-2019 wyniósł 1.

Segment VL1824TM wypracował w 2018 r. podobnie jak i w 2017 r. wskaźnik niższy niż w 2016 r., jednak ciągle na wysokim poziomie (16,77%). Utrzymanie dobrego wskaźnika zwrotu z zainwestowanego kapitału, przy niższych o 0,5% przychodach połowowych nastąpiło dzięki obniżeniu o 17% kosztów paliwa i 7% kosztów stałych oraz tylko niewielkiemu wzrostowi (o 3%) kosztów wynagrodzeń i pracy nieopłaconej (+17%). Również wskaźnik pokrycia prognozy rentowności (CR/BER) osiągnął wartość wyższą niż pożądana. W 2019 r. połowy segmentu VL1824TM były wyraźnie (-23%) niższe niż w 2018 r., co przełożyło się na 30% spadek wartości przychodów połowowych. Mając to na uwadze, można spodziewać się pogorszenia wartości wskaźników ekonomicznych w 2019 r., jednak powinny się one nadal utrzymać na wyższych od oczekiwanych poziomach.

Podsumowując, zdolność połowowa segmentu VL1824TM z uwagi na odchylenie współczynnika SHI od zalecanego poziomu jest w znacznym stopniu niezrównoważona w stosunku do dostępnych możliwości połowowych. Poziom wskaźników ekonomicznych jest ciągle dobry, istnieje niezadowolający wskaźnik wykorzystania statku (poniżej 70%) oraz akceptowalny poziom wskaźnika floty nieaktywnej (9%).

7. Sytuacja segmentu VL2440 TM (trawlerzy pelagiczne o długości całkowitej od 24 do 40 m):

- ❖ w obszarze wskaźników biologicznych (2019 r.):
 - ✓ wskaźnik zrównoważonego odłowu (*sustainable harvest indicator*) wyniósł 1,72,
 - ✓ wskaźnik zagrożonych stad (*stocks at risk*) wyniósł 1;
- ❖ w obszarze wskaźników technicznych (2019 r.):
 - ✓ wskaźnik wykorzystania statku (*vessel utilisation indicator*) wyniósł 60% kWdni i GTdni,
 - ✓ wskaźnik nieaktywnej floty (*inactive fleet indicator*) – brak nieaktywnych statków;
- ❖ w obszarze wskaźników ekonomicznych (2018 r.):
 - ✓ wskaźnik zwrotu inwestycji (ROI) wyniósł 12,5%,
 - ✓ wskaźnik pokrycia prognozy rentowności przychodem (CR/BER) wyniósł 2,7.

Podobnie jak w poprzednim segmencie statki VL2440TM w analizowanym okresie osiągnęły wskaźnik zrównoważonego odłowu w wymiarze znacznie przekraczającym 1. Zgodnie z wytycznymi, mimo niższego przekroczenia tychże spośród wszystkich segmentów, występuje sytuacja corocznego bazowania omawianego segmentu floty na połowach przełowionych stad, które w analizowanych latach są eksploatowane na poziomie wyższym niż F_{MSY} .

Wskaźnik zagrożonych zasobów w całym okresie 2017-2019 wynosił 1.

Analizowana grupa statków osiąga pozytywne i, co ważne, ciągle stabilne wartości wskaźników ekonomicznych. Wysokość wskaźnika ROI w okresach 2016-2018 utrzymywała się na poziomie odpowiednio: 12,60% w 2016 r., 11,16% w 2017 r. i 12,5% w 2018 r. czyli zdecydowanie powyżej bezpiecznych alternatyw. Podobnie jak w przypadku ROI tak i wartość wskaźnika CR/BER w okresie 2016-2018 przekraczała referencyjną wartość („1”), co wskazuje na dobrą relację przychodowo-kosztową.

Do segmentu w badanym okresie należały 43-44 jednostki rybackie. Ich wykorzystanie w stosunku do 2018 r. ale też i 2017 r. uległo pogorszeniu, co jest jedynym niepokojącym, w kontekście sytuacji ekonomicznej, symptomem.

Podsumowując można stwierdzić, że segment VL2440TM ze względu na parametry biologiczne wykazuje wyraźne przekroczenie wskaźnika odłowu - SHI, tym samym jest nie zrównoważony w stosunku do dostępnych zasobów, natomiast wykazuje stabilną sytuację ekonomiczną.

Połowy w podziale na segmenty floty

Polska flota rybacka prowadząca połowy na Morzu Bałtyckim odnotowała w 2019 r. gorsze niż rok wcześniej wyniki połowowe. Wpływ na to miał głównie wprowadzony w trakcie roku zakaz prowadzenia ukierunkowanych połowów dorszy, a także znaczący spadek połowów śledzi, wynikający z niższego TAC. Połowy floty bałtyckiej wyniosły w 2019 r. 146 tys. ton co w stosunku do 2018 r. stanowiło spadek o 6%, natomiast w stosunku do 2017 r. były one ciągle wyższe (+6%). Obniżenie połowów w najdotkliwszym stopniu dotyczyło dorszy oraz śledzi. Z uwagi na fakt, że obydwie gatunki odgrywają istotną rolę w całym rybołówstwie bałtyckim spadek ich połowów wpłynął negatywnie na wyniki gospodarcze większości statków rybackich w poszczególnych segmentach. Wyniki połowowe w 2019 r. spadły niemal we wszystkich grupach długości statków rybackich. W największym stopniu, o 26%, w segmencie **VL1012 PG** (prowadzącym połowy narzędziami stawnymi), w nieco zakresie (23%) w segmencie **VL1218 DFN** (jednostki poławiające głównie przy użyciu net). Obydwie segmenty charakteryzują się bardzo wysokim (na tle pozostałych) udziałem w połowach dorszy – odpowiednio 46% i 40%. Kolejnym segmentem z dwucyfrowym spadkiem połowów były statki o długości 18-24 m prowadzące połowy głównie przy użyciu włoków pelagicznych. W odróżnieniu od dwóch wcześniej wspomnianych segmentów, w tej grupie statków w połowach dominują ryby pelagiczne głównie szproty i śledzie. Mniejsze niż rok wcześniej połowy segmentu **VL1824 TM** to przede wszystkim wynik znaczącej redukcji wyładunków śledzi (-40%), co było wynikiem obniżenia TAC śledzi w 2019 r. i co za tym idzie redukcji indywidualnych limitów tych ryb (w przypadku tego segmentu aż o 27%). Jedynym segmentem, który zwiększył połowy (o 20%) były łodzie rybackie o długości do 10 metrów (**VL0010 PG**). Wynikało to jednak z bardzo niskiej bazy odniesienia (niskich połowów w 2018 r.). W stosunku do 2017 r. połowy w 2019 r. były już tylko o 8% wyższe, natomiast w porównaniu z 2016 r. niższe aż o 18%. Oprócz wymienionych w tabeli 2 gatunków, w połowach jednostek należących do tej grupy ważną rolę odgrywają ryby słodkowodne, głównie okonie i sandacze, węgorze i leszcze. W niewielkim stopniu (o 2-3%), zmniejszyły się połowy w pozostałych trzech segmentach statków rybackich. Paradoksalnie, mając na uwadze wprowadzony w lipcu 2019 r. zakaz połowów dorszy, wzrost połowów zanotowały jednostki prowadzące połowy głównie ryb dennych, przy użyciu włoków **VL1218 DTS** i **VL1824 DTS**. Obydwie segmenty zwiększyły połowy innych gatunków ryb, głównie storni i witlinka, a także w przypadku jednostek o długości 12-18 metrów również ryb pelagicznych (szprotów i śledzi). W przypadku tych ostatnich było to możliwe (mimo wspomnianego obniżenia kwoty) z uwagi na posiadane rezerwy w potencjale połowowym (niepełne wykorzystywanie dostępnych limitów tych ryb w latach wcześniejszych). W najważniejszym pod względem gospodarczym segmencie statków (**VL2440 TM**), odpowiadającym za ponad 60% polskich połowów bałtyckich ogółem, wielkość wyładunków w 2019 r. zmniejszyła się o 3%, na co wpływ miały niższe o 1/5 połowy śledzi. Zmniejszyły się również połowy dorszy, jednak ryby te mają znikomą rolę w strukturze wyładunków segmentu (w dużej mierze stanowią przyłów). Znacząco zwiększyły się natomiast połowy storni o 48% (z 3 tys. ton do 4,4 tys. ton), wzrosły również (o 64%) połowy innych ryb – głównie witlinka.

Tabela 10. Połowy najważniejszych gatunków ryb w podziale na segmenty w latach 2017-2019

segment	gatunek	2017	2018	2019	2019/2018
VL0010 PG	Śledź	2 261.7	1 099.6	1 576.9	43%
	Szprot	0.4	0.6	0.3	-39%
	Stornia	939.9	1 108.0	1 130.8	2%
	Dorsz	501.1	548.7	255.1	-54%
	Inne	2 779.0	3 061.5	4 013.5	31%
VL0010 PG Suma		6 482.1	5 818.3	6 976.7	20%
VL1012 PG	Śledź	922.8	678.9	608.9	-10%
	Szprot		10.8		-
	Stornia	1 840.5	2 820.9	2 307.1	-18%
	Dorsz	1 032.6	1 316.1	555.1	-58%
	Inne	216.3	591.3	512.3	-13%
VL1012 PG Suma		4 012.2	5 418.0	3 983.3	-26%
VL1218 DFN	Śledź	137.2	8.3	6.8	-18%
	Szprot	579.5	0.0		-
	Stornia	152.9	90.0	112.6	25%
	Dorsz	661.7	228.5	147.9	-35%
	Inne	113.7	69.3	38.6	-44%
VL1218 DFN Suma		1 644.9	396.1	305.9	-23%
VL1218 DTS	Śledź	1 174.5	1 117.7	1 136.3	2%
	Szprot	1 568.5	1 847.7	1 912.2	3%
	Stornia	4 323.7	5 058.8	5 303.5	5%
	Dorsz	2 289.7	2 194.7	1 620.9	-26%
	Inne	1 098.9	961.5	1 029.3	7%
VL1218 DTS Suma		10 455.3	11 180.4	11 002.3	-2%
VL1824 DTS	Śledź	2 027.4	2 621.3	2 470.2	-6%
	Szprot	3 895.8	4 020.9	3 877.5	-4%
	Stornia	1 814.7	2 772.2	3 146.6	14%
	Dorsz	1 925.3	1 742.7	1 145.4	-34%
	Inne	378.9	593.9	875.3	47%
VL1824 DTS Suma		10 042.1	11 751.0	11 515.0	-2%
VL1824 TM	Śledź	6 493.8	9 744.6	5 806.3	-40%
	Szprot	11 173.9	13 202.5	11 951.3	-9%
	Stornia	694.0	500.3	295.8	-41%
	Dorsz	735.5	521.7	406.7	-22%
	Inne	116.9	139.4	29.9	-79%
VL1824 TM Suma		19 214.1	24 108.6	18 490.1	-23%
VL2440 TM	Śledź	30 654.2	36 134.2	29 065.2	-20%
	Szprot	52 753.7	55 069.1	56 750.8	3%
	Stornia	1 287.9	2 980.1	4 422.2	48%
	Dorsz	303.3	267.4	197.5	-26%
	Inne	724.0	1 983.9	3 253.9	64%
VL2440 TM Suma		85 723.0	96 434.6	93 689.5	-3%
Suma końcowa		137 573.7	155 107.1	145 962.8	-6%

X. Plan działania

W związku z wynikami wskaźników biologicznych, technicznych i ekonomicznych dotyczących polskiej floty bałtyckiej, przedstawionymi w rozdziale VIII Sekcja F *Oszacowanie i dyskusja na temat wskaźników równowagi* oraz rozdziale IX. *Analiza i ocena równowagi pomiędzy zdolnością połowową a uprawnieniami do połowów w odniesieniu do każdego segmentu floty rybackiej na przestrzeni 3 kolejnych lat*, należy stwierdzić, że poszczególne segmenty polskiej floty bałtyckiej nie są skutecznie zrównoważone do dostępnych możliwości połowowych. Mając powyższe na uwadze, stosownie do art. 22 ust. 4 rozporządzenia nr 1380/2013, sporządzony został plan działania.

W celu zapewnienia równowagi między zdolnością połowową floty a dostępnymi możliwościami połowowymi (zasobami), mając jednocześnie na uwadze zapewnienie możliwości prowadzenia działalności połowowej w sposób zrównoważony i efektywny, należy podjąć odpowiednie działania w celu osiągnięcia tej równowagi.

W związku z powyższym przedstawione poniżej segmenty floty zostaną objęte działaniem w zakresie **tymczasowego zaprzestania działalności połowowej**, o którym mowa w art. 33 ww. rozporządzenia nr 508/2014, do realizacji których zostaną wykorzystane środki finansowe **Programu Operacyjnego „Rybnactwo i Morze” (PO RYBY 2014-2020)** współfinansowanego z budżetu Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego:

- **VL0010 PG** - statki o długości całkowitej do 10 metrów, połowiąjące netami i innymi narzędziami biernymi,
- **VL1012 PG** – statki o długości całkowitej od 10 m do 12 m prowadzące połowy netami i innymi narzędziami biernymi,
- **VL1218 DFN** – statki o długości całkowitej od 12 m do 18 m prowadzące połowy netami,
- **VL1218 DTS** – trawlerzy denne o długości całkowitej od 12 m do 18 m,
- **VL1824 DTS** – trawlerzy denne o długości całkowitej od 18 m do 24 m,
- **VL1824 TM** (trawlerzy pelagiczne o długości całkowitej od 18 do 24 m),
- **VL2440 TM** – trawlerzy pelagiczne o długości całkowitej od 24 do 40 m.

Jak wskazano w rozdziale IX niniejszego raportu, segment **VL0010 PG** wykazuje wyraźny brak zrównoważenia do dostępnych możliwości połowowych oraz negatywne zbilansowanie ekonomiczne. Dodatkowo, osiągnięte wyniki *wskaźnika wykorzystania statku* wskazują na niski poziom wykorzystania potencjału statków rybackich w tym segmencie. Segment **VL1012 PG** również wykazuje wyraźny brak zrównoważenia do dostępnych możliwości połowowych oraz długotrwałe negatywne zbilansowanie ekonomiczne. Wyniki *wskaźnika zrównoważonego odłowu* wskazują na bazowanie tego segmentu na połowach przełowionych stad (w okresie 2017-2019 wskaźnik ten przekraczał znacząco wartość 1). Segment **VL1218 DFN** wykazuje brak zrównoważenia do dostępnych możliwości połowowych, który stwierdzono na podstawie osiągniętych przez ten segment niekorzystnych wartości wskaźników biologicznych (utrzymała się sytuacja uzależnienia od połowów przełowionych stad – w okresie 2017-2019 *wskaźnik zrównoważonego odłowu* przekraczał znacząco wartość 1). Ponadto, osiągnięte wartości wskaźników ekonomicznych dla tego segmentu znajdowały na poziomach niższych od referencyjnych. Zdolność połowowa

segmentu **VL1218 DTS** jest niezrównoważona zasobowo w stosunku do dostępnych możliwości połowowych, co potwierdzają niekorzystne wyniki na przestrzeni trzech kolejnych lat w obszarze *wskaźnika zrównoważonego odłowu* (segment bazuje na połowach przełowionych stad, które są eksploatowane na poziomie dużo wyższym niż F_{msy}) oraz *wskaźnika zagrożonych stad*. Zdolność połowowa segmentu **VL1824 DTS** wykazuje niezrównoważenie do dostępnych możliwości połowowych. Wyniki wskaźników biologicznych wskazują na stałe niezrównoważenie połowów oraz bazowanie na stadach przełowionych. Również wskaźniki ekonomiczne dla tego segmentu znajdują się poniżej pożądanych poziomów. Zdolność połowowa segmentu **VL1824 TM** z uwagi na odchylenie współczynnika *wskaźnika zrównoważonego odłowu* od zalecanego poziomu jest w znacznym stopniu niezrównoważona w stosunku do dostępnych możliwości połowowych (segment bazuje na połowach przełowionych stad, które są eksploatowane na poziomie wyższym niż F_{msy}). Segment **VL2440 TM** również wykazuje niezrównoważenie w stosunku do dostępnych zasobów (występuje sytuacja corocznego bazowania segmentu na połowach przełowionych stad, które w analizowanych latach były eksploatowane na poziomie wyższym niż F_{msy} - wartości *wskaźnika zrównoważonego odłowu* wyraźnie przekroczyły wartość 1).

Stosownie do przepisów ww. rozporządzenia nr 508/2014, pomoc w zakresie tymczasowego zaprzestania działalności połowowej dotyczyć będzie polskich statków rybackich, które w ostatnich dwóch latach kalendarzowych poprzedzających złożenie wniosku o dofinansowanie przez co najmniej 120 dni prowadziły działalność połowową na Morzu Bałtyckim,

Wsparcie będzie udzielane na okres maksymalnie 6 miesięcy na dany statek rybacki w latach 2014 – 2020. W przypadku otrzymania wsparcia na dany okres, cała działalność połowowa prowadzona przez statek rybacki lub danego rybaka zostanie skutecznie zawieszona.

*Departament Rybołówstwa
Ministerstwo Gospodarki Morskiej
i Żeglugi Śródlądowej*