

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 2020 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 31.12.2020 r. polska flota rybacka liczyła 823 statki rybackie (wraz ze statkami połowiącymi na Zalewach: Wiślanym i Szczecińskim). Łączna zdolność połowowa tych statków wynosiła 32 384,63 GT i 80 371,51 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, śledź, i krewetka północna.

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 "Rybnactwo 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 w 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,

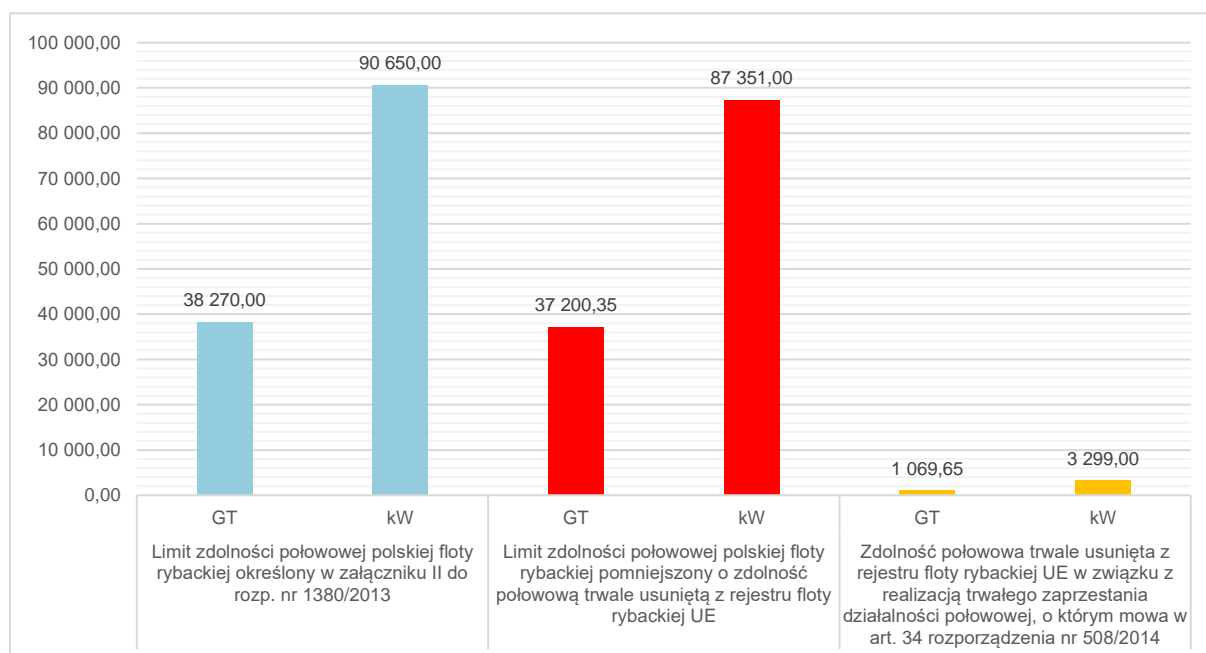
- w terminie od dnia 1 stycznia 2018 r. do dnia 6 marca 2018 r. z wykonywania rybołówstwa komercyjnego zostało trwale wycofanych **5** statków rybackich, o łącznej zdolności połowowej 37,63 GT i 150,80 kW, z czego 2 statki zostały trwale wycofane w drodze złomowania, a 3 statki zostały wycofane bez złomowania,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

Stosownie do art. 34 ust. 5 rozporządzenia nr 508/2013, **wynikiem zmniejszenia zdolności w rezultacie trwałego zaprzestania działalności połowowej z pomocą publiczną jest trwale równoważne zmniejszenie pułapów zdolności połowowej określonych w załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 1380/2013.**

Wielkość zdolności połowowej statków rybackich trwale usuniętej z rejestru floty rybackiej UE w związku z realizacją trwałego zaprzestania działalności połowowej, o którą zmniejsza się limit (pułap) zdolności połowowej polskiej floty rybackiej, określony w załączniku II do rozporządzenia nr 1380/2013, przedstawia poniższa tabela 1a i wykres.

Tabela 1a. Zmiany w zdolności połowowej polskiej floty rybackiej w okresie 2016-2018.

Zdolność połowowa trwale usunięta z rejestru floty rybackiej UE w okresie 2016-2018 w związku z realizacją trwałego zaprzestania działalności połowowej, o którym mowa w art. 34 rozporządzenia nr 508/2014			
rok	liczba statków	GT	kW
2016	33	865,24	2 643,20
2017	8	166,78	505,00
2018	5	37,63	150,80
Łącznie	46	1 069,65	3 299,00
Limit zdolności połowowej polskiej floty rybackiej określony w załączniku II do rozporządzenia nr 1380/2013			
		GT	kW
		38 270,00	90 650,00
Limit zdolności połowowej polskiej floty rybackiej pomniejszony o zdolność połowową trwale usuniętą z rejestru floty rybackiej UE w okresie 2016-2018			
		GT	kW
		37 200,35	87 351,00



W związku ze stwierdzonym w raporcie rocznym za 2019 r. brakiem zrównoważenia zdolności połowowych do dostępnych możliwości połowowych w odniesieniu do poszczególnych segmentów floty rybackiej, odpowiednie segmenty tej floty zostały objęte działaniem 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.*

Z uwagi na fakt, że na dzień sporządzenia raportu rocznego za 2019 r. oraz planu działania do tego raportu (tj. do dnia 31 maja 2020 r.), przepis art. 34 ust. 4 ww. rozporządzenia nr 508/2014 ograniczał możliwość przyznawania wsparcia w zakresie działania trwałego zaprzestania działalności połowowej do dnia 31 grudnia 2017 r., poszczególne segmenty floty rybackiej, w odniesieniu do których został stwierdzony brak zrównoważenia, nie zostały objęte tym działaniem.

Należy jednocześnie zauważyć, że art. 34 ust. 4 ww. rozporządzenia nr 508/2014 otrzymał nowe brzmienie w związku z wejściem w życie w dniu 1 grudnia 2020 r. rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1781 z dnia 25 listopada 2020 r. *zmieniającego rozporządzenie (UE) 2016/1139 w odniesieniu do zmniejszenia zdolności połowowej w Morzu Bałtyckim oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 508/2014 w odniesieniu do trwałego zaprzestania działalności połowowej flot poławiających dorsza atlantyckiego ze wschodniej części Morza Bałtyckiego, dorsza atlantyckiego z zachodniej części Morza Bałtyckiego i śledzia atlantyckiego z zachodniej części Morza Bałtyckiego* (Dz. Urz. UE L 400 z dnia 30.11.2020, str. 1).

Zgodnie z art. 34 ust. 4 lit. b znowelizowanego rozporządzenia nr 508/2014, **wsparcie na mocy art. 34 może być przyznawane do dnia 31 grudnia 2017 r., chyba że przyjęte zostaną środki na rzecz trwałego zaprzestania działalności połowowej z myślą o osiągnięciu celów określonych w wieloletnim planie w odniesieniu do stad dorsza atlantyckiego, śledzia atlantyckiego i szprota w Morzu Bałtyckim oraz połowów eksploatujących te stada, ustanowiony rozporządzeniem (UE) 2016/1139, w odniesieniu do statków prowadzących ukierunkowane połowy dorsza atlantyckiego ze wschodniej części Morza Bałtyckiego, dorsza atlantyckiego z zachodniej części Morza Bałtyckiego lub śledzia atlantyckiego z zachodniej części Morza Bałtyckiego zgodnie z art. 8 a rozporządzenia (UE) 2016/1139.**

Stosownie do art. 34 ust. 4a znowelizowanego rozporządzenia nr 508/2014, wydatki związane ze środkami na rzecz trwałego zaprzestania połowowego przyjętymi z myślą o osiągnięciu celów rozporządzenia (UE) 2016/1139, w szczególności jego art. 8a, kwalifikują się do wsparcia w ramach EFMR od dnia 1 grudnia 2020 r.

Trwałe zaprzestanie połowowe, o którym mowa w art. 34 ust. 4a znowelizowanego rozporządzenia nr 508/2014, nie było wdrażane w 2020 r.

Niezależnie od powyższego, mając na uwadze dynamiczne, negatywne zmiany zachodzące w stanie zasobów ryb Morza Bałtyckiego, oraz zwiększoną śmiertelność naturalną dorsza stada wschodniego, przekraczającą w sposób znaczny śmiertelność połowową, należy zauważyć, że dochodzi do czasowej nierównowagi pomiędzy zdolnością połowową, a dostępnymi zasobami.

Ostatnie wyniki wskaźników biologicznych (za okres 2018-2020), technicznych (za okres 2018-2020) i ekonomicznych (za okres 2017-2019) dotyczących floty bałtyckiej, 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 wszystkie segmenty floty bałtyckiej 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 bałtyckiej, 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 31.12.2020 r. liczyła 821 statków rybackich. Łączna zdolność połowowa tych statków wynosiła 15 981,63 GT i 62 971,51 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 31.12.2020 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 2020 r. połowy na Morzu Bałtyckim wynosiły: dorsza (podobzary 22–32) – 472,3 tony, łososa – 7 574 sztuki, szprota – 60 607,7 tony, gładzicy – 369,7 tony, śledzia zachodniego (podobzary 22–24) – 500,3 tony, śledzia centralnego (podobzary 25–27, 28.2, 29 i 32) – 36 963,7 tony, troci – 19 891 sztuk, oraz storni – 14 664 tony.

Rybołówstwo dalekomorskie

Głównymi rejonami prowadzenia połowów przez statki dalekomorskie były obszary zarządzane przez Komisję Rybołówstwa Północno-Wschodniego Atlantyku (NEAFC), wody należące do państw Unii Europejskiej, wody Mauretanii, Wysp Owczych, oraz wody norweskie. Do głównych gatunków poławianych przez polskie statki dalekomorskie na łowiskach należą: błękitek, makrela, ostrobok, dorsz, śledź, i krewetka północna. Przyznawane Polsce kwoty dalekomorskie są w pełni wykorzystywane poprzez połowy bądź wymianę kwot, głównie z Holandią, Wlk. Brytanią, Łotwą, Estonią, Hiszpanią i Francją. Szanse dla rozwoju polskiej floty dalekomorskiej zależą od uzyskania możliwości połowowych na łowiskach dalekomorskich. W 2020 r. połowy dalekomorskie wyniosły łącznie ok. 61,5 tys. ton.

Zmiany we flocie rybackiej

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

Tabela 2. Zmiany we flocie rybackiej wg stanu na 31.12.2020 r.

	Stan na 31.12.2019 r.			Stan na 31.12.2020 r.			Zmiana		
	GT	kW	Liczba statków	GT	kW	Liczba statków	GT	kW	Liczba statków
Łącznie	32 327,84	80 220,10	827	32 384,63	80 371,51	823	+ 56,79	+151,41	- 4
Flota dalekomorska	16 403,00	17 400,00	2	16 403,00	17 400,00	2	bez zmian	bez zmian	bez zmian
Flota bałtycka	15 924,84	62 820,10	825	15 981,63	62 971,51	821	+ 56,79	+ 151,41	- 4

Stan ilościowy oraz zdolność połowowa statków rybackich we flocie bałtyckiej na koniec 2020 r. uległa zmianie w porównaniu do 2019 r. Flota bałtycka zmniejszyła się o 4 statki rybackie, jednocześnie jej zdolność połowowa uległa zwiększeniu o 56,79 GT i 151,41 kW. W większości przypadków jest to wynikiem przeprowadzonych przez właścicieli statków rybackich działań modernizacyjnych w celu poprawy bezpieczeństwa, warunków pracy, oraz higieny i jakości produktów rybołówstwa. Działania modernizacyjne obejmowały wymianę statków rybackich, przebudowę statków rybackich (zwiększenie albo zmniejszenie pojemności brutto), oraz wymianę siników lub zmianę ich mocy (zwiększenie albo zmniejszenie mocy). Powyższe działania modernizacyjne zrealizowane zostały przez właścicieli statków rybackich z wykorzystaniem własnych środków finansowych oraz indywidualnej zdolności połowowej (GT i kW) będącej w ich dyspozycji, lub przyznanej im przez ministra właściwego do spraw rybołówstwa dodatkowej zdolności połowowej (GT i kW). Na zmiany we flocie bałtyckiej miało również wpływ wycofanie z wykonywania rybołówstwa komercyjnego bez pomocy publicznej 2 statków rybackich, które zatoniły, i wprowadzenie w ich miejsce 2 innych statków (z wykorzystaniem własnych środków finansowych i indywidualnej zdolności połowowej będącej w dyspozycji właścicieli statków).

W 2020 r. wycofano z wykonywania rybołówstwa komercyjnego bez pomocy publicznej 15 statków rybackich. W tym samym roku wprowadzono do wykonywania rybołówstwa komercyjnego, na zasadzie wymiany, jedenaście statków rybackich.

W porównaniu do 2019 r. stan ilościowy oraz zdolność połowowa statków rybackich floty dalekomorskiej nie uległa zmianie, i na dzień 31.12.2020 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 połowową floty

Działanie w zakresie trwałego zaprzestania działalności połowowej, mające na celu osiągnięcie celów określonych w wieloletnim planie w odniesieniu do stad dorsza atlantyckiego, śledzia atlantyckiego i szprota w Morzu Bałtyckim oraz połowów eksploatujących te stada, ustanowionym rozporządzeniem (UE) 2016/1139, w odniesieniu do statków prowadzących ukierunkowane połowy dorsza atlantyckiego ze wschodniej części Morza Bałtyckiego, dorsza atlantyckiego z zachodniej części Morza Bałtyckiego lub śledzia atlantyckiego z zachodniej części Morza Bałtyckiego zgodnie z art. 8a rozporządzenia (UE) 2016/1139, o którym mowa w art. 34 ust. 4 lit. b znowelizowanego rozporządzenia nr 508/2014, **nie było realizowane w 2020 r.**

W wyniku realizacji działania w zakresie trwałego zaprzestania działalności połowowej, o którym mowa art. 34 ust. 4 rozporządzenia nr 508/2014 (przed nowelizacją tego rozporządzenia, która weszła w życie w dniu 1 grudnia 2020 r.), w okresie **2016 - 2018** trwale wycofano z wykonywania rybołówstwa komercyjnego 46 statków rybackich, o łącznej zdolności połowowej 1 069,65 GT i 3 299,00 kW. W związku z tym ww. zdolność połowowa została również trwale usunięta z rejestru floty rybackiej UE, co w efekcie skutkuje, zgodnie z art. 34 ust. 5 rozporządzenia nr 508/2014, zmniejszeniem limitu (pułapu) zdolności połowowej polskiej floty rybackiej, określonego w załączniku II do rozporządzenia nr 1380/2013, o 1 069,65 GT i 3 299,00 kW (tabela 1b).

Należy nadmienić, że działanie w zakresie trwałego zaprzestania działalności połowowej nie było realizowane w 2019 r.

Tabela 1b. Zmiany w zdolności połowowej polskiej floty rybackiej w okresie 2016-2018.

Zdolność połowowa trwale usunięta z rejestru floty rybackiej UE w okresie 2016-2018 w związku z realizacją trwałego zaprzestania działalności połowowej, o którym mowa w art. 34 rozporządzenia nr 508/2014			
rok	liczba statków	GT	kW
2016	33	865,24	2 643,20
2017	8	166,78	505,00
2018	5	37,63	150,80
Łącznie	46	1 069,65	3 299,00
Limit zdolności połowowej polskiej floty rybackiej określony w załączniku II do rozporządzenia nr 1380/2013			
		GT	kW
		38 270,00	90 650,00
Limit zdolności połowowej polskiej floty rybackiej pomniejszony o zdolność połowową trwale usuniętą z rejestru floty rybackiej UE w okresie 2016-2018			
		GT	kW
		37 200,35	87 351,00

V. SEKCJA C

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

Polska ściśle przestrzegала 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 2020 r. wynosiła **32 384,63 GT** i **80 371,51 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, oraz tego limitu po jego pomniejszeniu o zdolność połowową trwale usunięta z rejestru floty rybackiej UE w okresie 2016-2018 w związku z realizacją trwałego zaprzestania działalności połowowej, o którym mowa w art. 34 ww. rozporządzenia nr 508/2014 (tabela 1b powyżej).

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 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.

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 (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).

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 2020 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 2020 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 2020 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),
- 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 2020 r. zakończyły się prace legislacyjne nad rozporządzeniem Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi *zmieniającym rozporządzenie w sprawie szczegółowego sposobu podziału ogólnych kwot połowowych i dodatkowych kwot połowowych* i rozporządzeniem Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi *w sprawie określenia współczynników przeliczeniowych na rok 2021 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 Rolnictwa i Rozwoju Wsi *w sprawie szczegółowego sposobu podziału ogólnych kwot połowowych i dodatkowych kwot połowowych* wydane zostało w związku z koniecznością optymalizacji sposobu podziału kwoty połowowej dorsza i jej wykorzystania i umożliwienia dalszego prowadzenia działalności połowowej podmiotom, które wykorzystywały kwotę połowową dorsza i są zainteresowane dalszymi połowami tego gatunku. Wcześniej obowiązujące ograniczenie zawarte w § 10a ust. 2 wymienionego rozporządzenia uniemożliwiało przyznanie kwoty połowowej dorsza temu samemu armatorowi statku rybackiego więcej niż dwa razy.

W celu umożliwienia dalszego prowadzenia działalności połowowej podmiotom, które wykorzystywały kwotę połowową dorsza i są zainteresowane dalszymi połowami tego gatunku, niezbędne było dokonanie nowelizacji wymienionego rozporządzenia.

Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej *w sprawie określenia współczynników przeliczeniowych na rok 2021 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) 2020/1579 z dnia 29 października 2020 r. ustalającego uprawnienia do połowów na 2021 rok w odniesieniu do niektórych stad ryb i grup stad ryb w Morzu Bałtyckim oraz zmieniającym rozporządzenie (UE) 2019/123 w odniesieniu do uprawnień do połowów w innych wodach (Dz. Urz. UE L 362 z 30.10.2019, str. 3), 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.

Oszacowanie i dyskusja na temat wskaźników równowagi

Opracowania poniższych wskaźników oceny równowagi pomiędzy zdolnością połowową, a wielkościami dopuszczalnych połowów, dokonał Morski Instytut Rybacki – Państwowy Instytut Badawczy w Gdyni (MIR–PIB) na zlecenie Departamentu Rybołówstwa Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi.

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”).

MIR–PIB dokonał obliczeń poniższych wskaźników w odniesieniu do każdego segmentu polskiej floty bałtyckiej, oraz analizy i interpretacji wyników tych wskaźników, na podstawie których sporządził ocenę równowagi pomiędzy zdolnością połowową a uprawnieniami do połowów w odniesieniu do każdego segmentu polskiej floty bałtyckiej na przestrzeni trzech kolejnych lat;

1. Wskaźniki biologiczne za okres 2018–2020:

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

2. Wskaźniki ekonomiczne za okres 2017–2019:

- *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)).*

3. Wskaźniki techniczne za okres 2018–2020:

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

Analizę wskaźników przeprowadzono dla następujących segmentów polskiej floty bałtyckiej³:

- **VL0010PG** – statki o długości całkowitej do 10 metrów, połowiące netami i innymi narzędziami biernymi,
- **VL1012PG** – statki o długości całkowitej od 10 do 12 metrów, połowiące netami i innymi narzędziami biernymi,
- **VL1218DFN** – statki o długości całkowitej od 12 do 18 metrów, połowiące netami,
- **VL1218DTS** – trawlerzy denne o długości całkowitej od 12 do 18 metrów,
- **VL1824DTS** – trawlerzy denne o długości całkowitej od 18 do 24 metrów,
- **VL1824TM** – trawlerzy pelagiczne o długości całkowitej od 18 do 24 metrów,
- **VL2440TM** – trawlerzy pelagiczne o długości całkowitej od 24 do 40 metrów.

³ Segmentacja floty zgodna z Decyzją Delegowaną Komisji (UE) 2019/910 z dnia 13 marca 2019 r. ustanawiającą wieloletni program Unii dotyczący gromadzenia danych biologicznych, środowiskowych, technicznych i społeczno-ekonomicznych oraz zarządzania nimi w sektorze rybołówstwa i akwakultury (Tabela 5B).

W analizie, z uwagi na tajemnicę statystyczną, pominięto jednostki dalekomorskie. Z uwagi na ich małą liczebność (2 statki) oraz bardzo odmienne od jednostek bałtyckich parametry techniczne i skład gatunkowy połowów nie byłoby uzasadnione łączenie (clustering) ich z jakimkolwiek segmentem floty bałtyckich.

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 i 2021 roku, i danych połowowych za lata 2018-2020. Wykorzystane w opracowaniu dane ekonomiczne za lata 2017-2019 są gromadzone i zatwierdzane (za wyjątkiem 2019 r.) w ramach programu *DCF UE (Data Collecting Framework)*. Wykorzystane w raporcie dane odnośnie połowów i wyładunków ryb, zostały udostępnione przez Departament Rybołówstwa MRiRW za pośrednictwem Centrum Monitorowania Rybołówstwa (CMR) w systemie ERS.

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 **2018-2020**. 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 2019 r.**

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

Szczegółowe definicje poszczególnych wskaźników są przedstawione w dalszej części rozdziału, poniżej dla wygody czytelnika przedstawiono ich podstawową interpretację:

- wskaźniki biologiczne:

- **wskaźnik zrównoważonego odłowu (SHI)** – wskazuje w jakim stopniu dany segment opiera się w połowach na stadach „przełowionych” (w sensie połowów wyższych niż wynikające z zasady MSY). Wartość wskaźnika powyżej 1 wskazuje na „przełowienie” i oznacza negatywną sytuację - czym wskaźnik większy od 1, tym wyższe niezrównoważenie połowów, najlepiej jak wskaźnik wynosi ok. 1.
- **wskaźnik zagrożonych stad (SRI)** – wskazuje w ilu stadach poławianych przez segment biomasa jest znacznie zredukowana (zwykle poniżej wartości progowej, niezbędnej do powodzenia rozrodu, stada te są określane jako zagrożone); pod uwagę bierze się stada zagrożone eksploatowane przez segment, jeśli ich połowy stanowią co najmniej 10% połowów segmentu lub segment odławia co najmniej 10% połowów stada. Wartość wskaźnika np. 2 oznacza, że segment odławia dwa takie zagrożone stada, a wskaźnik zero oznacza, że segment nie odławia żadnego zagrożonego stada (z uwzględnieniem warunku w co najmniej 10%).

- wskaźniki ekonomiczne:

- **wskaźnik zwrotu z inwestycji (ROI) a druga w kolejności najlepsza opcja wariantowa (ROI)** – wskaźnik zwrotu ocenia efektywność zaangażowanego w działalność 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, stopy procentowej (w 2019 r. 0,25%). Wartość wskaźnika powyżej zera, lecz poniżej stopy procentowej informuje, że istnieją korzystniejsze alternatywy jego zainwestowania kapitału. Wartość ROI niższa od zera informuje, że działalność jest deficytowa.

- **wskaźnik stosunku dochodu bieżącego do dochodu stanowiącego próg rentowności (CR/BER)** – odnosi się do progu rentowności, który informuje o sytuacji, w której przychody zostają zrównane z kosztami stałymi i zmiennymi segmentu. Wartość stosunku dochodu bieżącego do dochodu stanowiącego próg rentowności mniejsza niż 1, świadczy o nieefektywności gospodarczej w perspektywie krótkoterminowej, co może świadczyć o istnieniu braku równowagi.
- wskaźniki techniczne:**
- **wskaźnik wykorzystania statku** – stosunek nakładu w danym segmencie floty do zaobserwowanego maksymalnego nakładu faktycznie wykorzystanego w segmencie (w kilowatodniach lub GT-dniach). Wartości poniżej 70% można uznać za wykazujące znaczne niepełne wykorzystanie, co może wskazywać na nadmiar zdolności technicznych.
 - **wskaźnik nieaktywnej floty** – stosunek liczby jednostek, GT i kW nieaktywnych statków do liczby, GT i kW floty ogółem. W normalnych warunkach przyjmuje się, że w segmencie floty powinno być najwyżej 10% statków nieaktywnych. Sytuacja, w której ponad 20 % segmentu floty jest cyklicznie nieaktywne lub w której średni poziom działalności statków w segmencie floty wynosi ustawicznie mniej niż 70 % potencjalnej wykonalnej działalności porównywalnych statków, może świadczyć o nieefektywności technicznej, która może wskazywać na istnienie braku równowagi.

1. Wskaźnik zrównoważonego odłowu

Wskaźnik zrównoważonego odłowu (SHI) 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 Fmsy, 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/Fmsy. Wskaźnik zrównoważonego odłowu jest średnią proporcji F/Fmsy dla poszczególnych stad (i), ważoną przez wartość wyładunków tych stad przez dany segment (Vi)

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

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, a stada są eksploatowane w sposób zbliżony do zasady MSY. Zgodnie ze wskazówkami STECF wskaźnik jest uważany za niedostępny, gdy więcej niż 60% wartości połowów segmentu stanowi połów stad, dla których śmiertelność połowowa lub Fmsy nie są wyznaczone.

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

- dorsza zachodniego Bałtyku (podobszary 22-24)*,
- dorsza wschodniego Bałtyku (podobszary 24-32)**,
- śledzia zachodniego Bałtyku (podobszary 20-24),
- śledzia centralnego Bałtyku (podobszary 25-29 i 32),
- szprota całego Bałtyku (podobszary 22-32).

*Wiosną 2021 roku ICES odłożył ocenę stada dorsza zachodniego Bałtyku do czasu rozwiązania trudności z jakością oceny (w zależności od porozumienia z Komisją Europejską może to potrwać kilka miesięcy). Zatem, aby umożliwić wyznaczenie wartości F/Fmsy dla 2020 roku posłużono się ubiegłoroczną oceną zasobów ICES i wartością śmiertelności połowowej w 2020 roku prognozowaną podczas ubiegłorocznej oceny.

**Dla dorsza wschodniego Bałtyku nie wyznaczono wartości Fmsy, jednakże dostępne są oceny F/Fmsy wyznaczone przy zastosowaniu modelu stado-produkcja (SPiCT); tymi właśnie ocenami posłużono się w obliczeniach SHI.

W latach 2018-2019 wartość wyładunków wymienionych wyżej stad (tj. stad wymienionych w punktach od a. do e.) stanowiła mniej niż 40% całkowitej wartości wyładunków tylko dla segmentu VL0010PG i segmentu VL1012PG w 2019 r. W roku 2020 w czterech na siedem segmentów wartość tych wyładunków była mniejsza niż 40% (tabela 3a)

- wiązało się to ze zmniejszeniem niemal do zera wyładunków dorszy. Dla tych lat i segmentów wskaźnik SHI można uznać za niedostępny, jednakże został obliczony i przedstawiony w opracowaniu.

Tabela 3a. Wartość wyładunków łącznych dorszy, śledzi i szprotów jako procent wartości wyładunków całkowitych wg segmentów (wartości poniżej 40% zaznaczono na czerwono).

Segment	2018 r.	2019 r.	2020 r.
VL0010PG	17	13	10
VL1012PG	43	33	18
VL1218DFN	46	62	9
VL1218DTS	54	53	36
VL1824DTS	71	63	55
VL1824TM	94	96	80
VL2440TM	98	91	87

Wartości wskaźnika zrównoważonego odłowu przedstawiono w tabeli 3b. Przedstawia ona wyliczenia dla roku 2020 oraz aktualizację wyliczeń dla lat 2018-2019, wynikającą ze zmian wielkości F/Fmsy w kolejnych ocenach stanu zasobów wykonywanych przez ICES.

Tabela 3b. Wskaźnik zrównoważonego odłowu (SHI) dla analizowanych segmentów polskiej floty w latach 2018-2020.

Segment	2018 r.	2019 r.	2020 r.
VL0010PG	2.51*	2.53*	1.91*
VL1012PG	2.68	2.78*	1.92*
VL1218DFN	2.82	3.16	1.31*
VL1218DTS	2.54	2.64	1.50*
VL1824DTS	2.33	2.46	1.36
VL1824TM	1.84	1.93	1.63
VL2440TM	1.70	1.75	1.65

* wskaźnik w danym roku i segmencie można uznać za niedostępny, gdyż wartość wyładunków segmentu w tym okresie była oparta w mniej niż w 40% na stadach z wyznaczonym stosunkiem F/Fmsy.

W analizowanych latach wszystkie segmenty floty w znacznym stopniu opierały się na połowach stad „przełowionych” – wskaźnik SHI przekraczał 1, a w latach 2018-2019 był większy od 2 dla wszystkich segmentów z wyjątkiem VL1824TM i VL2440TM. W segmentach VL1012PG, VL1218DFN, VL1218DTS i VL1824DTS, charakteryzujących się najwyższymi wartościami wskaźnika w okresie 2018-2019, dorsz stanowił 30-50% wartości wyładunków. W roku 2020 wskaźnik SHI zmniejszył się we wszystkich segmentach, a najbardziej w tych dotychczas łowiących dorsza. W analizowanym okresie pod względem zrównoważenia połowów najlepsza była sytuacja segmentów łowiących głównie śledzia i szprota, czyli VL1824TM i VL2440TM, ale i tu wskaźnik znacznie przekraczał 1.

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) wyładunki stada mającego status zasobów zagrożonych stanowią ponad 10% wyładunków danego segmentu floty
lub
- 2) dany segment floty realizuje ponad 10% wyładunków 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 – wyładunek stada i ,

C_t – wyładunek całkowity wszystkich stad w obrębie danego segmentu,

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

Spośród analizowanych stad kryteria zagrożonych zasobów spełniały:

- a) stado śledzia zachodniego Bałtyku w latach 2018-2020, gdyż w tym okresie biomasa stada była mniejsza niż Blim,
- b) stado dorsza zachodniego Bałtyku w roku 2018, gdyż w tym roku biomasa stada była mniejsza niż Blim, natomiast w latach 2019-2020 biomasa przekraczała Blim,
- c) stado dorsza wschodniego Bałtyku w latach 2018-2020, gdyż w tym okresie biomasa stada była mniejsza niż Blim.

Przykładowo wartość wskaźnika SRI równa 2 oznacza, że segment odławia dwa takie zagrożone stada, a wartość wskaźnika równa zero oznacza, że segment nie odławia żadnego zagrożonego stada (z uwzględnieniem warunku w co najmniej 10%). 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 2018-2020.

a) 2018 r.

Segment	wyładunki śledź 20-24 (tys. ton)	wyładunki dorsz 22-24 (tys. ton)	wyładunki dorsz 24-32 (tys. ton)	wyładunki segmentu (tys. ton)	wskaźnik
VL0010PG	0.29	0.02	0.53	5.62	1
VL1012PG	0.27	0.12	1.11	4.95	2
VL1218DFN	0.00	0.02	0.21	0.40	2
VL1218DTS	0.21	0.46	1.81	11.65	2
VL1824DTS	0.03	0.23	1.50	11.13	2
VL1824TM	0.00	0.00	0.53	24.73	1
VL2440TM	0.94	0.00	0.27	98.95	1
suma	1.74	0.86	5.96	157.43	

b) 2019 r.

Segment	wyładunki śledź 20-24 (tys. ton)	wyładunki dorsz 24-32 (tys. ton)	wyładunki segmentu (tys. ton)	wskaźnik
VL0010PG	0.21	0.22	6.98	1
VL1012PG	0.10	0.39	3.98	1
VL1218DFN	0.00	0.12	0.31	1
VL1218DTS	0.11	1.07	11.00	2
VL1824DTS	0.03	0.91	11.52	1
VL1824TM	0.00	0.41	18.49	1
VL2440TM	0.63	0.19	93.69	1
suma	1.08	3.31	145.96	

c) 2020 r.

Segment	wyładunki śledź 20-24 (tys. ton)	wyładunki dorsz 24-32 (tys. ton)	wyładunki segmentu (tys. ton)	wskaźnik
VL0010PG	0.08	0.01	2.80	1
VL1012PG	0.02	0.02	2.65	0
VL1218DFN	0.00	0.01	0.15	0
VL1218DTS	0.07	0.21	15.04	2
VL1824DTS	0.00	0.11	1.56	1
VL1824TM	0.02	0.02	29.96	0
VL2440TM	0.36	0.01	77.86	1
suma	0.55	0.39	130.03	

W latach 2018-2020 w żadnym z segmentów floty wyładunki dorsza zachodniego Bałtyku lub śledzia zachodniego Bałtyku nie przekroczyły 10% wyładunków danego segmentu (warunek 1. opierania połowów na zagrożonych zasobach). Wyładunki dorsza zachodniego są nieznaczne, stanowią poniżej 1% całkowitych wyładunków polskiej floty. Podobnie stosunkowo niewiele wynosiły wyładunki śledzi zachodniego Bałtyku, stanowiąc w analizowanym okresie co najwyżej 1% wyładunków floty. Jednakże w kilku wypadkach wyładunki danego segmentu oparte na stadzie zagrożonym były wyższe niż 10% wyładunków tego stada, zrealizowanych przez wszystkie segmenty (warunek 2. opierania połowów na zagrożonych zasobach). W przypadku dorsza wschodniego Bałtyku w 2018 r. dla niektórych segmentów oba warunki opierania połowów na zagrożonych zasobach były spełnione.

W okresie 2018-2019 wskaźnik SRI dla każdego z segmentów był niezerowy, wynosząc 1 lub 2. W 2020 roku wskaźnik liczby stad zagrożonych zmniejszył się, a dla segmentów VL1012PG, VL1218DFN i VL1824TM wskaźnik SRI wynosił zero (tabela 4 a, b, c). W największym stopniu na stadach zagrożonych opierał się segment VL1218DTS, dla którego wskaźnik SRI wynosił 2 (segment eksploatuje dwa zagrożone stada, z uwzględnieniem warunku - we wskaźniku uwzględnia się tylko te stada zagrożone, których połowy stanowią co najmniej 10% połowów segmentu ogółem lub segment odławia co najmniej 10% połowów danego stada).

Wskaźniki ekonomiczne za okres 2017 – 2019

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 działalność 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 długoterminowych 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, 2019 r.

L.p.	Wyszczególnienie	VL0010PG	VL1012PG	VL1218DFN	VL1218DTS	VL1824DTS	VL1824TM	VL2440TM	Ogółem
1.	Przychody ogółem w tym:	16 134	5 571	527	5 977	4 590	4 112	19 693	56 604
1.1	przychody połowowe	8 051	3 137	304	4 939	4 130	3 622	19 691	43 874
1.2	pozostałe przychody	200	105	4	89	27	44	1	471
1.3	subwencje*	7 883	2 329	219	949	434	446	0	12 259
2.	Koszty ogółem w tym:	9 815	3 694	869	5 227	3 520	3 155	13 431	39 711
2.1	wynagrodzenia	2 618	1 137	329	1 246	668	905	4 330	11 235
2.2	praca nieopłacona	3 658	702	187	356	242	528	697	6 369
2.3	zużycie energii	701	419	90	1 479	1 037	431	2 923	7 079
2.4	naprawy i obsługa	504	225	46	528	446	366	1 622	3 739
2.5	inne koszty zmienne	1 368	608	101	489	301	145	781	3 793
2.6	koszty stałe	813	454	67	857	577	298	2 353	5 419
2.7	amortyzacja	151	149	50	273	247	482	725	2 077
3.	Zysk/strata (przychody bez subwencji – koszty ogółem)	-1 563	-452	-561	-199	636	511	6 262	4 633
4.	Aktywa trwałe (wartość)	22 106	14 106	3 119	12 160	10 769	11 559	38 658	112 477
5.	ROI (zysk/aktywa trwałe)	-7.07%	-3.20%	-18.00%	-1.64%	5.91%	4.42%	16.20%	4.12%

*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 Programu Operacyjnego „Rybnictwo i Morze”, 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.

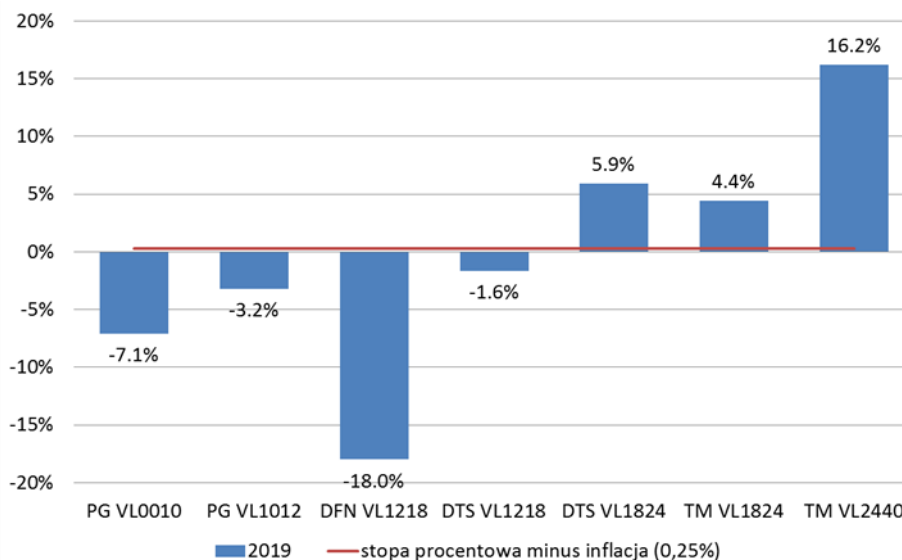
Amortyzacja – obliczona na podstawie ksiąg rachunkowych roczna wartość umorzenia zadeklarowana przez przedsiębiorców w formularzach RRW-19.

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 (ROI) dla segmentów polskiej floty bałtyckiej (2019 r.)



Interpretacja wskaźników ROI

W 2019 r. nastąpiła poprawa atrakcyjności inwestycyjnej branży połowów ryb ocenianego w całości. Poziom zwrotu z kapitału wyniósł średnio 4,1% wobec 3,4% w 2018 r. i 4,5% w 2017 r. Wskaźnik zwrotu z inwestycji był dużo wyższy niż druga bezpieczna alternatywa inwestycyjna, która wyniosła w 2019 roku 0,25%⁴ (wskaźnik skorygowany o wysokość inflacji). Na poprawę wartości wskaźnika duży wpływ miały bardzo dobre wyniki największego pod względem generowanych przychodów segmentu statków pelagicznych VL2440TM. Koszty ogółem polskiej floty bałtyckiej były w 2019 r. niższe o 12% od kosztów z 2018 r. Na odnotowany spadek wpływ miało przede wszystkim zmniejszenie dwóch najważniejszych pozycji kosztowych wynagrodzeń (-13%) oraz paliwa (-21%). W rezultacie mimo niższych przychodów połowowych nastąpił wzrost zysku o 20%.

Poziom wskaźnika zwrotu z inwestycji kształtował się w sposób zróżnicowany w poszczególnych segmentach statków. Niezmiennie w segmentach do których należały mniejsze jednostki był on widocznie niższy niż dla segmentów dużych statków. Negatywną wartość wskaźnika osiągnęły cztery segmenty VL0010PG, VL1012PG, VL1218DFN oraz VL1218DTS.

Wskaźnik ROI dla segmentu **VL0010PG** zanotował wartość ujemną -7,1% (rok wcześniej -16,4%). Względna wysoka poprawa wartości wskaźnika to wynik wyjątkowo niskiej bazy odniesienia (wysokie deficytowe wyniki działalności segmentu w 2018 r.). Odnosząc wartość wskaźnika do 2017 r. (-8,1%) widać tylko nieznaczną jego poprawę, czy

⁴ Długoterminowa stopa procentowa do celów konwergencji,

<https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tec00118/default/table?lang=en>, indeks cen (inflacja) - https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/irt_lt_mcby_a/default/table?lang=en

wręcz stabilizację (na ujemnym poziomie). Z uwagi na ujemną wartość wskaźnika, znacznie poniżej poziomu bezpiecznej alternatywy inwestycyjnej (0,25%) segment cechuje się ekonomicznym nadmiarem kapitału.

W 2019 r. nastąpiło pogorszenie wartości wskaźnika zwrotu z inwestycji dla segmentu **VL1012PG**. W 2018 r. wartość ROI (1,9%), była nieznacznie wyższa od bezpiecznej alternatywy (1,6%) zainwestowania zaangażowanego w połowy kapitału. Niemniej niewielka różnica między wartością wskaźnika, a dostępną alternatywą inwestycyjną wskazywała na możliwość wyższej opłacalności ulokowania kapitału w alternatywnych inwestycjach, co oznaczało, że flota jest przeinwestowana i ekonomicznie niewydajna. Osiągnięty ujemny zwrot z inwestycji wskazuje na ekonomiczny nadmiar kapitału w segmencie. Głęboki spadek przychodów połowowych w 2020 r. prognozuje utrzymanie się nieefektywnego wykorzystania kapitału w tym roku.

Wartość wskaźnika ROI dla segmentu **VL1218DFN** w latach 2015-2017 oscylowała w granicach zera. W 2018 r. uległa jednak znacznemu pogorszeniu osiągając ujemny poziom 3,5%. W 2019 r. nastąpił wyraźny regres kondycji ekonomicznej segmentu, o czym świadczy wysoki ujemny poziom wskaźnika ROI (-18%). Mimo negatywnego wyniku finansowego liczba statków w segmencie w 2019 r. wzrosła o 3 jednostki co wpłynęło na wzrost wartości aktywów (kapitału) i w efekcie dodatkowo zmniejszyło jego efektywność. Podobnie jak w przypadku wcześniej analizowanego segmentu ujemna wartość wskaźnika wskazuje na nadmiar kapitału, zainwestowanego w segmencie. Na podstawie spadku przychodów można prognozować dalsze pogłębienie się deficytowości segmentu w 2020 r.

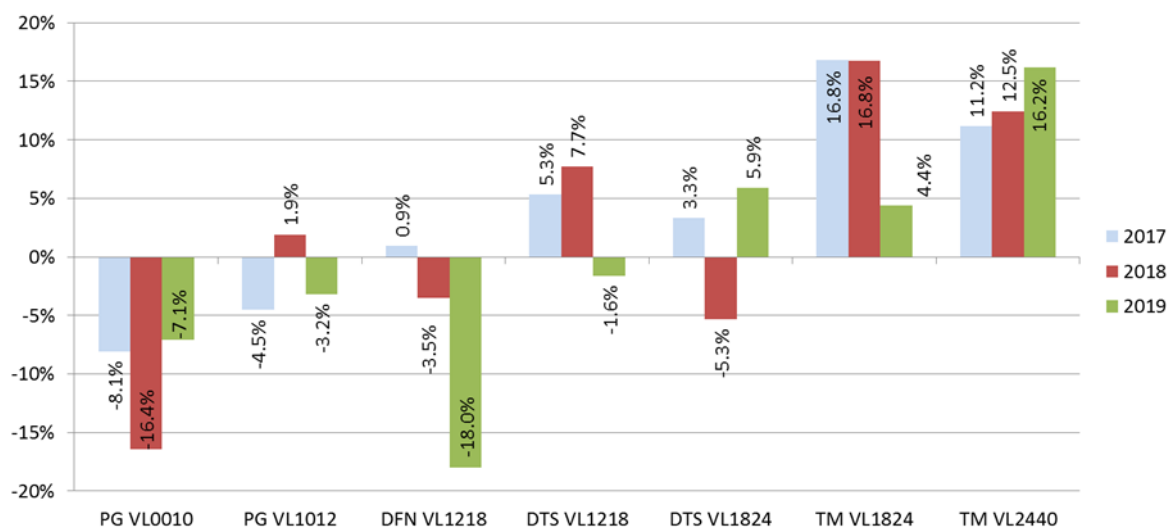
Segment **VL1218DTS** wypracował w 2019 r. ok. 0,2 mln euro strat, w wyniku czego wskaźnik ROI obliczony dla segmentu osiągnął ujemną wartość (-1,6%). W latach wcześniejszych wyniki segmentu kształtowały się na zadowalającym choć obniżającym się poziomie. Głównym powodem pogorszenia się rentowności segmentu w 2019 r. było spadek wartości przychodów połowowych (-16%). Statki o długości 12-18 metrów, specjalizują się w połowach włokami dennymi dorszy oraz storni. W 2018 r. dorsze zapewniały 44% wartości wyładunków. Wartość połowów tych ryb w 2019 r. zmniejszyła się w stosunku do 2018 r. o 25%. Ujemna wartość wskaźnika ROI świadczy, że wartość kapitału zainwestowanego w segmencie jest nadmierna i jest on ekonomicznie nieefektywny. Na podstawie wyników połowowych za 2020 r. trudno jest prognozować możliwą poprawę, czy pogorszenie wartości wskaźnika.

Poprawa wskaźnika zwrotu z inwestycji (z -5,3% do 5,9%) nastąpiła dla segmentu **VL1824DTS**, czyli jednostek o podobnym profilu działania jak wcześniej opisywany segment. Wzrost wartości wskaźnika był konsekwencją ograniczenia kosztów, głównie wynagrodzeń (-39%) i energii (-9%). Nakład połowowy segmentu podobnie jak i wartość połowów zmniejszyły się w 2019 r. w stosunku do 2018 r. o 13%. Niemniej z uwagi wysoki udział dorszy w przychodach, trudno ocenić, że segment znajduje się w stabilnej sytuacji ekonomicznej. Zgodnie z wytycznymi interpretacyjnymi osiągnięta przez segment wartość wskaźnika wskazuje na niedobór zainwestowanego kapitału. Znaczna redukcja liczby jednostek z 25 w 2019 r. do 13 w 2020 r. (w wyniku przejścia do segmentu VL1824TM), pokazuje, że jeśli taki wniosek mógłby być uzasadniony to bardziej w odniesieniu do wspomnianego segmentu pelagicznego.

Ostatnie dwa analizowane segmenty grupują jednostki specjalizujące się w połowach szprotów i śledzi przy wykorzystaniu włóków pelagicznych. Podobnie jak w latach wcześniejszych obydwie grupy statków osiągnęły dodatnie wyniki finansowe, co pozwoliło utrzymać również dodatni wskaźnik ROI. Pierwszy z wymienionych segmentów - **VL1824TM** wypracował w 2019 r. wskaźnik ROI w wysokości 4,4% (16,8% w 2018 r.). W 2019 r. połowy segmentu VL1824TM były wyraźnie (-23%) niższe niż w 2018 r., co przełożyło się na 30% spadek wartości przychodów połowowych, co bezpośrednio doprowadziło do pogorszenia wartości wskaźnika. W 2019 r. wskaźnik był na poziomie wyższym od bezpiecznej alternatywy zainwestowania kapitału (wartości referencyjnej). W 2020 r. przychody połowowe segmentu znacząco wzrosły, jednak z uwagi na jednoczesny wzrost liczby jednostek w segmencie (z 30 do 44 statków) można spodziewać się wzrostu zarówno kosztów operacyjnych jak i wzrostu zainwestowanych aktywów, co będzie miało wpływ na efektywność segmentu.

Segment **VL2440TM** charakteryzował się w ostatnich latach zadowalającymi wynikami finansowymi, przekładającymi się na wysokie wartości ROI. W 2019 r. wskaźnik zwrotu z zainwestowanego kapitału wzrósł do 16,2% z 12,5% w 2018 r. Poprawa wskaźników efektywności ekonomicznej była możliwa dzięki obniżeniu kosztów działalności, głównie paliwa (-34%) oraz wynagrodzeń (-17%), na co wpływ miał niższy zaangażowany nakład połowowy (liczba dni połowowych). Zgodnie z wytycznymi interpretacji wskaźników segment może cechować się niedoborem kapitału.

Rysunek 2. Zmiany wielkości wskaźnika ROI w latach 2017-2019.



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).**

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.

Tabela 6 zawiera wyliczenia wskaźnika CR/BER dla poszczególnych segmentów floty statków prowadzących połowy w 2019 r.

Tabela 6. Obliczenia wskaźnika CR/BER (przychód bieżący/przychód równoważący) – dane w tys. euro, 2019 r.

Lp.	Wyszczególnienie	VL0010PG	VL1012PG	VL1218DFN	VL1218DTS	VL1824DTS	VL1824TM	VL2440TM	Razem
1.	Przychody ogółem (CR) w tym:	16 134	5 571	527	5 977	4 590	4 112	19 693	56 604
1.1	przychody z wyładunków	8 051	3 137	304	4 939	4 130	3 622	19 691	43 874
1.2	pozostałe przychody	200	105	4	89	27	44	1	471
1.3	subwencje	7 883	2 329	219	949	434	446	0	12 259
2.	Koszty zmienne w tym:	8 850	3 091	753	4 097	2 695	2 375	10 353	32 215
2.1	wynagrodzenia	6 277	1 839	516	1 602	911	1 433	5 027	17 604
2.2	zużycie energii	701	419	90	1 479	1 037	431	2 923	7 079
2.3	naprawy i obsługa	504	225	46	528	446	366	1 622	3 739
2.4	inne koszty zmienne	1 368	608	101	489	301	145	781	3 793
3.	Koszty stałe w tym:	964	603	117	1 130	825	780	3 078	7 497
3.1	koszty niezmiennicze	813	454	67	857	577	298	2 353	5 419
3.2	amortyzacja	151	149	50	273	247	482	725	2 077
3.3	koszt utraconych możliwości (nie wliczony)*	53	34	7	29	26	28	93	270
4.	Przychód bez subwencji zapewniający rentowność (BER)	-13 275	12 924	-81	6 103	2 346	2 215	6 490	27 406
5.	CR/BER	-0.6	0.3	-3.8	0.8	1.8	1.7	3.0	1.6

* 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.

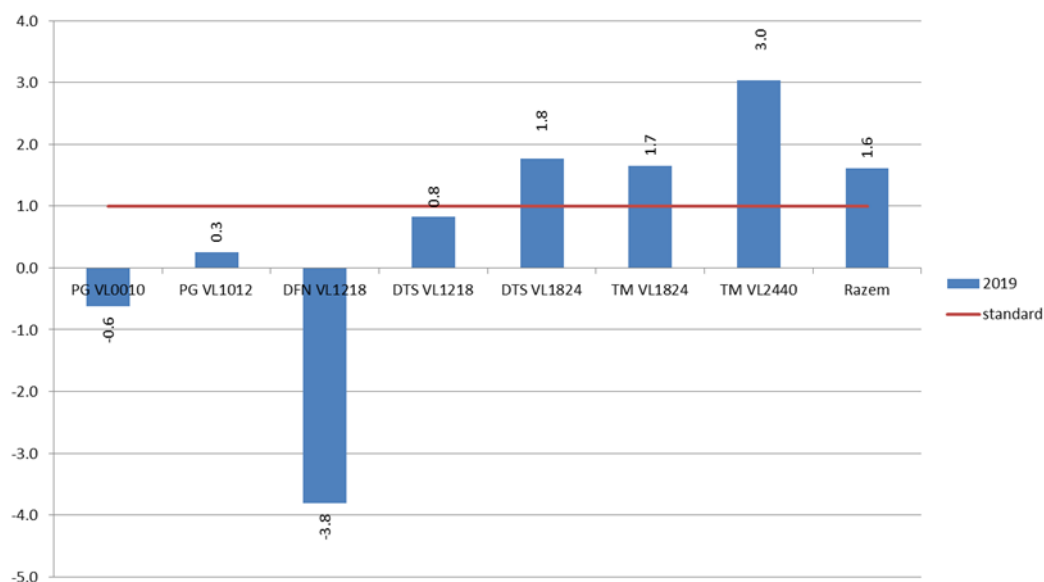
Inne koszty stałe – koszty bezpośrednio nie związane z wielkością połowów statku rybackiego (w tym opłaty portowe, usługi obce, ubezpieczenia, koszty finansowe, pozostałe).

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 2019 r. (w obliczeniach nie uwzględniono dotacji publicznych).



Interpretacja wyników CR/BER

Po obserwowanym w latach 2016-2018 spadku wartości wskaźnika CR/BER odpowiednio z 2,2 w 2016 r. do 1,7 w 2017 r. i 1,5 w 2018 r., w 2019 r. nastąpiła poprawa poziomu wskaźnika 1,6. Było to wynikiem wspomnianego wcześniej wyższego spadku kosztów ogółem (-12%) w stosunku do spadku wielkości przychodów połowowych (-10%).

Zaobserwowany w 2018 r. głęboki regres w wysokości wskaźnika (-3,5) w segmencie najmniejszych statków **VL0010PG** nie powtórzył się w kolejnym roku, jednak wskaźnik pozostał (z uwagi na poniesioną stratę na działalności) na ujemnym poziomie (-0,6), wskazując na ciągle niezrównoważoną sytuację ekonomiczną segmentu. Warunkiem poprawy wartości wskaźnika musiałby być wzrost wartości przychodów połowowych lub obniżenie kosztów zmiennych i stałych. W 2020 r. bardziej realnym jest pogorszenie wartości wskaźnika na co wpływ będzie miał 60% spadek wartości połowów. Można spodziewać się również dużego zmniejszenia kosztów zmiennych (z uwagi na ponad 50% spadek liczby dni połowowych), natomiast utrzymująca się liczba jednostek w segmencie w ograniczony sposób pozwala spodziewać się obniżenia kosztów stałych. W przypadku uwzględnienia otrzymywanych subwencji w obliczeniach wskaźnika miałby on wysoką dodatnią wartość (+3,9).

Nieco niższą od rekomendowanej wartości wskaźnika wypracował segment **VL1012PG**. Spadek z 1,35 do 0,3 był konsekwencją dużo głębszego spadku kosztów ogółem segmentu od spadku wartości przychodów połowowych. W konsekwencji tego segment przyniósł stratę w wysokości 0,5 mln EUR, w stosunku do 0,3 mln EUR zysku wypracowanego w 2018 r. Głęboki spadek wartości wyładunków w 2020 r. mimo znaczącego ograniczenia nakładu

połowowego, może przyczynić się do utrzymania wartości wskaźnika poniżej poziomu referencyjnego.

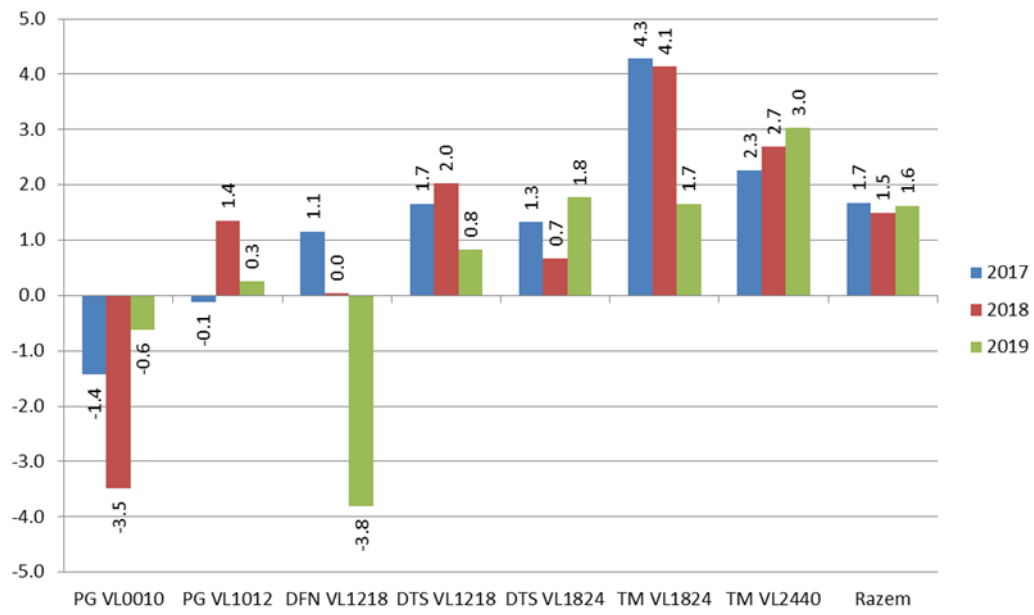
Głęboki regres przychodów operacyjnych w segmencie **VL1218DFN** przy relatywnie dużo niższym ograniczeniu kosztów wpłynął na znaczne zwiększenie straty na działalności i w konsekwencji osiągnięcia ujemnej (a tym samym poniżej wartości referencyjnej) wartości wskaźnika CR/BER (-3,8). Deficytowość segmentu jest na tyle wysoka, że nawet po uwzględnieniu otrzymanych subwencji wartość wskaźnika byłaby ujemna. Segment specjalizuje się w połowach ryb dennych sieciami skrzelowymi, tym samym jest szczególnie dotknięty kryzysem dorszowym. Co dodatkowo niekorzystne, z uwagi na rodzaj używanych narzędzi nie posiada on bogatej alternatywy połowów innych gatunków ryb. Nielimitowane kwotami połowy storni, z uwagi na dużo niższe ceny, mogą tylko częściowo wypełnić powstałą po zaprzestaniu połowów dorszy lukę w przychodach. Wartość wyładunków segmentu była w 2020 r. o 52% niższa niż w 2019 r. Kontynuowanie restrykcji w połowach dorszy w 2021 r. utrzyma bardzo trudną ekonomicznie sytuację statków.

W 2019 r. wskaźnik CR/BER dla segmentu **VL1218DTS** osiągnął wartość 0,8 był więc nieznacznie niższy od wartości referencyjnej. Niższa od 1 wartość wskaźnika oznacza, że segment nie był w stanie osiąganymi przychodami pokryć kosztów zmiennych, stałych i kapitałowych, a tym samym może oznaczać nadmiar kapitału. We wcześniejszych trzech latach wartość wskaźnika znacznie przekraczała pożądany poziom (2-2,6), a tym samym segment generował wystarczające do pokrycia kosztów przychody. Głównym powodem pogorszenia się rentowności segmentu był spadek wartości przychodów połowowych (-16%). Segment VL1218DTS jest w dużej mierze uzależniony od połowów dorszy. W 2018 r. zapewniały one 44% wartości wyładunków. Wartość połowów tych ryb w 2019 r. zmniejszyła się w stosunku do 2018 r. o 25%. Trudno jest prognozować czy w kolejnych latach nastąpi poprawa, czy pogorszenie wartości wskaźnika. Brak perspektyw na szybką odbudowę zasobów dorszy skłaniałoby raczej do pesymistycznej oceny wyników ekonomicznych w przyszłości.

Pozostałe segmenty statków rybackich (powyżej 18 metrów i powyżej 24 metrów) osiągnęły w 2019 r. poprawne wartości wskaźnika CR/BER. W dwóch segmentach **VL1824DTS**, **VL2440TM** wielkości wskaźnika uległy poprawie w stosunku do 2018 r. osiągając odpowiednio wartości 1,8 oraz 3. Dla segmentu VL1824DTS poprawa oznaczała przejście z negatywnej wartości (poniżej 1) do wartości powyżej poziomu referencyjnego. Co wskazuje na odzyskanie przez segment możliwości pokrycia kosztów przychodami i odpowiedniej wielkości zainwestowanego kapitału lub nawet jego niedoboru. W segmencie **VL1824TM** nastąpiło pogorszenie wartości wskaźnika (spadek z 4,1 do 1,7), jednak ciągle pozostawał on powyżej oczekiwanego poziomu. Bardzo wysoki poziom wskaźnika w latach wcześniejszych mógł sugerować niedobór kapitału, stąd jego korektę można interpretować za korzystną. Jak zostało to wcześniej powiedziane wysoka rentowność segmentu (bazuje on głównie na połowach ryb pelagicznych) i z drugiej strony zła sytuacja w rybołówstwie dorszowym spowodowała w 2020 r. migrację do tego segmentu statków z segmentu VL1824DTS, co może mieć negatywny wpływ na utrzymanie właściwej relacji przychodów generowanych przez segment do kosztów.

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 2017 - 2019 r.



Wskaźniki techniczne za okres 2018 – 2020

1. Wskaźnik wykorzystania statku

Obliczenia wskaźnika wykorzystania statku, podobnie jak w latach wcześniejszych, zostały przygotowane w oparciu o dane Centrum Monitorowania Rybołówstwa o aktywności bałtyckiej floty rybackiej 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 2018-2020.

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
2018	VL0010PG	510	14 220	1 529	40 792	1 141 724	119 598	211	107 610	3 000 420	322 619	38%	37%
	VL1012PG	107	7 218	1 198	8 779	612 766	104 220	206	22 042	1 486 908	246 788	41%	42%
	VL1218DFN	10	1 151	331	999	110 231	30 699	202	2 020	232 502	66 862	47%	46%
	VL1218DTS	49	6 195	1 381	5 188	691 486	154 535	187	9 163	1 158 465	258 247	60%	60%
	VL1824DTS	26	5 898	1 691	2 828	639 403	183 609	188	4 888	1 108 824	317 908	58%	58%
	VL1824TM	32	7 931	1 855	2 910	717 405	180 513	184	5 888	1 459 304	341 320	49%	53%
	VL2440TM	43	17 259	7 255	5 465	2 219 344	939 546	196	8 428	3 382 764	1 421 980	66%	66%
2018 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	VL0010PG	517	14 411	1 558	44 622	1 315 079	132 953	217	112 189	3 127 187	338 086	42%	39%
	VL1012PG	106	7 077	1 157	8 266	561 736	92 773	169	17 914	1 196 013	195 533	47%	47%
	VL1218DFN	13	1 441	390	688	70 043	19 164	157	2 041	226 237	61 230	31%	31%
	VL1218DTS	52	6 364	1 414	4 491	573 940	126 282	169	8 788	1 075 516	238 966	53%	53%
	VL1824DTS	25	5 676	1 631	2 466	566 887	163 426	155	3 875	879 780	252 805	64%	65%
	VL1824TM	30	7 320	1 689	2 075	513 894	128 966	131	3 930	958 920	221 259	54%	58%
VL2440TM	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%	
2020	VL0010PG	519	14 439	1 549	21 033	566 038	61 122	254	131 826	3 667 506	393 446	15%	16%
	VL1012PG	119	7 815	1 243	5 100	341 753	55 077	131	15 589	1 023 765	162 833	33%	34%
	VL1218DFN	16	1 771	436	574	67 017	15 984	77	1 232	136 367	33 572	49%	48%
	VL1218DTS	45	5 628	1 247	3 270	433 900	94 614	140	6 300	787 920	174 580	55%	54%
	VL1824DTS	13	2 542	741	572	113 997	32 448	123	1 599	312 666	91 143	36%	36%
	VL1824TM	44	10 303	2 643	3 219	751 562	198 192	144	6 336	1 483 632	380 592	51%	52%
VL2440TM	43	17 730	7 341	4 303	1 813 292	776 499	159	6 837	2 819 070	1 167 219	64%	67%	
2020 Suma	799	60 229	15 201	38 071	4 087 560	1 233 937	212	169 719	10 230 926	2 403 385	40%	51%	

¹ liczba dni w morzu najaktywniejszego statku w danym segmencie

W 2020 r. podobnie jak w latach wcześniejszych we wszystkich segmentach floty wskaźnik kWdni jak i GTdni był niższy od wartości referencyjnej (0,7). Tym samym zgodnie z wytycznymi interpretacji wskaźników technicznych wskazuje to na **potencjalny nadmiar zdolności technicznych w całej polskiej flocie bałtyckiej**. W 2020 r. poziom wskaźnika dla floty bałtyckiej ogółem uległ wyraźnemu pogorszeniu, co jak wspomniano wcześniej, należy przede wszystkim wiązać z zapaścią zasobów dorszy oraz wprowadzonych na szeroką skalę środków pomocowych w postaci rekompensat za tymczasowe wstrzymywanie połowów.

Wyraźne pogorszenie wartości wskaźnika nastąpiło dla dwóch segmentów grupujących łodzie rybackie **VL0010PG i VL1012PG**. W pierwszym z wymienionych segmentów wskaźniki kWdni oraz GTdni zmniejszyły się w 2020 r. w stosunku do 2019 r. o odpowiednio o 27 i 23 punkty procentowe. Natomiast w segmencie VL1012PG obydwa wskaźniki techniczne spadły o 14 i 13 punktów procentowych. **Zarówno segment łodzi do 10 metrów jak i do 12 metrów od wielu lat utrzymują, relatywnie do innych segmentów, najniższe wartości obydwu parametrów, co upoważnia do stwierdzenia strukturalnego nadmiaru zdolności technicznych w tych grupach statków. Z drugiej strony należy mieć na uwadze, że obydwa segmenty są najliczniejszymi we flocie bałtyckiej, stąd siłą rzeczy w obrębie tak licznej zbiorowości mogą występować duże wewnętrzne różnice.** Dodatkowo segment VL0010PG grupuje jednostki prowadzące połowy na różniących się istotnie specyfiką akwenach - Zalew Szczeciński, Zalew Wiślany, otwarte morze.

W segmencie **VL1218DFN**, jako jedynym, nastąpiła znaczna poprawa wartości wskaźników kWdni i GTdni, o odpowiednio 18 i 17 punktów procentowych. Niemniej wartość wskaźnika pozostawała na dużo niższym od referencyjnego poziomie (48%-49%), zbliżonym do poziomu z 2018 r., wskazującym na istnienie w segmencie nadmiaru zdolności technicznych.

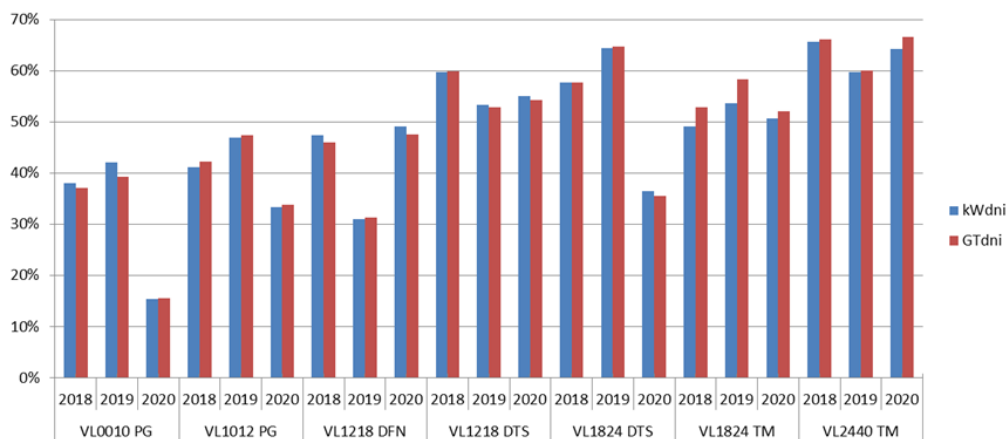
Nieznaczna poprawa (o 1-2 punkty procentowe) wartości wskaźnika nastąpiła dla segmentu **VL1218DTS**, pozostawał on jednak ciągle dużo poniżej wartości referencyjnej wskazującej niepełne wykorzystanie posiadanych zdolności technicznych.

Mimo poważnego zmniejszenia liczby statków (z 25 do 13) w segmencie **VL1824DTS** nastąpił duży regres wykorzystania zdolności technicznych – spadek kWdni i GTdni o odpowiednio 28 i 29 punktów procentowych do wartości zaledwie 36%. Było to naturalną konsekwencją ograniczonych możliwości prowadzenia połowów dorszy (podstawowego poławianego przez segment gatunku ryb). Nieznaczne zmiany wartości wskaźnika wystąpiły w segmentach statków ukierunkowanych na połowy ryb pelagicznych.

W segmencie **VL1824TM** wskaźniki kWdni i GTdni spadły o 3 i 6 punktów procentowych do poziomu 51% i 52%. Na pogorszenie wykorzystania potencjału technicznego mógł mieć wpływ przechodzenia do segmentu pelagicznego 18-24 metrów mniej efektywnych technicznie statków z segmentu VL1824DTS.

Po jednorocznym spadku, poprawa wartości wskaźników w granicach 4-7 punktów procentowych nastąpiła w segmencie **VL2440TM**. Obydwa wskaźniki pozostawały na poziomie zbliżonym, jednak niższym od referencyjnego (70%), co jest sygnałem o nadmiarze zdolności technicznych.

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



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. Za statki aktywne uznano te jednostki, które prowadziły działalność połowową przez co najmniej jeden dzień w roku sprawozdawczym.

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

Zgodnie z wytycznymi uznaje się, że statki nieaktywne stanowią niewykorzystaną zdolność połowową i tym samym ograniczają wskaźnik efektywności technicznej oraz wykorzystania zdolności połowowej w odniesieniu do całej floty.

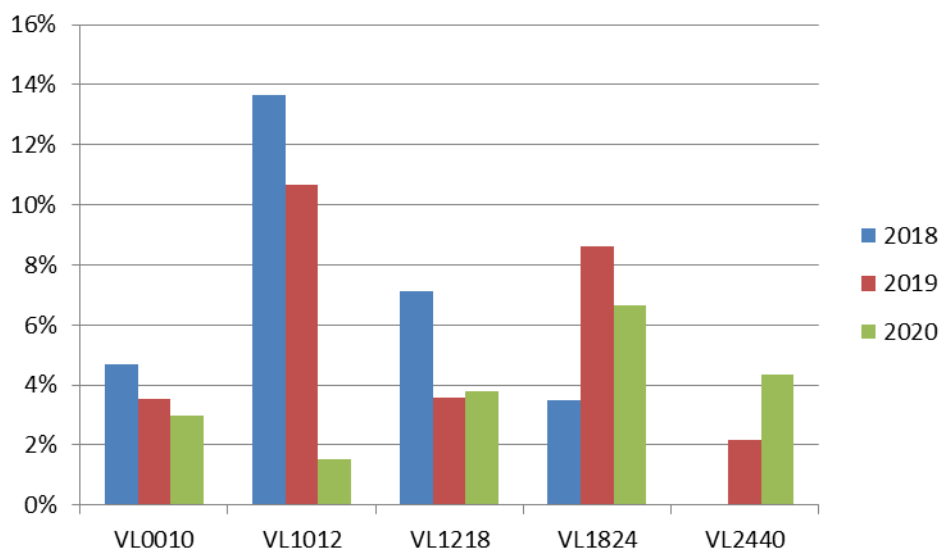
W 2020 r. nastąpiło zauważalne zmniejszenie liczby jednostek nieaktywnych w polskiej flocie rybackiej z 41 do 26 jednostek rybackich, co stanowiło zaledwie 3% ogólnej liczby statków rybackich znajdujących się w rejestrze (w 2019 r. 5%). Wskaźnik floty nieaktywnej miał najwyższą wartość dla statków w przedziale długości 18-24 metrów (7%) – 4 statki rybackie. W pozostałych grupach długości nie przekraczał on 4%, co można uznać za niską wartość.

Tabela 8. Statystyki aktywności floty w latach 2018-2020.

Rok	DCF długość	aktywne			nieaktywne			nieaktywne/ogółem		
		liczba	GT	kW	liczba	GT	kW	liczba	GT	kW
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%
2020	VL0010	519	1 559	14 472	16	44	380	3%	3%	3%
	VL1012	129	1 378	8 601	2	14	42	2%	1%	0.5%
	VL1218	51	1 549	6 636	2	28	140	4%	2%	2%
	VL1824	56	3 285	12 583	4	168	940	7%	5%	7%
	VL2440	44	7 232	17 800	2	290	840	4%	4%	5%
	VL40XX	3	16 871	18 140				0%	0%	0%
2020 Suma		802	31 874	78 232	26	544	2 342	3%	2%	3%

Na poniższym wykresie przedstawiono w formie graficznej dane o wskaźniku floty nieaktywnej dla trzech ostatnich lat (2018-2020). Przyjmując interpretację wskaźnika na podstawie wytycznych określających poziom 90% aktywnej floty jako pozytywny, w 2020 r. w żadnej z grup długości nie był on mniejszy.

Rysunek 6. Względny udział liczby nieaktywnych jednostek w poszczególnych przedziałach długości statków w latach 2018-2020.



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 2017-2019 lub 2018-2020).

Segment	Liczba statków rybackich	Wskaźnik zrównoważonego odłowu (SHI)	Wskaźnik zagrożonych stad SRI	CR/BER	ROI	Wskaźnik wykorzystania statku	
						kWdni	GTdni
VL0010PG	519 w 2020	1,91* w 2020	1 w 2020	-0,6 w 2019	-7,1% w 2019	15% w 2019	16% w 2019
	517 w 2019	2,53* w 2019	1 w 2019	-3,5 w 2018	-16,4% w 2018	42% w 2018	39% w 2018
	510 w 2018	2,51* w 2018	1 w 2018	-1,4 w 2017	-8,1% w 2017	38% w 2017	37% w 2017
VL1012PG	119 w 2020	1,92* w 2020	0 w 2020	0,3 w 2019	-3,2% w 2019	33% w 2020	34% w 2020
	106 w 2019	2,78* w 2019	1 w 2019	1,35 w 2018	1,9% w 2018	47% w 2019	47% w 2019
	107 w 2018	2,68 w 2018	2 w 2018	-0,1 w 2017	-4,6% w 2017	41% w 2017	42% w 2018
VL1218DFN	16 w 2020	1,31* w 2020	0 w 2020	-3,8 w 2019	-18,0% w 2019	49% w 2020	48% w 2020
	13 w 2019	3,16 w 2019	1 w 2019	0,04 w 2018	-3,5% w 2018	31% w 2019	31% w 2019
	10 w 2018	2,82 w 2018	2 w 2018	1,1 w 2017	0,9% w 2017	47% w 2018	46% w 2018
VL1218DTS	45 w 2020	1,50* w 2020	2 w 2020	0,8 w 2019	-1,6% w 2019	55% w 2020	54% w 2020
	48 w 2019	2,64 w 2019	2 w 2019	2,0 w 2018	7,7% w 2018	53% w 2019	53% w 2019
	49 w 2018	2,54 w 2018	2 w 2018	1,7 w 2017	5,3% w 2017	60% w 2018	60% w 2018
VL1824DTS	13 w 2020	1,36 w 2020	1 w 2020	1,8 w 2019	5,9% w 2019	36% w 2020	36% w 2020
	25 w 2019	2,46 w 2019	1 w 2019	0,7 w 2018	-5,3% w 2018	64% w 2019	65% w 2019
	26 w 2018	2,33 w 2018	2 w 2018	1,3 w 2017	3,3% w 2017	58% w 2018	58% w 2018
VL1824TM	44 w 2020	1,63 w 2020	0 w 2020	1,7 w 2019	4,4% w 2019	51% w 2020	52% w 2020
	30 w 2019	1,93 w 2019	1 w 2019	4,1 w 2018	16,8% w 2018	54% w 2019	58% w 2019
	32 w 2018	1,84 w 2018	1 w 2018	4,3 w 2017	16,8% w 2017	49% w 2018	53% w 2018
VL2440TM	43 w 2020	1,65 w 2020	1 w 2020	3,0 w 2019	16,2% w 2019	64% w 2020	67% w 2020
	43 w 2019	1,75 w 2019	1 w 2019	2,7 w 2018	12,5% w 2018	60% w 2019	60% w 2019
	43 w 2018	1,7 w 2018	1 w 2018	2,3 w 2017	11,2% w 2017	66% w 2018	66% w 2018

Uwaga: wskaźniki biologiczne za lata 2018-2020 zostały zaktualizowane w stosunku do danych z poprzedniego raportu.

* wskaźnik w danym roku i segmencie można uznać za niedostępny, gdyż wartość wyładunków segmentu w tym okresie była oparta w mniej niż w 40% na stadach z wyznaczonym stosunkiem F/Fmsy.

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 (2020 r.):
 - ✓ wskaźnik zrównoważonego odłowu (*sustainable harvest indicator*) wyniósł 1,91
 - ✓ wskaźnik zagrożonych stad (*stocks at risk*) wyniósł 1;
- ❖ w obszarze wskaźników technicznych (2020 r.):
 - ✓ wskaźnik wykorzystania statku (*vessel utilisation indicator*) wyniósł 15% kWdni i 16% GTdni,
 - ✓ wskaźnik nieaktywnej floty (*inactive fleet indicator*) wyniósł 3% ogólnej liczby statków rybackich w grupie długości do 10 metrów, co oznacza niewykorzystanie 3% GT i 3% kW;
- ❖ w obszarze wskaźników ekonomicznych (2019 r.):
 - ✓ wskaźnik zwrotu inwestycji (ROI) wyniósł -7,1%,
 - ✓ wskaźnik pokrycia progu rentowności przychodem (CR/BER) wyniósł -0,6.

Wskaźnik biologiczny SHI dla segmentu VL0010PG w analizowanym okresie przekraczał znacznie 1, ale w 2020 roku nieco się zmniejszył. Tym samym połowy segmentu VL0010PG w znacznym stopniu zależą od stad przełowionych w sensie zasady MSY. Należy jednak zauważyć, że segment nie spełnia warunku min. 40% wartości wyładunków pochodzących ze stad, dla których można wyznaczyć stosunek F/F_{msy}. Tym samym, zgodnie z wytycznymi, wskaźnik SHI uznaje się za niedostępny. Zatem wartość wskaźnika (tabela 3b) dla tych statków należy traktować jako uzupełniającą, nie braną pod uwagę w ocenie zrównoważenia segmentu. Poza tym połowy segmentu opierają się na jednym stadzie zagrożonym (wartość dla wskaźnika zagrożonych zasobów wynosi 1).

W segmencie gwałtownemu pogorszeniu uległ wskaźnik wykorzystania statku. Wartość wskaźnika w 2020 r. wyniosła zaledwie 15% (kWdni) była więc aż o 27 punktów procentowych (pproc) niższa niż rok wcześniej (42%).

W 2019 r. podobnie jak w 2018 r. segment osiągnął stratę (-1,6 mln EUR). Z uwagi głównie na wyższą wartość połowów (+26%) wygenerowana strata była jednak niższa niż rok wcześniej (-3,5 mln EUR). W wyniku tego wskaźnik ROI poprawił się, jednak ciągle miał wartość ujemną, poniżej wartości referencyjnej (w 2019 r. 0,25%).

Również wartość wskaźnika pokrycia prognozy rentowności przychodem (CR/BER) była ujemna, czyli poniżej wysokości referencyjnej (>1). W 2019 r. wskaźnik wyraźnie się poprawił (z uwagi na wzrost dochodów) jednak w 2020 r. można ponownie spodziewać się znacznego pogorszenia rentowności segmentu z uwagi na głębokie załamanie się wielkości połowów.

Na podstawie uzyskanych przez segment VL0010PG wyników należy stwierdzić, że jest on nie zrównoważony ekonomicznie w długim okresie czasu. Niezrównoważenie może mieć charakter strukturalny (powtarzające się negatywne wartości wskaźników w ostatnich latach). Wysokość wskaźników technicznych w latach 2018-2020 była poniżej zalecanej wartości (70%), co zgodnie z wytycznymi może wskazywać na nadmiar zdolności technicznych Segment nie spełnia warunku min. 40% wartości wyładunków pochodzących ze stad, dla których można wyznaczyć stosunek F/F_{msy}. Tym samym, zgodnie z wytycznymi, wskaźnik SHI uznaje się za niedostępny. Gdyby pominąć ten warunek, biorąc pod uwagę, że wskaźnik SHI w ostatnich trzech latach kształtował się na poziomie >1, upoważnione byłoby stwierdzenie, że segment jest nie zrównoważony pod względem biologicznym. Poza tym segment w okresie 2018-2020 opierał się na jednym stadzie zagrożonym, co może wskazywać na nie zrównoważenie segmentu. Podsumowując wartości wskaźników SHI (jeśli uznać go za dostępny) i SRI w okresie 2018-2020 wskazują na nierównoważenie segmentu pod względem biologicznym. Oceniając segment całościowo - negatywne wskaźniki biologiczne, ekonomiczne i techniczne wskazują na nie zrównoważenie segmentu.

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

- ❖ w obszarze wskaźników biologicznych (2020 r.):
 - ✓ wskaźnik zrównoważonego odłowu (*sustainable harvest indicator*) wyniósł 1,92;
 - ✓ wskaźnik zagrożonych stad (*stocks at risk*) wyniósł 0;
- ❖ w obszarze wskaźników technicznych (2020 r.):

- ✓ wskaźnik wykorzystania statku (*vessel utilisation indicator*) wyniósł 33% kWdni i 34% GTdni,
- ✓ wskaźnik nieaktywnej floty (*inactive fleet indicator*) w grupie długości 10-12 metrów wyniósł 2% ogólnej liczby statków rybackich, co oznacza niewykorzystanie 1% GT i 0,5 kW statków dla danego przedziału długości łodzi;
- ❖ w obszarze wskaźników ekonomicznych (2019 r.):
 - ✓ wskaźnik zwrotu inwestycji (ROI) miał negatywną wartość -3,2%,
 - ✓ wskaźnik pokrycia progu rentowności przychodem (CR/BER) wyniósł 0,3 (poniżej wartości referencyjnej).

Segment w 2018 r. odnotował poprawę wskaźników z wartości ujemnej do dodatniej, co wynikało z wyższych dochodów połowowych (wzrost połowów dorszy, storni i troci). W 2019 r. wielkość przychodów połowowych segmentu wyraźnie spadła (-31%) w efekcie czego segment wykazał stratę (-0,5 mln EUR). Wielkości obydwu analizowanych wskaźników ekonomicznych uległy pogorszeniu, spadając poniżej poziomów referencyjnych. Podobnie wskaźniki techniczne znajdowały się znacznie poniżej rekomendowanych wartości.

Wskaźnik zrównoważonego odłowu w okresie 2018-2019 był bliski 3, a w 2020 roku zmniejszył się do nieco poniżej 2. Jednak w okresie 2018-2020 wartość wyladunków tego segmentu ze stad przełowionych zmniejszyła się z 43% do zaledwie 18%, zatem wskaźnik można uznać w okresie 2019-2020 za niedostępny. Natomiast wskaźnik zagrożonych zasobów obniżył się z 2 w 2018 r. do zera w 2020 r. (czyli w 2020 r. segment nie poławiał stad zagrożonych, we wskaźniku uwzględnia się tylko te stada zagrożone, których połowy stanowią co najmniej 10% połowów segmentu ogółem lub segment odławia co najmniej 10% połowów danego stada).

Segment VL1012PG wykazał, podobnie jak i w latach wcześniejszych, niezrównoważenie ekonomiczne. Na podstawie dużego spadku wartości wyladunków można prognozować dalsze pogorszenie rentowności segmentu w 2020 r. Zmiany wskaźników w latach 2017-2019 w zakresie pozytywnych i negatywnych wartości nie pozwalają wnioskować o istnieniu strukturalnej ekonomicznej nadwyżki zdolności połowowej. Wysokość wskaźników technicznych w latach 2018-2020 była poniżej zalecanej wartości (70%), co zgodnie z wytycznymi może wskazywać na nadmiar zdolności technicznych. Wskaźnik SHI w okresie 2018-2020 znacznie przekraczał wartość referencyjną 1, tym samym wskazywał na niezrównoważenie. Jednak z uwagi na fakt, że w latach 2019-2020 segment nie spełniał warunku min. 40% wartości wyladunków pochodzących ze stad, dla których można wyznaczyć stosunek F/F_{msy} , zgodnie z wytycznymi wskaźnik SHI uznaje się za niedostępny. Gdyby pominąć ten warunek, uzasadnione byłoby stwierdzenie, że segment jest niezrównoważony pod względem biologicznym w okresie analizowanych trzech lat. Z kolei wskaźnik SRI zmalał w okresie 2018-2020 z wartości 2 do zera, ale w dwóch na trzy lata wskazywał potencjalne niezrównoważenie. Podsumowując wartości wskaźników SHI (jeśli uznać go za dostępny) i SRI w okresie 2018-2020 wskazują na nierównoważenie segmentu pod względem biologicznym. Oceniając segment całościowo - negatywne wskaźniki biologiczne i techniczne oraz niestabilne wskaźniki ekonomiczne wskazują na niezrównoważenie segmentu.

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

- ❖ w obszarze wskaźników biologicznych (2020 r.):
 - ✓ wskaźnik zrównoważonego odłowu (*sustainable harvest indicator*) wyniósł 1,31,
 - ✓ wskaźnik zagrożonych stad (*stocks at risk*) wyniósł 0;
- ❖ w obszarze wskaźników technicznych (2020 r.):
 - ✓ wskaźnik wykorzystania statku (*vessel utilisation indicator*) wyniósł 49% kWdni i 48% 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 (podobnie jak rok wcześniej), co oznacza niewykorzystanie 2% GT i 2% kW statków dla danego przedziału długości,
- ❖ w obszarze wskaźników ekonomicznych (2019 r.):
 - ✓ wskaźnik zwrotu inwestycji (ROI) był ujemny i wyniósł -18%,
 - ✓ wskaźnik pokrycia prognozy rentowności przychodem (CR/BER) wyniósł -3,8.

W analizowanym segmencie w 2020 r. wskaźnik zrównoważonego odłowu wyraźnie obniżył się w porównaniu do lat wcześniejszych, ale nadal przekraczał 1. Jednakże w 2020 r. wartość wyładunków segmentu ze stad przełowionych wynosiła zaledwie 9% (poprzednio ok. 50-60%), zatem w tymże roku wskaźnik można uznać za niedostępny. Wskaźnik zagrożonych zasobów spadł z 2 (2018 r.) do 0 w 2020 r.

W 2019 r. segment zwiększył stratę do 0,6 mln EUR, co zdecydowanie negatywnie wpłynęło na wypracowane w 2019 r. wskaźniki ekonomiczne. Przyczyną pogorszenia rentowności segmentu był gwałtowny spadek przychodów połowowych (-48%), wynikający głównie z regresu w połowach dorszy, stanowiących o niemal 50% wartości wyładunków segmentu.

W przypadku wskaźników ekonomicznych wskaźnik CR/BER dla segmentu VL1218DFN znajdował się w 2019 r. (drugi rok z rzędu) na niższym od referencyjnego („1”) poziomie. Wskaźnik zwrotu z inwestycji (ROI) był poniżej poziomu alternatywnej opcji inwestowania (0,25%). Tym samym należy stwierdzić, że segment wykazuje brak zrównoważenia ekonomicznego. Wysokość wskaźników technicznych w latach 2018-2020 była poniżej zalecanej wartości (70%), co zgodnie z wytycznymi może wskazywać na nadmiar zdolności technicznych. Niskie poziomy wskaźników w latach 2017-2019 mogą wskazywać na strukturalny charakter nadwyżki zdolności połowowej. Wskaźnik SHI w latach 2018 – 2020 znacznie zmalał, ale przekraczał wartość referencyjną 1, co wskazuje na niezrównoważenie segmentu (jednak z uwagi na nie przekroczenie prognozy 40%, zgodnie z wytycznymi uznaje się go za niedostępny w 2020 r). Z kolei wskaźnik SRI zmalał w okresie 2018-2020 z wartości 2 do zera, ale w dwóch na trzy lata wskazywał potencjalne niezrównoważenie. Podsumowując wartości wskaźników SHI (jeśli uznać go za dostępny) i SRI w okresie 2018-2020 wskazują na nierównoważenie segmentu pod względem biologicznym. Oceniając segment całościowo - negatywne wskaźniki biologiczne i techniczne oraz częściowo wskaźniki ekonomiczne wskazują na niezrównoważenie segmentu.

4. Wyniki osiągnięte przez kolejny segment statków rybackich VL1218DTS (trawlerzy denne o długości całkowitej od 12 do 18 m):

- ❖ w obszarze wskaźników biologicznych (2020 r.):
 - ✓ wskaźnik zrównoważonego odłowu (*sustainable harvest indicator*) wyniósł 1,50,
 - ✓ wskaźnik zagrożonych stad (*stocks at risk*) wyniósł 2,
- ❖ w obszarze wskaźników technicznych (2020 r.):
 - ✓ wskaźnik wykorzystania statku (*vessel utilisation indicator*) wyniósł 55% kWdni i 54% GTdni,
 - ✓ wskaźnik nieaktywnej floty (*inactive fleet indicator*) wyniósł 4% ogólnej liczby statków rybackich danej długości, co oznacza niewykorzystanie 2% GT i 2% kW statków dla danego przedziału długości,
- ❖ w obszarze wskaźników ekonomicznych (2019 r.):
 - ✓ wskaźnik zwrotu inwestycji (ROI) był ujemny i wyniósł -1,6%,
 - ✓ wskaźnik pokrycia prognozy rentowności przychodem (CR/BER) wyniósł 0,8.

Wskaźnik zrównoważonego odłowu zmniejszył się z wartości powyżej 2,5 do 1,5 w 2020 roku. W tymże roku wartość wyładunków segmentu ze stad niezrównoważonych wynosiła 36% (poprzednio ponad 50%), zatem wskaźnik można uznać za niedostępny dla 2020 roku. Jednocześnie wartość wskaźnika zagrożonych zasobów dla segmentu VL1218DTS w okresie 2018-2020 była stała i wynosiła 2 (czyli w tym okresie segment eksploatował dwa zagrożone stada, we wskaźniku uwzględnia się tylko te stada zagrożone, których połowy stanowią co najmniej 10% połowów segmentu ogółem lub segment odławia co najmniej 10% połowów danego stada).

Wartość wskaźników ekonomicznych i technicznych wypracowanych przez segment uległa w 2019 r. znacznemu pogorszeniu osiągając wartości poniżej poziomów referencyjnych (w odróżnieniu od 2018 r.). Głównym powodem pogorszenia się rentowności segmentu był spadek wartości przychodów połowowych (-16%). Segment VL1218DTS jest w dużej mierze uzależniony od połowów dorszy. W 2018 r. zapewniały one 44% wartości wyładunków. Wartość połowów tych ryb w 2019 r. zmniejszyła się w stosunku do 2018 r. o 25%. Można prognozować, że znaczące ograniczenie kwoty połowowej tych ryb w 2020 r. przyczyni się do pogłębienia zapaści ekonomicznej statków należących do tego segmentu.

Wskaźniki ekonomiczne uzyskane przez segment VL1218DTS w 2019 r. są poniżej wartości referencyjnych, co wskazuje na brak zrównoważenia ekonomicznego (w latach wcześniejszych segment był rentowny). Uzyskiwane w latach 2017-2019 wartości wskaźników nie upoważniają do stwierdzenia strukturalnej nadwyżki połowowej (ekonomicznej). Wysokość wskaźników technicznych w latach 2018-2020 była poniżej zalecanej wartości (70%), co zgodnie z wytycznymi może wskazywać na nadmiar zdolności technicznych. W latach 2018-2020 wartość wskaźnika SHI kształtowała się na poziomie wskazującym na niezrównoważenie biologiczne. Należy mieć jednak na uwadze, że w 2020 r. segment nie spełniał warunku min. 40% wartości wyładunków pochodzących ze stad, dla których można wyznaczyć stosunek F/F_{msy} . Tym samym, zgodnie z wytycznymi, uznaje się go za niedostępny w tymże roku. Z kolei wskaźnik SRI w okresie 2018-2020 był stały i wynosił 2, co wskazuje potencjalne niezrównoważenie segmentu. Podsumowując, na podstawie wartości wskaźników SHI i SRI w okresie 2018-2020 można stwierdzić, że segment jest niezrównoważony pod względem biologicznym. Oceniając

segment całościowo - negatywne wskaźniki biologiczne i techniczne, mimo pozytywnej wartości wskaźników ekonomicznych, wskazują na niezrównoważenie segmentu.⁵

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

- ❖ w obszarze wskaźników biologicznych (2020 r.):
 - ✓ wskaźnik zrównoważonego odłowu (*sustainable harvest indicator*) wyniósł 1,36,
 - ✓ wskaźnik zagrożonych stad (stocks at risk) wyniósł 1;
- ❖ w obszarze wskaźników technicznych (2020 r.):
 - ✓ wskaźnik wykorzystania statku (*vessel utilisation indicator*) wyniósł 36% kWdni i 36% GTdni,
 - ✓ wskaźnik nieaktywnej floty (*inactive fleet indicator*) dla statków należących do grupy długości 18-24 metrów wyniósł 7% ogólnej liczby statków, co oznacza niewykorzystanie 5% GT i 7% kW statków dla danego przedziału długości;
- ❖ w obszarze wskaźników ekonomicznych (2019 r.):
 - ✓ wskaźnik zwrotu inwestycji (ROI) wyniósł 5,9%,
 - ✓ wskaźnik pokrycia prognozy rentowności przychodem (CR/BER) wyniósł 1,8.

Wskaźnik zrównoważonego odłowu zmniejszył się z wartości bliskich 2,33-2,46 w latach 2018-2019 do 1,36 w roku 2020. Wartość *wskaźnika zagrożonych zasobów* tego segmentu w analizowanych latach zmniejszyła się z 2 do 1 (liczba zagrożonych stad eksploatowanych przez segment zmniejszyła się z 2 do 1, we wskaźniku uwzględnia się tylko te stada zagrożone, których połowy stanowią co najmniej 10% połowów segmentu ogółem lub segment odławia co najmniej 10% połowów danego stada). Segment floty w dużym stopniu bazuje na połowach przełowionych stad, przy tym poziom przełowienia się znacznie zmniejszył.

W 2019 r. segment charakteryzował się dobrym poziomem wskaźnika ROI, podobnie wskaźnik CR/BER znajdował się w 2019 r. powyżej pożądanego poziomu („1”). Obydwa parametry uległy poprawie w stosunku do negatywnych wartości z 2018 r. Poprawa wartości wskaźników nastąpiła w wyniku ograniczenia kosztów, głównie wynagrodzeń (-39%) i energii (-9%). Nakład połowowy segmentu podobnie jak i wartość połowów zmniejszyły się w 2019 r. w stosunku do 2018 r. o 13%. Z uwagi na wysoki udział dorszy w przychodach, segment znajduje się w regresie. W 2020 r. liczba statków należących do segmentu zmniejszyła się do 13 jednostek (z 25 w 2019 r.). Nastąpiło to w wyniku przekierowania połowów na ryby pelagiczne i przechodzenia statków do segmentu VL1824TM.

W analizowanym okresie wskaźniki biologiczne dla segmentu VL1824DTS wskazują na dużą zależność połowów od przełowionych i zagrożonych stad. Mimo, że ta zależność się zmniejszyła w 2020 r., wskaźnik SHI pozostawał na poziomie znacznie wyższym od 1, co wskazuje na niezrównoważenie segmentu. Podobnie wskaźnik SRI w okresie 2018-2020 wynosił 1-2 (liczba zagrożonych stad eksploatowanych przez segment, z uwzględnieniem warunku w co najmniej 10%, wynosiła 1 lub 2), co wskazuje na potencjalne niezrównoważenie segmentu. Podsumowując, na podstawie wartości wskaźników SHI i SRI w okresie 2018-2020 można stwierdzić, że segment jest

⁵ Segmenty floty, w przypadku których nie występuje równowaga względem uprawnień do połowów, jakimi dysponują, zwykle uznaje się za charakteryzujące się brakiem równowagi, nawet jeżeli wskaźniki gospodarcze wskazują na krótko i długoterminową rentowność [COM(2014) 545 final str. 4].

niezrównoważony pod względem biologicznym. Wskaźniki ekonomiczne w 2019 r. znajdowały się na dobrym poziomie (powyżej wartości referencyjnych), tym samym segment, w ocenie ekonomicznej, nie wykazywał niezrównoważenia. Wysokość wskaźników technicznych w latach 2018-2020 była poniżej zalecanej wartości (70%), co zgodnie z wytycznymi może wskazywać na nadmiar zdolności technicznych. Oceniając segment całościowo - negatywne wskaźniki biologiczne i techniczne, mimo pozytywnej wartości wskaźników ekonomicznych, wskazują na niezrównoważenie segmentu.⁶

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

- ❖ w obszarze wskaźników biologicznych (2020 r.):
 - ✓ wskaźnik zrównoważonego odłowu (*sustainable harvest indicator*) wyniósł 1,63,
 - ✓ wskaźnik zagrożonych stad (*stocks at risk*) wyniósł 0;
- ❖ w obszarze wskaźników technicznych (2020 r.):
 - ✓ wskaźnik wykorzystania statku (*vessel utilisation indicator*) wyniósł 51% kWdni i 52% GTdni,
 - ✓ wskaźnik nieaktywnej floty (*inactive fleet indicator*) wyniósł 7% ogólnej liczby statków rybackich danej długości, co oznacza niewykorzystanie 5% GT i 7% kW statków dla danego przedziału długości;
- ❖ w obszarze wskaźników ekonomicznych (2019 r.):
 - ✓ wskaźnik zwrotu inwestycji (ROI) wyniósł 4,4%,
 - ✓ wskaźnik pokrycia prognozy rentowności przychodem (CR/BER) wyniósł 1,7.

W segmencie VL1824TM w analizowanym okresie wskaźnik SHI był bliski 2, ale zmniejszył się nieco w 2020 r. Segment jest silnie zależny od połowów przelowionych stad. Wskaźnik zagrożonych zasobów w okresie 2018-2020 zmniejszył się z 1 do zera (w 2020 r. segment nie eksploatował stad uznawanych za zagrożone, we wskaźniku uwzględnia się tylko te stada zagrożone, których połowy stanowią co najmniej 10% połowów segmentu ogółem lub segment odławia co najmniej 10% połowów danego stada).

Wskaźniki ekonomiczne segmentu uległy w latach 2017-2019 stopniowemu pogorszeniu. Segment VL1824TM osiągnął w 2019 r. wskaźnik ROI w wysokości 4,4%, co było wynikiem dużo niższym w stosunku do 2018 r. (16,8%), jednak ciągle powyżej drugiej najlepszej opcji wariantowej (0,25%). Podobnie wskaźnik dochodu bieżącego do dochodu zapewniającego próg rentowności (CR/BER) utrzymał się powyżej rekomendowanej wartości (1), jednak był wyraźnie niższy od wartości z 2018 r. (4.1). Pogorszenie wyników nastąpiło w rezultacie niższych przychodów połowowych (-31%), co z kolei było związane z obniżeniem kwot połowowych dwóch najważniejszych pod względem ekonomicznym dla segmentu gatunków – szprotów, a przede wszystkim śledzi.

Segment VL1824TM z uwagi na wysokość współczynnika SHI przekraczającą 1 okresie 2018-2020 (przy czym ponad 80% wartości wyladunków jest opartych na połowach przelowionych stad) jest biologicznie niezrównoważony. Ponadto wskaźnik SRI w dwóch z trzech analizowanych lat wynosił 1. Podsumowując, na podstawie wartości wskaźników SHI i SRI w okresie 2018-2020 można stwierdzić, że segment jest niezrównoważony pod względem biologicznym. Natomiast poziom wskaźników

⁶ Op.cit.

ekonomicznych jest ciągle zadawalający. Wysokość wskaźników technicznych w latach 2018-2020 była poniżej zalecanej wartości (70%), co wskazuje na niewykorzystanie potencjału statków. Oceniając segment całościowo - negatywne wskaźniki biologiczne i techniczne, mimo pozytywnej wartości wskaźników ekonomicznych, wskazują na niezrównoważenie segmentu.⁷

7. Sytuacja segmentu VL2440TM (trawlerzy pelagiczne o długości całkowitej od 24 do 40 m):

- ❖ w obszarze wskaźników biologicznych (2020 r.):
 - ✓ wskaźnik zrównoważonego odłowu (*sustainable harvest indicator*) wyniósł 1,65,
 - ✓ wskaźnik zagrożonych stad (*stocks at risk*) wyniósł 1;
- ❖ w obszarze wskaźników technicznych (2020 r.):
 - ✓ wskaźnik wykorzystania statku (*vessel utilisation indicator*) wyniósł 64% kWdni i 67 GTdni,
 - ✓ wskaźnik nieaktywnej floty (*inactive fleet indicator*) – brak nieaktywnych statków;
- ❖ w obszarze wskaźników ekonomicznych (2019 r.):
 - ✓ wskaźnik zwrotu inwestycji (ROI) wyniósł 16,2%,
 - ✓ wskaźnik pokrycia prognozy rentowności przychodem (CR/BER) wyniósł 3.

W analizowanych latach wskaźnik zrównoważonego odłowu dla segmentu VL2440TM znacznie przewyższał 1, podobnie jak w przypadku segmentu VL1824TM. Segment był silnie zależny od połowów przelowionych stad. Wskaźnik zagrożonych stad w całym okresie 2018-2020 wyniósł 1.

Segment w latach 2017-2019 osiągał pozytywne, poprawiające się wartości wskaźników ekonomicznych. Wysokość wskaźnika ROI w okresach 2017-2019 utrzymywała się na poziomie odpowiednio: 11,2% w 2017 r. i 12,4% w 2018 r. i 16,2% w 2019 r. czyli zdecydowanie powyżej bezpiecznych alternatyw. Wartość wskaźnika CR/BER w okresie 2017-2019 przekraczała referencyjną wartość („1”), co wskazuje na dobrą relację przychodowo-kosztową.

Segment VL2440TM ze względu na wysokość wskaźnika SHI przekraczającą 1 okresie 2018-2020 (przy czym blisko 90% lub więcej wartości wyladunków jest opartych na połowach przelowionych stad) jest biologicznie niezrównoważony. Ponadto wskaźnik SRI w każdym z trzech analizowanych lat wyniósł 1 (segment odławiał jedno zagrożone stado, z uwzględnieniem warunku w co najmniej 10%). Podsumowując, na podstawie wartości wskaźników SHI i SRI w okresie 2018-2020 można stwierdzić, że segment jest niezrównoważony pod względem biologicznym. Natomiast segment wykazuje bardzo stabilną sytuację ekonomiczną (jest zrównoważony ekonomicznie). Wskaźnik technicznego wykorzystania statków po spadku w 2019 r. w 2020 poprawił się i zbliżył do zalecanej wartości 70%. Oceniając segment całościowo - negatywne wskaźniki biologiczne i techniczne, mimo pozytywnej wartości wskaźników ekonomicznych wskazują na niezrównoważenie segmentu.⁸

⁷ Op.cit.

⁸ Op.cit.

Połowy w podziale na segmenty floty

Polskie połowy na Morzu Bałtyckim były w 2020 r. podobnie jak i w 2019 r. niższe niż rok wcześniej. Wpływ na to miały dwa główne czynniki. Po pierwsze zamknięcie ukierunkowanych połowów tych ryb w lipcu 2019 r. (wynikające z katastrofalnej kondycji zasobów) oraz przedłużenie środków ochronnych na 2020 r. Drugim czynnikiem było obniżenie limitów połowowych ryb pelagicznych – śledzi z 61 tys. ton w 2018 r., 48 tys. ton w 2019 r. do 43 tys. ton w 2020 r. oraz szprotów z 78 tys. ton w 2018 r. do 77 tys. ton w 2019 r. i 64 tys. ton w 2020 r.

Połowy floty bałtyckiej wyniosły w 2019 r. 146 tys. ton co w stosunku do 2018 r. stanowiło spadek o 6%. W 2020 r. połowy wyniosły 130 tys. ton, czyli o 11% mniej niż w 2019 r. Spośród najważniejszych gospodarczo gatunków najwyższy spadek odnotowały połowy szprotów (-19%) oraz storni (-13%). Połowy śledzi spadły o 8%. Wprowadzone restrykcje połowowe dorszy spowodowały obniżenie ich wyładunków do poziomu zaledwie 470 ton (-90%). Znacząco obniżyły się również połowy ryb słodkowodnych, na które ukierunkowane są głównie łodzie rybackie. Wyładunki leszczy spadły o 67%, okoni o 64%, płoci o 60%, sandaczy o 42%.

Łodzie rybackie o długości do 10 metrów (**VL0010PG**) złowiły w 2020 r. zaledwie 2,8 tys. ton ryb, czyli o 60% mniej niż w 2019 r. (historyczne połowy segmentu były bliskie 9 tys. ton – 2015 r.). Spośród najważniejszych poławianych przez statki należące do segmentu gatunków ryb najwyższy spadek odnotowano w wyładunkach śledzi (-62%), a także storni (-49%). Połowy dorszy, mających jeszcze w 2018 r. 10 % udziału w połowach, spadły do znikomej wielkości 18 ton (-93%). Segment w dużej mierze bazuje na połowach ryb słodkowodnych (poławianych głównie na zalewach). Podobnie jak w przypadku ryb morskich w 2020 r. był widoczny znaczny regres w ilości wyładowanych ryb słodkowodnych. Połowy leszczy, płoci oraz okoni, trzech najważniejszych słodkowodnych gatunków ryb spadły o odpowiednio o 68%, 61% oraz 63%.

W 2020 r. w segmencie **VL1012 PG** (prowadzającym podobnie jak wcześniej opisywany segment połowy narzędziami stawnymi) wielkość wyładunków zmniejszyła się o 34% (w stosunku do 2019 r.). Główną przyczyną spadku były wspomniane ograniczenia w połowach dorszy. Ryby te jeszcze w 2018 r. miały około 25% udziału w strukturze gatunkowej wyładunków segmentu, 14% w 2019 r. natomiast w 2020 r. zaledwie 1%. Środki ochronne w połowach dorszy mogły mieć również uboczny, negatywny wpływ na eksploatację innych gatunków ryb, głównie storni, której wyładunki zmniejszyły się o 20%.

Jednostki poławiające głównie przy użyciu sieci skrzelowych (net) o długości od 12 do 18 metrów (**VL1218DFN**) złowiły w 2020 r. zaledwie połowę wielkości odłowionych ryb z 2019 r. Regres wyładunków dotyczył głównie dorszy, które w 2018 r. i 2019 r. miały odpowiednio 58% i 48% udziału w ogólnej wielkości połowów segmentu. W 2020 r. wielkość wyładunków tych ryb spadła do niecałych 8 ton. W pewnym zakresie niższe wyładunki dorszy zostały zrekompensowane połowami storni, które w 2019 r. wrosły o 25%, a w 2020 r. o 4% (rok do roku). Mimo relatywnie niewielkiego udziału w wolumenie, z uwagi na wysoką cenę dużą rolę w przychodach połowowych segmentu w 2020 r. odgrywały łososie, których połowy wzrosły ponad trzykrotnie, zapewniając ponad 40% wartości przychodów połowowych.

Segment **VL1218DTS** był jednym z dwóch segmentów, który zrealizował w 2020 r. wyższe wyładunki w stosunku do 2019 r. (+37%). Paradoksalnie wzrost ten był wynikiem trudnej sytuacji rybołówstwa dorszowego i przykładem sposobu radzenia z drastycznym obniżeniem kwot. Obserwowane zmiany te ukierunkowane są na zwiększanie udziału połowów ryb pelagicznych. W 2020 r. połowy szprotów, zrealizowane przez segment, wzrosły o niemal 70%, a połowy śledzi o ponad 40%.

Połowy segmentu **VL1824DTS** spadły w 2020 r. aż o 86%, co podobnie jak we wcześniej opisywanym segmencie wynikało z zapaści połowów dorszy oraz zmiany ukierunkowania połowów jednostek wcześniej specjalizujących w połowach dorszy na połowy ryb pelagicznych. Efektem tego procesu jest przechodzenie statków z analizowanego segmentu do segmentu statków prowadzących połowy przy wykorzystaniu włoków pelagicznych (**VL1824TM**).

Segment **VL1824TM** był drugim z segmentów które odnotowały w 2020 r. wzrost połowów (aż o 62%), co było głównie skutkiem wspomnianego wyżej przejścia do tego segmentu jednostek prowadzących wcześniej połowy przy użyciu włoków dennych. Efektem tego był skokowy wzrost wcześniej w niewielkim stopniu poławianych gatunków ryb, takich jak stornie (7,5 krotny). W 2020 r. w połowach tego segmentu pojawiły się również wcześniej nieraportowane gatunki ryb, jak tobiasze, dobijaki czy witlinki.

Ostatnim z analizowanych segmentów były największe statki prowadzące połowy głównie przy użyciu włoków pelagicznych (**VL2440TM**). W 2020 r. połowy tego segmentu spadły o 17%, na co wpływ miało ograniczenie połowów szprotów (-27%). Statki należące do tego segmentu są niemal całkowicie uzależnione od połowów ryb pelagicznych (szprotów i śledzi), które w 2018 r. miały aż 98% udziału w wielkości połowów. Tym samym zmiany w wysokości TAC tych dwóch gatunków determinują w zasadniczym stopniu możliwości połowowe segmentu. W 2020 r. z uwagi na zmniejszenie wysokości kwot połowowych udział szprotów i śledzi zmniejszył się do 86%, a w wyładunkach pojawiły się wcześniej raportowane w ograniczonym stopniu gatunki jak dobijaki i tobiasze.

Tabela 10. Połowy najważniejszych gatunków ryb w podziale na segmenty w latach 2018-2020 (w tonach).

Segment	Gatunek	2018	2019	2020	2020/2019
VL0010PG	Szprot	1			
	Śledź	1 100	1 577	601	-62%
	Stornia	1 108	1 131	572	-49%
	Inne	3 620	4 269	1 630	-62%
VL0010PG Suma		5 829	6 977	2 803	-60%
VL1012PG	Szprot	11			
	Śledź	676	609	497	-18%
	Stornia	2 807	2 307	1 840	-20%
	Inne	1 877	1 067	309	-71%
VL1012PG Suma		5 371	3 983	2 646	-34%
VL1218DFN	Szprot			1	
	Śledź	8	7		-100%
	Stornia	90	113	117	4%
	Inne	276	186	28	-85%
VL1218DFN Suma		375	306	146	-52%
VL1218DTS	Szprot	1 925	1 912	3 239	69%
	Śledź	1 111	1 136	1 625	43%
	Stornia	4 916	5 304	5 190	-2%
	Inne	3 119	2 650	4 989	88%
VL1218DTS Suma		11 070	11 002	15 043	37%
VL1824DTS	Szprot	4 777	3 878	609	-84%
	Śledź	2 279	2 470	170	-93%
	Stornia	2 467	3 147	612	-81%
	Inne	2 203	2 021	171	-92%
VL1824DTS Suma		11 726	11 515	1 563	-86%
VL1824TM	Szprot	13 555	11 951	15 313	28%
	Śledź	9 765	5 806	9 077	56%
	Stornia	465	296	2 248	660%
	Inne	649	436	3 326	662%
VL1824TM Suma		24 433	18 490	29 964	62%
VL2440TM	Szprot	59 420	56 751	41 360	-27%
	Śledź	35 935	29 065	25 602	-12%
	Stornia	1 103	4 422	3 933	-11%
	Inne	731	3 451	6 968	102%
VL2440TM Suma		97 190	93 690	77 863	-17%
Suma końcowa		155 994	145 962	130 028	-11%

X. Plan działania

Wprowadzenie

Stosownie do art. 22 ust. 4 rozporządzenia nr 1380/2013, jeśli z oceny (sprawozdania/raportu rocznego) wynika wyraźnie, że zdolność połowowa nie jest skutecznie równoważona uprawnieniami do połowów, państwo członkowskie sporządza plan działania dla segmentów floty, w stosunku do których stwierdzono strukturalną nadwyżkę zdolności; plan ten jest włączany do sprawozdania tego państwa członkowskiego. Plan działania określa cele dostosowawcze i narzędzia służące osiągnięciu równowagi oraz wyraźne ramy czasowe jego wdrażania.

W związku z wynikami wskaźników biologicznych, technicznych i ekonomicznych dotyczących polskiej floty bałtyckiej oraz przeprowadzonej na ich podstawie analizy i oceny, przedstawionej 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 odniesieniu do wszystkich segmentów floty bałtyckiej, tj.:

- **VL0010PG** - statki o długości całkowitej do 10 metrów, połowiąjące netami i innymi narzędziami biernymi,
- **VL1012PG** – statki o długości całkowitej od 10 m do 12 m prowadzące połowy netami i innymi narzędziami biernymi,
- **VL1218DFN** – statki o długości całkowitej od 12 m do 18 m prowadzące połowy netami,
- **VL1218DTS** – trawlerzy denne o długości całkowitej od 12 m do 18 m,
- **VL1824DTS** – trawlerzy denne o długości całkowitej od 18 m do 24 m,
- **VL1824TM** (trawlerzy pelagiczne o długości całkowitej od 18 do 24 m),
- **VL2440TM** – trawlerzy pelagiczne o długości całkowitej od 24 do 40 m.

Opracowania niniejszego planu działania dokonano przy udziale Morskiego Instytutu Rybackiego – Państwowego Instytutu Badawczego w Gdyni (MIR – PIB).

Syntetyczna diagnoza sytuacji w segmentach floty rybackiej na Bałtyku

Badany okres to czas dynamicznych zamian uwarunkowań funkcjonowania branży rybołówstwa morskiego. Z jednej strony zmiany środowiskowe silnie determinują kondycję stad, z drugiej strony pandemia COVID-19 i ograniczenia regulacyjne zmniejszają możliwości rozwoju biznesu.

Przy tak zmiennym i turbulentnym otoczeniu aparat analityczny wydaje się być niewystarczający do podejmowania decyzji na temat przyszłości branży i kierunków regulacji. Stąd pierwszym krokiem powinno być pogłębienie analiz i projekcji służące dokładniejszemu zbadaniu struktur i procesów zachodzących w branży przy jednoczesnej ochronie interesu ekonomicznego branży.

Ze względu na niejednoznaczność w interpretacji sytuacji wynikającą z dostępności wskaźników biologicznych dotyczących zrównoważenia segmentów należy wdrożyć działania taktyczne (3-5 latnie do czasu uzyskania jednoznacznych wniosków).

Ze względu na trudności jakie w ostatnim czasie pojawiły się przy interpretacji stosowanych obecnie wskaźników istnieje potrzeba rozwinięcia metodologii w takim kierunku by pozwalała ona na modelowanie łączne wszystkich czynników (biologicznych, ekonomicznych, technicznych) w jednym okresie czasu co pozwoli na polepszenie wsparcia podejmowanych lub strategicznych decyzji. W chwili obecnej brak jest holistycznego podejścia pozwalającego na analizę i modelowanie wszystkich tych czynników.

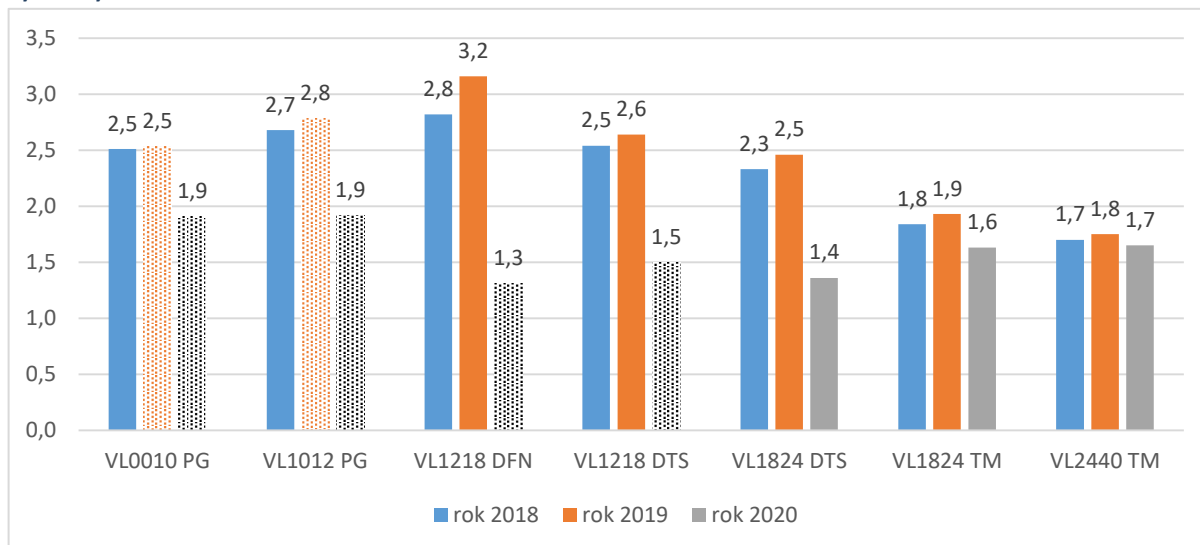
Analiza i ocena aspektów biologicznych funkcjonowania floty rybackiej na Bałtyku

Zmiany środowiska Morza Bałtyckiego charakteryzują się wysoką dynamiką, co powoduje konsekwencje dla funkcjonowania rybołówstwa morskiego w Polsce. Na podstawie analizy wskaźników biologicznych (ale także technicznych i ekonomicznych) stwierdzić można, że branża funkcjonuje poza stanem równowagi (w sensie intensywności eksploatacji wyższej, niż określonej zasadą maksymalnych zrównoważonych połowów) jednak jej sytuację i perspektywy trudno dziś jednoznacznie ocenić na podstawie posiadanej wiedzy. Powodem takiego stwierdzenia mogą być następujące argumenty:

1. Rok 2020 był rokiem szczególnym, w którym pojawiła się pandemia COVID-19 i okresowe wstrzymanie połowów dorsza. **W porównaniu do lat poprzednich rok 2020 cechował się wysoką zmiennością warunków gospodarowania (związaną między innymi z pandemią COVID-19). W czasie pierwszej fali pandemii w Polsce nastąpiło okresowe załamanie rynków sprzedaży ryb (na wiosnę 2020) oraz spadek aktywności floty rybackiej związanej z ograniczeniami sanitarnymi. Stąd, roku tego nie można uznać za typowy a jego wyniki nie powinny być podstawą do podejmowania działań długofalowych.** W drugiej połowie roku armatorzy statków otrzymali rekompensaty związane z ograniczeniami połowów dorsza w celu ochrony zasobów oraz inne rekompensaty.
2. **Obliczone wskaźniki zrównoważonego odłowu (SHI) w roku 2020 są z definicji niedostępne w 4 z 7 segmentów.** Długoterminowa analiza wskaźników biologicznych jest więc ograniczona głównie ze względu na poziom połowów gatunków, dla których wyznaczony jest wskaźnik *F_{msy}*. Sytuację tę przedstawiono na rysunku 1.
3. Wskaźniki biologiczne obliczone mimo niedostępności wskazują na ograniczanie presji branży na środowisko w przypadku gatunków limitowanych (tylko dla nich jest wyznaczany wskaźnik SHI).

Mimo, że wskaźniki SHI dla niektórych segmentów są uznane za niedostępne to ich wartość została obliczona. Gdyby wziąć je pod uwagę, to zgodnie z wcześniejszymi opisami „w roku 2020 wskaźnik SHI zmniejszył się we wszystkich segmentach, a najbardziej w tych dotychczas łowiących dorsza”. Dynamika spadku wskaźnika zawierała się w przedziale od 3 do 54% w stosunku do 2019 roku co stanowi istotną poprawę tego parametru.

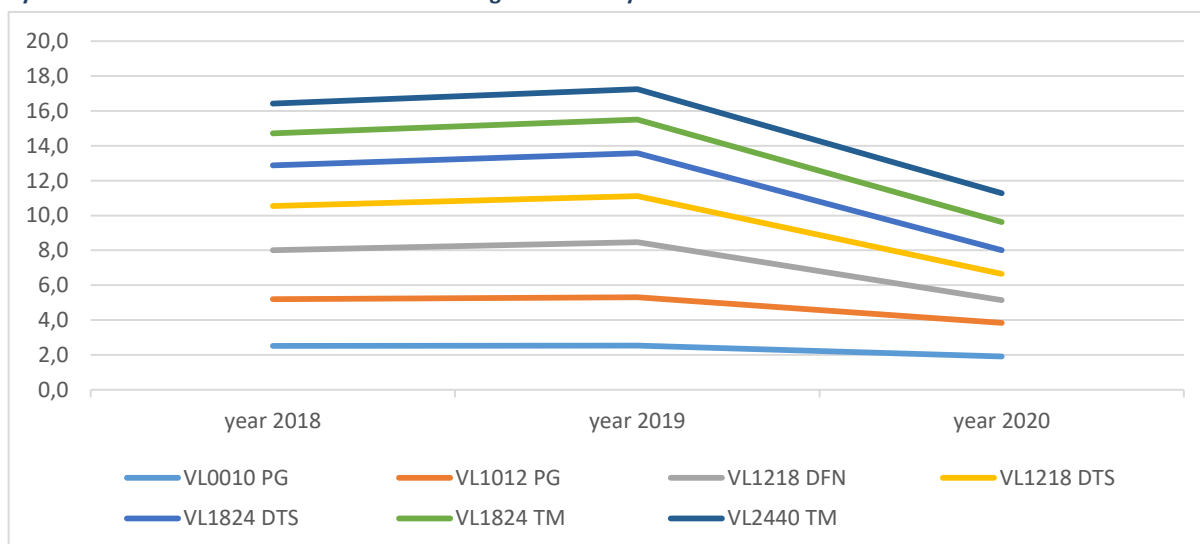
Rys.1. Wysokości wskaźnika SHI w latach 2018-2020.



W analizowanym okresie pod względem zrównoważenia połowów relatywnie najlepsza była sytuacja w segmentach łowiących głównie śledzia i szprota, czyli VL1824TM i VL2440TM, ale i tu wskaźnik SHI znacznie przekraczał 1.” Z drugiej strony poprawa wynikała głównie z ograniczeń połowów dorsza a biorąc pod uwagę względy formalne (Wytyczne dotyczące analizy równowagi między zdolnością połowową a uprawnieniami do połowów zgodnie z art. 22 rozporządzenia nr1380/2013 w sprawie wspólnej polityki rybołówstwa) wskaźniki roku 2020 w ogóle nie powinny być brane pod uwagę.

Drugą płaszczyzną analiz wskaźnika SHI jest obserwacja jego wartości skumulowanej. Taką charakterystykę przedstawiono na rysunku 2 gdzie nałożono na siebie kolejne wartości wskaźnika SHI dla każdego segmentu floty dodając je do siebie. Przyjmując obliczone wcześniej wielkości wskaźników SHI (mimo niedostępności 4 z nich w roku 2020 i 2 w 2019 roku) można obserwować zmniejszenie łącznej presji floty rybackiej na stada (Rys. 2). Skumulowana wartość SHI spadła z 16,4 w roku 2018 do 11,3 w roku 2020 (spadek o 31%), co oznacza zbliżanie się do wartości rekomendowanej (≤ 7 dla 7 segmentów przy założeniu stałości Fmsy w okresie).

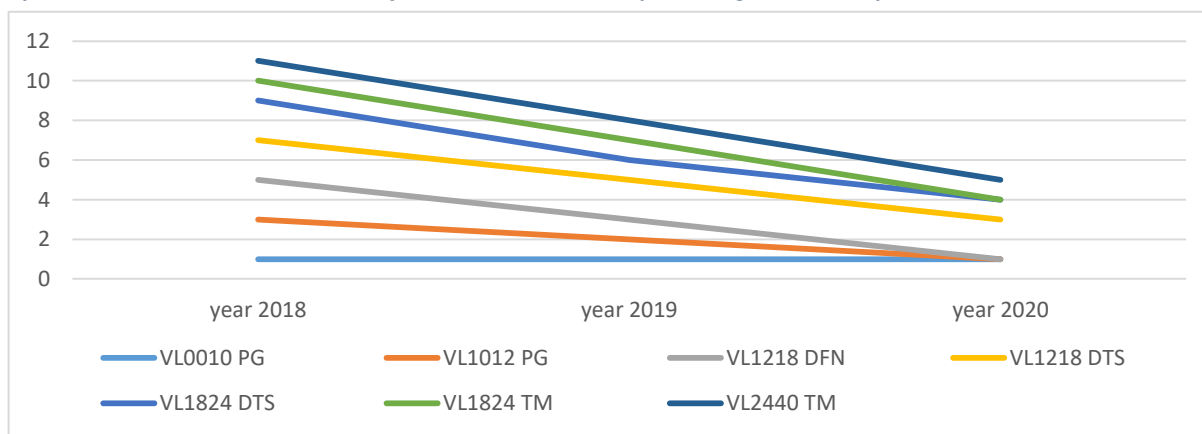
Rys.2. Skumulowana wartość wskaźników SHI segmentów floty w latach 2018-2020.



Dyskusję można również podjąć nad kwestią czy wskaźnik SHI jest w zaistniałej sytuacji użyteczny do oceny działalności floty? Jego konstrukcja zawiera śmiertelność połowową (dla tych gatunków, dla których wyznaczony jest *F_{msy}*), a ta wynika z limitów połowowych jakie przyznano Polsce na te gatunki. Trudno oczekiwać, że flota rybacka złowi mniejszą niż przyznany limit masę gatunków objętych doradztwem, kierując się dobrostanem środowiska.

Drugim wyznacznikiem zrównoważenia jest *wskaźnik zagrożonych stad (SRI)* obrazujący czy w segmentach eksploatowane są stada o wysokich poziomach ryzyka biologicznego. Podobnie jak w przypadku SHI nałożono na siebie wszystkie uzyskane wielkości na rysunku 3 w celu zobrazowania tendencji w oddziaływaniu na wszystkie zagrożone stada. Jak wskazano w raporcie „w okresie 2018-2019 wskaźnik SRI dla każdego z segmentów floty był niezerowy, wynosząc 1 lub 2. W 2020 roku wskaźnik liczby stad zagrożonych zmniejszył się, a dla segmentów VL1012 PG, VL1218 DFN i VL1824 TM wskaźnik SRI wynosił zero. W największym stopniu na stadach zagrożonych opierał się segment VL1218 DTS, dla którego wskaźnik SRI wynosił 2”.

Rys. 3. Skumulowane kształtowanie się wskaźników SRI dla wszystkich segmentach floty w latach 2018-2020.



Z danych przedstawionych na rysunku 3 wynika, że wartość skumulowana współczynnika SRI dla całej floty uległa w latach 2018 -2020 wyraźnemu zmniejszeniu (z 11 do 5pkt) co świadczy o tym, że segmenty floty zmieniają orientację w kierunku eksploatacji stad i gatunków mniej zagrożonych, nie objętych doradztwem. Taka sytuacja rodzi jednak negatywne skutki ekonomiczne.

Podsumowując rozważania nt. zrównoważenia biologicznego można stwierdzić, że biorąc pod uwagę wytyczne nadal większość segmentów floty operuje na stadach zagrożonych ze śmiertelnością połowową przekraczającą *F_{msy}*. Jednocześnie flota wyraźnie redukuje skumulowaną presję środowiskową a wielkości połowów objętych doradztwem odbywają się w ramach przyjętych przez KE limitów połowowych.

Analiza i ocena aspektów ekonomicznych i technicznych floty rybackiej na Bałtyku

W ocenie efektywności floty w latach 2018-2020 należy wziąć po uwagę, że wskaźniki ekonomiczne są opóźnione o rok ze względu na cykl zbierania danych w ramach DCF (Data Collection Framework). Wyniki roku 2019 z pewnością nie odzwierciedlają sytuacji ekonomicznej w poszczególnych segmentach floty jaka miała miejsce w roku 2020. Rok ten był szczególnie niekorzystny gospodarczo w związku z zakazem połowu dorsza i pandemią

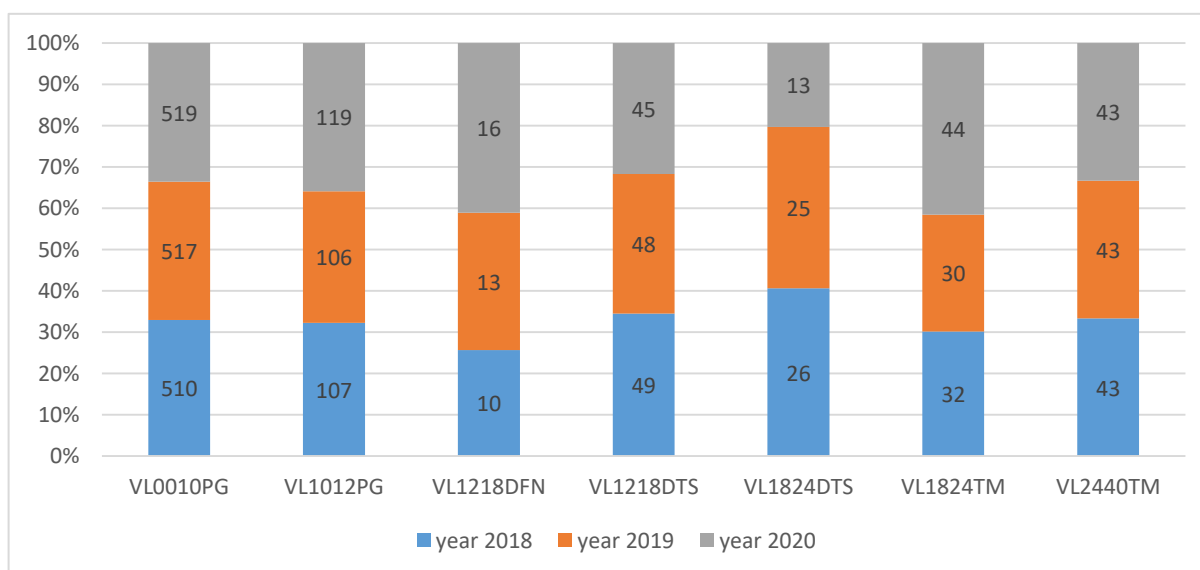
COVID-19. Mimo, że całkowity wolumen połowów spadł w roku 2020 tylko o 11% to jednak struktura połowów bałtyckich przeszła reorientację w kierunku gatunków o niższej wartości. Tym samym w pewnych segmentach wolumen połowów uległ znaczącemu zmniejszeniu jak np. miało to miejsce w segmencie małych łodzi VL0010PG (spadek wolumenu wyładunków o 60%) oraz segmentu VL1824 DTS (spadek wolumenu o 86%). Armatorzy statków rybackich starali się rekompensować straty z tytułu dorsza połowami innych gatunków co często powodowało migrację do innych segmentów floty (ze względu na narzędzia połowowe). Łączna aktywność (nakład w dniach) floty w roku 2020 na Bałtyku była jednak znacznie mniejsza niż w poprzednich latach i wyniosła nieco ponad 38 tys. dni w morzu⁹ (niższa niż w roku 2019 o 42%).

Generalne zjawiska gospodarcze jakie determinowały w analizowanym okresie ocenę sprawności funkcjonowania floty to:

- migracja jednostek pomiędzy segmentami powodowana zmianami narzędzi połowowych w kolejnych latach (w szczególności w roku 2020),
- reorientacja struktury gatunkowej połowów wynikająca z zakazu połowów dorsza w roku 2020,
- załamanie połowów w niektórych segmentach floty,
- zmniejszenie aktywności głównie najmniejszych łodzi w roku 2020,
- znaczące zmniejszenie nakładu floty w dniach w roku 2020,
- zmniejszenie współczynnika wykorzystania łodzi –zwłaszcza w 2020 roku.

Pierwszym czynnikiem utrudniającym analizy jest migracja jednostek pomiędzy segmentami w roku 2020 w stosunku do lat poprzednich. Największe liczebnie zmiany miały miejsce w segmentach, w których na rysunku 4 występują największe zamiany proporcji (tj. zwłaszcza dla segmentów VL1824 DTS i VL1824TM). Zamiana klasyfikacji wynikała z zastosowania innych narzędzi połowowych. Analizując segmenty długofalowo można stwierdzić, że najbardziej stabilną liczebność w czasie mają segmenty skrajne.

Rys.4. Zmiany liczebności floty w segmentach.



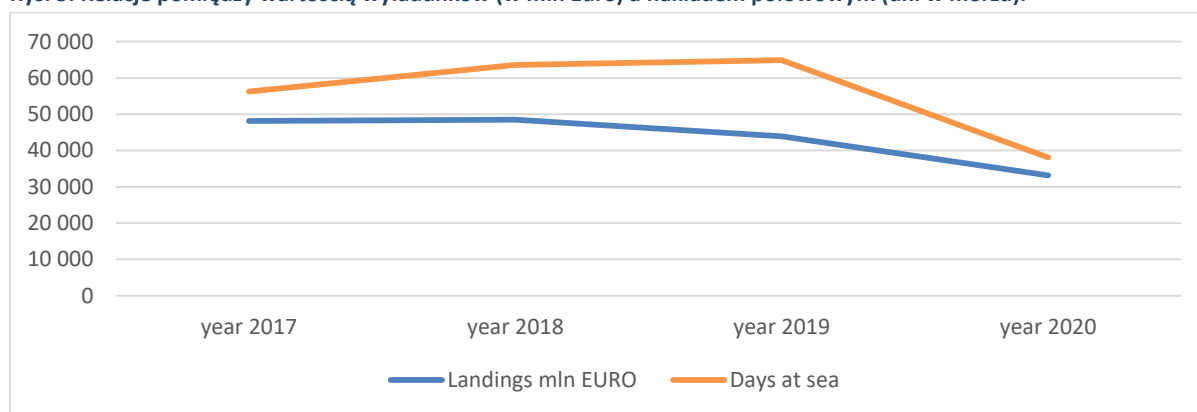
⁹ Dane wartościowe za 2020 mają charakter wstępny, nie są zatwierdzone przez STECF.

Dynamiczna migracja jednostek między segmentami utrudnia porównania sprawności ekonomicznej w czasie. Niektóre segmenty zredukowały w roku 2020 swoją liczebność nawet o blisko 50% rok do roku (VL1824 DTS) a inne o tyle przyrosły. Z reguły migracja między segmentami dotyczyła jednostek najaktywniejszych zorientowanych na zysk co także determinowało wyniki finansowe segmentów.

Kolejną kwestią techniczną trudną do jednoznacznej oceny jest wykorzystanie statku. Zmiany intensywności wykorzystania floty w roku 2020 (wskaźniki techniczne) były naturalną konsekwencją ograniczenia aktywności floty poprzez działania administracyjne i sytuację światową a wolumen połowów zrealizowany w 2020 roku wynikał głównie z aktywności największych łodzi. Trudno więc przyjmować niskie wykorzystanie potencjału w roku 2020 jako przesłankę stwierdzania nadwyżek strukturalnych.

Niewątpliwie istotnym elementem analizy ekonomicznej jest nie tylko wynik całkowity segmentów floty ale wartości jednostkowe. Dają one bardziej przekrojowy obraz działalności operacyjnej floty rybackiej. Podstawowym wymiarem produkcji rybackiej jest nakład połowowy mierzony w liczbie dni w morzu. Wyniki na działalności kształtowane są w poszczególnych segmentach w zależności od eksploatowanych gatunków, nakładu połowowego i techniki połowowej (rys. 5).

Rys. 5. Relacje pomiędzy wartością wyładunków (w mln Euro) a nakładem połowowym (dni w morzu).



W latach 2017-2019 średnie wyładunki przypadające na dzień w morzu przeciętnej jednostki na Bałtyku malały o około 10% rocznie. W roku 2020 nastąpiła jednak znacząca poprawa średnich wyładunków przypadających na dzień w morzu (wzrost o blisko 30%) wynikająca ze znacznego ograniczenia nakładu połowowego i zwiększenia udziału połowów o większej jednorazowej skali połowu (pelagiczne). Wzrost średniej wartości wyładunku był jednak zróżnicowany w segmentach. Dramatyczny spadek wartości wyładunków jednostkowych w roku 2020 dotyczył segmentu VL1218 DFN (o 57%) oraz VL1824 DTS (o 48%).

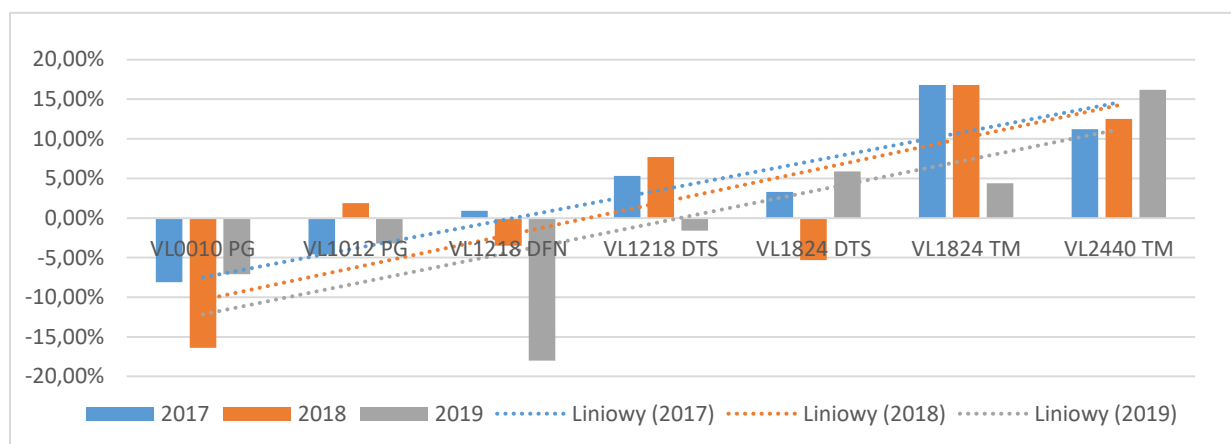
Tabela 2. Średnia wartość wyładunków na dzień połowowy w EUR.

Segment	2017	2018	2019	2020
VL0010PG	208,7	156,7	181,2	165,5
VL1012PG	493,7	575,5	404,9	333,9
VL1218DFN	1064,4	812,7	587,7	250,5
VL1218DTS	1378,1	1321,8	1255,4	1273,8
VL1824DTS	2035,2	1964,4	2020,3	1046,5
VL1824TM	1775,8	1909,1	1802,1	1988,1
VL2440TM	4344,4	4532,9	4638,7	3861,6
Srednio	855,6	762,2	675,7	869,6

Przychód na dzień połowowy jest informacją o produktywności działalności operacyjnej. Ograniczona skala nakładu połowowego w roku 2020 sprawiła, że niektóre segmenty nie były w stanie pokryć swoich kosztów całkowitych z działalności połowowej. Stąd w niektórych segmentach wystąpiły ujemne wyniki ekonomiczne.

Analizując wyniki za lata 2017-2019 można stwierdzić dość zróżnicowaną sytuację ekonomiczną w segmentach floty. W ramach pierwszego kryterium, tj. zwrotu z inwestycji w działalności rybackiej (ROI) zauważyć można zróżnicowane wysokości rocznych stóp zwrotu (rys. 6). Taka sytuacja nie musi jednak budzić niepokoju ponieważ deficytowość w pewnych sytuacjach jest naturalna i nie musi powodować interwencji.

Rys. 6. Wyniki wskaźnika zwrotu z inwestycji (ROI) w okresie 2017-2019 dla segmentów floty bałtyckiej.



Szczególnie w segmentach mniejszych łodzi rentowność nie jest jedynym celem działalności tych podmiotów. Część rybaków prowadzi działalność połowową komplementarnie do innych działalności (np. gastronomii, handlu, turystyki), posiada inne źródła dochodów (np. zatrudnienie) względnie traktuje tą aktywność sentymentalnie (brak sukcesorów) lub hobbistycznie. Stąd właściwym kierunkiem byłaby analiza struktury podmiotowej w sektorach niezrównoważonych i określenie typowych zachowań gospodarczych. Dopiero wówczas możliwe będzie wnioskowanie o racjonalności ekonomicznej i właściwych dla jej utrzymania mechanizmach.

Podsumowując ocenę wskaźników ekonomicznych i technicznych można stwierdzić, że ich interpretacja wymaga zdecydowanie większej liczby danych i pogłębionych metod analizy i oceny. Podstawowym problemem jest opóźnienie informacyjne, które w obecnej sytuacji nie daje możliwości oceny faktycznej sytuacji i dostosowania narzędzi regulacyjnych. Stąd pierwszym działaniem powinno być wdrożenie metod umożliwiających ustalenie obecnej sytuacji ekonomicznej segmentów i jej projekcję w przyszłości. Po drugie konieczne jest łączne rozpatrywanie wszystkich grup wskaźników i tworzenie scenariuszy dążących do optymalizacji sytuacji biologicznej z priorytetami ekonomicznymi.

Plan działań dostosowawczych

Przedstawione analizy wskazują na konieczność wsparcia rybołówstwa bałtyckiego w dwóch zasadniczych zakresach, to jest ochrony gospodarczego interesu segmentów floty, które w chwili obecnej wykazują nierównowagę, oraz wzmocnienia doradztwa naukowego w zakresie zbierania informacji, analiz i projekcji scenariuszy zrównoważenia segmentów floty. Drugi zakres aktywności daje podstawy do budowy systemu długofalowego zarządzania flotą w zmiennych warunkach.

Założenia

Główne założenia odnośnie działań dostosowawczych to:

1. Działania dostosowawcze w ramach niniejszego planu będą skoncentrowane na średnim okresie i nie powinny mieć charakteru ad hoc. Powinny jednak obejmować okres minimum 3 lat do przodu.
2. Ze względu na niedostępność parametrów biologicznych oraz systemowe opóźnienie wskaźników ekonomicznych rekomendowanym działaniem jest czasowe ograniczenie nakładu połowowego floty.
3. Należy zapewnić z jednej strony ochronę zasobów z drugiej interesu gospodarczego sektora rybołówstwa morskiego w okresie min. 3 lat.
4. Rekompensaty z tytułu ograniczenia nakładu połowowego dotyczyć będą wszystkich segmentów nierównoważonych jednak skala pomocy będzie uzależniona od parametrów ekonomicznych sektora.
5. W sytuacji czasowego wyłączenia połowów zrekompensowane zostaną straty w dochodach lub zapewnione pokrycie kosztów podmiotów rybackich wynikających z czasowego zaprzestania działalności.
6. Nastąpi wzmocnienie monitoringu (częstotliwość i wrażliwość) zwłaszcza w zakresie wyników ekonomicznych, technicznych a także biologicznych i społecznych. W zakresie wskaźników ekonomicznych i społecznych wdrożyć można metodę typowych łodzi (*Typical Vessel Approach -AgrBenchmark*) umożliwiającą monitoring bieżącej sytuacji i symulacje rezultatów podejmowanych decyzji administracyjnych i businessowych.
7. Odmrażanie działalności segmentów floty nastąpi w sytuacji gdy wskaźniki biologiczne osiągną wartości rekomendowane.
8. Należy w przeciągu 3 lat przygotować i wdrożyć holistyczne narzędzia analiz w dynamicznie zmieniających się warunkach bałtyckich.

Mierzalne cele i ramy czasowe

W chwili obecnej brak jest możliwości oszacowania jak długo Polska powinna zapewnić ochronę interesu gospodarczego floty rybackiej. Dla potrzeb niniejszego planu przyjęto założenie okresu 3 lat ze względu na możliwość zakończenia w tym okresie działań związanych ze wsparciem zarządzania flotą. W tym okresie Polska opracuje metody holistycznej oceny zrównoważenia i system zbierania danych (*Typical Vessel Approach*) umożliwiający lepszą strukturalizację i modelowanie scenariuszy dla floty. Wyniki tych systemów posłużą do opracowania programu dostosowawczego na następny okres.

Założyć można również, że 3 lata ograniczania nakładu połowowego doprowadzą do zmniejszenia presji środowiskowej polskiej floty rybołówstwa morskiego na Bałtyku.

Działania dostosowawcze dotyczące segmentów floty bałtyckiej w okresie 2021-2024.

Grupa działań/ działanie	VL0010PG	VL1012PG	VL1218DFN	VL1218 DTS	VL1824 DTS	VL1824 TM	VL2440 TM
Rekompensaty z tytułu ograniczenia nakładu połowowego							
Tymczasowe zaprzestanie działalności połowowej (art. 33 rozp. nr 508/2014)	3 lata (do 31.12.2024)	3 lata (do 31.12.2024)	3 lata (do 31.12.2024)	3 lata (do 31.12.2024)	3 lata (do 31.12.2024)	3 lata (do 31.12.2024)	3 lata (do 31.12.2024)
Systemy wsparcia decyzji							
Model holistyczny zarządzania flotą	3 lata (do 31.12.2024)						
Typical vessel approach – modele symulacji funkcjonowania jednostek rybackich	3 lata (do 31.12.2024)						

Charakterystyka działań dostosowawczych

Rekomendowane działania to podjęcie dwóch zakresów aktywności:

1. Rekompensaty z tytułu ograniczenia nakładu połowowego:

1.1. Tymczasowe zaprzestanie działalności połowowej, o którym mowa w art. 33 rozporządzenia nr 508/2014. Działaniem tym, do realizacji którego zostaną wykorzystane środki finansowe Programu Operacyjnego „Rybnictwo i Morze” (PO RYBY 2014-2020) współfinansowanego z budżetu Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego, objęte zostaną następujące segmenty floty bałtyckiej:

- **VL0010PG** - statki o długości całkowitej do 10 metrów, połowiące netami i innymi narzędziami biernymi,
- **VL1012PG** – statki o długości całkowitej od 10 m do 12 m prowadzące połowy netami i innymi narzędziami biernymi,
- **VL1218DFN** – statki o długości całkowitej od 12 m do 18 m prowadzące połowy netami,
- **VL1218DTS** – trawlery denne o długości całkowitej od 12 m do 18 m,
- **VL1824DTS** – trawlery denne o długości całkowitej od 18 m do 24 m,
- **VL1824TM** (trawlery pelagiczne o długości całkowitej od 18 do 24 m),
- **VL2440TM** – trawlery pelagiczne o długości całkowitej od 24 do 40 m.

Stosownie do przepisów 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.

W ramach tego działania podjęte zostaną działania polegające na ochronie ekonomicznych interesów segmentów floty związanych z ograniczeniem nakładu połowowego (dni połowowe). W tym zakresie istnieją trzy możliwe metody rekompensat:

- a. Pokrycie utraconych przychodów czyli wartości wyładunków na jeden dzień połowowy łodzi w segmencie.
- b. Pokrycie kosztów całkowitych dnia połowowego łodzi w segmencie.
- c. Pokrycie kosztów stałych przypadających na jeden dzień połowowy łodzi w segmencie.

Z uwagi na fakt, że druga metoda nie zapewnia ochrony pracowników rybołówstwa (których wynagrodzenia są w dużej mierze kosztami zmiennymi) rekomendowana jest metoda pokrycia utraconych przychodów lub kosztu dnia połowowego. Wartości średniego przychodu z dnia połowowego w roku 2020 przedstawiono w tabeli 2. Wartości te mogą być korygowane w zależności od sytuacji ekonomicznej segmentu (ROI) lub redukcji nakładu połowowego przez segment. Koszty przypadające na segment w roku 2020 możliwe będą do ustalenia dopiero w 2021 roku.

2. Systemy wsparcia decyzji:

2.1. Modelowanie holistyczne zarządzania flotą (punktu równowagi) – to działanie polegające na opracowaniu modeli matematycznych pozwalających kompleksowo (tj. z jednoczesnym uwzględnieniem aspektów biologicznych, ekonomicznych, społecznych i technicznych) opracowywać i modelować scenariusze rozwoju produkcji i potencjału rybackiego w oparciu o prognozy środowiskowe, społeczne i gospodarcze. Takie modele pozwalają na znalezienie optymalnego poziomu zdolności połowowych floty w określonych uwarunkowaniach, oszacowanie potrzeb inwestycyjnych dotyczących infrastruktury, itd. Pozwalają również na stworzenie strategii rozwoju. Podstawowe funkcje to budowanie scenariuszy w oparciu o dane oraz optymalizacja czyli znajdowanie najbardziej dopasowanego poziomu produkcji w oparciu o uwarunkowania biologiczne i społeczne. Modelowanie takie stosowane jest w instytutach naukowych w innych krajach. Opracowanie, testowanie i wdrożenie takiego modelu to minimum 3 lata.

2.2. Typical vessel approach – to metoda zbierania danych uzupełniająca do DCF (Data Collection Framework on Fisheries). Obecny system zbierania danych ekonomicznych koncentruje się na tradycyjnych systemach sprawozdawczości formalnej, tj. na wartościach zapisanych w systemach rachunkowości przedsiębiorstw rybackich. W przypadku procesów zarządczych tak opóźniona informacja jest jednak mało przydatna. Cykl rejestracji oraz przetwarzania takich danych jest wydłużony (firmy muszą zakończyć rok obrotowy i dopiero wtedy tworzą sprawozdania finansowe), następnie dane są przekazywane i przetwarzane. Stąd najświeższe dane ekonomiczne w roku 2021 to dane za 2019 rok a wtedy warunki gospodarowania były inne niż dzisiaj np. paliwo w Polsce kosztowało 4 zł, czy nie było ograniczenia połowów dorsza. Idąc naprzeciw potrzebom zarządczym zasadne jest wdrożenie uzupełniającego systemu zbierania danych polegającego na dogłębnej analizie typowych jednostek w segmencie. To koncepcja oparta na sprawdzonej w rolnictwie metodzie AgriBenchmark, polegająca na obserwacji typowych jednostek rybackich (łodzi). Dla tych obiektów budowane są modele mikroekonomiczne dzięki którym możliwa jest bieżąca weryfikacja jak wpłynie zmiana danego czynnika (np. ceny paliwa, ceny ryby, kosztów pracy, podatków, itd.) na wyniki typowego obiektu w segmencie. Modelowaniem objętych powinno zostać kilkadziesiąt jednostek, a częstotliwość odświeżania danych to 2-3 lata. Czas wdrożenia systemu to 3 lata.

*Departament Rybołówstwa
Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi*