

PISMO STOWARZYSZENIA ROZWOJU RYBOŁÓWSTWA

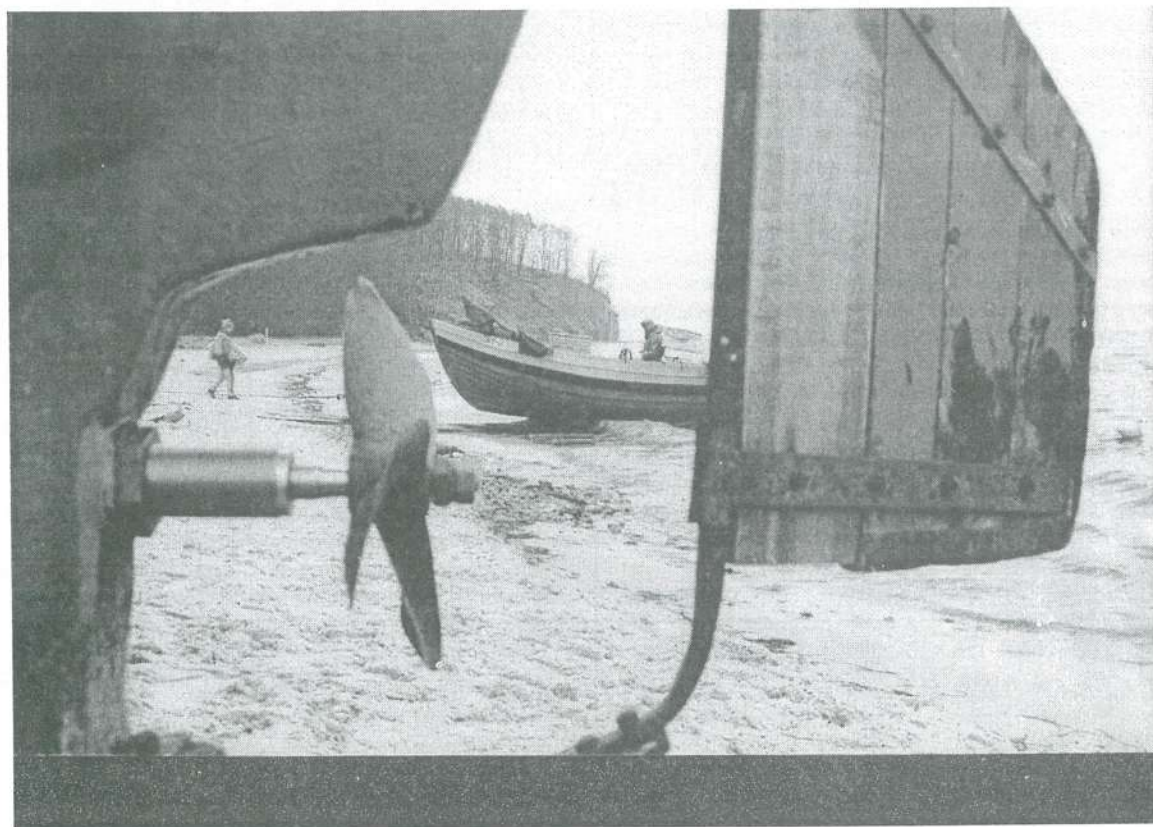
WIADOMOŚCI RYBACKIE

ISSN 1428-0043

NR 8-9 (114-115)

SIERPIEŃ-WRZESIEŃ 2000

Dofinansowanie ze środków KBN na promocję nauki



Rybołówstwo bałtyckie na krawędzi bankructwa

Po przejściu rybołówstwa z Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej pod pieczę Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi wydawało się, że branża ta najgorsze czasy ma już za sobą. Traktowana w MTiGM jak piąte koło u wozu, w nowym resorcie spotkała się z życzliwością, zrozumieniem dla swoich problemów i obietnicami realnego wsparcia. Zapowiedź zmiany sytuacji niesło zwłaszcza opracowanie dokumentów wyznaczających politykę strukturalną wobec rybołówstwa, narodową strategię i program rozwoju branży na lata 2000-2006.

Dokończenie na s.



Rybołówstwo bałtyckie na krawędzi bankructwa

Dokończenie ze s. 1

Niestety, jak do tej pory, nie przyniosło to żadnych realnych zmian, a władze państwowe okazały się bezradne wobec najświeższych zagrożeń, które postawiły rybołówstwo bałtyckie na krawędzi bankructwa. W tej sytuacji przedstawiciele czterech organizacji rybackich na zebraniu w Kołobrzegu 14 września postanowili powołać sztab kryzysowy i zwrócili się z listem otwartym do premiera Jerzego Buzka. Rybacy domagają się rozmów z rządem a w razie niespełnienia tego postulatu zagrozili blokadą portów.

Co skłoniło rybaków do zajęcia tak desperackiej postawy? O tym, że z łowienia ryb ledwie daje się żywić, a bieżące przeżycie odbywa się często kosztem dekapitalizacji kutrów i sprzętu połowowego, a zatem „przejadania” przyszłości, wiadomo było od dawna. W tym roku rybaków dobiły drastyczne podwyżki cen paliwa. Od początku roku do września ceny oleju napędowego, stanowiące do 40% kosztów eksploatacji kutrów wzrosły z 48 gr za litr do 1,32 zł, a więc blisko trzykrotnie. Zaś ceny ryb pozostały praktycznie na niezmienionym poziomie. W tej sytuacji część rybaków zaprzestała połowów. Sprzedaż zawartości sieci nieraz bowiem nie pokrywa kosztów zakupu paliwa.

Prezes Zrzeszenia Rybaków Morskich, Witold Nowak wskazuje, że skutkiem wzrostu cen paliwa wielu rybaków popadło w długi, których nie są w stanie spłacić. Wobec braku gotówki rybacy biorą paliwo na kredyt, licząc, że spłacą go po udanym połowie. Niestety, połowy nie spełniają nadziei. Są już armatorzy na tyle zadłużeni, że paliwa na kredyt nie dostają. Nie mogą więc wypływać i stają się

faktycznie bezrobotni, tyle, że bez żadnego zasiłku.

Rybacy uważają, że obecny system ustalania cen paliwa jest niejasny i dla nich krzywdzący. Chcą wiedzieć, dlaczego ogólne ceny paliwa w Polsce wzrosły od początku roku o ok. 100%, a dla nich o 300%. Przypomnijmy, że przed kilku laty rybacy po długich przepychankach wywalczyli obniżenie ceny paliwa, dzięki czemu mogli zaprzestać pływania po nie na Bornholm, gdzie było znacznie tańsze. Teraz, być może, przyjdzie im wznowić tę praktykę. W Polsce nie zastosowano bowiem, tak jak w krajach UE, systemowego zniesienia akcyzy na paliwo dla rybołówstwa, a jedynie ulgę określaną kwotowo. Akcyza tymczasem rośnie, a kwotę ulgi określa się dopiero po pewnym czasie. Nikt spośród dostarczających paliwo dla rybaków nie chce też podać im jego ceny bazowej, od której nalicza się akcyzę i podatek. Stąd też rybacy domagają się rozmów z Ministerstwem Finansów, które jest władne w tym zakresie.

Rybacy wystąpili do Polskiego Koncernu Naftowego Orlen, głównego dostawcy oleju napędowego, aby był on sprzedawany nie tylko za gotówkę, ale też w systemie kredytowym. Rybaków nie stać na natychmiastowe uiszczenie należności, bo za ryby płaci się im z opóźnieniem. Za dorsze otrzymują zapłatę po dwóch tygodniach, a za sproty i śledzie nawet po miesiącu. Takie warunki dyktują przetwórcy, którzy w coraz większej mierze korzystają z importu, gdzie stosuje się miesięczne odroczenie płatności. W tym roku zjawisko to szczególnie się nasiliło. Tylko jedna firma przetwórcza odbiera od polskich rybaków większe

partie śledzi, pozostałe zaś biorą je okazjonalnie, a opierają się na surowcu sprowadzanym z Norwegii i innych krajów. Brak zainteresowania polskich odbiorców bałtyckimi śledziami jest jednym z poważnych zagrożeń dla naszego rybołówstwa. Wykorzystanie limitu na śledzie, przyznanego przez Międzynarodową Komisję Rybołówstwa Morza Bałtyckiego, spadło do 20%. Równocześnie w ubiegłym roku import tych ryb doszedł do 100 tys. ton. Do tego dochodzi problem bardzo słabych wyników w połowach bardziej opłacalnych dorszy.

Kolejny problem, o którym rozwiązaniu mówi się bezskutecznie od lat, to brak mechanizmów rynkowych regulujących skup i dystrybucję ryb. Brak aukcji i giełd rybnych powoduje, że ryby sprzedaje się w drodze bezpośrednich kontaktów armatorów z przetwórcami i handlowcami. Gdy odbiorcy odmawiają przyjęcia ryb, rybacy są bezradni, bo nie mają innych możliwości zbycia towaru. Na świecie, zwłaszcza w Unii Europejskiej, ryby sprzedaje się na aukcjach po ustalonych cenach, gwarantujących minimum opłacalności. System ten jest wspierany i kontrolowany przez państwo. Nie ma tam dzikiego, wolnego rynku.

Od armatorów kutrów rybackich wymaga się posiadania takiego samego wyposażenia zapewniającego bezpieczeństwo żeglugi jakie mają statki handlowe, co podnosi koszty uprawiania połowów. Wykracza to daleko poza wymogi obowiązujące w UE i w innych krajach. Podobnie jest z wymogami sanitarnymi - twierdzą rybacy. Uskarżają się też na nadmierne opłaty portowe za dostęp do nabrzeży znajdujących się we władaniu firm prywatnych.

Wszystkie te problemy wymagają kompleksowego uregulowania i to w trybie pilnym. Stąd też żądanie rybaków rozmów na szczeblu rządowym. Nie może być przecież bez końca tak, że resort rolnictwa wyraża zrozumienie, ale bezradnie rozkłada ręce, powiadając, że dana kwestia należy do kompetencji

Ministerstwa Finansów lub Transportu i Gospodarki Morskiej. Ludzie nie mogą czekać, bo doszli już do granicy wytrzymałości. Na Bałtyku poławia ponad 400 kutrów i ok. 1000 łodzi rybackich. Pracuje na nich ponad 7 tys. rybaków. Zagrożony jest byt całych społeczności niektórych miejscowości, które żyją głównie z rybołówstwa.

Na koniec przytoczmy za „Dziennikiem Bałtyckim” dwie wypowiedzi rybaków.

Witold Nowak z Władysławowa: Konieczna jest ochrona naszego rynku przed zalewem ryb importowanych z Norwegii, Islandii czy Holandii. Zwłaszcza, że nie ma prawie zapotrzebowania na śledzie bałtyckie, chociaż nadają się one do przetwarzania na wiele produktów. Niedawno do Kołobrzegu powrócił kuter z 40 t tych ryb i nikt ich nie chciał kupić. Na Zatoce Pomorskiej i na Zalewie Wiślanym też nie skupuje się śledzi. Polscy przetwórcy wolą ryby importowane, bo dostawcy zapewniają im miesięczne terminy płatności i niskie ceny. Śledzie norweskie kierowane na rynek unijny są dwa razy droższe. Polska stała się więc dla Norwegów drzwiami do reeksportu ryb na rynki unijne. Chodzi tu szczególnie o przetwórnictwo w których dominuje kapitał norweski.

Mirosław Indyk z Helu: Najwięcej paliwa zużywają kutry poławiające za pomocą sieci trałowych. My łowimy małym kutrem sieciami stawnymi i spalamy go mniej. Mimo to dotkliwie odczuwamy podwyżki cen oleju napędowego, który kosztuje trzy razy więcej niż przed niespełna rokiem. Natomiast ceny łowionych przez nas łososi i troci nie zmieniły się wiele. Jeśli uwzględnimy wzrost kosztu połowu i inflację, to ryby staniały. Podczas ostatnich połowów rozdarto mi dziesięć sieci o wartości 2,5 tys. zł, a wartość złowionych łososi nie pokrywa nawet połowy tej kwoty. Do tego łososi są limitowane. Tymczasem wszystkie mniejsze kutry przedstawiają się na połowy łososi, bo łowienie dorszy czy śledzi jest zupełnie nieopłacalne.

Przemysław Kuciewicz

BALTEXPO 2000 – X Międzynarodowe Targi Morskie

Hala OLIVIA, 5-8 września 2000 r.

W dniach od 5 do 8 września br. odbyły się w Gdańskiej Hali OLIVIA dziesiąte już Międzynarodowe Targi Morskie „BALTEXPO”. Jest to trzecia na świecie, a największa na naszym kontynencie impreza poświęcona przemysłowi stoczniowemu i gospodarce morskiej, a w tym również i rybołówstwu. W tym roku w targach wzięło udział 432 wystawców z 15 krajów. Oprócz tego zaprezentowało się ponad 20 wydawnictw morskich z całego świata. O randze targów najlepiej świadczą cztery pawilony narodowe, przygotowane przez Danię, Finlandię, Niemcy i Norwegię. Ich wystawienie w dużej mierze dofinansowały rządy tych krajów.

Jeśli chodzi o gospodarkę rybną, to wystawcy reprezentujący tę dziedzinę nie byli tak liczni, jak w poprzednich edycjach tej imprezy, co jest zrozumiałe, biorąc pod uwagę nie najlepszą obecnie kondycję polskiej gospodarki rybnej. Główna tematyka BALTEXPO 2000 to: budowa i remonty statków (w tym również rybackich), sprzęt pokładowy, silniki okrętowe (w tym również dla statków rybackich), sprzęt łącznościowy i nawigacyjny, oprogramowanie komputerowe dla okrętownictwa. Odrębnym działem było ratownictwo morskie i ochrona środowiska.

Na tegorocznych targach nie wystąpili niestety wystawcy reprezentujący wyposażenie przetwórcze dla statków rybackich, tacy np. jak firma Baader z Lubeki, produkująca maszyny do obróbki ryb na pokładzie statku i szereg innych firm tego typu. Spowodowane to zostało najprawdopodobniej tym, iż firmy te przygotowują się do wystąpienia na najbliższych czysto rybackich międzynarodowych targach, którymi będą Międzynarodowe Targi Przetwórstwa i Produktów Rybnych „POLFISH 2001”. Odbędzie się one w Gdańsku w dniach od 5 do 8 czerwca przyszłego roku, a organizatorem ich będzie jak zwykle przedsiębiorstwo Międzynarodowe Targi Gdańskie S.A. (głównym organizatorem i komisarzem tej imprezy będzie pani Anna Lasocińska, telefon Gdańsk 552-36-00, tel/fax 55-49-1177).

W zakresie problematyki rybackiej wyróżnili się wystawcy norwescy, którzy wystąpili w swoim pawilonie narodowym. Szczególną uwagę zwracały starannie wydane katalogi, specjalnie przeznaczone dla specjalistów gospodarki rybnej.

Pierwszy z tych katalogów, liczący 58 stron, przygotowany przez Norweską Radę Eksportową prezentuje kompleksowy zestaw wyposażenia statku rybackiego i wszystkich norweskich producentów tego wyposażenia (w tym również sieci, olinowanie, takielunek rybacki, wciągarki, silniki do różnego typu jednostek rybackich, opisy różnych technik połowowych, aparatura kontrolno-pomiarowa, nawigacyj-

na i hydrolokacyjna, systemy komunikacji zwykłej i satelitarnej).

Drugi katalog wydany przez znaną norweską firmę SIMRAD prezentuje najnowsze osiągnięcia tej firmy w zakresie wyposażenia statków rybackich w aparaturę nawigacyjną, a przede wszystkim w takie urządzenia, jak autopiłoty, GPS navigators, wykreślacze kursu, echosondy, radary, aparaturę do nawigacji satelitarnej i inne towarzyszące instrumenty. Duże zainteresowanie zwiedzających wzbudziła demonstracja na targach nowa edycja echosondy rybackiej SIMRAD typ EQ 40/50.

Wreszcie trzecim wydawnictwem, liczącym 36 stron, jest katalog zawierający wykaz wszystkich producentów norweskich, zajmujących się produkcją sprzętu i urządzeń dla szeroko pojętej akwakultury (Aquaculture – Technology & Equipment). W katalogu znaleźć można m.in. informacje o producentach pasz dla hodowli, chorobach ryb hodowlanych, szczepionkach, nowych technologiach stosowanych w akwakulturze, aparaturze kontrolnej, organizacji pracy, a także o różnej aparaturze i urządzeniach pomocniczych, stosowanych w akwakulturze. Dużo jest również informacji o różnego rodzaju sieciowych sadzach przeznaczonych do hodowli ryb itp.

W pawilonie narodowym Wielkiej Brytanii uwagę zwiedzających zwracało stoisko firmy Rolls-Royce, które zaprezentowało starannie wydany kilkunastostronnicowy folder poświęcony silnikom napędowym statków rybackich. Przedstawiciel tej firmy informował zwiedzających, że w najbliższym czasie otwarte zostanie jej przedstawicielstwo w Gdyni, które mieścić się będzie w nowo budowanym biurowcu La Plaza przy ulicy Batorego 32.

Na stoisku japońskim dużym zainteresowaniem cieszyła się aparatura nawigacyjna znanej firmy KODEN, a szczególnie nowej generacji radary i echosondy rybackie.

W dziedzinie budownictwa statków rybackich w stocznjach polskich uwagę zwracała Stocznia CENAL w Gdańsku, która zaprezentowała starannie wykonany model średniej wielkości trawlera, przeznaczonego na eksport do Norwegii. Warto w tym miejscu zaznaczyć, iż Stocznia Cenal począwszy od 1996 roku zbudowała z przeznaczeniem na eksport 10 w pełni wyposażonych lub samych tylko kadłubów statków rybackich różnych typów dla armatorów norweskich, belgijskich i duńskich. Były to trawlerzy o długości całkowitej od 18,35 m do 43,50 m w pełni wyposażone i kadłuby statków rybackich o długości całkowitej od 43,50 m do 65,30 m.

Stocznia Północna S.A. w Gdańsku zaprezentowała na targach dokumentację średniego trawlera zamrażalni typu B-303-M o długo-

ści całkowitej 45,40 m, przeznaczonego do połowów dennych o autonomii pływania 20 dni, z załogą 3 osób. Urządzenia przetwórcze tej jednostki składają się z jednego zbiornika do wstępnego składowania ryby (+14°C) o pojemności 28 m³, czterech stanowisk do obróbki ręcznej, płuczkarki, transporterów i czterech szaf zamrażalniczych z temp. -35°C.

Stocznia Ustka S.A. zaprezentowała małą jednostkę rybacką do połowów bliskiego zasięgu o długości całkowitej zaledwie 11,97 m, mocy silnika 170 KM i ładowni o pojemności 18 m³.

Na X Międzynarodowych Targach Morskich BALTEXPO zaprezentowała się po raz pierwszy Krajowa Izba Gospodarki Morskiej, która miała swoje własne, niewielkie stoisko. Organizatorzy targów zwrócili się do Izby, jako reprezentanta firm morskich z propozycją urządzenia stoiska, gdzie można będzie spotkać nie tylko przedstawicieli przemysłu okrętowego, spedycji, portów, stoczni i rybołówstwa, ale przede wszystkim szefów czy właścicieli mniejszych firm, by skorzystali z promocji po niewielkich kosztach.

Na międzynarodowych targach powierzchnia wystawiennicza jest bardzo droga i nie wszyscy mogą sobie pozwolić na taki wydatek. Na stoisku Izby prezentowane były materiały reklamowe różnych firm, w tym katalogi, prospekty, a nawet nagrania video. Prezes Krajowej Izby Gospodarki Morskiej Włodzimierz Kłosiński w wywiadzie dla prasy stwierdził, iż Izba zarejestrowana została w listopadzie 1999 r. W tego typu organizacjach, pierwszy rok jest poświęcony na tworzenie wewnętrznych struktur zarządzania, na promocje i pozyskiwanie członków.

Największym dotychczasowym osiągnięciem Izby jest współudział w organizowaniu obchodów Dni Morza i konferencji, której tematem była gospodarka morska w przededniu przystąpienia Polski do Unii Europejskiej. Gościliśmy przedstawicieli ministerstw, marszałka Sejmu, posłów i senatorów, co rokuje nadzieje na przyszłość i pozwala wierzyć, że gospodarka morska, w tym również i gospodarka rybną nie do końca jeszcze umarła. Udział w BALTEXPO Krajowej Izby Gospodarki Morskiej z pewnością był ważnym przyczynkiem do bardziej rzetelnego zainteresowania się naszych władz centralnych ciągle jeszcze nie rozwiązanymi problemami gospodarki morskiej, w tym również i gospodarki rybnej.

Uwaga. Z omówionymi tu materiałami i katalogami firm zagranicznych można zapoznać się w Biurze Stowarzyszenia Rozwoju Rybołówstwa.

HG

Nasz komentarz

Protesty i co dalej?

*Sztab Kryzysowy Rybołówstwa
w którego skład weszły zarządy
organizacji rybaków:
Stowarzyszenie Armatorów Rybackich,
Krajowa Izba Rybacka,
Zrzeszenie Rybaków Morskich
i Zrzeszenie Rybaków
Zalewów Szczecińskiego,
Kamieńskiego i Jeziora Dąbie
wystosował 14 września list otwarty
do premiera Jerzego Buzka
informujący, że w związku
z drastycznym wzrostem cen paliwa
polskie rybołówstwo znalazło się
w głębokim kryzysie.
Domaga się w nim spotkania
z ministrami rolnictwa, finansów
i gospodarki w celu likwidacji
przyczyn tego kryzysu.
Do listu został załączony
wykaz najpilniejszych problemów
do rozwiązania.*

Sektor rybołówstwa należy do „wrażliwych” sektorów gospodarki. Wrażliwość przejawia się w silniejszym, niż przeciętnie ma to miejsce, reagowaniu na zmiany ogólnej koniunktury gospodarczej. Paliwo jest jednym z głównych składników kosztów działalności połowowej. Niekontrolowany wzrost jego cen prowadzić musi do perturbacji rynkowych i zmniejszenia popytu na produkty połowu. Efektem tego jest dalsze pogłębianie kryzysu rybołówstwa.

Fala protestów przeszła przez całą Europę. Nie możemy reagować inaczej. Głos naszych rybaków musi być słyszany, bo problemy z jakimi borykają się nie są mniejsze niż ich kolegów z Unii Europejskiej. Z tym że pomoc władz publicznych i samopomoc organizacji rybackich jest tam lepiej zorganizowana.

Same protesty, zmuszanie przedstawicieli władz do rozmów z protestującymi i osiągnięcie

jakiś kompromisów przy stole nie muszą prowadzić do rozwiązania problemów, jeśli nie zostaną podjęte działania długofalowe. Możliwość ich podjęcia i skuteczność zależą będzie od posiadanych środków, od umiejętności i profesjonalizmu ludzi, którzy będą w nie zaangażowani. Same dobre chęci nie wystarczą.

Postulaty kierowane pod adresem władz w gorącej atmosferze protestów nie mogą liczyć na ich wnikliwą analizę. „Załatwianie” postulatów polega na ogół na obietnicach czynionych w geście samoobrony władz z zamiarem przeczekania naporu protestujących, a potem wszystko zostaje po staremu. Nie oszukujmy się. W atmosferze protestów nie osiąga się niczego twórczego – co najwyżej obietnice, z reguły bez pokrycia. A powołanie komisji skutecznie rozmywa odpowiedzialność i pozoruje działania.

Jedyną co można osiągnąć w takiej sytuacji, to ewentualne wymuszenie zaprzestania tych działań władz, które wydają się niekorzystne. I to pod warunkiem, że nie wynikają one z przepisów prawnych, umów międzynarodowych, interesu publicznego itd. Bo jeśli tak jest, to czeka długa i cierniowa droga zmiany tych przepisów, umów itp., wymagająca przecież podejścia aktywnego, twórczego i mądrego. A więc nie ma na co liczyć.

Patrząc na wykaz najpilniejszych problemów do rozwiązania stanowiący załącznik do listu otwartego „Sztabu Kryzysowego Rybołówstwa” nie dostrzegamy w nim możliwości ich rozwiązania przez proste zaniechanie, z wyjątkiem może spraw kontroli statków rybackich (weterynaryjnej lub dokonywanej przez Straż Graniczną), ale i tu przedstawiciele władz muszą wyważyć interes publiczny i grupowy, a dopiero wtedy podejmować decyzję o zaniechaniu.

Czy nagłośnie w masmediach protesty są jedyną drogą rozwiązywania problemów rybołówstwa? Wydawałoby się że tak, biorąc pod uwagę smutne doświadczenia sektora w ostatnim dziesięcioleciu pokazujące bezsilność wszystkich innych prób porozumienia z władzami na tym polu, co może wynikać ze swoistego nastawienia na „gaszenie pożarów”. Chociaż, jak uczą przykłady innych, większych sektorów gospodarki, nie wszystkim decydom „pożary” przeszkadzają.

Nie dajmy się zwieść przykładem protestów paliwowych w Europie zachodniej. Tam rozgrywana jest batalia o podział zysków między koncernami naftowymi – producentami ropy, i państwami żyjącymi z podatków od paliwa, dla których jest to ważne źródło zasilania ich budżetu. Problemy rybaków są dla tej sprawy marginalne.

Rozwiązanie problemów polskiego rybołówstwa jest sprawą bardzo złożoną, wymagającą profesjonalnego podejścia, olbrzymiego zaangażowania ze strony zarówno przedstawicieli władz państwowych jak i zorganizowanych podmiotów rybołówstwa. Potrzebne są środki, nie tylko finansowe, stworzenie struktur zdolnych do kierowania sektorem na wzór unijny. Najwyraźniej

wykracza to poza nasze możliwości, materialne i intelektualne, skoro ciągle nie udaje się ich stworzyć.

Niezależnie od stanu struktur, które powinny dbać o dobrobyt i rozwój sektora, warto przypomnieć o elementarnych zasadach skutecznego działania we wszystkich przedsięwzięciach rozwojowych. Punktem wyjścia jest zawsze diagnoza stanu i tendencji zmian, w oparciu o którą tworzy się politykę (sposób podejścia do sprawy, wyznaczenie celów ogólnych do osiągnięcia) i strategię (sposób osiągania celów nakreślonych polityką i wyznaczenie celów szczegółowych). Potem następuje etap planowania realizacji celów obejmujący przygotowanie programów operacyjnych mówiących jak i kiedy osiągnąć cele szczegółowe w ujęciu kompleksowym (współzależności) w oparciu o posiadane (zagwarantowane) środki oraz projektów będących wyodrębnionymi jednostkami realizacyjnymi. Ostatnim etapem jest realizacja celów (projektów) zakończona analizą efektów dla rozliczenia się ze skuteczności użytych środków.

W resorcie rolnictwa i rozwoju wsi przygotowane zostały 3 ważne dokumenty dotyczące rozwoju rybołówstwa:

- Polska polityka strukturalna w sektorze rybołówstwa na lata 2000-2006 (luty 2000);
- Narodowa strategia rybołówstwa (projekt – marzec 2000);
- Branżowy program rozwoju rybołówstwa w Polsce na lata 2000-2006 (maj 2000).

Zawierają wiele interesujących i przydatnych informacji dla diagnozy stanu sektora, określają przewidywane uruchomienie wspierających środków finansowych. Ale czy spełnią oczekiwania wszystkich zainteresowanych, zwłaszcza potencjalnych beneficjentów? Polityka strukturalna została opracowana pod kątem wykorzystania środków unijnych, a program rozwoju jest stworzony dla potrzeb uruchomienia kredytów preferencyjnych.

W dalszym ciągu brak jest polskiej polityki rybackiej polskich władz publicznych, tak ważnej w stosunkach z UE. Polityki, która traktowałaby kompleksowo wszystkie obszary rybołówstwa. Tworzy się natomiast dokumenty zastępcze, potrzebne doraźnie.

Czy tak naprawdę istnieje szczegółowa, analityczna diagnoza stanu polskiego rybołówstwa? Z której można by się na przykład dowiedzieć, jakie są minimalne, konieczne do spełnienia warunki, ażeby przeciętny właściciel kutra mógł w ogóle funkcjonować nie wchodząc w szarą strefę? Teraz nawet nie wiemy, jak to się stało, że cena paliwa dla rybołówstwa kutrowego wzrosła o wiele bardziej niż ogólnodostępne, co m.in. stało się przyczyną protestów rybaków. Trudne problemy kwitowane są milczeniem, lub traktowane ogólnikami, najpewniej z braku wiedzy na ten temat, czy jako ciche przyzwolenie na stan obecny.

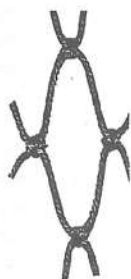
Czy w tej sytuacji można liczyć na rzeczywiste wspieranie rybołówstwa przez państwo?

Stanisław Michalski

Wykaz najpilniejszych problemów do rozwiązania

stanowiący załącznik do listu otwartego „Sztabu Kryzysowego Rybołówstwa”

- 1 – Wzrost cen paliwa od stycznia 1999 roku do 14 września 2000 wyniósł 350%, przy czym niezrozumiały jest system naliczania i zwalniania z akcyzy na olej napędowy w stosunku do cen bazowych dla rybaków. Domagamy się opracowania jasnego systemu ustalania ulg w akcyzie i podatku w cenie oleju napędowego dla kutrów i łodzi rybackich.
- 2 – Ochrona cen ryb z połowów własnych przed zalewem ryb importowanych z krajów z którymi ma Polska podpisane umowy na stosowanie preferencyjnych stawek celnych na ryby i przetwory rybne (m.in. umowa z krajami EFTA).
- 3 – Nadmierne wymogi weterynaryjno-sanitarne na jednostkach łowczych, nie adekwatne do technicznych możliwości oraz obciążenia finansowe niezgodne z rozwiązaniami Unii Europejskiej z tytułu wystawiania świadectwa pochodzenia ryb.
- 4 – Sfinansowanie przez państwo:
 - systemu monitorowania kutrów rybackich (VMS);
 - wdrażania wymogów bezpieczeństwa żegluga wykraczających poza zapisy konwencyjne.
- 5 – Bezwzględne wdrażanie nowych aktów prawnych:
 - ustawa o ochronie i eksploatacji żywych zasobów morza;
 - ustawa o pomocy strukturalnej w rybołówstwie;
 - ustawa o organizacji rynku produktów rybnych.
- 6 – Przywrócenie publicznych funkcji portów i przystani morskich jako realizacja intencji ustawy o portach i przystaniach morskich.
- 7 – Nadinterpretacja zapisów prawnych w stosunku do kutrów rybackich i ich załóg przez Straż Graniczną.



Selektywne worki z obroconymi oczkami

Od 1996 roku Morski Instytut Rybacki w Gdyni prowadzi badania nad selektywnością worków dorszowych z oczkami obroconymi o 90° (tzw. polskie worki selektywne). Idea takiej konstrukcji worków została zaprezentowana po raz pierwszy w 1993 r. na dorocznej konferencji naukowej ICES w Dublinie przez Waldemara Moderhaka, pracownika naukowego Instytutu, i następnie opublikowana. Otrzymane wyniki pokazały, że worki z oczkami obroconymi o 90° mogą w porównaniu z workami standardowymi łowić mniej ryb niewymiarowych, mieć lepszą selektywność i zapewnić wyższy współczynnik przeżywalności wydostających się z nich ryb. Zastosowanie tego typu worka w rybołówstwie przemysłowym mogłoby pomóc w odnowie zasobów rybnych Morza Bałtyckiego.

Niedoskonałość worków standardowych spowodowała podjęcie prób zastosowania w nich tzw. okien selektywnych, wykonanych z oczek kwadratowych, które w sposób znaczący poprawiły selektywność tych worków. Skomplikowały jednak ich konstrukcję, podrażając równocześnie koszty wykonania. Taki problem nie występuje przy zastosowaniu we włoku konstrukcji worka o oczkach obroconych, gdyż wykonany on jest

z takiej samej tkaniny co worek standardowy.

Od 1 czerwca 1995 roku przyjęto w Polsce zasady zobowiązujące rybaków do stosowania we włokach dorszowych worków o prześwicie oczek nie mniejszym niż 120 mm (oczka rombów) lub worków o oczkach 105 mm, ale z oknami selektywnymi. Ideałem selektywności byłoby zatrzymanie ryb tylko wymiarowych (dorsz o długości 35 cm i wyżej) i pozwolenie na ujście z życiem wszystkich ryb niewymiarowych. W praktyce jest to niemożliwe. W dopuszczonych do stosowania workach, według badań MIR przeprowadzonych z workami polietylenowymi, zatrzymywanych jest 35-65% spośród wszystkich ryb o długości 35 cm, które trafiają do worka, 10-35% ryb o długości 30 cm i 80-85% ryb o długości 40 cm. Wyższe wartości odnoszą się do worka standardowego, najniższe do worka z oknami wykonanymi ze sznurka 3,5 mm. Jak widać, z worka wydostają się ryby nawet większe, ponad 40 cm, a pozostają w nim również te mniejsze, poniżej 30 cm.

Miarą stopnia selektywności worka jest możliwie mała różnica między wartościami referencyjnymi: długością ryb z których 25% ucieka, a nie powinno (ryby duże), i długością ryb z których 25% zostaje w

worku, chociaż też nie powinno (ryby małe). Jest to tzw. zakres selekcji (ang. selection range $SR = L_{75} - L_{25}$ [cm]). W przytoczonych wyżej badaniach dla worka standardowego z oczkiem 120 mm $SR = 14$ cm ($L_{75} = 38$ cm i $L_{25} = 24$ cm), dla worka z dwoma oknami, wykonanego z podwójnego sznurka 4 mm $SR = 10,3$ cm (38,5 i 28,2 cm), oraz także z oknami, ale wykonanego ze sznurka pojedynczego 3,5 mm $SR = 6,2$ cm (39 i 32,8 cm).

Im większa wartość SR, tym więcej ryb niewymiarowych zostaje w worku ze szkodą dla ochrony zasobów i więcej ryb wymiarowych ucieka z uszczerbkiem dla opłacalności połowów. Jeśli wziąć pod uwagę zakaz zatrzymania na pokładzie ryb niewymiarowych, które stają się w ten sposób tzw. odrzutem, to strata dla środowiska i dla kieszeni rybaka jest oczywista. W przypadku rybaka strata jest podwójna - nie tylko nie może sprzedać tej ryby, która już trafiła do jego sieci, ale też nie może liczyć na jej złowienie w przyszłości, kiedy dorośnie, bo zostaje wyrzucona za burtę martwa lub bez szans przeżycia ze względu na doznane uszkodzenia. Jak widać, poszukiwanie rozwiązań dla worków selektywnych o jak najmniejszym SR ma istotne znaczenie dla ochrony zasobów i ekonomii połowów, a tym samym dla odpowiedzialnego rybołówstwa.

O znaczeniu sprawy selektywności dla ochrony młodocianego dorsza świadczy finansowanie przez Unię Europejską dużego projektu badawczego BACOMA (Improving Technical Management in Baltic Cod Fishery). Projekt ten miał na celu m.in. przebadanie efektywności wprowadzenia różnych modyfikacji

w workach pod kątem selektywności i sposobu operowania włokami dorszowymi, wpływu różnych typów worka na przeżycie uciekających z niego ryb oraz opracowanie modelu symulacji określenia skutków biologicznych i społeczno-ekonomicznych poprawy selektywności włoków dorszowych.

Polska propozycja zastosowania w workach oczek obroconych o 90° jest obiecującą alternatywą dla innych rozwiązań m.in. dla okien selektywnych. Wyniki badań tego typu worków selektywnych prowadzonych w latach 1998-2000 na statku badawczym instytutu rybackiego w Hamburgu pokazują bardzo interesujące wielkości SR uzyskane w kolejnych rejsach: 5,5 - 7,5 - 5,7 - 5,3 - 6,5 - 4,8 i 4,6 [cm]. Według opinii W. Moderhaka możliwe jest zejście poniżej 4 cm, a potwierdzenia tego należy się spodziewać w rejsie badawczym przewidzianym wiosną przyszłego roku.

Pozytywny wpływ na selektywność tego typu worka ma ustawienie węzłów oczka poprzecznie do ruchu wody, co ułatwia rozwarcie i zarazem utrudnia zamykanie się oczka w czasie trałowania. Utrzymanie korzystnego kształtu oczka w czasie pracy nie zależy tylko od samego węzła, ale też od sztywności sznurka, a więc od rodzaju materiału i zastosowanego impregnatu usztywniającego, stopnia zużycia i innych czynników, które mogą wymagać bardziej szczegółowego przebadania. Wszystko wskazuje na to, że polski worek selektywny z obroconymi oczkami będzie konkurencyjnym rozwiązaniem dla kosztownych rozwiązań zagranicznych.

Stanisław Michalski

Z okazji obchodzonego niedawno 50-lecia „Centromoru” ukazała się interesująca zredagowana publikacja autorstwa Marii Kraus poświęcona działalności tej niezwykle prężnie działającej Morskiej Centrali Importowo-Eksportowej zajmującej się w minionym 50-leciu obsługą polskiego przemysłu okrętowego w zakresie eksportu statków rybackich, które przez wiele lat były polską specjalizacją.

Centromor podjął działania akwizycyjne w zakresie oferowania budowy statków rybackich do krajów tzw. strefy dolarowej już pod koniec lat pięćdziesiątych. Wówczas polskie stocznie przystąpiły do budowy różnego typu statków rybackich przeznaczonych dla armatorów krajowych oraz dla ZSRR. Działania te przyniosły wkrótce znaczące sukcesy, szczególnie na rynku Islandii oraz Francji. Z Islandii pozyskałyśmy zamówienia – w ostrej konkurencji ze stoczniami hiszpańskimi – na tawlerzy do połowów świeżej ryby.

Budowy pierwszych trawlerów dla Islandii podjęła się stocznia w Gdyni – wówczas Stocznia im. Komuny Paryskiej – która w tamtym czasie posiadała specjalistyczny wydział do budowy i bocznego wodowania tego typu statków. Statki dostarczone armatorom islandzkim w pełni potwierdziły solidność wykonawstwa konstrukcji stalowej i zdolność morską, a także uzyskiwały dobre rezultaty połowowe. Szczególnie głośny był udział w tzw. wojnie dorszowej, prowadzonej między Wielką Brytanią i Islandią, trawlera zbudowanego w Polsce; nie licząc drobnych uszkodzeń, kadłub statku islandzkiego zbudowany w Polsce w zderzeniu z podobnym statkiem rybackim bandery brytyjskiej wyszedł zwycięsko. Taką reklamą zaowocowała dalszymi zamówieniami i ugruntowała dobrą opinię o budowanych w Polsce statkach rybackich.

Nawiązane w tym okresie kontakty procentują do dzisiaj, zwłaszcza w dziedzinie remontów i przebudów oraz dostaw kadłubów statków rybackich, o czym świadczą mogą liczne kontrakty w tym zakresie zrealizowane przez Stocznnię Ce-

Statki rybackie w 50-letniej historii CENTROMORU

nal i Stocznnię „Nauta”. Akwizycja statków rybackich, prowadzona równolegle na innych rynkach, zaowocowała wieloletnimi kontraktami na budowę podobnych jednostek dla szeregu armatorów francuskich. Statki te budowane były w długich seriach (20 sztuk i więcej) i praktycznie co miesiąc odbywały się uroczystości wodowania i przekazywania statku. Przekazane armatorom francuskim jednostki wielokrotnie zdobywały zaszczytne wyróżnienia za wyniki połowów.

Ugruntowana renoma polskich stocznii przyniosła unikatowe zamówienie na budowę serii tuńczykowców dla Meksyku. Kontrakt ten został zrealizowany z powodzeniem, mimo, iż nasze stocznie nigdy przedtem nie budowały jednostek tego typu, tj. z unikalnym systemem połowów i sposobem zamrażania tuńczyków w solance. Warto w tym miejscu podkreślić, iż sukcesy te były wynikiem ogromnego zaangażowania pracowników ówczesnego kiluosobowego działu statków rybackich, kierowanego przez mgr Stanisława Teodorowicza aktywnego członka Stowarzyszenia Rozwoju Rybołówstwa.

W końcu lat sześćdziesiątych i na początku lat siedemdziesiątych stocznie polskie budowały statki-przetwórnice dla armatorów krajowych oraz dla ówczesnego ZSRR. Zajmowały się tym stocznia w Gdyni i Gdańsku, a konstrukcje statków – były sukcesywnie modernizowane w miarę uzyskiwanych doświadczeń z eksploatacji.

W połowie lat siedemdziesiątych Stocznia Gdynia podjęła budowę serii trawlerów-przetwórnicy typu B-417 dla armatora krajowego. Wobec trudności z sfinansowaniem odbioru tych trawlerów przez armatora, powstała pilna potrzeba znale-

zienia innego nabywcy. Znalezione go w wyniku akwizycji przeprowadzonej przez Centromor. Był to Irak. Kraj ten, dysponujący w tym okresie znacznymi nadwyżkami finansowymi oraz ambitnymi planami rozwoju rybołówstwa, poszukiwał partnera, który byłby w stanie pomóc w realizacji planowanego zwiększenia połowów i dostaw produktów rybnych na własny rynek, Irak nie miał wówczas doświadczenia w połowach dalekomorskich poza wspólnymi połowami z ZSRR na łowiskach Morza Czerwonego.

W omawianej publikacji autor opisuje niezmiernie trudny przebieg rozmów kontraktowych ze stroną iracką. Aby sprzedać polskie trawlerzy, trzeba było przekonać partnera, że jednostki te przyczynią się do znacznego wzrostu dostaw ryb na jego chłonny rynek. Głównym problemem był tu brak irackich przedsiębiorstw i kadry mającej doświadczenie w eksploatacji tego typu statków. Działania polskiej delegacji polegały na przygotowaniu dla ministerstwa Iraku pełnego uzasadnienia zakupu tych jednostek (biznesplanu) – celem zatwierdzenia go przez ministerstwo. Strona polska sporządziła materiały obejmujące rejon ewentualnej eksploatacji jednostek, spodziewane wyniki połowowe oraz zaoferowała wynajem załóg i dostawy sprzętu połowowego. Po długotrwałych i niezwykle uciążliwych negocjacjach, polska kompleksowa oferta i daleko idąca pomoc w przygotowaniu założeń połowowych przyniosły efekt w postaci przyjęcia przez stronę iracką uzgodnionych warunków technicznych, cenowych i kontraktowych. Po kilku tygodniach pertraktacji kontrakty zostały podpisane, a później zwiększono nawet ilość dostarczonych statków. Nawiązane stosun-

ki i uzyskane informacje pozwoliły następnie na zaoferowanie Irakowi dostawy chłodniowca, przystosowanego do przewozu ryb (jednostka tego typu budowana była w Stoczni Gdańskiej.

Dekada lat sześćdziesiątych wchodzi do historii polskiego budownictwa statków rybackich jako czas nowych technik i prototypów. W rankingach światowych producentów statków rybackich polski przemysł okrętowy plasuje się na czołowych miejscach, a w roku 1969 zajął pierwsze miejsce w światowym eksporcie statków rybackich. Polskie trawlerzy rufowe należały do największych i najnowocześniejszych w wielkich flotyllach rybackich Francji i Anglii. Im to francuskie i angielskie czasopisma rybackie przypisywały największy udział w modernizacji tych flotylli. One też zdobywały zagraniczne wyróżnienia, np. nagrody francuskie Błękitnej Wstęgi (trawlerzy: „Saint Luc”, „Saint Jean”) i brytyjskie nagrody „Srebrnego Śledzia” (trawler „Boston Concord”). Natomiast zbudowany w Stoczni Gdynskiej trawler rufowy typu B-427 „Boston Lincoln”, sprzedany armatorowi brytyjskiemu, uznany został w sprawozdaniach Lloyda za najbardziej interesujący trawler rybacki roku 1968. Ponadto zbudowane przez polskie stocznie trawlerzy „Bayard”, „Shetland” i „Sydero” otrzymały od Bureau Veritas, jako jedyne w światowej flocie rybackiej, słynną klasę AUT (całkowita automatyzacja układu napędowego). Na wielu międzynarodowych wystawach i targach duża ilość prezentowanych przez „Centromor” modeli statków rybackich spotykała się z wysokim uznaniem specjalistów, uzyskując wiele wyróżnień i nagród.

W omawianej tu publikacji można znaleźć szereg innych interesujących informacji z dziedziny budownictwa statków rybackich w polskich stoczniach w czasach jego szczytowego rozwoju. Na zakończenie nasuwa się nieodparcie pytanie, czy czasy te minęły już bezpowrotnie?

Z książką tą można zapoznać się w biurze Stowarzyszenia Rozwoju Rybołówstwa.

HG

Polskie pasze z polskich szprotów?

*Nie wykorzystujemy
możliwości produkcji w Polsce
pasz dla ryb hodowlanych
z dostępnego w naszych
obszarach morskich surowca
– szprotów. Polscy rybacy
sprzedają je w Danii
właśnie dla celów paszowych,
a i tak kwota połowowa
nie jest w pełni wykorzystana.
Czy nie warto byłoby pomyśleć
o rodzimej produkcji
ze wszystkimi profitami
płynącymi z tej lokalizacji?*

Nowe możliwości produkcji pasz dla ryb hodowlanych, w szczególności pstrągów i karpi, stworzone zostały począwszy od 1996 r. dzięki zastosowaniu technologii ekstruzyjnej, wcześniej stosowanej już do wytwarzania wielu produktów spożywczych.

Obok znanych, tradycyjnych technologii i wyposażenia do produkcji mączek rybnych oraz rybnych pasz płynnych szybko rozwinęła się i znalazła szerokie zastosowanie technologia, w której podstawowym elementem linii produkcyjnej stał się ekstruder (prasa o bardzo wysokim ciśnieniu) i towarzyszące mu maszyny do mieszania i kondycjonowania mieszanek na bazie świeżego surowca rybnego i składników pochodzenia roślinnego.

Pasze rybne można teraz produkować również ze świeżych szprotów i odpadów z obróbki ryb, a nie jak to było do niedawna na bazie mączki rybnej. Skraca to i upraszcza proces produkcyjny i zmienia jego technologię. Ważniejszymi operacjami składowymi takiego procesu są:

- rozdrabnianie składników surowcowych;
- dozowanie poszczególnych składników;
- mieszanie i kondycjonowanie;
- ekstruzja;
- dosuszanie;
- pakowanie.

Elementy wyposażenia linii produkcyjnej do realizacji wymienionych operacji produkowane są za granicą, ale również i w kraju. Potrzebne byłyby prace w celu dostosowania ich do specy-

fiki surowca rybnego i wymaganych reżimów technologicznych procesu oraz bardzo ważne badania określające wartość żywieniową wyprodukowanych pasz dla hodowli ryb.

W Polsce dotychczas nie są znane przypadki stosowania linii ekstruzji do produkcji pasz rybnych.

Już w ponad 20 krajach Europy Zachodniej i Centralnej produkty paszowe według tej technologii znalazły szerokie zastosowanie szczególnie dla hodowli ryb. Pora więc, żeby zainteresowanie tą produkcją, które przejawiały również niektóre polskie przedsiębiorstwa przetwórstwa rybnego, przeszło od fazy koncepcji i prac rozpoznawczych do fazy szybkiej realizacji prac badawczych i wdrożeniowych. Problem zasługuje na poparcie szczególnie w sytuacji, gdy podejmowane od kilkunastu lat próby zbudowania na Wybrzeżu fabryki mączki rybnej, z różnych względów zakończyły się niepowodzeniem.

Technologia ekstruzji, szczególnie w produkcji pasz dla ryb, eliminuje konieczność budowy fabryk mączki rybnej i jest mniej uciążliwa dla środowiska, zaś produkt charakteryzuje się wieloma zaletami ważnymi dla hodowców. W związku z ciągłym rozwojem akwakultury w wodach śródlądowych w Polsce, a niewykluczone, że nastąpi to także w wodach Bałtyku i istnieniem wciąż nie w pełni wykorzystanej bazy surowcowej (szproty i częściowo odpady rybne), celowe staje się podjęcie tematyki badawczo-rozwojowej ukierunkowanej na rozwój produkcji granulowanych pasz rybnych metodą ekstruzji. Najkorzystniejsza byłaby realizacja tej tematyki w ramach projektów celowych, które dofinansowywane są przez Komitet Badań Naukowych, pod warunkiem znalezienia przedsiębiorstwa wdrażającego wyniki.

Pierwsze przedsiębiorstwa, które zamierzają podjąć inwestycje w omawianym kierunku, mogą otrzymać pomoc w uzyskaniu korzystniejszych kredytów przewidzianych w ramach „Branżowego programu rozwoju rybołówstwa w Polsce na lata 2000-2006”, niedawno zatwierdzonego przez ministra rolnictwa i rozwoju wsi Artura Balazsa. Zadanie to z pewnością spełnia wymogi kwalifikujące do korzystania z pomocowych funduszy przewidzianych w programie SAPARD Unii Europejskiej i środków budżetowych w ramach preferencyjnych kredytów z Agencji Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa. Poławianie na Bałtyku szproty w dwóch sezonach w okresie zimy i lata nadają się na produkty spożywcze, w pozostałym czasie stanowią surowiec paszowy. Mimo wyższego wykorzystania przez krajowych armatorów polskiej kwoty połowowej szprotów w 1999 r. w stosunku do roku poprzedniego problem ich przetwórstwa w Polsce na pasze rybne pozostaje nadal nie rozwiązany.

Chociaż nastąpił przewidywany wzrost zainteresowania połowami szprotów przez polskich armatorów nie zostały w kraju zbudowane wytwórnie pasz z surowca rybnego, w tym dla hodowli ryb.

W roku 1999 wylowiono 71 705 ton szprotów, co daje wskaźnik 88,8% wykorzystania polskiej kwoty połowowej.

Duży udział mają połowy surowca eksportowanego do Danii na mączkę rybną, w ilości 36 668 ton i do Szwecji 3788 ton o łącznej szacunkowej wartości 8-9 milionów dolarów USA. Z tych ilości około 27 tys. ton polskie kutry wyładowały w portach zagranicznych bezpośrednio z burty, zaś 13 tys. ton przeładowano w porcie Władysławowo na barkę, która dostarczała surowiec za granicę.

Szacunkowa wielkość połowów szprotów na cele konsumpcyjne wynosi w Polsce ponad 30 tys. ton rocznie, z czego 20 tys. ton stanowi surowiec do produkcji konserw, około 7-8 tys. ton szprotów rocznie zostaje wyeksportowane do Rosji, pozostała ilość przeznaczona jest do wędzenia, solenia i marynowania. Zwiększenie ilości szprotów z wykorzystaniem na produkty spożywcze, co powinno być szczególnie preferowane, nie stoi w sprzeczności z rozwojem produkcji pasz.

Tak duży eksport szprotów z przeznaczeniem na mączkę rybną lub gotowe pokarmy, głównie dla ryb, wynika z braku w Polsce wytwórni mączek rybnych. W Polsce istnieje tylko niewielki potencjał przetwórczy na rybne pasze płynne, tzw. siloryb, zlokalizowany w przedsiębiorstwie „Szkuner” we Władysławowie. Rozwój tego kierunku wykorzystania ryb paszowych i odpadów surowców rybnych w kraju następuje powoli i nie może w pełni zastąpić produkcji mączki rybnej i pasz rybnych.

Przypomnieć należy, że wszystkie istniejące na polskim wybrzeżu fabryki mączki rybnej (Świnoujście, Kołobrzeg, Darłowo, Władysławowo, Gdynia i Gdańsk) zostały zlikwidowane ponad 20 lat temu w czasie światowego kryzysu paliwowego.

W tej sytuacji pozostał polskim rybakom tylko eksport szprotów, głównie do Danii, z którego produkowane są pasze dla ryb hodowlanych. Pasze te są importowane do Polski, gdzie w ostatnich pięciu latach hodowla pstrągów wzrosła blisko dwukrotnie i wynosi prawie 10 tys. ton rocznie.

Wymaga to importu blisko takiej samej ilości paszy, w której głównym składnikiem są szproty lub inny surowiec rybny i pewna część białka pochodzenia roślinnego.

Eksport krajowego surowca i po jego przetworzeniu na produkty paszowe import jest charakterystyczny dla „ekonomii kolonialnej” i musi wywoływać pytanie czy wartość dodana nie powinna pozostawać w Polsce. Odpowiedź może być tylko jedna – powinna.

Uzasadnienie powyższego postulatu znajdujemy w ważnym dokumencie opracowanym w MRiRW „Polityka strukturalna w sektorze rybołówstwa na lata 2000-2006”, w którym przewiduje się, że produkcja hodowlana pstrąga wzrośnie o 9 tys. ton do roku 2006, zaś karpia o 5 tys. ton, czego nie można będzie zrealizować bez zapewnienia odpowiedniej ilości pasz. Na pewno



część ich powinna i może być produkowana w Polsce.

Na 150 gospodarstw hodowli pstrągów w Polsce 110 zlokalizowanych jest w północnych województwach kraju, stąd podjęcie produkcji pasz na bazie szprotów i innych surowców rybnych powinno zostać zlokalizowane w pobliżu portów wyładunku ryb i w zakładach przetwarzających duże ilości surowca.

W wymienionym dokumencie wskazano również na potrzebę opracowania nowych produktów spożywczych dla lepszego wykorzystania śledzi i szprotów bałtyckich, a także ryb słodkowodnych.

Do roku 2006 przewidywane jest zwiększenie produkcji o 30%. W dokumencie wskazano znaczne środki finansowe i źródła ich pochodzenia, które mają wspomóc osiągnięcie wyznaczonych celów w okresie lat 2000-2006.

Ważne jest, że w dziale „Ochrona środowiska” wspomnianego „Branżowego programu rozwoju rybołówstwa w Polsce na lata 2000-2006” zostały uwzględnione następujące interesujące nas cele:

- opracowanie planu budowy zakładów utylizacji odpadów zwierzęcych i rybnych;
- uruchomienie produkcji hydrolizatów rybnych;
- zapewnienie dostaw pelagicznych ryb pochodzących z połowów bałtyckich do uruchomienia wytwórni pasz.

Niezwykle aktualne i w pełni zasadne jest popieranie inwestycji tworzących nowe moce produkcyjne dla wytwarzania pasz rybnych dla hodowli ryb, w tym szczególnie na bazie surowca szprotowego, a także wzrost jego wykorzystania na produkty spożywcze.

Racjonalne, kompleksowe wykorzystanie własnych surowców rybnych staje się na świecie kanonem ekonomiki i polska gospodarka rybna oraz jej zaplecze badawcze może tym wymogom sprostać.

Daniel Dutkiewicz

Trudna sytuacja szczecińskiego GRYFA

Z ubolewaniem przyjęliśmy wiadomość, iż na wniosek Rady Pracowniczej Przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich GRYF ze Szczecina, wojewoda pomorski podjął kroki zmierzające do postawienia firmy w stan likwidacji. Szczeciński armator zatrudnia około 1200 pracowników i łowi głównie na morzach Ochockim i Beringa. GRYF już od kilkunastu miesięcy nie płaci rybakom dodatków dewizowych, a od czerwca br. nie odprowadza składek na ZUS.

5 szczecińskich trawlerów przetwórci stoi bezczynnie w południowokoreańskim porcie Pusan. Dopóki Rosjanie nie otrzymają należności z tytułu odłowionych w ubiegłym roku ryb i kwot połowowych, statki nie mają prawa wstępu na łowiska.

Sytuację GRYFA rozpatrywał Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów, który zobowiązał ministra skarbu państwa do oddelegowania swojego przedstawiciela do zespołu przygotowawczego do przeprowadzenia postępowania likwidacyjnego PPD i UR GRYF.

Rozważone zostaną możliwości sfinansowania długo GRYFA wobec Rosjan, który wynosi około 1,3 miliona dolarów. Na szczęście inni polscy armatorzy zajmujący się połowami dalekomorskimi nie są w tak tragicznej sytuacji, choć też mają problemy ekonomiczne. Sprawami tymi zajmował się KERM na dwóch kolejnych sierpniowych posiedzeniach.

HG

Trawler olbrzym

Największy na świecie trawler zamrażalnia zbudowany w norweskiej stoczni Umoe Sterkoder dla irlandzkiego armatora Kevina McHugh'a wyruszył w swój pierwszy rejs, kierując się na wody zachodniej Afryki u wybrzeży Mauretanii, gdzie zamierza odławiać sardynkę, makrelę i ostroboka. Trawler ten noszący nazwę ATLANTIC DAWN ma 144 m długości, 24,3 m szerokości, tonaż brutto 13 500 ton, moc silnika głównego 19 600 KM, a szybkość marszową 17 węzłów. Całkowity koszt jego budowy wyniósł 65 milionów dolarów. Statek ten zaliczony został do nowej generacji statków rybackich, do której należą już dwa inne trawlerzy podobnej wielkości, zbudowane dla armatorów holenderskich w stocznich hiszpańskich. Trawler ATLANTIC DAWN w swoich trzech ładowniach zdolny jest pomieścić około 7000 ton mrożonych ryb pelagicznych w stanie pełnym. Statek przy-

stosowany jest zarówno do połowów włokiem pelagicznym, jak też okrężnicą, którą odławiać będzie głównie sardynkę występującą w górnych warstwach toni wodnej. Trawler wyposażony jest w dwie duże wciągarki produkcji firmy Rapp Hydema o sile ucięcia po 105 ton. Zdolność dobową urządzeń zamrażalniczych wynosi 350 ton. Ryba jest zamrażana w 48 płytowych zamrażarkach produkcji firmy Sabroe. Pomieszczenia załogowe przygotowano dla 61 osób, jednakże podczas przeprowadzanych prób załogę zredukowano do 53 osób. Bardzo bogate wyposażenie statku w aparaturę nawigacyjną, kontrolno-pomiarową i hydrolokalacyjną dostarczyły dwie znane firmy: Simrad z Norwegii i Furuno z Japonii.

Ciekawostką, jeśli chodzi o budowę kadłuba, jest to, iż niektóre sekcje części rufowej zostały zbudowane w stoczni polskiej. FNI Nr 8/2000

HG

ZAKŁADY SIECI RYBACKICH

Spółka Akcyjna

11-430 Korsze, ul. Wolności 5

tel./fax 0-89 754 17 79, Dział Handlowy 0-89 754 00 53

Oferują w sprzedaży:

- **rybackie tkaniny sieciowe** dla rybołówstwa morskiego, przybrzeżnego i śródlądowego z przeznaczeniem do wytwarzania wszelkiego rodzaju sprzętu połowowego, tj. wontonów, włoków, niewodów, żaków, przywłok, kasarków, mierzów, uklejków, drygawic itd.
- **sznurki styłowe kręcone i plecione** w różnym asortymencie
- **nici styłowe i torlenowe** różnej grubości z zastosowaniem do montażu sprzętu połowowego.

KUPON – 3% RABATU

Kupon upoważnia do 3% rabatu
przy zamówieniu złożonym w listopadzie

POLISH FISHING PORTS 1999 (Polskie porty rybackie 1999) FISHERY INDUSTRY GUIDE (Przewodnik Przemysłu Rybnego)

Pod powyższym tytułem ukazała się niedawno w języku angielskim wartościowa publikacja szczecińskiego wydawnictwa LINK, której autorem jest znany w polskich kołach rybackich socjalista gospodarki rybnej dr inż. Lechosław Bartoszewicz ze Szczecina.

Publikacja składa się z dwóch zasadniczych części: część pierwsza zawiera szczegółowe charakterystyki wszystkich polskich portów rybackich, przystani i miejsc cumowania łodzi rybackich, rozmieszczonych wzdłuż całego polskiego wybrzeża morskiego, łącznie z zalewami. Na charakterystykę tą składają się dane z zakresu locji, nawigacji, generalne informacje o danej miejscowości wraz z nazwiskami przedstawicieli władz samorządowych i urzędników urzędów morskich. Charakterystyka urządzeń portowych, magazynowych, charakterystyka możli-

wości za- i wyładunkowych, zaopatrzenia, dane o instytucjach należących do administracji morskiej, informacje o flocie stacjonującej w danym porcie, o wielkości wyładunków o składzie gatunkowym ryb itp. Każdej miejscowości towarzyszy szczegółowa mapka z oznaczeniem lokalizacji omówionych uprzednio obiektów. Część ta zawiera aż 58 haseł (miejscowości), uporządkowanych geograficznie, poczynając od Świnoujścia na zachodzie, a na Nowej Pasłęce na Zalewie Wiślanym na wschodzie kończąc.

Druga część publikacji (tzw. żółte strony) zawiera alfabetycznie uporządkowany spis adresowy firm, spółek, przedsiębiorstw i różnych instytucji związanych z przemysłem rybnym z terenu całego kraju wraz ze szczegółowymi danymi adresowymi, telefonami, teleksami itp. z podziałem na poszczególne branże. Spis ten

zawiera ponad 400 pozycji. Na końcu tej części znajduje się indeks tych samych haseł, jednakże ułożonych według poszczególnych branż. I tak np. oddzielnie potraktowano grupę podmiotów gospodarczych zajmujących się hurtowym handlem rybnym, a oddzielnie – handlem detalicznym; wyodrębniono również takie branże, jak: hodowla ryb, przedsiębiorstwa zajmujące się tylko eksportem i importem, oddzielnie zestawiono wszystkie przedsiębiorstwa armatorskie itp. Ponadto oddzielnie sporządzono alfabetyczny wykaz nazwisk tych wszystkich osób, które już poprzednio wymieniono przy poszczególnych hasłach części drugiej, adresowej.

W części wstępnej, wprowadzającej do publikacji zamieszczono interesującą zredagowaną krótką charakterystykę aktualnych problemów rybołówstwa światowego oraz krótką historię i charakterystykę aktualnego stanu polskiej gospodarki rybnej. Ta licząca ponad 300 stron publikacja naszpikowana została dużą ilością ogłoszeń reklamowych, częściowo barwnych. Wszystkich zainteresowanych nabyciem tej publikacji odsyłamy na adres:

Wydawnictwo LINK
ul. Energetyków 3/4
70-656 Szczecin
tel./fax. (+91) 462 34 14

Rybołówstwo w „Roczniku Helskim”

Staraniem grupy członków Stowarzyszenia „Przyjaciele Helu” ukazał się niezwykle interesująco zredagowany pierwszy numer cyklicznego wydawnictwa „Rocznik Helski”, którego głównym celem ma być systematyczne gromadzenie wybranych materiałów i opracowań dotyczących Półwyspu Helskiego, i to zarówno tych, które zostały wydane już wcześniej, jak i tych, które przedtem nie były publikowane. Roczniki mają być również nowymi zasobnikami wiadomości o tym regionie, stwarzającym bazę do lepszego poznania tzw. Małej Ojczyzny Kaszubskiej.

Większą część Rocznika stanowią materiały dotyczące rybołówstwa, będącego podstawą egzystencji zamieszkałej tu od wieków ludności kaszubskiej. Między in-

nyymi na stronach od 25 do 45 znany szkutnik rybacki z Chałup, inż. Aleksander Celarek porusza zagadnienia związane z konstrukcją i zastosowaniem tradycyjnych łodzi używanych przez kaszubskich rybaków morskich. Testowi temu towarzyszą liczne rysunki autora i fotografie. Na stronach od 91 do 152 przedstawiono materiały z sympozjum dotyczącego 75 lat badań oceanograficznych w Polsce (1923-1998), odbytego 28 kwietnia 1998 roku w Helu. Ten blok materiałów otwiera opracowanie kierownika Muzeum Rybołówstwa w Helu, mgr. Mirosława Kuklika, który scharakteryzował helskie początki polskiej oceanografii, obejmujące lata 1921-1931. Z kolei dr Jerzy Chmurzyński z Instytutu Biologii Doświadczalnej PAN w Warszawie przedstawia szkic historyczny Stacji Morskiej, działającej w Helu w latach 1932-1938 wraz ze spisem wszystkich prac naukowych, wykonanych w tym czasie przez jej nielicznych pracowników naukowych. W następnej części tego cyklu zamieszczono obszerne studium kie-

rownika Stacji Morskiej Instytutu Oceanografii Uniwersytetu Gdańskiego i Puckiej na tle zmian wybranych elementów ekosystemu. Studium temu towarzyszą liczne tabele i bogata część fotograficzna, a także obszerna literatura przedmiotu, licząca 110 pozycji. Poszczególne rozdziały tego studium noszą następujące podtytuły: tło zmian przyrodniczych, skład ichtiofauny, ryby chronione i połowy. Ten cykl materiałów kończy opracowanie dyrektora Zakładu Biologii Antarktyki PAN w Warszawie, prof. dr St. Rakusy-Suszczyńskiego zatytułowane: „100 lat tradycji badań oceanograficznych Polaków w Antarktyce.”

„ROCZNIK HELSKI” Nr 1/2000, wydawnictwo: Stowarzyszenie „Przyjaciele Helu” i wydawnictwo „MS”, Komitet Redakcyjny: Mirosław Kuklik (przewodniczący), Antoni Konkel, Krzysztof Skóra, Anna Tomczak, Józef Wesiewski, stron 157. Adres Redakcji: Bulwar Nadmorski 2, 84-150 Hel, tel. 675-05-02.

HG

Statki rybackie ze Stoczni CENAL

W sierpniu br. w Stoczni CENAL w Gdańsku zwodowany został z pochylni bocznej siódmy z kadłubów zakontraktowanych na rok 2000. Jest to trzecia jednostka zbudowana dla klienta duńskiego – stoczni Karstensens Skibsværft A/S. Kadłub trawlera MARK AMAY o długości całkowitej 38,3 m, szerokości 10,50 m i wysokości bocznej 6,25, zbudowany został zgodnie z przepisami i wymaganiami DnV (Det Norske Veritas) i przyznana mu została klasa DnV 1A1-Fishing Vessel Ice C. Przed przeholowaniem kadłuba tego statku do Danii, gdzie będą miały miejsce dalsze prace wykończeniowe i wyposażeniowe, statek zostanie wyposażony w Gdańsku m.in. w silnik główny MAN B&W 6L 27/38, agregat pomocniczy, dyszoster, agregat portowy, maszynę sterową, windę kotwiczno-cumowniczą i wciągarki.

W sierpniu zwodowany został w tej stoczni także inny kadłub statku rybackiego. Jest to pierwsza z pięciu siostrzanych jednostek, przewidzianych dla armatora holenderskiego. Jednostkę tę przeholowano do stoczni Machinefabriek Padmos Stellendam B. V. w Holandii, gdzie wykonane zostaną prace wykończeniowe i wyposażeniowe. Ostatnio trwały również negocjacje w sprawie budowy kolejnych dwóch siostrzanych jednostek. Harmonogram budów na rok 2000, oprócz wspomnianych pięciu seryjnych jednostek, zakłada budowę dalszych dziewięciu statków. W roku 1999 Stocznia CENAL osiągnęła przychody w wysokości 96 mln zł oraz zysk brutto ponad 5 mln zł. W tym czasie zbudowała siedem kadłubów statków rybackich.

HG

Aresztowanie statków „Transoceanu”

W porcie rybackim w Gdyni od dłuższego już czasu stają zacumowane niedaleko „Dal-moru” statki chłodniowce należące do „Transoceanu” w Szczecinie. Są to statki: „Kurpie”, „Powiśle”, „Roztocze”, „Kociwie” i „Podlasie”. Te zaaresztowane statki zajął już komornik. Roszczenia ponad 150-osobowej załogi tych pięciu statków wobec szczecińskiej spółki „Transocean” wynoszą około 1,3 miliona dolarów. Załogi przez dłuższy czas okupowały statki, żądając wypłaty zaległego wynagrodzenia. Sugerowano, że znalazł się już kupiec na 5 zadłużonych jednostek. Okazało się, że były to obietnice bez pokrycia. Zdesperowane załogi oddały więc sprawę do Sądu Rejonowego w Gdyni. Marynarskie związki wspomogły finansowo załogi aresztowanych statków, dzięki czemu marynarze mogli wrócić do domów.

Przedstawicielstwo Międzynarodowej Federacji Transportowców ITF w Gdyni wypłaciło marynarzom pieniądze na powrót oraz zasiłki socjalne. Nie rozwiązuje to jednak problemu wypłaty zaległych wynagrodzeń. Z praktyki wiadomo, że rewindykacja pieniędzy przez komornika może potrwać kilka miesięcy, a nawet kilka lat, jak to miało miejsce w przypadku chłodniowca „Transoceanu” „Kaszuby II”, uwięzionego w porcie w Świnoujściu. Pierwsza rozprawa w sprawie przejścia statków przez komornika odbyła się w drugiej połowie września. Do momentu uzyskania klauzuli wykonalności komornik może tylko zabezpieczać roszczenia marynarzy czyli zatrzymać statek w porcie. Armator chłodniowców, zgodnie ze swymi uprawnieniami, nadal prowadzi rozmowy w sprawie sprzedaży statków. Tymczasem przedstawiciele zarządu firmy twierdzą, że zajęcie przez komornika pięciu chłodniowców „Transoceanu” utrudniło negocjacje z kontrahentem, który wyraził gotowość ich zakupu. Zdaniem prezesa Andrzeja Zielińskiego droga wybrana przez marynarzy za pośrednictwem związków tylko komplikuje windykację. Jako przykład przytaczał kłopoty ze zlicytowaniem „Kaszuby II”. Z ostatnich uzyskanych informacji wynika, że Ministerstwo Skarbu Państwa zrezygnowało na razie z prywatyzacji „Transoceanu”. Ma podobno zamiar przeprowadzenia głębokiej restrukturyzacji majątkowej, połączonej z dokapitalizowaniem spółki. Ostra akcja związków zawodowych była ponoć czynnikiem odstrasającym potencjalnych inwestorów strategicznych, z którymi jeszcze niedawno rozmawiał zarząd „Transoceanu”. Potencjalnymi nabywcami większościowego pakietu akcji miał być grecki armator „Lascardis Shipping” i amerykańska spółka „East Wind”.

HG

Przepisy weterynaryjne i ich interpretacja

Z okazji Ogólnopolskiej Konferencji Problemowej Przetwórstwa Ryb w Łebie w dniach 28-30 września 2000 r. zorganizowanej przez Polskie Stowarzyszenie Przetwórców Ryb została wydana praca zbiorowa pt. „Praktyczne zastosowanie wymagań weterynaryjnych Unii Europejskiej i Polski w sektorze rybnym”. We wstępie do niej Główny Lekarz Weterynarii dr Andrzej Komorowski pisze: „...Niniejsze opracowanie ma na celu zapoznanie organów Inspekcji Weterynaryjnej i producentów z obowiązującymi przepisami Unii Europejskiej oraz stanowi propozycję ujednolicenia działań w przetwórstwie ryb...”

A oto spis treści:

- Stan obecny i dokąd zmierzamy? – lek. wet. Cezary Bogusz
- Statki rybackie – wymagania w świetle Dyrektywy Rady 92/48 – lek. wet. Cezary Bogusz, lek. wet. Robert Gmyrek
- Przetwórstwo ryb w myśl Dyrektywy Rady 91/493. Wymagania jakie stawia przed nami niedaleka przyszłość – lek. wet. Cezary Bogusz, lek. wet. Robert Gmyrek
- Zasady nadzoru właścicielskiego – dr Jan Szymborski
- Znaczenie chlorowania wody w zakładach przetwórstwa środków spożywczych pochodzenia zwierzęcego – dr Jan Szymborski
- Zasady Dobrej Praktyki Produkcyjnej (GMP) w zakładach produkujących konserwy w opakowaniach blaszanych – dr Jan Szymborski
- Ogólne zasady systemu HACCP – lek. wet. Sebastian Hoffman
- Utylizacja odpadów rybnych w myśl obowiązujących przepisów Unii Europejskiej – lek. wet. Krzysztof Jażdżewski, lek. wet. Robert Gmyrek
- Import i eksport produktów rybnych – lek. wet. Cezary Bogusz
- Budowa i przebudowa zakładu w myśl obowiązujących przepisów polskich – lek. wet. Krzysztof Jażdżewski, lek. wet. Sebastian Hoffman
- Pozostałe przepisy Unii Europejskiej dotyczące sektora rybnego – lek. wet. Cezary Bogusz

Opracowanie wychodzi na przeciw postulatowi producentów rybnych (przetwórców i rybaków), ażeby Główny Inspektorat Weterynarii przygotował wykładnię przepisów pozwalającą na uniknięcie takiej ich interpretacji przez organy terenowej Inspekcji Weterynaryjnej, która by prowadziła do niepotrzebnego wzrostu kosztów działań dostosowawczych ponad rzeczywiste wymogi. W ich imieniu składamy podziękowanie autorom opracowania, wyrażając nadzieję na dalsze zacieśnienie współpracy między Inspekcją Weterynaryjną a producentami.

Opracowanie to można nabyć w Biurze Polskiego Stowarzyszenia Przetwórców Ryb, ul. Słowiańska 5, II p., pok. 231, 75-846 Koszalin, tel./fax: 094-3471328, e-mail: spr@bpnet.pl
Cena 1 egzemplarza: 75 złotych.

SJM

GIEŁDA RYBNA

Średnie ceny na rynku europejskim
wg FAO/Globefish 15 września 2000 r.

Gatunek i forma produktu	Wielkość	Cena za kg		Kraj sprzedaży	Pochodzenie
		oryginalna	USD		
DORSZ świeży, patroszony	nr 1	NLG 9,55	3,76	Holandia (aukcja) (c/f)	Holandia
	nr 2	NLG 10,15	4,00		
	nr 3	NLG 9,58	3,77		
	nr 4	NLG 7,61	3,00		
	nr 5	NLG 6,03	2,37		
	36-46 cm/szt. 46-72 cm/szt.		0,97 1,18	Polska	Bałtyk polskie statki
bloki filet. b/sk., b/ości	16,5 lb	DEM 10,00	4,42	Niemcy (cif)	Norwegia
MORSZCZUK bloki filet b/sk., b/ości	16,5 lb		2,05	Niemcy (c/f)	Argentyna
MINTAJ bloki filet. b/sk., b/ości. dwukr. mroż..	16,5 lb		1,50	UK	Chiny
bloki filet. b/sk., b/ości, mrożony na morzu	16,5 lb		1,85	Niemcy (c/f)	Rosja (fob)
bloki b/głowy, patr.	> 20 cm		0,75	Ukraina (c/f)	Rosja
TURBOT hodowlany, świeży, cały	0,5-1 kg/szt.	PTAS 1200	6,25	Hiszpania (z farmy)	Hiszpania
	1-2 kg/szt.	PTAS 1213	6,31		
	2-3 kg/szt.	PTAS 1400	7,29		
	3-4 kg/szt.	PTAS 1875	9,76		
dziki, świeży, patroszony	nr 3	NLG 29,75	11,71	Holandia (aukcja)	Holandia
	nr 4	NLG 19,41	7,64		
	nr 5	NLG 12,31	4,85		
FLĄDRA (stornia)	nr 2	NLG 1,18	0,46	Holandia (aukcja)	Bałtyk (Niemcy/Polska)
ŚLEDŹ cały, świeży	3-5 szt./kg	DEM 1,30	0,58	Niemcy	Norwegia
świeży butterfly	6-10 szt./kg	DEM 1,50	0,66	Niemcy	Norwegia
cały, mrożony na morzu	200-300 g/szt.		0,38	Ukraina (c/f)	Norwegia
	300-400 g/szt.		0,42		
MAKRELA cała, mrożona na morzu	300-500 g/szt.	NOK 6,00	0,65	Norwegia (fob)	Norwegia
SZPROT cały	100-120 szt./kg		0,27	Estonia (fob)	Estonia
KALMAR Loligo, cały	200-300 g/szt.	FRF 65,00	8,59	Włochy (c/f)	Francja
	300-500 g/szt.	FRF 75,00	9,91		
tuby oczyszczone, IQF			2,25	UK	Tajwan
ŁOSOŚ atlantycki, świeży z głową, patroszony	2-3 kg/szt.	DEM 7,70	3,41	Niemcy (c/f)	Norwegia
	3-4 kg/szt.	DEM 7,90	3,50		
	4-5 kg/szt.	DEM 8,05	3,56		
PSTRĄG świeży	150-250 g/szt.	LIT 4200	1,88	Włochy (c/f)	Włochy

7 KART HISTORII

SIERPIEŃ

Przed 70 laty

• Latem 1930 r. trwały w Gdyni prace przy budowie wyciągu dla kutrów rybackich, który stał się z czasem zaczątkiem pierwszej w Polsce stoczni rybackiej.

Przed 60 laty

• Na początku sierpnia 1940 r. okupacyjne władze niemieckie przystąpiły do akcji skierowania około 80 kutrów, należących do rybaków naszego wybrzeża, do portów zachodnich Niemiec. Statki te miały być użyte do planowanej przez Niemców inwazji na Wielką Brytanię, znanej pod kryptonimem „Lew morski” („Seelowe”). Pierwsza grupa tych kutrów, składająca się z około 30 jednostek, wyszła 10 sierpnia 1940 r. w morze, udając się do Emden.

Przed 30 laty

• 17 sierpnia 1970 r. T. Krassowska z Centralnego Laboratorium Przemysłu Rybnego w Gdyni i A. Stala z MIR złożyli w MIR wniosek wynalazczy, dotyczący metody pozyskiwania preparatu białkowego z mięsa ryb. Zapożyczkowało to głośną później w kraju sprawę „produkcji białka z ryb”.

Przed 20 laty

• Statek przemysłowo-badawczy „Proesor Bogucki”, należący do MIR został wypożyczony od 1 sierpnia 1980 przez przedsiębiorstwo „Dalmor”.
• Stocznia im. Komuny Paryskiej w Gdyni przekazała 12 sierpnia 1980 r. przedsiębiorstwu „Transocean” prototypowy chłodniowiec „Terral”.
• Od 14 do 31 sierpnia 1980 r. w różnych instytucjach i przedsiębiorstwach gospodarki rybnej odbywały się strajki o różnej długości i o różnym charakterze.

Przed 15 laty

• 1 sierpnia 1985 r. w Waszyngtonie podpisano umowę pomiędzy PRL i Stanami Zjednoczonymi o współpracy w dziedzinie rybołówstwa morskiego do roku 1991.

WRZESIEŃ

Przed 75 laty

• Jesienią 1925 r. ukończono roboty przy renowacji rybackiego portu w Helu.

Przed 55 laty

• W dniu 30 września 1945 r. odbyła się skromna uroczystość wznowienia działalności przez Morskie Laboratorium Rybackie w jego budynku przy Al. Zjednoczenia 1 w Gdyni. Stanowisko dyrektora tej placówki objął jej przedwojenny kierownik prof. M. Bogucki, którego zastępcą został dr K. Demel.
• We wrześniu 1945 r. polscy rybacy rozpoczęli połowy na morzu w rejonie działania Morskiego Urzędu Rybackiego w Darłowie. Mieli do dyspozycji 6 łodzi.

Przed 50 laty

• W ostatnich dniach września 1950 r. dwa kutry z przedsiębiorstwa „Arka” – jeden 24-metrowy i jeden 17-metrowy – wyszły na łowiska Morza Północnego. Statki te powróciły do Gdyni w połowie października. Była to pierwsza próba połowów śledzi kutrami na Morzu Północnym.
• W Wyższej Szkole Handlu Morskiego w Sopocie utworzono 1 września 1950 r. pierwszą w Polsce Katedrę Ekonomiki Przemysłu Rybnego, którą objął jej twórca dr J. Kulikowski. Pierwszymi jego asystentami byli: S. Łaszczczyński i A. Ropelewski, obaj z MIR.

Przed 45 laty

• 1 września 1955 r. przybyli do MIR na trzymiesięczną praktykę dwaj Chińczycy - wicedyrektor Instytutu Gospodarki Rybnej w Tsing-Tao oraz technolog chłodni rybnej w Szanghaju. Byli prawdopodobnie pierwszymi w Polsce pracownikami rybołówstwa Chin.
• 23 września 1955 r. wszedł do Gdańska i stanął w basenie Stoczni Gdańskiej radziecki trawler przetwórczy „Dobrolubow” z Murmańska, zbudowany w zachodnich Niemczech. Nazajutrz rozpoczął oglądanie statku pracownicy Centralnego Biura Konstrukcji Okrętowych, MIR, „Dalmoru” i innych zainteresowanych tym instytucji.

Przed 40 laty

• 1 września 1960 r. nastąpiło otwarcie Zasadniczej Szkoły Rybołówstwa Morskiego w Świnoujściu. Włączono do niej istniejący tam od 1950 r. ośrodek szkolenia zawodowego, działający początkowo przy przedsiębiorstwie połowów dalekomorskich „Delfin”, później przy „Dalmorze”, a usamodzielniony w 1951 r. Ośrodek ten sformował oficerów rybołówstwa morskiego, mechaników, motorzystów, solarzy, rybaków, kucharzy oraz oficerów kulturalno-oświatowych.
• 9 września 1960 r. podpisano wstępną umowę rządową pomiędzy Polską a Gwineą, ustalającą warunki eksperymentalnej eksploatacji łowisk u brzołów zachodniej Afryki przez polskie statki rybackie.
• Pierwszy polski trawler przetwórczy „Dalmor I” przechodził we wrześniu 1960 r. ostatnie próby przed przekazaniem go przez Stocznice Gdańską przedsiębiorstwu „Dalmor”.

Przed 35 laty

• W wrześniu 1965 r. w przedsiębiorstwie „Dalmor” podjęto ciągłą pracę prototypowe urządzenie do produkcji mączki rybnej (typ FM-25), zbudowane w Zakładach Budowy Maszyn Spożywczych „Spomasz” we Wronkach. Próby tego urządzenia trwały od maja 1965 r.

Przed 25 laty

• Wiceminister handlu zagranicznego i gospodarki morskiej R. Pietraszek oraz minister przemysłu i górnictwa Mauretanii I. O. Rajela podpisali 17 września 1975 r. w Nouakchott porozumienie o współpracy w dziedzinie rybołówstwa morskiego między Polską i Mauretanią, obejmujące okres 5 lat. Nie było ono realizowane.

Przed 20 laty

• 18 września 1980 r. przedstawiciel Polski podpisał w Canberze w Australii międzynarodową konwencję o ochronie żywych zasobów morskich Antarktyki.
• Pierwsze po sierpniowych wydarzeniach posiedzenie Sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi odbyło się 26 września 1980 r. Zapoznano się na nim z około tysiącem postulatów założeń przedsiębiorstw gospodarki morskiej.

Andrzej Ropelewski

Wydawca:

Stowarzyszenie Rozwoju Rybołówstwa

Adres redakcji 81-332 Gdynia, ul. Kołłątaja 1

fax (058) 620 28 31, tel. (058) 620 28 25

E-mail: stroryb@mir.gdynia.pl

Redaktor naczelny: Zygmunt Polański

Sekretarz redakcji: Przemysław Kuciewicz

Konto bankowe Wydawcy:

BIG Bank Gdański I Oddział Gdynia Nr 11601335-4587-132