

PIOTR NOWACZYK

Szczecin

**Znaczenie integracji europejskiej w rozwoju działalności
rybackiej małych portów morskich w Polsce**

Wprowadzenie

Małe porty morskie w Polsce są strukturami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki lokalnej. Stanowią jeden z najważniejszych czynników stymulujących rozwój gospodarczo-społeczny gmin portowych¹. Rola małych portów morskich dodatkowo wzrasta w obliczu ponadprzeciętnej stopy bezrobocia charakteryzującej tereny nadmorskie. Znaczną ich część stanowią obszary wiejskie, o ograniczonych możliwościach rozwoju gospodarczego.

Polska, przystępując do Unii Europejskiej, musiała przyjąć jej dorobek prawny, w tym ustawodawstwo dotyczące rybołówstwa. Miało to ogromne znaczenie dla badanych struktur portowych, ponieważ jedną z ich podstawowych funkcji była działalność rybacka.

Dzięki integracji europejskiej nastąpiła intensywne restrukturyzacja polskiego rybołówstwa morskiego. Flota rybacka została zredukowana, a wraz z nią zmniejszyły się połowy ryb. Doprowadziło to do regresu działalności rybackiej małych portów morskich. Z kolei napływające szerokim strumieniem środki unijne przyczyniły się do poprawy ich stanu technicznego. Skala opisa-

¹ W. Szczurek, *Działalność gospodarcza gmin w portach morskich*, Wydawnictwo Fundacji Rozwoju Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2002, s. 116.

nych procesów w małych portach rybackich była zróżnicowana, co wpłynęło na zmianę ich znaczenia.

Reforma Wspólnej Polityki Rybackiej, która będzie obowiązywać od 2014 roku – zmieniająca podejście do regulacji nakładu połowowego, może wpłynąć na dalszą redukcję floty rybackiej, a z nią na znaczenie małych portów morskich.

Głównym celem artykułu jest wskazanie roli integracji europejskiej w rozwoju działalności rybackiej małych portów morskich w Polsce. Przedstawione zostaną także przyczyny zmieniającego się znaczenia portów oraz miejsc wyładunku połowów.

Poruszana w pracy problematyka jest aktualna oraz bardzo ważna. Zmiany zachodzące w małych portach morskich, a szerzej w polskim rybołówstwie, wpływają na dochody oraz zatrudnienie w sektorze. Wykazują one przy tym dużą dynamikę, co powoduje, że literatura przedmiotu wymaga ciągłego uzupełniania. Ponadto, przedmiotem większości opracowań naukowych są duże porty morskie. Rola mniejszych struktur portowych jest niedoceniana, i to pomimo tego, iż są one jednym z głównych czynników stymulujących rozwój lokalny².

W artykule wyodrębniono zakres rzeczowy, czasowy oraz terytorialny. Zakres rzeczowy koncentruje się na najważniejszych determinantach rozwoju działalności rybackiej małych portów morskich³, do których zaliczamy: liczebność floty rybackiej, wielkość połowów, urządzenia i obiekty oraz infrastrukturę portową. W artykule ukazane zostaną także przewidywane konsekwencje wprowadzenia do polskiego rybołówstwa Zbywalnych Koncesji Połowowych (ZKP). Ich rolą jest dostosowanie nakładu połowowego do dostępnych zasobów. Może to doprowadzić do dalszej redukcji floty rybackiej stacjonującej w małych portach morskich.

Zakres terytorialny obejmuje osiem małych portów morskich⁴, tj.: Dziwnów, Kołobrzeg, Darłowo, Ustkę, Łebę, Władysławowo, Jastarnie oraz Hel.

² J. Miszczuk, *Problemy małych i średnich portów morskich z punktu widzenia administracji państwowej*, w: *Małe porty morskie oraz ich otoczenie lokalne i regionalne*, XV Sejmik Morski, Wydawnictwo FOKA, Szczecin 1999, s. 67–74.

³ A. Grzelakowski, K. Krośnicka, *Strategia rozwoju małych portów morskich polskiego wybrzeża*, Wydawnictwo Akademii Morskiej w Gdyni, Gdynia 2005, s. 18–21.

⁴ Pominięto natomiast największe porty morskie, tj. Szczecin, Świnoujście, Gdynie i Gdańsk. Ich znaczenie dla rybołówstwa jest znacznie mniejsze, aniżeli małych portów morskich, dla których funkcja rybacka należy do głównych, jeśli nie najważniejszych obszarów działalności. Do badań nie przyjęto także najmniejszych struktur – mniejszych portów oraz przystani morskich. Co

Umiejscowione są one na terenie dwóch nadmorskich województw, tj.: zachodniopomorskiego oraz pomorskiego. Reprezentują każdy odcinek polskiego wybrzeża Morza Bałtyckiego. Wymienione struktury portowe należą do najważniejszych ośrodków rybołówstwa, w których koncentruje się większość wyładunków ryb. Skala zmian, jaka dotknęła działalność rybacką badanych portów, była zróżnicowana.

Zakres czasowy ograniczony został do lat 2004–2012. W roku 2004 rozpoczął się proces intensywnych zmian w polskim sektorze rybackim, wpływający na funkcjonowanie małych struktur portowych. Był on konsekwencją realizowanej przez Unię Europejską Wspólnej Polityki Rybackiej i objęcia jej zasadami polskiego rybołówstwa.

Praca bazuje na literaturze przedmiotu oraz na materiałach zgromadzonych w latach 2005–2011. W okresie tym przeprowadzono liczne badania empiryczne, głównie ankietowe i wywiady pogłębione. Skierowane były one do podmiotów zarządzających małymi portami morskimi oraz armatorów jednostek rybackich.

1. Determinanty wpływające na działalność rybacką małych portów morskich w Polsce

Wielkość polskiej floty rybackiej na przestrzeni dziesięcioleci nie ulegała większym zmianom. Jednocześnie zasoby ryb, szczególnie o podstawowym znaczeniu dla opłacalności połowów – dorszy, zmniejszały się. W związku z tym wielkość polskiej floty rybackiej stawała się coraz bardziej niedostosowana do malejących zasobów⁵. W 2004 roku w polskich portach i przystaniach morskich stacjonowało 1274 jednostek rybackich, w tym w badanych strukturach 590, co stanowiło blisko połowę floty rybackiej (tabela 1). Liczebność statków rybackich w małych portach rybackich była zróżnicowana, tj. od 31 jednostek na Helu (2,4% udziału we flocie rybackiej) do 115 jednostek w Uście (9,0% udziału we flocie rybackiej). W celu ochrony coraz bardziej przełowionych stad ryb oraz dla podniesienia opłacalności połowów, począwszy od 2004 roku, rozpoczęto proces redukcji polskiej floty rybackiej. Był on finansowany

prawda w ich działalności często dominuje rybołówstwo – mają jednak marginalne znaczenie dla polskiego rybołówstwa.

⁵ Z. Karnicki, *I co dalej*, „Wiadomości Rybackie” 2007, nr 155, s. 1–3.

ze środków publicznych, głównie funduszy unijnych⁶. Do roku 2012 wykreślono na stałe z polskiego rejestru statków rybackich 479 jednostek, co stanowiło 38% potencjału połowowego z 2004 roku. Zmiany dotknęły szczególnie badane porty morskie, gdzie z eksploatacji wycofano 239 jednostek, co stanowiło 41% ich wielkości z 2004 r. Skala ich redukcji w poszczególnych portach była zróżnicowana i wahała się od 26% w Jastarni do 64% w Dziwnowie. W pozostałych strukturach rybackich z eksploatacji wycofano relatywnie mniej jednostek, tj. 240, co stanowiło 35% ich liczebności z 2004 roku.

Tabela 1

Liczba statków rybackich stacjonująca w badanych strukturach portowych (w roku 2004 oraz w 2012) oraz zmiana ich wielkości (2012/2004)

Nazwa portu	Wielkość wyładunku ryb oraz ich zmiana					
	2004		2012		Zmiana	
	Liczba	%	Liczba	%	Liczba (2004 – 2012)	% (2012/2004)
Dziwnów	56	4,4	20	2,5	-36	-64
Kołobrzeg	106	8,3	58	7,3	-48	-45
Darłowo	69	5,4	43	5,4	-26	-38
Ustka	115	9,0	75	9,4	-40	-35
Łeba	48	3,8	31	3,9	-17	-35
Jastarnia	62	4,9	46	5,8	-16	-26
Władysławowo	103	8,1	58	7,4	-45	-44
Hel	31	2,4	20	2,5	-11	-35
Razem badane porty	590	46,3	351	44,2	-239	-41
Pozostałe porty i przystanie	684	53,7	444	55,8	-240	-35
Ogółem porty i przystanie	1274	100,0	795	100,0	-479	-38

Źródło: opracowanie własne na podstawie: System Informacji Rybołówstwa Morskiego, Rejestr statków rybackich.

Na podjęcie przez armatorów decyzji o wycofaniu się z zawodu wpływało wiele czynników⁷. Najważniejszymi z nich były rekompensaty wypłacane za złomowanie jednostek rybackich. Należały one do jednych z najwyższych

⁶ B. Pieńkowska, *Pomoc finansowa dla sektora rybołówstwa w okresie programowania 2007–2013*, „Wiadomości Rybackie” 2009, nr 169, s. 12–13.

⁷ Najwyższa Izba Kontroli, *Informacja o wynikach kontroli wykorzystania środków wspólnotowych z Finansowego Instrumentu Wspierania Rybołówstwa na restrukturyzację rybołówstwa morskiego*, Szczecin, czerwiec 2006.

w UE⁸. Kolejnym czynnikiem było przywiązanie rybaków do zawodu. Było ono mniejsze w portach zachodniego wybrzeża⁹, dlatego też zostało ono dotknięte największą redukcją floty rybackiej. Nie bez znaczenia była struktura połowów jednostek rybackich. Z reguły to dorsze¹⁰ decydowały o ekonomiczności połowów, w związku z czym, relatywnie mniej z eksploatacji wycofano jednostek specjalizujących się w ich połowach.

Jeśli chodzi o połowy, to w 2004 roku wyniosły one 119 895 ton, w tym w badanych strukturach portowych 98 102 ton, co stanowiło 82% całkowitych połowów (tabela 2). Świadczy to o dominującej roli małych portów morskich w polskim rybołówstwie. Przy tym wyładunki w badanych strukturach były relatywnie większe, aniżeli ilość stacjonującej w nich floty rybackiej. Wynikało to z faktu, iż parametry techniczne małych portów morskich (głębokość torów wodnych i basenów portowych oraz dostępność infrastruktury i suprastruktury), umożliwiały obsługę wszystkich rodzajów statków rybackich. Dlatego też stacjonowały w nich, prócz części małych jednostek, wszystkie duże statki rybackie. Te drugie charakteryzowały się o wiele wyższymi zdolnościami połowowymi. Udział poszczególnych portów w całkowitych wyładunkach, w 2004 roku był zróżnicowany i wynosił od 1,1% w Jastarni do 25,1% w Kołobrzegu. Charakteryzowały się one przy tym dużą koncentracją. Do czterech portów (Kołobrzeg, Władysławowo, Hel oraz Ustka) rybacy dostarczali przeszło 73% połowów.

W 2012 roku wielkość wyładunków ryb morskich wyniosła 82 532 ton. Zmniejszyła się więc o 31% w stosunku do 2004 roku. Wpłynęły na to niższe limity połowowe przyznawane polskiemu rybołówstwu oraz niepełne ich wykorzystanie. Niższe limity były konsekwencją coraz bardziej przełowionych zasobów oraz planów ich odbudowy. Poprawa stanu stad ryb, wymagało w początkowym okresie zmniejszenia połowów. Natomiast niepełne wykorzystywanie kwot połowowych dotyczyło głównie dorszy. Było spowodowane głównie niskimi cenami ich zbytu, niewłaściwym podziałem kwot połowowych pomiędzy poszczególne klasy jednostek rybackich oraz bardziej rygorystyczną kontrolą

⁸ Wysokość rekompensat uzależniona była od wielkości statku rybackiego oraz jego wieku. Dlatego też relatywnie najwięcej ubyłoby dużych kutrów rybackich, których wiek pozwalał jeszcze na wieloletnie połowy.

⁹ Stąd największa redukcja floty rybackiej w porcie dziwnowskim.

¹⁰ W polskim rybołówstwie morskim głównymi gatunkami ryb są: dorsze (gatunek denny) szprotki oraz śledzie (gatunki pelagiczne).

połowów po wejściu Polski do Unii Europejskiej¹¹. Nie bez znaczenia była struktura redukcji polskiej floty rybackiej, w ramach której wycofano z eksploatacji dużą część jednostek uniwersalnych, o największych możliwościach połowowych. Potencjał mniejszych jednostek rybackich niejednokrotnie nie pozwalał na wykorzystanie przyznanych im kwot połowowych.

W badanych małych portach rybackich nastąpił mniejszy regres wyładunków – o 30%, aniżeli w pozostałych strukturach rybackich – o 36%. Wystąpiło więc nieznaczne zwiększenie koncentracji wyładunków w małych portach morskich (z 82% do 83%). Świadczy to o stopniowym wzroście ich znaczenia. Natomiast porównując dane liczbowe dotyczące wielkości floty rybackiej oraz wyładunków ryb w 2012 roku, można stwierdzić, iż w badanych portach morskich nastąpił wzrost efektywności wykorzystania potencjału jednostek rybackich.

Tabela 2

Wielkość wyładunków ryb w badanych strukturach portowych (w roku 2004 oraz w 2012) oraz zmiana ich wielkości (2012/2004)

Nazwa portu	Wielkość wyładunku ryb oraz ich zmiana					
	2004		2012		Zmiana	
	Liczba	%	Liczba	%	Liczba (2012 – 2004)	% (2012/2004)
Dziwnów	2258	1,9	1273	1,5	-985	-44
Kołobrzeg	30 089	25,1	21 405	25,9	-8684	-29
Darłowo	4519	3,8	1268	1,5	-3251	-72
Ustka	10 144	8,5	8711	10,6	-1433	-14
Łeba	1822	1,5	1624	2,0	-198	-11
Jastarnia	1315	1,1	891	1,1	-424	-32
Władysławowo	29 312	24,3	12 232	14,8	-17 080	-58
Hel	18 643	15,5	21 103	25,6	2460	+13
Razem badane porty	98 102	82,7	68 507	83,0	-29 595	-30
Pozostałe porty i przystanie	21 793	17,3	14 025	17,0	-7768	-36
Ogółem porty i przystanie	119 895	100,0	82 532	100	-37 363	-31

Źródło: opracowanie własne na podstawie: System Informacji Rybołówstwa Morskiego, Rejestr statków rybackich oraz Analiza stanu infrastruktury w portach rybackich i przystaniach pod kątem dalszych potrzeb inwestycyjnych, MIR, Gdynia 2012.

¹¹ P. Nowaczyk, *Wpływ redukcji polskiej floty rybackiej na wielkość połowów głównych gatunków ryb*, w: Zeszyty Naukowe SGGW, „Ekonomika i Organizacja Gospodarki Żywnościowej” 2013, nr 101, s. 81–94.

W roku 2012 wystąpiły zmiany w wielkościach wyładunków ryb w poszczególnych portach¹². W siedmiu z nich nastąpiło zmniejszenie wyładunków, a w jednym jego wzrost. Portem tym był Hel. Mimo że wielkość floty stacjonującej w porcie zmniejszyła się o 35%, to wyładunki zwiększyły się o 13%. Było to następstwem wielu okoliczności. Najważniejsza z nich, to zwiększająca się w ostatnich latach liczba jednostek rybackich korzystających z portu, lecz w nim niestacjonujących. W 2012 roku udział takich jednostek sięgnął blisko 80%. To z kolei wynikało z uruchomienia w porcie w 2009 roku Lokalnego Centrum Pierwszej Sprzedaży Ryb¹³ i obowiązującego od marca 2011 roku, wymogu wyładunku dorszy wyłącznie w miejscach, w których są one zlokalizowane. Wzrost znaczenia Helu był także następstwem poczynionych w porcie inwestycji ułatwiających obrót rybami pelagicznymi¹⁴. Zdecydowanie dominowały one w strukturze wyładunku ryb w porcie. Wzrost obrotu rybami byłby jeszcze większy, gdyby uwzględnić zawijające na Hel jednostki zagraniczne. Pomimo iż ich udział w wyładunkach był niewielki, z roku na rok rósł.

W pozostałych badanych portach wyładunki zmniejszyły się od 11% w Łebie, do aż 72% w Darłowie. Relatywnie najmniejszy ich regres (w stosunku do wycofanych z eksploatacji jednostek rybackich), nastąpił w Ustce oraz w Kołobrzegu (tabela 3). Spowodowane było to utworzeniem w tych portach LCPSR. Swoją działalność rozpoczęły w Ustce w 2005 roku, a w Kołobrzegu w roku 2009 oraz w 2011. Jednakże wpływ ich funkcjonowania na wyładunki był znacznie mniejszy, niż w przypadku portu na Helu. W przypadku omawianych portów, Lokalne Centra Pierwszej Sprzedaży Ryb, w znacznie mniejszym stopniu przyciągały jednostki rybackie z innych portów oraz przystani morskich. Ich wyładunki stanowiły od kilku do kilkunastu procent całkowitych obrotów rybami realizowanych w portach. Trudno określić przyczyny zróżnicowanej roli LCPSR w rozwoju małych portów morskich. Mogły się na to złożyć:

¹² *Analiza stanu infrastruktury w portach rybackich i przystaniach pod kątem dalszych potrzeb inwestycyjnych*, MIR, Gdynia 2012.

¹³ Lokalne Centra Pierwszej Sprzedaży Ryb stanowiły jeden z elementów organizacji rynku rybnego. Ich budowa była w części finansowana ze środków unijnych. Spełniały wiele funkcji. Obowiązująca w nich aukcyjna forma sprzedaży ryb, przyczyniała się do wzrostu ich cen. W konsekwencji korzystali na tym armatorzy. Dodatkowo, wyeliminowanie pośrednich ogniw dystrybucji, obniżało ceny ryb w sprzedaży detalicznej. Z kolei możliwość skupu i przechowywania ryb w szczytach połowów, zapobiegało nadmiernemu spadkowi ich cen. Więcej na temat funkcji LCPSR: *Aukcja Rybna w Ustce*, Krajowa Izba Producentów Ryb, www.kipr.org.pl/aukcja-rybna-w-ustce.html (28.11.2013).

¹⁴ Do 2012 roku w system wyładunku ryb pelagicznych zostały wyposażone porty na Helu oraz we Władysławowie. Były one częściowo współfinansowane ze środków unijnych.

większa redukcja floty rybackiej w części środkowego wybrzeża (szczególnie specjalizującej się w połowach ryb pelagicznych), większe zagęszczenie portów i przystani morskich na mierzei helskiej, dominująca rola ryb pelagicznych w strukturze wyładunków na Helu¹⁵ oraz zróżnicowane wyposażenie portów w urządzania przeładunkowe¹⁶.

Niewielkie znaczenie dla omawianych portów miały wyładunki z jednostek zagranicznych. Choć podobnie jak na Helu, ich udział stopniowo rósł.

Z drugiej strony relatywnie największy regres wyładunków nastąpił w porcie we Władysławowie oraz w Darłowie. W pierwszym z nich wycofano z eksploatacji stosunkowo najwięcej kutrów rybackich specjalizujących się w połowach ryb pelagicznych, których zdolności połowowe były największe. Ponadto, coraz rzadziej zawiąły do niego jednostki rybackie z innych portów i przystani morskich. Prawdopodobnie spowodowane było to, opóźnieniami w rozpoczęciu działalności przez LCPSR. Nastąpiło ono dopiero w 2011 roku. Tak więc wpływ LCPSR na wyładunki, mógł nie mieć jeszcze pełnego odzwierciedlenia w statystykach. Jeśli natomiast chodzi o wyładunki ryb z zagranicznych jednostek, to przez ostatnie lata ich wielkość rosła dość dynamicznie. W 2012 roku stanowiły już przeszło 20% całkowitych wyładunków realizowanych w porcie. Gdyby je uwzględnić, to regres działalności rybackiej w porcie byłby o wiele mniejszy.

Tabela 3

Relacja zmiany wielkości wyładunków ryb do zmiany liczby jednostek rybackich (2012/2004) w %

Nazwa portu	Relacja zmiany wielkości wyładunków do zmiany liczby jednostek		
	2012/2004 w %		Wartości współczynnika
	Zmniejszenie ilości wyładunków w %	Redukcja jednostek rybackich w %	
Dziwnów	-44	-64	0,7
Kołobrzeg	-29	-45	0,6
Darłowo	-72	-38	1,9
Ustka	-14	-35	0,4

¹⁵ W portach w Kołobrzegu i w Ustce, większe znaczenie w wyładunkach posiadały gatunki limitowane. Zniechęcało to rybaków do korzystania z ich usług, ze względu na kontrolną funkcję LCPSR.

¹⁶ Porty w Ustce i w Kołobrzegu nie dysponowały pompami ciśnieniowymi do wyładunku ryb pelagicznych.

Nazwa portu	Relacja zmiany wielkości wyladunków do zmiany liczby jednostek		
	2012/2004 w %		Wartości współczynnika
	Zmniejszenie ilości wyladunków w %	Redukcja jednostek rybackich w %	
Łeba	-11	-35	0,3
Jastarnia	-32	-26	1,2
Władysławowo	-58	-44	1,3
Hel	+13	-35	-0,4
Razem badane porty	-30	-41	0,7
Pozostałe porty i przystanie	-36	-35	1,00
Ogółem porty i przystanie	-31	-38	0,8

Objaśnienie: wartości współczynnika zostały uzyskane w wyniku podzielenia wartości z drugiej kolumny (odnoszących się do % zmian ilości wyladunków ryb w roku 2012 w porównaniu z rokiem 2004) przez odpowiadające im wartości z trzeciej kolumny (odnoszące się do % zmian redukcji jednostek rybackich w roku 2012 w porównaniu z rokiem 2004). Im niższa (wyższa) wartość współczynnika, tym mniejszy (większy) regres wyladunków w stosunku do wycofanej z eksploatacji floty rybackiej.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Rejestr Statków Rybackich, Analiza stanu infrastruktury w portach rybackich i przystaniach pod kątem dalszych potrzeb inwestycyjnych, MIR, Gdynia 2012.

W porcie darłowskim, podobnie jak we władysławowskim, znaczny regres wyladunków spowodowany był, przede wszystkim, wycofaniem z eksploatacji dużych kutrów specjalizujących się w połowach ryb pelagicznych (w 2012 roku zniknęły praktycznie wyladunki śledzi i szprotów w porcie). Drugą przyczyną było uruchomienie LCPSR dopiero w 2011 roku. Stąd zmniejszająca się liczba odwiedzających port jednostek połowowych z innych struktur rybackich. Wybierały one sąsiadujące porty, w których funkcjonowały już LCPSR, tj. Kołobrzegu lub Ustki. Jednakże od wielu lat rosły w porcie wyladunki ryb z zagranicznych jednostek. W 2012 roku aż trzykrotnie przewyższały wyladunki z polskich jednostek. Sumując jedno z drugim, okazałoby się, że wyladunki w porcie darłowskim nie zmalały, a wzrosły o 12%. Tak więc port w Darłowie byłby drugim po Helu, w którym pomimo znacznej redukcji macierzystej floty rybackiej, wzrosły wyladunki ryb. Przyczyn tak dużej atrakcyjności portu dla zagranicznych statków rybackich należy doszukiwać się w bliskości łowisk oraz specjalizacji portu w obsłudze jednostek do połowów dorszy.

Także w pozostałych badanych strukturach portowych (Dziwnów, Łeba, Jastarnia), spadła wielkość wyladunków ryb. Najmniejszy regres nastąpił w porcie w Łebie, większy w Dziwnowie, a największy w Jastarni. W dwóch pierwszych portach, relatywnie najmniejszy spadek wyladunków spowodowany

był lepszym wykorzystaniem kwot połowowych na dorsza – gatunku dominującego w strukturze połowów. Z kolei w Jastarni, główną przyczyną znacznego spadku połowów, były atrakcyjniejsze warunki zbytu ryb w blisko położonym porcie na Helu. Jednakże znaczenie wyżej wymienionych portów dla rybołówstwa polskiego było znacznie mniejsze. Ich udział w całkowitych wyładunkach ryb w 2012 roku wyniósł niespełna 5%.

Należy zauważyć, iż polskie jednostki rybackie, w ramach przyznaných kwot połowowych, dostarczały ryby także do zagranicznych portów. Były to głównie szproty wykorzystywane do celów przemysłowych. Ich wielkość w latach 2004–2012 wykazywała niewielkie różnicowanie. Średniorocznie stanowiły one ok. 35% wyładunków realizowanych w polskich portach morskich. Zważywszy na fakt, iż w połowach szprotów specjalizują się duże jednostki rybackie, miejscami ich stacjonowania były w zdecydowanej większości badane struktury portowe¹⁷. Natomiast z drugiej strony, systematycznie rosły wyładunki jednostek zagranicznych w polskich portach. W 2012 roku stanowiły blisko 10% udziału w połowach realizowanych przez polską flotę rybacką. Ze względu na parametry techniczne, miejscem ich wyładunku były wyłącznie małe porty morskie, szczególnie te, w których działalność prowadziły LCPSR. Zważywszy na omówione okoliczności, tj. połowy polskich jednostek rybackich realizowane w zagranicznych portach oraz połowy zagranicznych jednostek realizowane w polskich portach, znaczenie badanych struktur portowych w polskim rybołówstwie jeszcze bardziej wzrasta.

2. Perspektywy rozwoju działalności rybackiej małych portów morskich w Polsce

W badanych strukturach portowych nastąpiła największa redukcja jednostek rybackich. Pomimo tego wzrósł w nich wolumen wyładunków ryb oraz wykorzystanie potencjału połowowego. Wydaje się, że opisane zależności będą zachodzić także w przyszłości. Uruchomienie Lokalnych Centrów Pierwszej Sprzedaży Ryb, które przyczyniają się do koncentracji wyładunków, planowane

¹⁷ Ich obsługa wymaga bowiem odpowiedniej infra- oraz suprastruktury, którą dysponują tylko małe porty morskie.

są w Łebie, Dziwnowie oraz w Kołobrzegu¹⁸. Jedynym więc portem, wśród badanych struktur, w którym w niedalekiej przyszłości nie planuje się budowy LCPSR, jest Jastarnia. Ewentualne wprowadzenie obowiązku wyładunku ryb pelagicznych wyłącznie w miejscach, w których działalność prowadzą LCPSR, jeszcze bardziej zwiększyłoby znaczenie małych portów morskich¹⁹. Występujące w nich atrakcyjniejsze warunki sprzedaży ryb mogłyby się przyczynić do wzrostu wyładunku połowów z jednostek zagranicznych. Jest to tym bardziej możliwe, iż potencjał infrastrukturalny badanych struktur portowych nie był w pełni wykorzystany.

Jednocześnie w okresie badawczym nastąpił wyraźny proces ich modernizacji²⁰. We wszystkich badanych małych portach morskich poprawił się stan techniczny nabrzeży. W niektórych z nich dokonane w ostatnich latach inwestycje były jedynymi o tak dużej skali od początku ich powstania. W większości przypadków doszły one do skutku wyłącznie dzięki całkowitemu wsparciu finansowemu ze środków Unii Europejskiej²¹. Natomiast wyposażenie portów w nowoczesną suprastrukturę (głównie urządzenia do wyładunku ryb pelagicznych), może przyczynić się do delokalizacji wyładunków, ale tylko wyłącznie pomiędzy badanymi portami²².

Reforma Wspólnej Polityki Rybackiej, której jednym z głównych celów jest dostosowanie nakładu połowowego do dostępnych zasobów, wchodzi w życie począwszy od 2014 roku. Jej nowością, która może wpłynąć na zmianę znaczenia małych portów morskich, będzie mechanizm Zbywalnych Koncesji Połowowych. Jego głównym celem ma być ograniczenie nadmiernego potencja-

¹⁸ Budowę LCPSR prócz wymienionych portów, planują także: Świnoujście, Gdańsk Pleniewo, Krynica Morska II oraz Chłopy. Co oznacza, że także w tym strukturach może zwiększyć się koncentracja wyładunków ryb, choć nie na taką skalę jak w badanych małych portach morskich.

¹⁹ W przypadku szprotów, wyższa cena uzyskana z ich sprzedaży w LCPSR, mogłaby zmniejszyć wyładunki ryby w portach zagranicznych. Podniosłoby to dodatkowo rolę małych portów morskich.

²⁰ J. Zieziula, P. Nowaczyk, *Wybrane aspekty funkcjonowania morskich portów rybackich w Polsce*, PTE, Szczecin 2011, s. 89–91.

²¹ J. Zieziula, P. Nowaczyk, *Udział strukturalnych funduszy unijnych w finansowaniu małych portów morskich w Polsce*, w: *Polityka spójności Unii Europejskiej. Doświadczenia, wnioski i rekomendacje na lata 2014–2020*, t. I, red. B. Józwik, M. Sagan, T. Stępniewski, Wydawnictwo KUL, Lublin 2011, s. 229–247.

²² W mniejszych strukturach portowych raczej nie dokonuje się wyładunku ryb pelagicznych. Nie są one wyposażone w niezbędną supra- oraz infrastrukturę do obsługi jednostek specjalizujących się w połowach tych gatunków ryb.

łu połowowego²³. Dotychczasowe metody jego redukcji nie przynosiły zamierzonych efektów. Pochłaniały przy tym dużo środków publicznych, z których wypłacane były rybakom rekompensaty za tymczasowe zaprzestanie połowów w celu ochrony przełowionych łowisk. Niestety, hojne subsydiowanie nie skłaniało ich do rezygnacji z zawodu. W nowym podejściu, to mechanizmy wolnego rynku, a nie ingerencja państwa, mają doprowadzić do zrównoważonych połowów.

W polskim rybołówstwie potencjał połowowy jednostek specjalizujących się w połowach szprotów i śledzi jest raczej adekwatny do zasobów²⁴. Został on w istotny sposób zredukowany w latach 2004–2012. Natomiast problemem jest jeszcze flota dorszowa. Wydaje się, że jej potencjał jest nadal zbyt duży. Jednocześnie jest przy tym rozdrobniona i mało efektywna. Są to jedne z ważniejszych przyczyn, dla których wykorzystanie limitów połowowych, pomimo możliwości, staje się coraz niższe. Mechanizm Zbywalnych Koncesji Połowowych ma w sposób naturalny wyeliminować z działalności rybaków mało efektywnych, nie zainteresowanych połowami. Dzięki temu pozostali będą dysponować większymi kwotami połowowymi, co podniesie ekonomiczność ich działalności.

Choć prawo unijne nie narzuca państwom członkowskim regulacji nakładu połowowego za pomocą ZKP, to w polskim rybołówstwie powstają korzystne warunki do jego wprowadzenia²⁵. Zbywalne Koncesje Połowowe z pewnością ograniczyłyby wielkość floty rybackiej specjalizującej się w połowach dorszy. W takiej sytuacji, należałoby się spodziewać zmniejszenia znaczenia portów, w wyładunkach w których dominują dorsze, tj. Darłowa, Jastarni, Łeby oraz Dziwnowa.

Podsumowanie

W okresie badawczym integracja europejska w sposób wyraźny wpłynęła na funkcjonowanie małych portów morskich w Polsce. Przyczyniła się do re-

²³ Więcej na temat problemów w rybołówstwie Unii Europejskiej, zob. Komisja Europejska, *Reforma Wspólnej Polityki Rybackiej – przekazywalne koncesje połowowe*, www.ec.europa.eu/fisheries/reform/docs/tfc_pl.pdf (09.10.2013).

²⁴ A. Malkowska, *Druga ku zrównoważonemu rybołówstwu Morza Bałtyckiego na przykładzie Polski*, w: XXV Sejmik Morski, *Zeszyty Naukowe* nr 589, „Ekonomiczne Problemy Usług” 2010, nr 49, s. 275–285.

²⁵ Program Operacyjny „Rybnictwo i Morze – projekt”, MRiRW, Warszawa 2013.

dukcji floty rybackiej oraz zmniejszenia wyladunku ryb. Jednakże regres działalności rybackiej w badanych strukturach portowych był zróżnicowany i wynikał nie tylko z mniejszych limitów połowowych przyznawanych polskiemu rybolówestwu. W portach wyposażonych w nowoczesne urządzenia przeładunkowe, oraz na terenie, których zlokalizowane były punkty sprzedaży ryb (LCPSR), regres wyladunków był mniejszy. Zwiększało to ich rolę. Tak samo, jak wyladunki ryb z zagranicznych jednostek rybackich, które z roku na rok rosły. Z drugiej strony, wyladunki ryb w zagranicznych portach przez polskie jednostki, obniżyły znaczenie polskich portów morskich. Przy tym nastąpiło wzmocnienie znaczenia małych portów morskich w stosunku do pozostałych miejsc wyladunku ryb.

Wydaje się, że flota rybacka specjalizująca się w połowach ryb pelagicznych została dostosowana do stanu zasobów. Problemem może być rozdrobniona i mało efektywna flota dorszowa. Możliwość wprowadzenia od 2014 roku innowacyjnego mechanizmu ZKP może zmniejszyć znaczenie portów, w których koncentrują się wyladunki dorszy. Natomiast planowana budowa LCPSR wzmocni rolę portów, w których one powstaną. Ich znaczenie wzrosłoby jeszcze bardziej, gdyby wprowadzono obowiązek wyladunku ryb pelagicznych w portach wyposażonych w LCPSR. Należy spodziewać się zwiększania roli portów wyposażonych w nowoczesne urządzenia przeładunkowe. Z kolei odnowiony i niewykorzystany potencjał infrastrukturalny stanowi szansę na przyciągnięcie do polskich portów jednostek zagranicznych.

Bilans integracji europejskiej dla polskich portów należy ocenić pozytywnie. Co prawda doprowadziła ona do redukcji floty rybackiej, ale w sytuacji malejących zasobów było to nieuniknione. Przy tym rezygnujący z zawodu armatorzy otrzymali wysokie rekompensaty finansowe. Natomiast niewątpliwą korzyścią płynącą z integracji była poprawa organizacji rynku rybnego (LCPSR), wyposażenie portów w nowoczesne urządzenia i obiekty oraz poprawa stanu technicznego infrastruktury. Wzajemna możliwość korzystania z łowisk i portów zagranicznych, poprawiała dochodowość działalności połowowej. Podniesienie jego poziomu będzie miało także na celu wprowadzenie do polskiego rybolówestwa innowacyjnego mechanizmu ZKP.

Literatura

- Analiza stanu infrastruktury w portach rybackich i przystaniach pod kątem dalszych potrzeb inwestycyjnych*, MIR, Gdynia 2012.
- Aukcja Rybna w Ustce, Krajowa Izba Producentów Ryb*, www.kipr.org.pl/aukcja-rybna-w-ustce.html (28.11.2013).
- Brocki W., *Ogólna charakterystyka wspólnej polityki rybackiej*, w: *Wybrane zagadnienia wspólnej polityki rybackiej w Unii Europejskiej. Potrzeby i możliwości adaptacji wspólnej polityki rybackiej przez polską gospodarkę rybną*, red. J. Zieziula, Wydawnictwo Ekspert – SITR, Koszalin 2000.
- Grzelakowski A., Krośnicka K., *Strategia rozwoju małych portów morskich polskiego wybrzeża*, Wydawnictwo Akademii Morskiej w Gdyni, Gdynia 2005.
- Karnicki Z., *I co dalej*, „Wiadomości Rybackie” 2007, nr 155.
- Reforma Wspólnej Polityki Rybackiej – przekazywalne koncesje połowowe*, www.ec.europa.eu/fisheries/reform/proposals/index_pl.htm (9.10.2013).
- Malkowska A., *Droga ku zrównoważonemu rybołówstwu Morza Bałtyckiego na przykładzie Polski*, XXV Sejmik Morski, Zeszyty Naukowe nr 589, „Ekonomiczne Problemy Usług” 2010, nr 49.
- Malkowski A., *Wsparcie lokalnej przedsiębiorczości społecznej. Prezentacja wybranych dostępnych źródeł finansowania*, w: *Przedsiębiorczość społeczna dla technika i inżyniera – PESTI*, Federacja Stowarzyszeń Naukowo-Technicznych NOT, Szczecin 2012.
- Miszczuk J., *Problemy małych i średnich portów morskich z punktu widzenia administracji państwowej*, w: *Małe porty morskie oraz ich otoczenie lokalne i regionalne*, XV Sejmik Morski, Wydawnictwo FOKA, Szczecin 1999.
- Najwyższa Izba Kontroli, *Informacja o wynikach kontroli wykorzystania środków wspólnotowych z Finansowego Instrumentu Wspierania Rybołówstwa na restrukturyzację rybołówstwa morskiego*, Szczecin, czerwiec 2006.
- Nowaczyk P., *Wpływ redukcji polskiej floty rybackiej na wielkość połowów głównych gatunków ryb*, Zeszyty Naukowe SGGW, „Ekonomika i Organizacja Gospodarki Żywnościowej” 2013, nr 101.
- Pieńkowska B., *Pomoc finansowa dla sektora rybołówstwa w okresie programowania 2007–2013*, „Wiadomości Rybackie 2009”, nr 169.
- Program Operacyjny „Rybacko i Morze – projekt, MRiRW, Warszawa 2013.
- Rejestr Statków Rybackich, www.ec.europa.eu/fisheries/fleet/index.cfm (9.10.2013).
- Szczurek W., *Działalność gospodarza gmin w portach morskich*, Wydawnictwo Fundacji Rozwoju Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2002.
- Zieziula J., Nowaczyk P., *Wybrane aspekty funkcjonowania morskich portów rybackich w Polsce*, PTE, Szczecin 2011.
- Zieziula J., Nowaczyk P., *Udział strukturalnych funduszy unijnych w finansowaniu małych portów morskich w Polsce*, w: *Polityka spójności Unii Europejskiej. Doświadcze-*

nia, wnioski i rekomendacje na lata 2014–2020, t. I, red. B. Józwick, M. Sagan, T. Stępniewski, Wydawnictwo KUL, Lublin 2011.

The significance of European integration in the development of small fishing ports in Poland

Summary

European integration has significantly influenced the functioning of small fishing ports in Poland. Their role has been diminished, which resulted in the reduction of the fishing fleet and smaller landing of fish. This was, however, inevitable, as the resources were decreasing. Undoubtedly an advantage related to the integration was the improvement in organization of the fish market, and modernization of ports. Had it not been for EU funding, the ports could not be modernized on such a scale. Moreover, integration possibilitated mutual access to national fishing grounds and fish landing sites.

Poland's membership in the EU had a positive impact on the development of fishing activity in small sea ports. Concentration of investments in the researched structures strengthened their role with respect to other fish landing sites, especially marinas. Introduction of the innovative TFC system in Polish fishery might lead to a reduction in cod-specializing fleet, but at the same time it could improve the profitability of fishing.

Keywords: European integration, small fishing ports, fishery.

Translated by Piotr Nowaczyk