

Notat 26.3.2007

Av

Torbjørn Trondsen

Norges fiskerihøgskole, Universitetet i Tromsø¹

Stortingsmelding 21 (2006-2007)

Strukturering av fiskeflåten av fartøy mellom 11 og 15 meter. Konsekvenser og alternativer.

Innledning

I media refereres det til at regjeringen nå går inn for å ”strukturere” 567 fartøy i gruppen 11-15 meter, det vil si å åpne for at tildelte kvoter til to fartøyer kan samles på et fartøy.

Dette tallet finnes ikke i selv Stortingsmeldingen (Nr 21- 2006-07), men i fiskeriminister Andersens presentasjon av meldingen på pressekonferansen 16.3.07. Meldingen inneholder heller ingen analyser av hva denne flåtegruppen representerer regionalt, sysselsettingsmessig eller verdiskapning. Det finnes heller ingen drøftinger av alternative strategier for å opprettholde et aktivt kystfiske spesielt i Nord Norge.

Overkapasitet og nødvendigheten for å ”strukturere” alle flåtegruppene i landet ligger som en grunnleggende forutsetning for hele meldingen. Fordeling av de nasjonale fiskekvotene på fartøygrupper drøftes derimot ikke med hensyn til effekter for nasjonens og kystsamfunnenes verdiskapning, miljø og energibruk.

Meldingen gir heller ingen forståelse for at strukturering som sådan er selvforsterkende. Jo flere fartøyer som kjøpes ut av fiske, jo mer finanskapital og fangstpress etableres blant de gjenværende fartøy i gruppen. Fiskere som kjøpes ut av gruppen 11-15 meter kan reinvestere i fartøy under 11 meter med følgende senere press for strukturering også i denne fartøygruppen.

Dette notatet tar sikte på å forbedre beslutningsgrunnlaget for beslutningstakere i Stortinget og offentligheten om hva det betyr å strukturere fartøygruppen 11-15 meter og hvilke alternativer som finnes.

Hvilken samfunnsbetydning har flåtegruppen mellom 11 (13)-15 meter?

Av Fiskeridirektoratets registre fremgår at per september 2006 var det registrert i alt 727 fartøy mellom 11 og 15 meter og i tillegg 39 fartøy mellom 13-15 meter med rettigheter i makrellfiske som regjeringen har gitt rett til å strukturere. Til sammen gir dette 766 fartøy. Av disse var 606 tildelt kvote.

Differansen på 160 er fartøy som enten inngår i driftsordningen, dvs. fartøy som har leid bort kvota eller fartøy uten individuell kvote (Gruppe 2).

¹ *Arbeidet er ene og alene forfatteren ansvar som verken Norges fiskerhøgskole som vår institusjon og arbeidsgiver ikke hefter for.*

Sysselsetting og regional fordeling

Fiskeridirektoratet har beregnet at hvert slikt fartøy i gjennomsnitt sysselsetter 1,9 fiskerårsverk. Samlet representerer denne flåten 1150 fiskerårsverk. To tredjedeler av flåten er tilknyttet Nord Norge, hvor Nordland fylke står for en tredjedel.

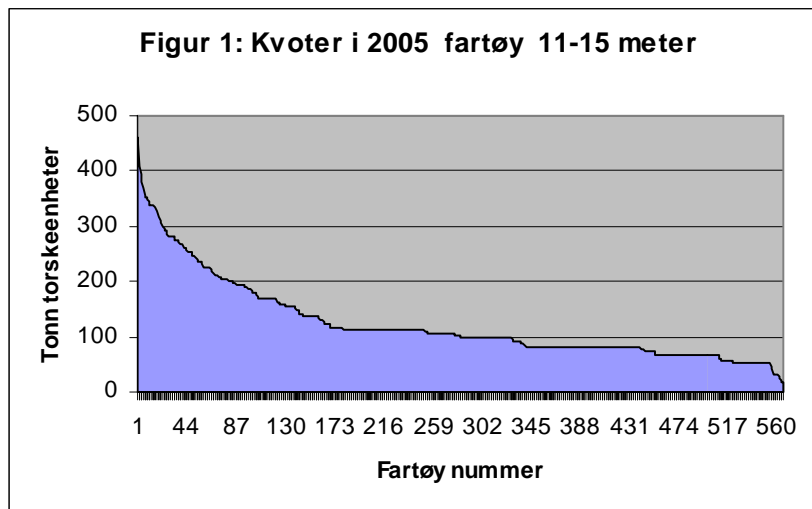
Dette fordeler seg slik på regioner:

	Fartøy som kan struktureres	Fiskerårsverk
Finnmark	109	207
Troms	90	171
Nordland	203	386
SørNorge	203	386
SUM	605	1150

Tabell 1: Fartøy 11-15 meter som er gitt anledning til sammenslåing (strukturering) av kvoter

Disponering av fiskekvoter

Samlet ble flåten på 11-15 meter (utenom makrell) i 2006 tildelt kvote på tilsvarende 70.000 tonn torsk, noe som i gjennomsnitt tilsvarer 115 tonn per fartøy. Dette representerer 9 % av de totale tildelte norske kvotene i 2006 på 785.000 tonn torskeenheter.



Kvotene i denne gruppen er betydelig ulikt fordelt fra 18 tonn til 462 tonn per fartøy fordelt på torsk, sei, hyse og sild. Oppsamling av større kvoter på færre fartøy har vært mulig gjennom ulike reguleringstiltak som driftsordninger, ulik hjemmelslengde, og forskjellige kvoter for hver lengdemeter

avhengig av båtens størrelse.

Hvis hele flåten struktureres fullt ut vil den samme kvoten fordeles på ca 300 fartøy, som i gjennomsnitt gir 233 tonn per fartøy.

Betydning for verdiskapning

Fartøytype	Fartøylengde i meter	Verdiskapning mill kr	Salgsverdi/ mill kr	Verdiskapning/ salgskrone
Ringnot u)kolmule		19	31	62 %
Konvensjonelle redskap	8 – 9,9	0,3	0,6	59 %
SUK	21,4-27,5	7	11	59 %
Kystnot pelagisk	8-12,9	0,6	1,0	58 %
Kystnot pelagisk	13-21,35	3,6	6,3	57 %
Ringnot m) kolmule		27	49	56 %
Konvensjonelle redskap	10 – 14,9	0,7	1,2	55 %
Konvensjonelle redskap	15 – 20,9	1,4	2,7	53 %
Kystrekestråling	8 - 10,9	0,4	0,8	53 %
Rundfisktrålere		18	36	50 %
Konvensjonelle redskap	21 – 27,9	2,7	5,7	47 %
Konvensjonelle redskap	>28	11	24	46 %
Småtrålere		12	29	40 %
Industri-trålere		4,9	12,8	39 %
Fabrikktrålere		18,8	52	36 %
Kystrekestråling	11 – 27,9	0,8	2,4	35 %
Vassildtrål		5,3	16	32 %
Reke-trålere	>28	9,4	32	29 %

Tabell 2: Verdiskapning (summen av lønn, netto finanskostnader og resultat før skatt = Netto Nasjonal Produkt (NNP) i nasjonalregnskapet) i den norske fiskeflåten 2005 (Data: Budsjettnemda for fiskerinæringen)

Tabell 2 viser at fartøygruppen 10-14,9 meter i 2005 gav 55 % verdiskapning av hver salgskrone, noe som er betydelig bedre enn alle ”struktureerte” kystfiskefartøyer over 15 meter og alle trålergrupper. Tallene for 2005 bekrefter de minste kystfartøyenes verdiskapende kapasitet som er dokumentert i en egen rapport av (Trondsen & Vassdal 2007²).

	2003	2004	2005
Verdiskapning/fangstkilo (Kr)	4,27	5,01	5,73
Fangst/fiskerårsverk (tonn)	53,1	60,0	62,4
Gjennomsnittspris (kr)	8,16	9,53	10,53
Gjennomsnittlig lønn/mann (kr)	314 282	368 474	365 033
Antall døgn i sjøen	160	182	179
Lønn/døgn i sjøen (kr)	1964	2025	2039

Tabell 3: Trender i verdiskapning for fartøygruppen 10-14,99 m (Data: Budsjettnemda for fiskerinæringen)

Tabell 3 viser at verdiskapningen per fangstkilo er øket med kr 1,50 (+35 %) i perioden 2003-2005, dvs. i den perioden som driftsordningene ble innført for denne

² Se www.fishmarketing.com, Under publisering i journalen ”Økonomisk Forum”

fartøygruppen. I gjennomsnitt er fangsten per fiskerårsverk øket med ca 9 tonn (+17 %) til 62,4 tonn. Samtidig er de gjennomsnittlige salgsprisene øket med kr 2,40, til kr 10,3 per kilo (+30 %), slik at lønn (lottutbetalingen) per mann er øket med ca 50.000 kroner eller 16 % i perioden. De bedre prisene i markedet er således den vesentlige faktoren som bidrar mer til en positiv økonomisk utvikling for denne flåtegruppen enn de økede kvotene.

Prisutviklingen for fersk fisk har fortsatt å øke i 2006 og 2007. 20. mars 2007 rapporterer bladet "Fiskaren" at utviklingen i ferskfiskmarkedet har løftet prisene på loddetorsk i Vest Finmark opp til 27 kroner per kilo (sløyd og hodekappet), noe som tilsvarer ca 18 kroner per kilo i rund vekt.

Flåtegruppens muligheter for å øke verdiskapningen

Det finnes også betydelige muligheter for å forbedre verdiskapningen gjennom bedre kvalitet og bedre utnyttelse av biprodukter (hoder, innvoller mv.). En sterkt strukturert flåte med mye kvoter på hvert enkelt fartøy har imidlertid mindre tid for å satse på verdiskapende aktiviteter som utnyttelse av biprodukter og levendefangst, jfr. seniorrådgiver Tone Holdte Svendsen i FKD uttalelse til "Fiskeribladet" 17.3.07 om vanskelighetene for å få de strukturerte snurrevadfartøyene til å delta i en mer tidskrevende levendefangst. Våre studier tyder også på at jo mer kvoter som samles på et fartøy dess lavere gjennomsnittlig verdiskapning oppnås per fangstkilo, trolig som en følge av mangel på tid til kvalitetsarbeid, utnyttelse av biprodukter og markedstilpassing.

Dynamiske effekter av struktureringsforslaget

Flere mindre fartøy

De fartøy som blir kjøpt ut og den kapitalen som frigjøres kan fortsatt brukes i de åpne fiskerier (Gruppe 2). I de siste par årene har det vært god tilgjengelighet av fisk på felleskvoter for Gruppe 2 fartøy, slik at den minste flåten i praksis har hatt fritt fiske. Mye av de pengene som selgerne av kvoter 11-15 meters fartøyer vil innkassere forventes å bli reinvestert i mindre fiskefartøyer under 11 meter, en gruppe som fortsatt er åpen for nye deltakere. Strukturmeldingens forslag antas derfor å motivere til en betydelig vekst i antall fartøyer under 11 meter. Dette vil i neste omgang kunne presse seg frem en struktureringsprosess i denne gruppen hvis gruppen ikke tilførtes mer kvoter. Men som vist i tabell 2, er det denne småfiskergruppen som gir mest verdiskapning per salgskrone. Lave fangstkostnader i kystfisket og høy fiskekvalitet bidrar til dette.

Økende kvotepriser

Kvoteprisene i kystfisket har i hovedsak vært under 15 kroner per kilo torskeverdi, mens trålerflåten har betalt 40-60 kr per kilo. I den norske pelagiske flåten tyder markedssignalene på at omsetningsverdien på kvotene nærmer seg 200 kroner per kilo torskeekvivalent. Det er på det samme prisnivået som på Island. På Island økte kvoteprisene fra 100 kroner til 200 kroner per kilo etter at kvotemarkedet både for mindre og større fartøyer ble sluppet helt fritt. Disse prisforskjellene viser hvilke merverdier som ligger i de lavt prisede norske kvoter hvis de kan omsettes i et friere marked som på Island. Uten slike kvotepriser ville for eksempel den norske fabrikktrålerflåten vært konkurs. Det er pantet i økende kvotepriser som gir merverdier i selskapene. Dette gapet i forholdet mellom den nåværende prisingen av kvotene og det potensialet som ligger i full

omsetning vil også skape et vedvarende politisk press fra kvoteiere og finansielle investorer for å åpne opp kvotemarkedet. Åpning av kvotemarkedet for fartøy mellom 11 og 15 meter bidrar til dette. Dette betyr at mer av avkastningen går til å betale for den økte finanskapitalen.

Sentralisering innen fylkene

Strukturmeldingen legger til grunn at strukturering av flåten skal skje innenfor rammen av de enkelte fylker. Konsekvensen kan både bli at verdiskapningen går ned og fiskeriaktivitetene sentraliseres ytterligere. Fiske er som annen næringsvirksomhet, det kreves miljøer av en viss størrelse for å være konkurransedyktige. Strukturering av flåten vil utarme marginale fiskerimiljøer som forventes å bryte helt sammen med de konsekvenser dette kan få for lyset i kystbygdenes hus. Det er dette som har skjedd innenfor de strukturerte pelagiske fiskerier: Austevoll er vinneren mens de marginale pelagiske miljøer i Nord Norge (for eksempel Sør Troms) er fullstendig rasert.

Alternativer til strukturering: Omfordeling av kvoter

Et alternativ til strukturering eller nedbygging av kystflåten er å overføre noen kvoter fra distriktskvota og havflåten til kystflåten. For eksempel vil overføring av ca 70.000 tonn (9 % av de totale kvotene) fra hav til kyst gi den samme kvoteeffekt per fartøy som full strukturering av kystflåten 11-15 meter (dvs. halvering av flåten). Hvis kvotene overføres fra fartøygrupper med mindre verdiskapning per kvotekilo vil også verdiskapningen av de samlede norske fiskekvotene kunne økes samt at tilbudet av fersk kvalitetsfisk i markedet vil kunne forbedres.

Distriktskvota

Tilførselene av kvoten kan skje gjennom å øremerke for eksempel distriktskvota for kystfiske og levendelagring, noe Regjeringen allerede har til vurdering. I Arbeiderpartiets programvedtak heter det:

”For å styrke næringsgrunnlaget i fiskeridistriktene må dagens distriktskvoteordning forsterkes og tas mer aktivt i bruk. Nasjonale myndigheter skal årlig kunne avsette inntil 10 % av den nasjonale kvoten til landing og bearbeiding i spesielt utsatte distrikter for å sikre sysselsettingen i industrien”

Dette gir en ramme på om lag 75000 tonn torskveekvivalenter. Fordeles hele dette kvantumet til flåten mellom 11-15 meter vil tilføre gruppen ca 123 tonn per fartøy, dvs. samlet 238 tonn per fartøy. Det skulle imidlertid ikke være nødvendig å tilføre fartøygruppen slike økte kvoteandeler for å opprettholde flåten. Men tallene illustrerer at enhver strukturering av denne delen av kystflåten er unødvendig om man er villig til å bruke deler av distriktskvoten til dette formålet. Da kan man både opprettholde arbeidsplassene og lysene i husene på kysten spesielt i Nord Norge.

Kvoter fra havflåten

Det kan også vurderes omfordeling/oppkjøp av kvoter fra den delen av havfiskeflåten som er kommet sist inn i fisket i Barentshavet og som gir lavest verdiskapning:

Autolineflåten: 35 fartøy, kvote/fangst (2005): 31000 tonn torskeenheter
Verdiskapning 2005. 46 % per salgskrone mot 55 % for fartøy 10-15 m.
Beregnet gjennomsnittlig egenkapital 2005: -310 tusen kroner

- Denne flåten er lokalisert på Nordvestlandet og kom inn i Barentshavet på 1980 tallet før det ble innført totalkvoter for konvensjonelt torskefiske. Flåten er i hovedsak lokalisert på Nord Vestlandet og driver i økende grad ombordproduksjon. Flåten er svært forgjeldet med en langsiktig gjeld på 39 mill kroner mot bokført verdi på 19 mill kr for fartøyet (50%).

Fabrikkrålerflåten: 15 fartøy: Kvote/fangst (2005): 41000 tonn torskeenheter
Verdiskapning 2005: 36 % per salgskrone mot 55 % for fartøy 10-15 m
Beregnet gjennomsnittlig egenkapital 2005: -18 mill kroner

- Flåten er lokalisert i Møre og Romsdal. Fartøyene er svært forgjeldet: Totalgjelden bokført i Budsjettnemda er 93 millioner kroner mens fartøyets verdi er bokført til 46 mill, (50 %).

Begge fartøygrupper har en langsiktig gjeld som er det dobbelte av fartøyets bokførte verdi. Det betyr at det kun er pant i kvotene som danner grunnlaget for begge fartøygruppens soliditet, dvs. pantegrunnlag for lån. Til sammenligning hadde det gjennomsnittlige kystfiskefartøyet 10-15 meter i 2005 en bokført gjennomsnittlig fartøyverdi på 90 % av langsiktig gjeld og en beregnet egenkapital på 211 tusen kroner.

Mannskapene i denne havfiskeflåten er meget mobile og attraktive innenfor annen off-shore virksomhet, jfr. Fiskebåtredernes krav om sjømannskatt for å være konkurransedyktige på arbeidsmarkedet. De samfunnsmessige og sosiale kostnader ved omstilling er derfor begrenset.

Tidligere var det slik at havfiskeflåten skulle være et supplement til kystfiskeflåten spesielt i sesonger og havområder som var lite tilgjengelig for kystflåten. Prinsippet var blant annet bygget på det faktum at kystfisket var billigst og gav mest verdiskapning på kysten. Overføring av kvoter fra havflåten til kystflåten, vil derfor kunne øke verdiskapningen av norske fiskekvoter.

Prinsippet om at havfiskeflåten skal være et supplement til kystfiskeflåten ser nå ut til å være forlatt. Havflåten er gitt en fast andel av de totale kvoter, med det resultat at store ringnotfartøyer nå fisker i de nære kyststrøk på de samme fiskefelt (spesielt for sild) i direkte konkurranse med kystfiskefartøyene. I tillegg bytter Norge med EU og Færøyene torsk i Barentshavet med pelagisk fisk for fartøy på Vestlandet. Denne flåten av pelagiske trålere hadde i 2005 en gjennomsnittlig årlig mannskapsinntekt på 1 mill kroner.

Samlet sett ble EU og Færøyene i 2007 tildelt 24 000 tonn torskeenheter i Barentshavet, et kvantum som om det ble gitt til kystflåten 11 til 15 meter ville være tilstrekkelig for å unngå strukturering av denne nordnorske kystflåten.

For å gjennomføre denne kvoteavtalen sender EU og Færøyene fabrikkskip til Barentshavet mens Norge sender kolmuletrålere til vestsiden av Irland og transporterer den tilbake til norske fiskemelfabrikker. Ut fra et miljø- og klimamessig perspektiv vil det være mye bedre at norske kystfiskere fisker torsken i Barentshavet som uten kostnader svømmer selv inn til norskekysten samtidig som irske, skotske og færøyske fiskere kunne fiske sin fisk utenfor sin egen kyst.

