

Virkninger av struktureringspolitikken i kystfisket.

En studie i konsentrasjon av adgangsrettigheter i torskfisket
2004-2009

Av

Torbjørn Trondsen og Terje Jørgensen

Arbeidsrapport¹.

Norges fiskerihøgskole, Universitetet i Tromsø

25.2.09

¹ Arbeidet har mottatt prosjektstøtte av midler fra Norges forskningsråd gjennom Fiskeriallmenningens Servicekontor. Takk for nyttige kommentarer fra Peter Ørebech, Svein Johansen, Jahn-Petter Johnsen og Petter Holm. Resultatet står imidlertid ene og alene for forfatterens regning.

Sammendrag

I denne rapporten undersøkes virkningene av strukturpolitikken i fiskeriene siden 2003 når det gjelder konsentrasjon av torskekvotene i den norske kystfiskeflåten. Grunnlaget for denne politikken ble lagt av fiskeriminister Svein Ludvigsen i Bondevik 2 regjeringen og videreført av fiskeri- og kystminister Helga Pedersen i den rødgrønne regjeringen fra 2005. Studien fokuserer på utviklingen i kvotefordelingen til norske kystfiskefartøy under 28 meter som fisker med konvensjonelle redskaper i perioden 2004- 2009. Fiskeri- og kystminister Helga Pedersen skapte forventninger om en justering av forgjengerens fiskeripolitikk med støtte i Stortinget som skulle opprettholde "lys i husan" på kysten. Analysen viser imidlertid at den utviklingen som daværende fiskeriminister Svein Ludvigsen igangsatte i 2003 har fortsatt og akselerert i perioden frem til 2009. Den viktigste forandringen for kystfiskeflåten skjedde i 2003 da staten garanterte individuelle kvoterettigheter til fiskere med fartøy i lukkede fiskerier. Staten tillot at fiskerne på visse betingelser kunne kjøpe og selge denne fangstrettigheten til en andel av de nasjonale kvoter. Denne reformen bidro til at et marked for fiskerettigheter raskt utviklet seg.

Resultatet av denne politikken kan nå avleses av statistikken: Antall kystfiskefartøy med kvoterettigheter er redusert i perioden 2004- 2009 med 620 og antall fiskerarbeidsplasser er redusert med ca 1100 (-21 %). I denne perioden er Norges totale torskekvoter øket med 14500 tonn hvorav kystfiskeflåten under 28 meter har fått en økning på 7965 tonn.

Torsk er det desidert viktigste fiskeslaget i norsk økonomisk sone som i 2008 alene utgjorde 29 % av den samlede norske fangstverdien. De fartøy som har tillatelse til å fiske torsk har også tilgang på annen torskelignende fisk som samlet representerer om lag 55 % av de norske fangstverdiene på 12 milliarder kroner i 2008. Kystfiskefartøy under 28 m lengste lengde tildeles om lag 50-54% av torskekvotene.

Ved sin tiltredelse i 2005 stoppet den rødgrønne regjeringen tildelingen av alle nye tillatelser for kjøp og salg av kvoterettigheter. Men etter en offentlig utredning og stortingsbehandling utvidet myndighetene mulighetene for kjøp og salg av kvoterettigheter for fartøy helt ned til 11 meter. Det ble også gitt mulighet for at eiere av fartøy over 11 meter som hadde kjøpt 10 meters fartøyer også kunne slå sammen

kvoterettighetene. Resultatet har vært at ca 20 prosent av alle kvoteandeler for torsk er såkalte strukturkvoter, dvs. kvoterettigheter som er kjøpt og slått sammen på færre fartøy. Konsentrasjon av kvoterettigheter er særlig skjedd blant de største fartøyer innenfor hver kvotegruppe som tildeles flest kvoteandeler, dvs. fartøy på 27 meter, 20 meter og 14 meter.

90 % av alle overføringer av kvoterettigheter som følge av strukturering har skjedd i Nord-Norge og Møre og Romsdal. Av den totale avgangen på 620 fartøy var 507 registrert i Nord-Norge og 62 i Møre- og Romsdal. Troms fylke har hatt størst økning kvotefaktorer på 11,3 % med Møre og Romsdal som nummer to med 9 % økning. Størst avgang av totalt antall kvotefaktorer har Nordland med 162 (-2,6 %).

Regelverket forutsetter at handel med kvoterettigheter bare kan skje mellom fiskere som har stått minimum 12 måneder på fiskermanntallets blad B i det samme fylke. Endring i kvoteandeler mellom fylker er derfor i hovedsak knyttet til fiskere som endrer bosted adresse og dermed forretningsadresse til sitt fartøy.

Kjøp og salg av kvoteandeler innad i fylkene er ikke begrenset i regelverket og har gitt store endringer i den geografiske fordelingen av kvotene i perioden. På landsbasis er det 64 kommuner som har øket mens 94 kommuner som har redusert kvoteandeler i denne kystflåten. I Nord-Norge har 25 kommuner øket sine andeler mens 51 kommuner har fått reduserte kvoteandeler. De kommuner som har fått øket sine kvoteandeler er også slike som samlet sett har hatt økning i folketallet mens de kommunene som har mistet kvoteandeler har samlet sett minsket folketallet.

Kvotevinnerne er Senja-kommunene Lenvik/Berg, Hammerfest, Lofotkommunene Moskenes/Vestvågøy, Meløy og Ålesund/Skodje, Tromsø og Andøy. Kvote taperne er Lofotkommunene Flakstad/Vågan, Finmarkskommunene Hasvik og Vardø, Nordlands-kommunene Herøy, Øksnes, Hadsel og Lødingen samt Tromskomunene Harstad og Torsken.

Utviklingen står i skarp kontrast til et av formålene med Havressurslovens som trådte i kraft i 2009 om at ressursforvaltningen skal ”medverke til å sikre sysselsetjing og busetjing i kystsamfunna” men illustrerer målkonflikten som er innebygd i deltakerlovens formål om ”å øke lønnsomheten og verdiskapingen i næringen og gjennom dette trygge bosetting og arbeidsplasser i kystdistriktene”.

I denne rapporten har vi vist at strukturpolitikk med basis i deltakerloven som sikter mot å øke den bedriftsøkonomiske lønnsomheten innen alle fartøygrupper samtidig, konsentrerer arbeidsplasser på et fåtall steder på bekostning av sysselsettingen og bosettingen i svært mange kystsamfunn. For å oppnå begge målene kan det være nødvendig også å vurdere omstrukturere fordeling av kvoter mellom fartøygruppene i tråd med Havressurslovens formål.

Innhold

Sammendrag	2
Innledning	6
Endring i antall fartøy, sysselsetting og kvotegrunnlag.....	8
Endringer av fartøyenes kvoteandeler etter fartøystørrelse 2004 og 2009	13
Fylkesvise endringer av kvotefaktorer.....	17
Endringer av kvotefaktorer på kommunenivå.....	20
En ønsket utvikling?	25
Konklusjon.....	28
APPENDIX.....	30

Tabeller:

Tabell 1: Deltakelse i fisket etter torsk lukket (Gruppe 1).....	8
Tabell 2: Analyse av fangstverdi og sysselsettingstall	10
Tabell 3: Kvoter norsk arktisk torsk nord for 62° N.....	13
Tabell 4: Antall fartøyer som har gjennomført strukturering i perioden 2004- 2009.....	15
Tabell 5: Kvotefaktorer torsk nord for 62°N	16
Tabell 6: Antall fartøyer som har gjennomført strukturering fordelt på fartøyets registreringsfylke.	17
Tabell 7: Endring i antall fartøy og gjennomsnittlige kvotefaktorer per fartøy etter fartøyets registreringsfylke.	18
Tabell 8: Endring i kvotefaktorer torsk nord for 62 ° N fordelt på fartøyets registreringsfylke.	19
Tabell 9: Endring i kvotefaktorer i norske kommuner.....	20
Tabell 10: Endring i kvotefaktorer og folketallsutvikling i Nordnorske kommuner.	21
Tabell 11: Antall fartøyer som har gjennomført strukturering fordelt på registreringskommune.	22
Tabell 12: Kommuner med størst økning i kvotefaktorer for torsk nord for 62 ° N fordelt på fartøyets registreringskommune og rangert etter endring i kvotefaktorer.	23
Tabell 13: Kommuner med størst nedgang i kvotefaktorer torsk nord for 62 ° N fordelt på fartøyets registreringskommune og rangert etter størst nedgang.	24
Tabell 14: Rangering av endring i kvotefaktorer i Nordnorske kommuner med prosentvis endring i folketall.	31
Tabell 15: Rangering av prosentvis endring av kvotefaktorer i Finnmark.	32
Tabell 16: Rangering av prosentvis endring av kvotefaktorer i Troms.	33
Tabell 17: Rangering av prosentvis endring av kvotefaktorer i Nordland.....	34
Tabell 18: Rangering av prosentvis endring av kvotefaktorer i Nord-Trøndelag.....	35
Tabell 19: Rangering av prosentvis endring av kvotefaktorer i Sør-Trøndelag.	35
Tabell 20: Rangering av prosentvis endring av kvotefaktorer i Møre og Romsdal.....	36
Tabell 21: Rangering av prosentvis endring av kvotefaktorer i Sogn og Fjordane.	37
Tabell 22: Rangering av prosentvis endring av kvotefaktorer i Hordaland.....	37

Innledning

Bondevik II regjeringen innførte i 2003 et regelverk som gjorde det mulig å samle sammen kvoterettigheter i kystfiskeflåten på færre fartøyer². Slik strukturering av fiskeflåten ble drevet frem av daværende fiskeriminister Svein Ludvigsen. Regelverket åpnet opp for at kystfiskefartøyer under 28 meter også kunne leie (driftsordning for fartøy over 10 m) og kjøpe (strukturordning fartøy over 15 meter) kvoterettigheter av hverandre³.

For fartøy med kvoterettigheter under 15 meter ble det i tillegg innført en kondemneringsordning som i realiteten dreide seg om at staten kjøpte tilbake kvoterettighetene til tilfordeling til de gjenværende fartøyer med kvoterettigheter mot at de kondemnerte fartøyene ble skrapet⁴. Dette var kontroversielle tiltak som skapte stor politisk debatt, spesielt knyttet til tiltakenes virkninger for arbeidsplassene i fiskeridistriktene.

Da den rødgrønne regjeringen overtok etter Bondevik II regjeringen i 2005 proklamerte fiskeri- og kystminister Helga Pedersen at nå skulle det føres en ny kystpolitikk som skulle gi ”lys i husan”. Dette skapte ny optimisme langs kysten.

Første tiltak var blant annet å iverksette en midlertidig stopp i å gi tillatelse til å samle fiskekvoter på færre fartøyer gjennom oppkjøp av kvoterettigheter.

Tekstboks 1: Begrepsavklaringer

- En **kvoterettighet** er en deltakeradgang i et lukket kvoteregulert fiskeri.
- En **deltakeradgang** (konsesjon/lisens) er en rett som gis til en reder og et fartøy til å fiske bestemte fiskearter med en bestemt type redskap. For eksempel gis det tillatelse til å fiske torsk på fartøy på 21-28 meter som fisker med konvensjonelle redskaper som garn, line og jukse.
- En **kvotefaktor** er en andel av et totalt antall kvotefaktorer innenfor en fartøygruppe i et lukket kvoteregulert fiskeri, for eksempel for torsk tildelt fartøygruppen 21-28 meter. Redere kan øke antall kvotefaktorer ved å kjøpe og slå sammen kvotefaktorer fra flere fartøyer. Det finnes to typer kvotefaktorer:
 - **Ordinær kvotefaktorer** som er lik for alle fartøy i en gruppe og
 - **Strukturkvotefaktorer** er kvotefaktorer som rederier kan kjøpe fra andre fartøy og overføre til eget fartøy.
- Det enkelte fartøys **individuelle fiskekvote** fremkommer med å dele fartøygruppens totale tildelte fiskekvote med total antall kvotefaktorer på alle fartøyer med deltakeradgang i gruppen og multiplisert med det antall kvotefaktorer tilknyttet fartøyet.
- **Driftsordningen:** Tillatelse til å leie kvoter av andre fartøyer på bestemte betingelser.
- **Hjemmelslengde (Hj.I):** Den fartøylengde fartøy hadde før tillegg av av strukturkvote fra annet fartøy med annen lengde.
- **Lengste lengde (LI):** Fartøyets faktiske fysiske lengde.

Etter gjennomføring av en offentlig utredning, stortingsmelding og stortingsbehandling ble det igjen gitt tillatelse til videre strukturering av fordelingen av kvoterettighetene på fartøyer fra 2007 etter et justert regelverk⁵. I dette regelverket ble det åpnet for ytterligere strukturering av kvoterettigheter for fartøy helt ned til 11 meter hjemmelslengde (§9). Det ble tillatt å kjøpe tre ganger fartøyets kvotefaktorer (-andel) for fartøy 15-27,9 meter hj.l og to ganger for fartøyet 11-14,9m hj.l. Hver kvotefaktor ble avkortet med 20 % ved kjøp og overføring fra ett fartøy til et annet.

De overskytende 20 % som ble dratt inn ved strukturering ble så gitt til de øvrige fartøyene i de respektive kvotegrupper fartøyet tilhørte (§12). Redere og fartøyer som ikke kjøpte kvotefaktorer selv fikk derved likevel økt sine kvotefaktorer over tid som en følge av at andre redere kjøpte og slo sammen kvotefaktorer. Tillatelse til sammenslåing av kvotefaktorer forutsatte at både kjøpers og selger og deres fartøy var registrert i samme fylke de siste 12 måneder (§9). Driftsordningen for kystfiskeflåten ble opphevet fra 1.1.2008, slik at etter gjeldende regelverk var det etter dette kun permanent kjøp av kvotefaktorer som var tillatt for fartøy over 11 meter hjemmelslengde.

Støtte til kondemnering ble videre avgrenset til fartøy under 11 meter hj.l. fra 10. april. 2008.⁶ Kvotene som tilhørte kondemnerte fartøy gikk i sin helhet tilbake til de gjenværende fartøyer i gruppen.

I denne rapporten skal vi undersøke konsekvensene av denne politikken med hensyn til endring i flåtestrukturen og den regionale fordelingen av de individuelle torskekvoter i den lukkede Gruppe 1 bestående av kystfiskefartøy under 28 meter L.l som fisker med passive redskaper som line, garn, jukse og snurrevad nord for 62° N. Det tas utgangspunkt i kvotesituasjonen i 2004 som var det siste hele driftsåret som ble forvaltet av daværende fiskeriminister Ludvigsen i Bondevik II regjeringen.

Torsk er det desidert viktigste fiskeslaget i norsk økonomisk sone som i 2008 alene utgjorde 29 % av den samlede norske fangstverdien. De fartøy som har tillatelse til å fiske torsk har også tilgang på annen torskelignende fisk som samlet representerer om lag 55 % av de norske fiskelandingene på 12 milliarder kroner i 2008. Kystfiskefartøy

⁵ Fastsatt ved kongelig resolusjon 8. juni 2007 med hjemmel i lov 3. juni 1983 nr. 40 saltvannsfiske m.v. § 5a. Fremmet av Fiskeri- og kystdepartementet. J-128-2007 (Utgått)

<http://www.fiskeridir.no/fiskeridir/fiske-og-fangst/j-meldinger/utgaatte-j-meldinger/j-128-2007>

⁶ <http://www.fiskeridir.no/fiskeridir/fiske-og-fangst/j-meldinger/gjeldende-j-meldinger/j-81-2008>

under 28 m lengste lengde tildeles om lag 50-54% av torskekvote. Deler av denne flåten kan også ha rettigheter innen pelagisk sektor som sild og makrell.

Endring i antall fartøy, sysselsetting og kvotegrunnlag

Fiskerimyndighetene fordeler de nasjonale kvotene på enkeltfartøy med deltakeradgang i bestemte fiskerier etter hvor mange kvotefaktorer i hver kvotegruppe og antall kvotefaktorer tilknyttet det enkelte fartøyet. Fiskeridirektoratet er det forvaltningsorganet som deler ut individuelle kvoter etter hvor mange kvotefaktorer det enkelte fartøy disponerer for torsk, hyse og sei som også gir deltakeradgang til å fiske i andre ikke kvoteregulerte torskefiskeslag som brosme, lange, kveite etc. Tabell 1 gir oversikt over antallet deltakeradganger (Gruppe 1) i 2004 og 2009 fordelt på fartøytyper og beregner endringer i antall arbeidsplasser som endringene i deltakeradganger representerer.

År	Antall deltakeradganger (Lukket Gruppe 1)		Antall arbeidsplasser per helårsfartøy		Antall arbeidsplasser		Endring i arbeidsplasser Antall (%)
	2004	2009	2004	2009*	2004	2009	
<10 m	831	668	1,2	1,3	997	868	-129 (-13 %)
10-14,9	1248	988	1,8	1,8	2246	1778	-468 (-21 %)
15-20,9	377	226	3,4	4,3	1282	972	-310 (-24 %)
21-27,9	148	102	5,5	6,1	814	622	-192 (-24 %)
Sum	2604	1984	2,1	2,1	5339	4241	-1099 (-21 %)

Tabell 1: Deltakelse i fisket etter torsk lukket (Gruppe 1) med fartøyer under 28 meter l.l. nord for 62° N med konvensjonelle redskaper 2004- 2009. Data: Fiskeridirektoratet oversikt deltakeradganger per 1.1.2004 og 15.1.2009 og lønnsomhetsundersøkelsens sysselsettingstall for 2004 og 2007⁷.*.

Tabell 1 beregner at antall arbeidsplasser i denne kystflåten under 28 meter l.l. ble redusert med 1099 fra 5339 til 4241 i perioden 2004. Dette tallet fremkommer ved å multiplisere nedgangen i deltakeradganger med det gjennomsnittlige arbeidsplasser på hvert fartøy med deltakeradgang. Antall arbeidsplasser er her definert i tråd med Fiskeridirektoratets lønnsomhetsundersøkelser som antall gjennomsnittlige årsverk om

⁷ Det er lagt til grunn at det beregnede antall årsverk om bord på fartøyene i 2009 vil bli det samme som i 2007.

bord på helårsdrevne fartøy. Helårsdrevne fartøy defineres som fartøy som lander fangst i minimum 7 av årets måneder, fisker en minimum driftsinntekt⁸ og at eieren er yrkes/arbeidsfør. Med andre ord representerer dette arbeidsplasser på fartøy som driver minimum 7 måneder i året med krav til en viss driftsintensitet.

Ikke alle Gruppe 1 fartøyene oppfyller dette driftsintensitetskravet. Tabell 1 uttrykker ikke hvor lang driftstid hver av disse arbeidsplassene er eller kan være i drift, kun at det er arbeidsplasser som om driftsvilkårene kan oppfylles, har en mulighet for å oppnå helårsdrift. I prinsippet kan disse arbeidsplassene drives på helårsbasis om kvote- og fangstgrunnlaget er til stede. Mange av disse arbeidsplassene representerer også viktige arbeidsplasser i kombinasjon med andre næringer. For å finne ut hvor mange årsverk med normale årsinntekter som Gruppe 1 fartøyene representerer, sammenlignes data i tabell 2 fra Fiskeridirektoratets lønnsomhetsundersøkelse med driftsinntektene for alle fartøy med Gruppe 1 i henhold til Fiskeridirektoratets sist tilgjengelige sluttseddelregister i 2006.

⁸ I 2007 var kravet til fangstinntekt henholdsvis kr 310 400 for fartøy under 10 meter, kr 448 800 for fartøy 10-13 meter, kr 682 800 for fartøy 13-15 meter og kr 869 200 for fartøy 15 meter og over.

Hjemmelslengde i meter	< 10	10-15	15-21	21-28	Alle <28m
Fiskeridirektoratets lønnsomhetsundersøkelse:					
*Antall helårsdrevne båter	321	647	162	35	1 165
*Fiskere om bord helårsdrevne båter (årsverk)	449	1294	697	224	2 664
*Sysselsetting	449	1294	697	378	2 818
*Gjennomsnittlig lottutbetaling i 1000 kr	349	670	1 378	2 506	735
*Gjennomsnittlig årsverk/helårsdrevet fartøy	1,4	2	4,3	6,4	2,2
*Lottutbetaling per helårs årsverk i 1000 kr	250	335	320	392	334
*Lottandel av driftsinntektene i prosent	50,3	44,9	42,7	35,2	
Fiskeridirektoratets registre for deltakeradganger og sluttседler:					
* Antall med registrert fangst Gruppe 1	476	1120	202	161	1 959
* Total fangstverdi Gruppe 1 fartøy i mill kr	158	1 239	552	1 298	3 247
Beregninger:					
* Total lott gruppe 1 fartøy i mill kr	80	556	236	457	1 329
* Årsverk med gjennomsnittlig helårslott i gruppen (Etter lønnsomhetsundersøkelsen)	319	1 660	736	1 166	3 881
* Årsverk per Gruppe 1 adgang med gjennomsnittslott for gruppen	0,7	1,5	3,6	7,2	2,0
* Årsverk med gjennomsnittslott kr 250 000	319	2226	943	1827	5 315
* Årsverk per Gruppe 1 adgang med kr 250 000 i årslott.	0,7	2,0	4,7	11,3	2,7
Fiskeridirektoratets helårsbåter i % av Gruppe 1 adgang	67,4	57,8	80,2	21,7	59,5
Fiskeridirektoratets helårsfiskere i % av Gruppe 1 fiskere med gjennomsnittslott	140,9	77,9	94,7	19,2	68,6
Fiskeridirektoratets sysselsetting på helårsbåter i % av lotter a 250000	152,1	62,8	79,8	22,3	57,3

Tabell 2: Analyse av fangstverdi og sysselsettingstall for Gruppe 1 fartøy 2006

Tabell 2 viser at kun 59,5 % av alle Gruppe 1 fartøy med registrerte fangst i 2006 ble definert som helårsdrevne i Fiskeridirektoratets lønnsomhetsundersøkelse. Dette reflekterer store forskjeller i arbeidsplasser og sysselsetting. Store deler av fiskeinntektene i kystfisket tas gjennom intensive fiskesesonger. For fiskerne er det årsinntekten som er målet. Driftstiden er virkemidlet for å oppnå målet. Begrepet "helårsdrift" ble innført som et effektivitetsmål i forbindelse med at fiskernes forhandlinger om statsstøtte til fiskerinæringen. Det var da et rimelig krav fra statens side

at statsstøtte skulle koples stil driftstid. Spørsmålet er om helårsdrift er et godt mål for arbeidsplasser og sysselsetting i fisket.

I tabell 2 er det foretatt en alternativ beregningsmåte av sysselsettingen i forhold til årsinntekten med utgangspunkt i salgsværdien av fartøyenes faktiske landinger etter sluttседdelregisteret. Denne salgsværdien er multiplisert med mannskapets andel av driftsinntektene og dividert på antall mann om bord (gjennomsnittlig årsverk ved helårsdrift) etter Fiskeridirektoratets lønnsomhetsundersøkelse som gir gjennomsnittlig lott for fartøygruppen. I tillegg er det beregnet antall årsinntekter med gjennomsnittlig lott i hver fartøygruppe (som gir kr 344 000 for alle under 28m) og på kr 250 000 per år som tilsvarte gjennomsnittslotten for fartøy under 10 meter. Det fremgår av resultatene at med utgangspunkt i de gjennomsnittlige lottsandelene beregnet ut fra Lønnsomhetsundersøkelsen, så representerer Gruppe 1 fartøyene i gjennomsnitt 2,0 årsinntekter i 2006. Det tilsvarende tallet for de helårsdrevne fartøyene under 28 meter var på 2,1 årsverk både i 2004 og 2007. Hvis det tas utgangspunkt i årsinntekter på 250 000 kroner, så øker antall årsinntekter til 2,7 per fartøy. Årsinntektsanslaget for de minste fartøyene er mindre i forhold til de Lønnsomhetsundersøkelsens årsverkanslag for de helårsdrevne fartøyene mens forholdet er omvendt for de største fartøyene.

Det fremgår av tabell 2 at samlet sett er det grunnlag for 3881 fiskere med gruppens gjennomsnittsinntekt og 5315 fiskere med årsinntekt 250 000 kr med basis i Gruppe 1 fartøyenes samlede driftsinntekter. Sysselsettingen på helårsfartøyene etter Fiskeridirektoratets beregninger utgjorde således kun 57 % av antall Gruppe 1 fiskere med gjennomsnittlig 250 000 kr i årsinntekt og 69 % av Gruppe 1 fiskere med gjennomsnittlig årsinntekt for sine grupper.

I 2006 var det registrert 10 800 eneyrkefiskere i fiskermanntallet (Blad B), mens Fiskeridirektoratets lønnsomhetsundersøkelse viste samme år at den helårsdrevne flåten hadde gjennomsnittlig til sammen 6064 årsverk (56 % av fiskermanntallet) som sysselsatte totalt 8592 fiskere (80 % av fiskermanntallet). Antall fiskere med gjennomsnittsinntekt 250 000 kroner er således det prosenttallet som kommer nærmest forholdet mellom helårsfiskerne og de registrerte eneyrke fiskere i fiskermanntallet.

Denne torskeavhengige kystfiskeflåten derved danner ryggraden i den fiskeribaserte kystsysselsettingen.

Et annet viktig forhold er trenden i 5 års perioden 2004- 2009. Samlet sett viste tabell 1 en nedgang i antall arbeidsplasser på 21 %, som representerer 4,2 % per år. Til sammenligning var det i 4 års perioden 2004- 2008 registrert en nedgang i antall eneyrkefiskere i fiskarmanntallet på 2240, noe som representerer 17,9 % eller 4,5 % i året. Antall årsverk på helårsdrevne fartøy i Lønnsomhetsundersøkelsen ble i 3 års perioden 2004-2007 redusert med 16 % (5 % per år) og samlet sysselsetting med 12,2 %, en nedgang på 4,3 % per år. Nedgangstrenden er således konsistent ut fra forskjellige typer målinger.

Innenfor den helårsdrevne kystflåten registrerte imidlertid Lønnsomhetsundersøkelsen kun en nedgang på 4 % (-1,3 % per år) i antall årsverk og en økning på antall sysselsatte på 3,5 % (+1,2 % per år) i perioden 2004-2007. Dette indikerer at det har vært en omfordeling av sysselsetting fra ikke helårsdrevne fartøy til mer helårsdrevne fartøy etter Lønnsomhetsundersøkelsens definisjoner.

Tabell 1 viser at de tildelte deltakeradganger i den lukkede Gruppe 1 ble redusert fra 2604 fartøy i 2004 til 1984 fartøy i 2009. Dette representerer en reduksjon på 620 kystfiskefartøy (-24 %, 4,8 % per år) som er tildelt individuelle kvoter for torsk nord for 62° N. Med utgangspunkt i Fiskeridirektoratets beregninger over antall helårs fiskerårsverk som er knyttet til de enkelte fartøytyper, beregnes dette til en samlet nedgang i 1099 arbeidsplasser eller 21 % i perioden 2004 til 2009. Med i gjennomsnitt 2,0 årsinntekter knyttet til hver Gruppe 1 kvote mot Lønnsomhetsundersøkelsen 2,2 årsverk per helårsdrevne fartøy under 28 meter i 2006, vil antall årsinntekter på gjennomsnittlig 334 000 kr bli redusert med om lag 1000. Hvis man alternativt tar utgangspunkt i lønnsnivået til fiskere på fartøy under 10 meter på 250 000 kroner, så gir hvert fartøy i gjennomsnitt grunnlag for 2,7 årsverk per gruppe 1 rettighet, dvs. 28 % høyere enn 1100 mann, dvs. 1400 mann. Konklusjonen er derfor at struktureringsprosessen av fiskerettigheter har redusert sysselsettingen med mellom 1000 og 1400 årsinntekter.

Spørsmålet er om denne nedgangen i deltakeradganger og sysselsetting kan forklares i endringer i de totale fiskekvoter eller i fordeling av kvotene.

Driftsgrunnlaget for denne flåten finnes i fordelingen av Norges disponible kvoter for norsk arktisk torsk som fremgår av tabell 3.

	2005			2009		
	Fartøystør.	tonn	%	Fartøystør.	tonn	%
Total norsk kvote (TAC)					237100	
Forskningskvote					7 000	
Fritidsfiske					3 500	
Kvotebonus levendefangst					300	
Til fordeling fartøygrupper		218 700	100		233 300	100
Trål		66 091	30,2		71 343	30,6
Konvensjonelle Gr.1	o) 28m	19 549	8,9	o) 300m3	20 747	8,9
Konvensjonelle Gr.1				u) 300m3	120 027	51,4
Bonusordning konvensjonell				u) 300m3	6 500	2,8
Sum alle konvensjonelle	Alle u28m	118 562	54,2	Alle u300m3	126 527	54,2
Derav fordelt						
Konvensjonelle Gr.1	21-27,99m	21 341	9,8	21m-300m3	22 025	9,4
Konvensjonelle Gr.1	15-21m	32 960	15,1	15-21m	32 935	14,1
Konvensjonelle Gr.1	10-14,99	46 358	21,2	11-14,9	31 879	13,7
Konvensjonelle Gr.1	u10m	17 903	8,2	u11m	33 188	14,2
Konvensjonelle Gr.2		14 498	6,6		14 683	6,3

Tabell 3: Kvoter norsk arktisk torsk nord for 62° N 2005- 2009 fordelt på fartøygrupper etter hjemmelslengde. Data: Fiskeridirektoratet J-249-2004 og J-8-2009.

Tabell 3 viser at samtidig som flåten under 28 meter l.l. er redusert med 620 fartøy og 1000- 1400 fiskerårsverk er de totale årlige kvotene til fordeling på fartøygruppene øket med ca 14 600 tonn fra 2005 til 2009. Forklaringen på saneringen av flåten finnes derved ikke i de totale torskekvote som danner driftsgrunnlaget for flåten. Forklaringen finnes heller ikke i fordeling av kvotene mellom fartøygruppene i og med at kystfiskeflåten under 28 meter (300m3) har opprettholdt sin andel av de totalt tilgjengelige kvotene for fordeling på 54,2 % når bonusordningen på 6500 tonn er inkludert. Det betyr at kystflåten under 28 meter har fått øket sitt kvotegrunnlag med 7965 tonn i den perioden hvor flåten og sysselsettingen er kraftig redusert i antall. Forklaringen må derfor søkes i fordeling av kvotene innen hver av gruppene.

Endringer av fartøyenes kvoteandeler etter fartøystørrelse 2004 og 2009

Totalkvotene fordeles etter det antall kvotefaktorer som er andeler av fartøygruppens totalkvote. En andel kan sammenlignes med en andel i et andelslag, hvor

verdien av hver andel tilsvarer den totale kvoten delt på summen av alle andeler i gruppen. Hvert enkelt fartøy er tildelt et antall kvotefaktorer hvor fartøy under 7 meter hadde én kvotefaktor i 2004. Kvotefaktorene stiger med økende fartøylengde. Etter hvert som redere av fartøy under 11 meter gis støtte til kondemnering og tillates å slå sammen kvotefaktorer (-andeler) fra flere fartøy over 11 meter, øker også antall kvotefaktorer som er knyttet til de enkelte gjenværende fartøyer. Det er denne prosessen som betegnes som strukturering av fiskeflåten. Enkelte redere har fått tillatelse til å slå sammen kvoteandeler fra fartøy som er knyttet til forskjellige fartøylengdegrupper under 28m (300m³). Derved brukes begrepet hjemmelslengde som betegner den fartøylengde som det opprinnelige fartøyet som rederen hadde før strukturering.

I det følgende skal vi vise hvordan kjøp og sammenslåing av kvotefaktorer (strukturering) har gitt en konsentrasjon av disse fangstrettighetene (deltakeradganger) på stadig færre fartøyer. Det antas med andre ord at det er en direkte sammenheng mellom myndighetenes innvilgelse av tillatelse til sammenslåing av kvoterettigheter fra flere fartøyer (strukturering) og strukturutviklingen i flåten.

Datagrunnlag over deltakeradganger og kvotefaktorer kommer fra Fiskeridirektoratets liste per 1.1.2004 og er for 2009 sammensatt fra Fiskeridirektoratets internettregisteret over enkeltfartøyers kvotefaktorer⁹ per 15.1.2009. Dette er deltakeradganger og kvotefaktorer for "Fiske etter torsk, hyse og sei for fartøy under 28 meter største lengde som fisker med konvensjonelle redskap nord for 62°N." Det kan imidlertid være fartøy som på grunn av salg eller utskiftning ikke er oppgitt i fartøyregistret på et gitt tidspunkt i overdragelsesprosessen mellom selger og kjøper¹⁰.

Fordelingen av strukturkvotefaktorer (kvotefaktorer som en reder kjøper fra en annen reder) fremgår av tabell 4 mens utviklingen av antall fartøy i total antall kvotefaktorer er gjengitt i tabell 5.

Av totalt 8700 kvotefaktorer per 15.1.2009 var 1700 strukturkvoter. Det vil si at i den perioden som analyseres er 20 % av alle kvotefaktorene oppkjøpt gjennom struktureringsprosessen siden denne ble tillatt i 2004. Kjøp og salg av strukturkvoter representerer selve drivkraften i den etterfølgende konsentrasjonsprosessen.

⁹ (<http://www.fiskeridir.no/register/fartoyreg/>)

¹⁰ I henhold til telefonsamtale med Seksjonssjef Anders Østreim ved statistikkavdelingen Fiskeridirektoratet i Bergen.

Ved å fordele strukturkvotene på hjemmelslengde, får man følgende fordeling:

Hjemmelslengde i meter 2009	Antall fartøy	Gj.snittlig strukturkvote per fartøy	Sum strukturfaktorer	% av total strukturfaktorer (Struktureringsgrad)
11-11,9	14	1,8	24,7	1,5
12-12,9	20	1,9	37,3	2,2
13-13,9	15	2,5	37,7	2,2
14-14,9	79	3,2	250,3	14,8
Sum kvotegr. 11-14,9m	128	2,7	350	20,6
15-15,9	5	5,1	25,7	1,5
16-16,9	5	5,8	29,0	1,7
17-17,9	13	6,3	81,5	4,8
18-18,9	17	6,3	107,7	6,4
19-19,9	22	8,6	188,8	11,1
20-20,9	26	10,0	259,1	15,3
Sum kvotegr. 15-20,9m	88	7,9	691,8	40,8
21-21,9	3	11,2	33,5	2,0
22-22,9	3	9,6	28,8	1,7
23-23,9	13	9,5	122,9	7,2
24-24,9	7	10,0	70,1	4,1
25-25,9	3	9,4	28,2	1,7
26-26,9	5	10,6	52,8	3,1
27-27,9	25	12,7	317,2	18,7
Sum kvotegr. 20-27,9m	59	11,1	653,5	38,5
Total kvotegr. u. 28m	275	6,2	1 695,4	100,0

Tabell 4: Antall fartøyer under 28 meter i 2009 med konvensjonelle redskaper som har gjennomført strukturering (sammenslåing) i perioden 2004- 2009 av kvotefaktorer for torsk nord for 62 ° N fordelt på fartøylengde. Data: Fiskeridirektoratet per 15.1.2009

Tabell 4 viser fordeling av strukturkvoter på torsk etter fartøyets hjemmelslengde. Det har skjedd en betydelig strukturendring i flåtemassen som følge av struktureringsprosessen. 80 % av alle strukturkvotene er kjøpt av fartøy over 15 meter som ble gitt slik tillatelse allerede i 2004, hvorav ca 40 % på hver av kvotegruppene 15-21 og 21-28 meter. Fartøy mellom 11 og 15 meter som fikk slik tillatelse i juni 2007 står for de øvrige 20 %. Struktureringsgraden er høyest i lengdegruppene: 27-27,9 m etterfulgt av gruppene 20-20,9 m, 14-14,9 m, og 19-19,9 m. Fartøy med disse hjemmelslengdene har ca 50 % av strukturkvotene. Rederne har tilpasset de lengdegruppene som har gitt maksimal tilgang på kvotefaktorer innenfor hver reguleringsgruppe.

Tabell 5 viser det samlede antall kvotefaktorer (ordinær pluss struktur) for deltakeradganger

HJEMMELS- LENGDE I METER	GJ. SNITT KVOTEFAKT OR PER FARTØY		ANTALL DELTAKER- ADGANGER		SUM KVOTEFAKTOR		% ENDRING 2004-09	
	2004	2009	2004	2009	2004	2009	Deltaker- adganger	Kvote- faktorer
u 7	1	1,18	44	29	44	34,2	-34,1	-22,3
7-7,9	1,19	1,4	94	60	111,9	84	-36,2	-24,9
8-8,9	1,4	1,66	253	203	354,2	337	-19,8	-4,9
9-9,9	1,73	2,03	440	376	761,2	763,3	-14,5	0,3
10-10,9	2,09	2,2	661	468	1381,5	1029,6	-29,2	-25,5
Sum kvotegr. u.11	1,33	1,35	3496	3145	4656,8	4257,1	-10,0	-8,6
11-11,9	2,56	3,23	98	103	250,9	332,7	5,1	32,6
12-12,9	3,04	3,79	191	155	580,6	587,6	-18,8	1,2
13-13,9	3,68	4,74	111	86	408,5	407,5	-22,5	-0,2
14-14,9	4,19	6,32	187	176	783,5	1112,70	-5,9	42,0
Sum kvotegr. 11-14,9	3,45	4,69	587	520	2023,5	2440,5	-11,4	20,6
15-15,9	5,41	6,16	121	67	654,6	413	-44,6	-36,9
16-16,9	6,03	7,37	63	31	379,9	228,4	-50,8	-39,9
17-17,9	6,65	10,64	44	23	292,6	244,8	-47,7	-16,3
18-18,9	7,34	11,01	52	34	381,7	374,3	-34,6	-1,9
19-19,9	7,96	13,6	46	37	366,2	503,3	-19,6	37,4
20-20,9	8,21	16,71	51	34	418,7	568,1	-33,3	35,7
Sum kvotegr. 15-20,9	6,61	10,32	377	226	2493,7	2331,9	-40,1	-6,5
21-21,9	8,51	10,85	36	16	306,4	173,5	-55,6	-43,4
22-22,9	8,55	12,33	15	9	128,3	111	-40,0	-13,5
23-23,9	8,9	16,72	31	17	275,9	284,2	-45,2	3,0
24-24,9	9,24	16,87	17	10	157,1	168,7	-41,2	7,4
25-25,9	9,52	14,86	5	6	47,6	89,1	20,0	87,2
26-26,9	9,86	18,07	10	7	98,6	126,5	-30,0	28,3
27-27,9	10,14	19,39	34	37	344,8	717,6	8,8	108,1
Sum kvotegr. 21-27,9	9,18	16,38	148	102	1358,7	1670,6	-31,1	23,0
Total kvotegr u. 28m			2604	1984	8528,7*	8691,1**	-23,8	1,9

Tabell 5: Kvotefaktorer torsk nord for 62°N for fartøy under 28 m med konvensjonell redskap 2004-2009 Data: Fiskeridirektoratet per 1.1.2004 og 15.1.2009.

*Utgjør 96,4 % av 8844,93 kvotefaktorer som Fiskeridirektoratet oppgir som det totale antallet kvotefaktorer i Reguleringsrådets sak 11/04.

**Utgjør 96,8 % av 8975,14 kvotefaktorer som i Fiskeridirektoratets oppgir som det totale antall kvotefaktorer i forslag til regulering av fisket etter torsk, hyse og sei nord for 62 grader N i 2009 sendt i fax av 9.12.2008 til Fiskeri- og kystdepartementet. Differanse på vel 3 % er kvotefaktorer som ikke er i bruk, blant annet i forbindelse med eierovergang av fartøyer. Denne differansen kan slå ut marginalt i de prosentvise endringene i grupper med få enheter men ikke for hovedtrenden i materialet

Det totale antallet aktive deltakeradganger er redusert i perioden 2004 til 2009 fra 2604 til 1984 mens antall kvotefaktorer er øket fra 8529 til 8691 inkludert 1700

strukturkvoter i 2009. Fartøy under 15 meter representerer ca 80 % av fartøymassen og ca 55 % av kvotefaktorene.

Det fremgår også at det er skjedd en økning i fartøygruppen 11-11,9 meter på bekostning av nedgangen i størrelsesgruppene 10-19,9 meter. Samlet sett er nedgangen i kvotefaktorer for kvotegruppen under 11 meter på samme størrelsesorden som økningen i kvotegruppen 11-14,9 meter. Dette tyder på at endringen av kvotegrensen fra 10 til 11 meter har ført til at mange redere har oppgradert fartøyene sine fra 10 meter til 11 meter hjemmelslengde. Dette kan ha sammenheng med at mange redere med fartøy over 11 meter også hadde fartøy under 11 meter som inngikk i driftsordningen 2007 og tidligere. Samlet sett førte dette til en nedgang på 193 deltakeradganger og 352 kvotefaktorer blant fartøy 10-10,9 meter. Da driftsordningen ble opphevet i 2007 ble det også i henhold til § 9 tillatt å overføre strukturkvoter permanent fra fartøy mellom 10 og 11 meter til fartøy med hjemmelslengde over 11 meter¹¹. Sterkest strukturering har funnet sted blant fartøy 27-27,9 meter. Her er også antallet fartøy øket fra 34 til 37 og antall kvotefaktorer fra 10 til 19 på hvert fartøy.

Det neste spørsmålet som vil bli belyst er hvordan denne strukturendringen i flåten har slått ut regionalt.

Fylkesvise endringer av kvotefaktorer

Fartøyet registreringsfylke	Antall fartøy	Gj.snitt kvotefaktorer per fartøy	Sum strukturkvote	% av total Sum
Nordland	113	5,8	659,8	38,9
Troms	53	6,8	361,0	21,3
Finmark	51	6,6	339,1	20,0
Møre og Romsdal	31	5,8	179,3	10,6
Sogn og Fjordane	10	8,6	86,0	5,1
Nord-Trøndelag	7	3,8	26,3	1,6
Sør-Trøndelag	6	3,6	21,4	1,3
Hordaland	1	8	8	0,5
Rogaland	2	3,5	7,1	0,4
Vest-Agder	1	7,5	7,5	0,4
Total	275	6,2	1 695,4	100

Tabell 6: Antall fartøyer under 28 meter med konvensjonelle redskaper som har gjennomført strukturering (sammenslåing) av kvotefaktorer for torsk nord for 62 ° N 2004- 2009 fordelt på fartøyetets registreringsfylke. Data: Fiskeridirektoratet per 1.1.2004 og 15.1.2009

¹¹ <http://www.lovdatab.no/cgi-wift/ldles?doc=/sf/sf/sf-20031107-1309.html>

Tabell 6 viser fordelingen av strukturkvoter i 2009. Nordland, Troms, Finnmark og Møre og Romsdal har over 90 % av de strukturkvoter som er ført over på andre fartøy. Nordland er det fylket som har overført den desidert største andel strukturkvoter størst etterfulgt av Troms og Finnmark med like stor andel hver, mens Møre og Romsdal har halvparten av Troms/Finnmarksnivået. Sogn og Fjordane er det fylket som har samlet den største andel struktureringsfaktorer per fartøy noe som tyder på at dette gjelder fartøy over 21 meter som har flest ordinære kvotefaktorer per fartøy.

Ved å se på antall fartøy og samlede kvotefaktorer per fartøy, får man et bilde av struktureffekten over tid. Dette er gjengitt i tabell 7

FARTØY FYLKE	Gj.snitt kvote faktor 2004	Gj.snitt kvote faktor 2009	Endring i gj. snitt kvotefaktor	Antall fartøy 2004	Antall fartøy 2009	Endring i antall fartøy 2004-09
Hordaland	4,5	5,1	0,6	17	19	2
Østfold	0	1,7	1,7	0	1	1
Vest-Agder	4,5	5,6	1,1	10	11	1
Rogaland	5,3	6,2	0,9	12	11	-1
Sør-Trøndelag	2,5	3,3	0,7	90	74	-16
Nord-Trøndelag	3,1	3,9	0,8	67	48	-19
Sogn og Fjordane	5,7	8,4	2,7	54	35	-19
Møre og Romsdal	3,3	5,1	1,7	220	158	-62
Troms	3	4,2	1,2	515	411	-104
Finnmark	3	3,9	0,9	563	426	-137
Nordland	3,5	4,5	1	1056	790	-266
Total	3,3	4,4	1,1	2604	1984	-620
Derav Nord-Norge	3,2	4,3	1,1	2134	1627	-507

Tabell 7: Endring i antall fartøy og gjennomsnittlige kvotefaktorer per fartøy under 28 meter hjemmelslengde med tillatelse til å fiske torsk nord for 62 grader N med konvensjonelle redskaper 2004- 2009 etter fartøyets registreringsfylke. Data: Fiskeridirektoratet per 1.1.2004 og per 15.1.2009

Tabell 7 viser at struktureringseffekten innen hvert fylke. Samlet sett er 507 av de totale 620 deltakeradganger som er fjernet lokalisert til Nord-Norge. Nedgangen er størst i Nordland, tett etterfulgt av Finnmark og Troms. I gjennomsnitt er antall kvotefaktorer øket med 1,1 per fartøy, mens fylker som Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal har økt med gjennomsnittlig henholdsvis 2,7 og 1,7 kvotefaktorer per fartøy.

Tabell 8 viser hvilken effekt struktureringen har hatt på den fylkesmessige fordelingen av kvotefaktorer fra 2004 til 2009.

FARTØY FYLKE	2004	2009	Endring 2004-2009		Andel av total 2009
	Antall	Antall	Antall	%	%
Troms	1534,0	1707,7	173,7	11,3	19,6
Møre og Romsdal	733,6	799,5	65,9	9,0	9,2
Hordaland	76,0	97,0	21,0	27,6	1,1
Vest-Agder	45,2	61,7	16,5	36,5	0,7
Sør-Trøndelag	228,0	240,9	12,9	5,7	2,8
Rogaland	63,2	68,3	5,1	8,1	0,8
Østfold	0,0	1,7	1,7		0,0
Finnmark	1666,3	1664,6	-1,7	-0,1	19,2
Sogn og Fjordane	308,5	293,2	-15,3	-5,0	3,4
Nord-Trøndelag	209,0	185,8	-23,2	-11,1	2,1
Nordland	3664,7	3570,7	-94,0	-2,6	41,1
Total	8528,5	8691,0	162,5	1,9	100,0
Derav Nord-Norge	6865	6943	78	1,1 %	79,9

Tabell 8: Endring i kvotefaktorer torsk nord for 62 ° N for fartøy under 28 meter som fisker med konvensjonelle redskaper 2004- 2009 fordelt på fartøyets registreringsfylke. Data: Fiskeridirektoratet per 1.1.2004 og 15.1.2009

Tabell 8 viser at flåten i Troms fylke har i perioden 2004 til 2009 hatt størst økning i antall kvotefaktorer fra 1534 til 1707, en økning på 174 kvotefaktorer eller 11,3 %, samtidig som antall deltagende fartøy er redusert med 104. På andre plass kommer Møre og Romsdal som økte med 66 kvotefaktorer som representerer 9 % økning, samtidig som flåten ble redusert med 62. Størst avgang av totalt antall kvotefaktorer har Nordland med 162 noe som gir en avgang på 2,6 %. Flåten i Nordland ble redusert med 266 kystfiskefartøyer. I prosent er det Nord-Trøndelag og Sogn og Fjordane som har størst avgang i kvotefaktorer. Finnmark har på sin side opprettholdt en stabil andel av de totale kvotefaktorene, selv om antall deltagende fartøyer er redusert med 137. Samlet sett har Nord-Norge øket sin andel av kvotefaktorene for torsk for denne kystflåten under 28 meter med til sammen 78 som representerer en økning på 1,1 % og utgjorde i 2009 totalt ca 80 % av de totale kvotene av norsk arktisk torsk. Kystfiskeflåten er i samme periode redusert med 507.

Etter deltakerforskriftenes¹² § 41 og forskrift og spesielle kystfiskekvoteordninger¹³ § 9 skal både kjøper og selger ha vært oppført i

¹² <http://www.fiskeridir.no/fiskeridir/fiske-og-fangst/j-meldinger/utgaatte-j-meldinger/j-78-2008>

fiskermanntallet eller ha bodd i samme fylke i minst 12 måneder før overføring av deltaker- og kvoterettigheter kan skje. Den eneste dispensasjonsadgangen for overføring av deltakeradgang som i henhold til deltakerforskriften kan gis, er når fartøy kjøpes fra annet fylke til Nord-Troms og Finnmark (§41ba) bortsett fra der hvor man kan se flere fylker under ett som på Sørlandet og i Trøndelag (§41bb). Ut over dette er det bare fiskeren selv som kan flytte fylke med sitt fartøy. Det er også mulig at en fisker kan kreve seg oppført i et fylke på blad B ut fra en intensjon om å fiske fra dette fylket uten faktisk å gjennomføre denne intensjonen. Ved revisjon av fiskermanntallet året etter skal han bli strøket fra manntallet om han ikke kan dokumentere å ha gjennomført sine fiskerintensjoner. I mellomtiden kan han allerede ha fått tillatelse til å flytte et oppkjøpt fartøy med deltakerrettigheter ut av fylket etter 12 mnd oppføring i fiskermanntallet¹⁴. Fiskeridirektoratets regionkontor gir dispensasjoner i slike saker. Det kan motivere til en liberal tolkning av regelverket for de fylker som tiltrekker seg fartøy. Bortsett fra unntakene om bosted for kjøper og selger i Nord-Troms og Finnmark er det ikke andre legale forklaringer på endringene i fylkesfordelingen enn at fiskere flytter adresser mellom fylker.

Endringer av kvotefaktorer på kommunenivå.

Struktureringsprosessen i fiskeflåten i har også ført til en betydelig konsentrasjon av fiskerettigheter i noen kommuner på bekostning av andre.

Tabell 9 viser antallet norske kommuner som har fått øket sine kvoteandeler og antallet som har fått redusert sine kvoteandeler i perioden 2004- 2009

Endring i kvotefaktorer 2004-2009	Antall norske kommuner	
Øket	64	40,5 %
Minsket	94	59,5 %

Tabell 9: Endring i kvotefaktorer i norske kommuner for fartøy under 28 meter hjemmelslengde med tillatelse til å fiske torsk nord for 62 °N med konvensjonelle redskaper 2004- 2009. Data: Fiskeridirektoratet per 1.1.2004 og per 15.1.2009

¹³ <http://www.lovdatab.no/cgi-wift/ldles?doc=/sf/sf/sf-20031107-1309.html>

¹⁴ Se diskusjon av det handlingsrommet fiskerne har ved oppføring i fiskermanntallet som kriterium for å få tildelt en kvoterettighet knyttet til et fylke. P. Ørebech (2008): "Tildeling av deltakerrettigheter – De "torskeavhengige" som forsvant: En analyse av Fiskermanntallet og Skipsregisteret ved omsetning av fiskefartøy i Nord-Norge". Arbeidsrapport Norges fiskerihøgskole.

Tabell 9 viser at 64 eller 41 % av kommuner i Norge som hadde slike fiskerettigheter i 2004 har øket sine andeler av kvotefaktorene mens 94 kommuner eller 60 % har redusert i perioden 2004-2009.

Endringen av kvotefaktorer for torsk i norske kommuner blir presentert i detalj i alle fylkene fra Finnmark til Hordaland i Appendix, tabell 13-21. Oversikten viser at det innenfor alle fylker har det skjedd en betydelig omfordeling mellom kommuner av kvoterettigheter for torsk i perioden 2004-2009.

Her skal vi illustrere denne endringsprosessen ved å fokusere på Nord-Norge hvor hovedtyngden av denne flåten er lokalisert. Tabell 10 viser hvor mange kommuner i Nord-Norge som har fått øket og hvor mange som har fått minsket antallet kvotefaktorer etter 2004 og hvordan dette kan korreleres med folketallsutviklingen i disse kommunene.

Endring i kvotefaktorer 2004-2009	Antall Nordnorske kommuner		Folketallsendring i kommunene 2004-2008
Øket	25	32,9 %	3788
Minsket	51	67,1 %	-3654

Tabell 10: Endring i kvotefaktorer i Nordnorske kommuner for fartøy under 28 meter hjemmelslengde med tillatelse til å fiske torsk nord for 62 grader N med konvensjonelle redskaper 2004- 2009 og folketallsutvikling i de samme kommunene. Kvotedata: Fiskeridirektoratet per 1.1.2004 og per 15.1.2009: Befolkningsdata Statistisk Sentralbyrå

Tabell 10 viser at sentraliserende effekten av kvotefaktorene på kommunenivå er sterkere i Nord-Norge enn for landet som helhet: 25 kommuner eller 33 % øket sine kvoteandeler, mens 67 % fikk reduserte kvoteandeler. Tabellen viser også at de 25 kommuner som øker sine andeler av kvotefaktorene hadde en samlet vekst i folketallet på 3788 innbyggere mens de som reduserte kvotefaktorene mistet 3654 innbyggere. Det trenger ikke å være noen direkte årsakssammenheng mellom kvoteendringene og folketallet, kanskje snarere tvert i mot. Det er vekstkommunene som tiltrekker seg de finansielle ressursene og sterke fiskerimiljøer som blir ytterligere i stand til oppkjøp av kvoterettigheter.

Tabell 11 viser hjemstedskommuner for de rederier i Nord-Norge som har kjøpt mest strukturkvoter.

	Fartøyets registreringskommune	Fylke	Antall fartøy	Sum strukturkvote	% av total strukturkvoter
1	LENVIK	Troms	20	145,3	8,6
2	VÅGAN	Nordland	14	108,0	6,4
3	HAMMERFEST	Finmark	12	107,0	6,3
4	ØKSNES	Nordland	14	98,0	5,8
5	ANDØY	Nordland	13	87,0	5,1
6	VESTVÅGØY	Nordland	19	80,1	4,7
7	MOSKENES	Nordland	10	78,3	4,6
8	TROMSØ	Troms	10	66,2	3,9
9	BÅTSFJORD	Finmark	7	48,1	2,8
10	BERG	Troms	5	45,9	2,7
11	MÅSØY	Finmark	7	45,6	2,7
12	MELØY	Nordland	4	44,8	2,6
13	GISKE	Møre og Romsdal	5	39,2	2,3
14	BERLEVÅG	Finmark	4	37,4	2,2
15	FLORA	Sogn og Fjordane	3	32,0	1,9
16	ÅLESUND	Møre og Romsdal	4	31,5	1,9
17	BØ i Nordland	Nordland	7	29,8	1,8
18	FRÆNA	Møre og Romsdal	5	27,8	1,6
19	LYNGEN	Troms	3	27,6	1,6
20	HERØY	Møre og Romsdal	6	25,4	1,5
21	ALTA	Finmark	2	21,0	1,2
22	VIKNA	Nord-Trøndelag	6	20,2	1,2
23	VÆRØY	Nordland	6	18,5	1,1
24	FLAKSTAD	Nordland	5	17,9	1,1
25	HARAM	Møre og Romsdal	2	17,7	1,0
26	SKJERVØY	Troms	2	17,4	1,0
27	LEBESBY	Finmark	3	17,2	1,0
		Total	198	1 334,7	78,7

Tabell 11: Antall fartøyer under 28 meter med konvensjonelle redskaper som har gjennomført strukturering (sammenslåing) kvotefaktorer for torsk nord for 62 grader N for fartøy 2004- 2009 fordelt på registreringskommune. Data: Fiskeridirektoratet per 1.1.2004 og 15.1.2009

Tabell 11 viser kommuner som har mer 1 prosent av strukturkvotene for torsk. Tabellen er sortert i synkende rekkefølge, og viser at 27 kommuner har knapt 80 % av strukturkvotene for torsk for konvensjonelle fartøy under 28 meter. De kommunene hvor rederne har kjøpt flest strukturkvoter er Lenvik, Vågan, Hammerfest, Øksnes og Andøy.

Stor strukturingsaktivitet er imidlertid ikke noen garanti for vekst i kommunenes totale kvotefaktorer. Av disse kommunene er det kun Lenvik og

Hammerfest som topper listen over vekst i de totale kvotefaktorene (tabell 12) mens Vågan og Øksnes er kommuner som er på tapersiden for kvoteandeler (tabell 13).

I tabell 12 vises de 20 kommuner med størst vekst i antall kvotefaktorer.

	Fartøyets registreringskommune	Fylke	Sum faktor torsk 2004	Sum faktor torsk 2009	Endring 04-09	Endring i %
1	LENVIK	Troms	226,5	386,4	159,8	70,6
2	HAMMERFEST	Finnmark	215,7	315,9	100,1	46,4
3	MOSKENES	Nordland	267,7	330,5	62,8	23,5
4	BERG	Troms	56,7	113,3	56,6	99,9
5	VESTVÅGØY	Nordland	468,8	518,8	50,0	10,7
6	MELØY	Nordland	110,6	158,6	48,0	43,4
7	ÅLESUND	Møre og Romsdal	36,8	80,7	43,9	119,3
8	TROMSØ	Troms	409,7	445,2	35,5	8,7
9	SKODJE	Møre og Romsdal	0,0	34,3	34,3	
10	ANDØY	Nordland	266,3	298,9	32,7	12,3
11	BODØ	Nordland	90,4	117,0	26,7	29,5
12	SUND	Hordaland	10,1	36,5	26,5	263,5
13	HERØY	Møre og Romsdal	98,6	124,8	26,1	26,5
14	LINDESNES	Vest-Agder	19,1	44,0	24,9	130,2
15	ALTA	Finnmark	86,8	111,7	24,8	28,6
16	BÅTSFJORD	Finnmark	130,8	154,0	23,2	17,8
17	LYNGEN	Troms	81,9	103,9	22,1	27,0
18	BREMANGER	Sogn og Fjordane	38,1	57,4	19,3	50,7
19	AURE	Møre og Romsdal	20,2	38,2	18,0	88,9
20	RØST	Nordland	121,2	138,0	16,8	13,8

Tabell 12: Kommuner med størst økning i kvotefaktorer for torsk nord for 62 ° N for fartøy under 28 meter som fisker med konvensjonelle redskaper 2004- 2009 fordelt på fartøyets registreringskommune og rangert etter endring i kvotefaktorer¹⁵. Data: Fiskeridirektoratet per 1.1.2004 og 15.1.2009

Tabell 12 viser at Lenvik er den kommunen som har hatt den desidert sterkeste økning i antall kvotefaktorer fulgt av Hammerfest kommune. Senjakkommunene Lenvik (Nr 1) og Berg (Nr 4) er nabokommuner og danner et sterkt vekstområde. Det samme gjelder Lofotkommunene Moskenes (Nr 3) og Vestvågøy (Nr 5). I Finnmark er det foruten Hammerfest kun Alta og Båtsfjord som kommer på listen over de 20 største vekstkommuner i kvotefaktorer. I Troms er det for øvrig Tromsø og Lyngen som er representert på listen. I Nordland er det foruten Lofotkommunene Meløy, Andøy, Bodø og Røst som kommer på listen over de 20 vekstkommunene i kvotefaktorer. I Møre og

¹⁵ I og med at vel 3 % av alle kvotefaktorer ikke er registrert blant annet i forbindelse med eierskifte (jfr. tabell 12), kan dette gi mindre prosentmessige utslag i endringene fra 2004 til 2009 for kommuner med meget få deltakeradganger. Slike små andeler forandrer imidlertid ikke hovedtrenden.

Romsdal er det Ålesund, Skodje, Herøy og Aure som vokser mest, mens i Sogn og Fjordane er det kun Bremanger som er på listen. Hordaland er representert med Sund kommune.

Når det gjelder relativ vekst i antall kvotefaktorer i prosent er det imidlertid de Sørnorske kommuner som topper listen: Sund i Hordaland økte med 264 %, Lindesnes med 130 % og Ålesund med 120 %.

I og med at det totale antallet av kvotefaktorer ikke øker, så vil vekst i en kommune gi en tilsvarende reduksjon i andre kommuner.

Tabell 13 viser kommuner med størst reduksjon i kvotefaktorer.

	Fartøyets registreringskommune	Fylke	Sum faktor torsk 2004	Sum faktor torsk 2009	Endring 2004-09	Endring i %
1	FLAKSTAD	Nordland	328,2	267,6	-60,6	-18,5
2	HASVIK	Finnmark	132,2	87,5	-44,7	-33,8
3	VÅGAN	Nordland	436,0	392,1	-43,9	-10,1
4	WARDØ	Finnmark	121,7	91,9	-29,8	-24,5
5	HERØY	Nordland	85,3	59,3	-26,0	-30,5
6	HARSTAD	Troms	78,2	52,8	-25,4	-32,5
7	ØKSNES	Nordland	365,9	342,1	-23,7	-6,5
8	LØDINGEN	Nordland	49,1	26,0	-23,0	-47,0
9	TORSKEN	Troms	104,6	81,6	-23,0	-22,0
10	HADSEL	Nordland	50,4	28,4	-22,0	-43,7
11	SELJE	Sogn og Fjordane	55,3	33,5	-21,8	-39,5
12	KARLSØY	Troms	186,1	164,4	-21,7	-11,7
13	SMØLA	Møre og Romsdal	90,3	70,8	-19,5	-21,6
14	GAMVIK	Finnmark	97,1	78,0	-19,2	-19,7
15	BRØNNØY	Nordland	83,5	64,9	-18,6	-22,3
16	LOPPA	Finnmark	101,3	83,8	-17,5	-17,3
17	TRÆNA	Nordland	87,5	70,1	-17,4	-19,9
18	HARAM	Møre og Romsdal	56,1	39,5	-16,6	-29,6
19	RØDØY	Nordland	68,6	52,8	-15,8	-23,1
20	HITRA	Sør-Trøndelag	28,5	12,9	-15,5	-54,6

Tabell 13: Kommuner med størst nedgang i kvotefaktorer torsk nord for 62 grader N for fartøy under 28 meter som fisker med konvensjonelle redskaper 2004- 2009 fordelt på fartøyets registreringskommune og rangert etter størst nedgang¹⁶. Data: Fiskeridirektoratet per 1.1.2004 og 15.1.2009

¹⁶ I og med at vel 3 % av alle kvotefaktorer ikke er registrert blant annet i forbindelse med eierskifte (jfr. tabell 12), kan dette gi mindre prosentmessige utslag i endringene fra 2004 til 2009 for kommuner med meget få deltakeradganger. Slike små andeler forandrer imidlertid ikke hovedtrenden.

Taperlisten over reduksjon i antall kvotefaktorer toppes også av to Lofoten-kommuner; Flakstad på 1 plass og Vågan på 3 plass. Det skjer således en konsentrasjon av kvoterettigheter også innen Lofotregionen fra Flagstad og Vågan til Moskenes og Vestvågøy. Finnmark har fire kommuner på taperlisten: Hasvik på 2 plass, Vardø på 4 plass, Gamvik på 14 plass og Loppa på 16 plass. I Troms befinner Harstad seg på 6 plass på taperlisten fulgt av Torsken på 9 plass og Karlsøy på 12 plass. I Nordland er det foruten Flakstad, Vågan (3 plass), Herøy (5 plass), Øksnes (7 plass), Lødingen (8 plass), Hadsel (10 plass), Brønnøy (15 plass), Træna (17 plass) og Rødøy (19 plass) som er på taperlisten. I Trøndelag finner vi Hitra på taperlisten (20 plass). I Møre og Romsdal er Smøla (13 plass) og Haram (18 plass) på taperlisten og i Sogn og Fjordane er Selje på listen (11 plass).

Rangeres listen etter den største prosentvise nedgangen i kvotefaktorer, er det kommuner som Hitra, Lødingen, Hadsel, Selje, Hasvik og Harstad som kommer dårligst ut. Felles for disse kommunene bortsett fra Hasvik, er at dette er kommuner hvor kystfiske ikke spiller noen hovedrolle i kommunens næringsliv.

En ønsket utvikling?

Denne rapporten gir en beskrivelse av de samlede strukturelle konsekvensene av ressursforvaltningen i forhold til kystfiskeflåten og kystsamfunnene på kommunenivå hvor det kan registreres meget store forskyvninger i fordelingen av fiskerettigheter. Utviklingstendensen er at det bygger seg opp noen få geografiske klynger av rederier og flåter som tiltrekker seg stadig større andel av kvoteandelene mens mange sterkt fiskeriavhengige distrikter mister sin flåte med adgang til de kvoteregulerte fiskerier. Er dette en ønsket utvikling fra myndighetenes side?

Forvaltningen av fiskeressursene reguleres av Deltakerloven¹⁷ og Havressursloven¹⁸. Formålet med Havressursloven som gjeldene fra 2009, er blant annet formulert slik i § 1: ”Formålet med lova er å sikre ei **berekraftig** og **samfunnsøkonomisk lønsam forvaltning** av dei viltlevande marine ressursane” og ”å

¹⁷ http://www.fiskeridirektoratet.no/fiskeridir/fiskeri/j_meldinger/gjeldende_j_meldinger/j_78_2008

. Loven er nærmere behandlet av Peter Ørebech, Tildelings- og opphørssystemet for konsesjoner i fisket rettsriktig fortolket – Arbeidsrapport , 12 juni 2008, Norges fiskerihøgskole

¹⁸ <http://www.stortinget.no/inno/2007/inno-200708-045.html>

medverke til å sikre **sysselsetjing og busetjing i kystsamfunna**” og etter § 2 står det om retten ”**Dei viltlevande marine ressursane ligg til fellesskapet i Noreg**”.

Deltakerlovens formål er blant annet formulert slik i § 1c: ”å legge til rette for at høstingen av de marine ressursar fortsatt **skal komme kystbefolkningen til gode**” (mine uthevinger).

Som grunnlag for lovene har Stortinget gjennom sin behandling gitt en brei støtte til at utviklingen av fiskeriene skal styres til fordel for de fiskeriavhengige distriktene, noe følgende sitater i tekstboks 2 fra Stortingets komité innstillingar:¹⁹:

Tekstboks 2: Stortingsuttalelser

Ot.prp.nr.67 (1997-1998) Om lov om retten til å delta i fiske og fangst (deltakerloven) s. 7: med henvisning til St.meld.nr.58 (1991-1992) om struktur- og reguleringspolitikk overfor fiskeflåten (Strukturmeldingen): ”Komiteflertallet gav uttrykk for at det er viktig at utviklingen styres slik at de mest fiskeriavhengige distriktene blir i stand til å ta del i den ventede oppgangen i fiske”.

”Med hensyn til fordelingen av kapasiteten mellom regionene har departementet lagt vekt på historisk fordeling, at fiskeriavhengige områder får mulighet for å utnytte sine naturgitte fortrinn og at skjeve trekk ved utviklingen rettes opp både når det gjelder flåtekapasitet og ilandbrakt kvantum. Departementet mente dette kunne skje dels gjennom reguleringsystemet og dels gjennom bruk av distriktstrettede økonomiske virkemiddel. Nord-Norge, og særleg Finnmark, ble trukket fram som områder som bør gis prioritet” (s. 8).

”Departementet la vekt på at regelverket må utformes slik at en ikke får konsentrasjon av kvoter på få hender. Det må også sikres en distriktmessig fordeling av flåten som kan fremme et ønsket bosettingsmønster. (s. 9).

”I dagens regelverk er det lagt vekt på å regulere deltakelsen i fiske på en måte som kan trygge bosetting og arbeidsplasser i kystdistriktene. I Strukturmeldingen er det lagt vekt på at reguleringsreguleringene i fiske må ta tilstrekkelig hensyn til de mest fiskeriavhengige delene av kysten. En oppfølging av dette innebærer at det i ordningene som iverksettes for å regulere kapasiteten i flåten, må legges inn bestemmelser som sikrer at både strukturen i flåten og den distriktmessige fordelingen av flåten så godt som mulig balanserer de bedriftsøkonomiske lønnsomhetshensyn og de samfunnsøkonomiske målsettingar om sysselsetting og bosetting” (s. 10)

”Det er også viktig å legge til rette for at den økonomiske virksomhet som skapes av høstingen av naturressursene, kommer den lokalbefolkning som tradisjonelt har basert sin levevei på ressursene i havet til gode. Det er blant annet denne tankegang som ligger bak kvotefordelingssystemet mellom landene i EU, den såkalte relative stabilitet”.

Innstilling fra næringskomiteen om strukturpolitikk for fiskeflåten Innst. S. nr. 238 (2006-2007): Også i fremtiden vil fiskeri være en helt sentral næringsvei langs kysten. En hovedutfordring er å sikre at utviklingen i fiskerinæringa på best mulig vis balanseres i forhold til samfunnsutviklingen for øvrig, hvor man må ta tilbørlig hensyn til de kystsamfunnene som er mest avhengig av næringa.

Om en sammenligner de målsettingar sysselsetting og bosetting som er formulert i Havressursloven, Deltakerloven og Stortingets behandling av disse lovene med den faktiske struktur utviklingen i fiskeriene, fremkommer det betydelige avvik: Det er vanskelig å se at den faktiske strukturutviklingen på kysten som forvaltes av Fiskeri- og kystdepartementets fordeling av kvoterettigheter i de lukkede torskefiskeriene, er i

19 Se P Ørebech, Tildeling av deltakerrettigheter: De ”torskeavhengige” som forsvant: En analyse av Fiskarmanntallet og Skipsregisteret ved omsetning av fiskefartøy i Nord-Norge – Arbeidsrapport, januar 2009 Norges fiskerihøgskole

samsvar med Stortingets formålsformuleringer når det gjelder bidraget til sysselsetting og bosetting.

De faktorene som Fiskeri- og kystdepartementet styrer relativt stramt er fordelingen av kvoterettigheter mellom fartøygruppene og fylkene. Men selv her er det påvist en betydelig forskyvning av kvoterettigheter i kystflåten mellom fylkene, da særlig i form av en vekst i kvotefaktorer i Troms og Møre og Romsdal på bekostning av de øvrige fylkene. Dette er blant annet blitt mulig gjort ved at fiskere kan flytte med sine fiskerettigheter mellom fylkene.

Det som samtidig vanskelig kan sees som bidrag til Havressurslovens (og forgjengerens Saltvannsfiskelovens) formål om å bidra til **”sysselsetting og busetting i kystsamfunna”** i og med at antall arbeidsplasser totalt sett reduseres som en følge av fordelingspolitikken.

Havressursloven har imidlertid også en annet formål etter § 1 ”å sikre ei berekraftig og samfunnsøkonomisk lønsom forvaltning”. Deltakerloven som er vedtatt noen år tidligere har en målsetting om **”å øke lønnsomheten og verdiskapingen i næringen og gjennom dette trygge bosetting og arbeidsplasser i kystdistriktene”**

Ingen av lovene spesifiserer hva som menes med begrepene ”samfunnsøkonomisk lønsom forvaltning” og ”kystsamfunna”. For hvem gjelder den samfunnsøkonomiske lønnsomme forvaltningen? Gjelder målet for nasjonen som helhet eller for kystsamfunnene? I Havressurslovens paragraf 2 står det også at retten til ”Dei viltlevande marine ressursene ligg til fellesskapet i Noreg”. Hvis målene om retten til fiskeressursene, samfunnsøkonomisk lønnsomhet og målene for sysselsetting og bosetting i kystsamfunnene koples sammen, så kan Stortingets målformulering tolkes som at det samfunnsøkonomisk lønnsomhet skal rettes inn mot de kystsamfunnene som lever av å høste og foredle fiskeressursene. Det kan også stilles spørsmål om alle kystsamfunn skal sikres sysselsetting og bosetting, eller er det kun de som ellers klarer å overleve økonomisk i det bedriftsøkonomiske kvotemarkedet? Svarene på de mulige spørsmålene som reises her viser at det er et betydelig handlingsrom for et politisk og forvaltningsmessig skjønn og prioriteringer med bakgrunn i Stortingets målformuleringer for fiskeripolitikken.

Departementet kan velge å tolke Deltakerlovens formuleringer slik at i den grad det er målkonflikter mellom bosetting og den bedriftsøkonomiske lønnsomheten, så er det lønnsomheten som skal styrkes i flåteleddet for å oppnå målene for sysselsetting og bosetting i noen kystdistrikter. Dette selv om det går ut over sysselsetting og bosetting i andre distrikter. Havressursloven har imidlertid ikke formuleringer om at bedriftsøkonomisk lønnsomhet hos noen få utvalgte redere skal gå foran bosetting og sysselsettingsmålene. Ved forvaltning av de viltlevende ressurser, som må inkludere fordeling av nasjonens fiskekvoter, er sysselsetting og bosetting i kystdistriktene en likeverdig målsetting som å sikre ei bærekraftig og samfunnsøkonomisk lønnsom næring.

Det som har vært i fokus i denne rapporten er strukturpolitikken som forvaltes med hjemmel i Deltakerloven. I behandlingen av strukturmeldingen i Stortinget uttalte likevel komitéflertallet at det var viktig at utviklingen styres slik at de mest fiskeriavhengige distriktene blir i stand til å ta del i den ventede oppgangen i fiske. Dette kan tolkes som en understreking oppgradering av dette formålet i Havressursloven. Denne analysen viser imidlertid at oppgangen i torskefisket ikke er kommet alle fiskeriavhengige distrikter til gode.

Gjennomføring av strukturpolitikken ut fra målsettingen om å øke lønnsomhet og verdiskapning har ført til strukturvirkninger som har konsentrert fiskerettighetene på færre steder og derved kommer i konflikt med målene om sysselsetting og bosetting i de fiskeriavhengige distriktene. En logisk utledning av dette skulle da være at det er forvaltningen av det fiskeripolitiske lovverket innenfor rammen av Havressursloven (Saltvannsfiskeloven før 2009) som har resultert i at sysselsettingen og bosettingen i fiskeridistriktene er blitt svekket de siste årene. De betydelige målkonflikter som er innebygd i fiskerilovverket har gitt Fiskeri- og kystdepartementet et handlingsrom som har priorit bedriftsøkonomisk lønnsomhet for stadig færre enheter i hver fartøygruppe foran målet om en kvotefordeling som bidrar til sysselsetting og bosetting i de mest fiskeriavhengige distrikter.

Konklusjon

I denne rapporten har vi vist at den strukturpolitikk overfor kystfiskeflåten som fisker norsk-arktisk torsk nord for 62 °N som er drevet frem av både Bondevik II og den

rødgrønne regjeringen siden 2003, har redusert årsinntektene til om lag 1100 arbeidsplasser (-21%) i kystfisket, noe som tilsvarer mellom 1000-1400 årsinntekter for fiskere, hvorav ca 80% i Nord-Norge.

Vinnerne i strukturingsprosessen er de to Senjakommunene Lenvik og Berg i Troms og to Lofotkommuner Moskenes og Vestvågøy i Lofoten i Nordland, Hammerfest i Finnmark og Ålesund i Møre og Romsdal.

Taperne er særlig de to Lofotkommuner Flakstad og Vågan i Nordland, Hasvik og Vardø i Finnmark og Harstad og Torsken i Troms.

Det er stor og økende avstand mellom målsettinger og intensjoner vedtatt i Stortinget knyttet ressursforvaltningens bidrag til sysselsetting og bosetting og den faktiske utviklingen i Fiskeri- og kystdepartementets fordeling av torskekvoter. Dette tyder på at målsettinger om bedriftsøkonomiske strukturendringer har vunnet frem på bekostning av målene for sysselsetting og bosetting.

APPENDIX

Rangering		Endring kvotefaktorer.		Folketall endring	
		Antall	Prosent	Antall	Prosent
1	Lenvik	159,8	70,6	125	1 %
2	Hammerfest	100,1	46,4	146	2 %
3	Moskenes	62,8	23,5	-73	-6 %
4	Berg	56,6	99,9	-77	-8 %
5	Vestvågøy	50,0	10,7	-54	-1 %
6	Meløy	48,0	43,4	-137	-2 %
7	Tromsø	35,5	8,7	2728	4 %
8	Andøy	32,7	12,3	-263	-5 %
9	Bodø	26,7	29,5	1635	4 %
10	Alta	24,8	28,6	644	4 %
11	Båtsfjord	23,2	17,8	-95	-4 %
12	Lyngen	22,1	27,0	50	2 %
13	Røst	16,8	13,8	20	3 %
14	Tranøy	14,9	88,5	-53	-3 %
15	Dønna	13,1	103,2	-65	-4 %
16	Lurøy	10,5	12,7	-129	-6 %
17	Måsøy	7,1	3,9	-60	-4 %
18	Sør-Varanger	6,8	67,4	55	1 %
19	Nesseby	5,3	31,3	-45	-5 %
20	Nordreisa	4,9	15,3	-79	-2 %
21	Kåfjord	3,2	15,9	-40	-2 %
22	Ballangen	0,9	17,3	-84	-3 %
23	Bindal	0,8	17,8	-147	-8 %
24	Tysfjord	0,7	9,4	-122	-6 %
25	Skånland	0,4	10,7	-92	-3 %
26	Gildeskål	-0,7	-3,1	-132	-6 %
27	Kvalsund	-0,7	-1,7	21	2 %
28	Storfjord	-0,8	-9,4	-41	-2 %
29	Gratangen	-1,1	-35,1	-100	-8 %
30	Leirfjord	-1,3	-18,7	-66	-3 %
31	Dyrøy	-1,3	-23,8	-56	-4 %
32	Vefsn	-1,6	-28,6	-62	0 %
33	Sørreisa	-1,9	-31,3	-18	-1 %
34	Steigen	-1,9	-2,8	-130	-5 %
35	Alstahaug	-2,2	-8,2	-191	-3 %
36	Lavangen	-2,8	-32,0	-19	-2 %
37	Sømna	-3,1	-41,9	-19	-1 %
38	Beiarn	-3,5	-100,0	-37	-3 %
39	Vega	-3,7	-10,6	-61	-4 %
40	Balsfjord	-4,4	-22,2	-31	-1 %

41	Nesna	-4,5	-79,2	-9	0 %
42	Tjeldsund	-5,1	-42,5	-83	-6 %
43	Bjarkøy	-5,2	-100,0	-26	-5 %
44	Fauske	-6,3	-100,0	-69	-1 %
45	Kvæfjord	-6,8	-100,0	-36	-1 %
46	Lebesby	-6,9	-8,4	-126	-9 %
47	Berlevåg	-7,1	-5,6	-56	-5 %
48	Sørfold	-7,6	-28,5	-153	-7 %
49	Tana	-8,2	-33,3	-83	-3 %
50	Nordkapp	-8,7	-3,9	-196	-6 %
51	Skjervøy	-8,7	-5,3	-69	-2 %
52	Vevelstad	-9,0	-38,3	-39	-7 %
53	Kvænangen	-9,2	-23,5	-53	-4 %
54	Hamarøy	-9,9	-85,7	-75	-4 %
55	Porsanger	-11,4	-41,3	-240	-6 %
56	Ibestad	-11,4	-22,5	-138	-8 %
57	Sortland	-12,5	-27,2	142	1 %
58	Værøy	-12,7	-6,2	0	0 %
59	Vadsø	-14,9	-30,2	-119	-2 %
60	Bø (Nordl.)	-15,0	-9,6	-136	-5 %
61	Rødøy	-15,8	-23,1	-129	-9 %
62	Træna	-17,4	-19,9	7	2 %
63	Loppa	-17,5	-17,3	-160	-13 %
64	Brønnøy	-18,6	-22,3	-50	-1 %
65	Gamvik	-19,2	-19,7	-74	-7 %
66	Karlsøy	-21,7	-11,7	32	1 %
67	Hadsel	-22,0	-43,7	-69	-1 %
68	Torsken	-23,0	-22,0	-96	-9 %
69	Lødingen	-23,0	-47,0	-70	-3 %
70	Øksnes	-23,7	-6,5	-126	-3 %
71	Harstad	-25,4	-32,5	0	0 %
72	Herøy (Nordl.)	-26,0	-30,5	-56	-3 %
73	Vardø	-29,8	-24,5	-176	-7 %
74	Vågan	-43,9	-10,1	-101	-1 %
75	Hasvik	-44,7	-33,8	-51	-5 %
76	Flakstad	-60,6	-18,5	-29	-2 %
25 kommuner som øker kvoteandeler		727,7		3788	
51 kommuner som minsker kvoteandeler		-644,5		-3654	

Tabell 14: Rangering av endring i kvotefaktorer (-andeler) for fartøy under 28 meter hjemmelslengde i Nordnorske kommuner med tillatelse til å fiske torsk nord for 62 grader N med konvensjonelle redskaper 2004- 2009 med prosentvis endring i folketall. Kvotedata: Fiskeridirektoratet per 1.1.2004 og per 15.1.2009. Befolkningsdata Statistisk Sentralbyrå

Fartøy kommune	2004	2009	Norsk andel	Endring	% endr
SØR-VARANGER	10,1	16,9	0,19 %	6,8	67,4 %
HAMMERFEST	215,7	315,9	3,63 %	100,1	46,4 %
UNJARGGA-NESSEBY	16,9	22,2	0,26 %	5,3	31,3 %
ALTA	86,8	111,7	1,29 %	24,8	28,6 %
BÅTSFJORD	130,8	154,0	1,77 %	23,2	17,8 %
MÅSØY	179,4	186,5	2,15 %	7,1	3,9 %
KVALSUND	43,1	42,3	0,49 %	-0,7	-1,7 %
NORDKAPP	219,9	211,2	2,43 %	-8,7	-3,9 %
BERLEVÅG	127,2	120,1	1,38 %	-7,1	-5,6 %
LEBESBY	82,5	75,6	0,87 %	-6,9	-8,4 %
LOPPA	101,3	83,8	0,96 %	-17,5	-17,3 %
GAMVIK	97,1	78,0	0,90 %	-19,2	-19,7 %
WARDØ	121,7	91,9	1,06 %	-29,8	-24,5 %
VADSØ	49,4	34,5	0,40 %	-14,9	-30,2 %
DEATNU-TANA	24,6	16,4	0,19 %	-8,2	-33,3 %
HASVIK	132,2	87,5	1,01 %	-44,7	-33,8 %
PORSANGER	27,6	16,2	0,19 %	-11,4	-41,3 %
Total Finnmark	1 666,3	1 664,6	19,15 %	-1,7	-0,1 %

Tabell 15: Rangering av prosentvis endring av kvotefaktorer (–andeler) for torsk nord for 62 °N 2004-2009 fordelt til fartøy under 28 meter i Finnmark.

Fartøy kommune	2004	2009	Norsk andel	Endring	% endr
BERG	56,7	113,3	1,30 %	56,6	99,9 %
TRANØY	16,8	31,7	0,36 %	14,9	88,5 %
LENVIK	226,5	386,4	4,45 %	159,8	70,6 %
LYNGEN	81,9	103,9	1,20 %	22,1	27,0 %
KÅFJORD	20,1	23,3	0,27 %	3,2	15,9 %
NORDREISA	32,0	36,9	0,42 %	4,9	15,3 %
SKÅNLAND	3,8	4,2	0,05 %	0,4	10,7 %
TROMSØ	409,7	445,2	5,12 %	35,5	8,7 %
SKJERVØY	163,9	155,2	1,79 %	-8,7	-5,3 %
STORFJORD	8,6	7,8	0,09 %	-0,8	-9,4 %
KARLSØY	186,1	164,4	1,89 %	-21,7	-11,7 %
TORSKEN	104,6	81,6	0,94 %	-23,0	-22,0 %
BALSFJORD	19,9	15,5	0,18 %	-4,4	-22,2 %
IBESTAD	50,9	39,5	0,45 %	-11,4	-22,5 %
KVÆNANGEN	39,0	29,8	0,34 %	-9,2	-23,5 %
DYRØY	5,6	4,2	0,05 %	-1,3	-23,8 %
SØRREISA	5,9	4,1	0,05 %	-1,9	-31,3 %
LAVANGEN	8,8	6,0	0,07 %	-2,8	-32,0 %
HARSTAD	78,2	52,8	0,61 %	-25,4	-32,5 %
GRATANGEN	3,1	2,0	0,02 %	-1,1	-35,1 %
BJARKØY	5,2	0,0	0,00 %	-5,2	-100,0 %
KVÆFJORD	6,8	0,0	0,00 %	-6,8	-100,0 %
Total Troms	1 534,0	1 707,7	19,65 %	173,7	11,3 %

Tabell 16: Rangering av prosentvis endring av kvotefaktorer (-andeler) for torsk nord for 62 °N 2004-2009 fordelt til fartøy under 28 meter i Troms.

Fartøy kommune	2004	2009	Norsk andel	Endring	% endr
DØNNA	12,7	25,8	0,30 %	13,1	103,2 %
MELØY	110,6	158,6	1,82 %	48,0	43,4 %
BODØ	90,4	117,0	1,35 %	26,7	29,5 %
MOSKENES	267,7	330,5	3,80 %	62,8	23,5 %
BINDAL	4,3	5,1	0,06 %	0,8	17,8 %
BALLANGEN	5,1	6,0	0,07 %	0,9	17,3 %
RØST	121,2	138,0	1,59 %	16,8	13,8 %
LURØY	82,6	93,1	1,07 %	10,5	12,7 %
ANDØY	266,3	298,9	3,44 %	32,7	12,3 %
VESTVÅGØY	468,8	518,8	5,97 %	50,0	10,7 %
TYSFJORD	7,1	7,8	0,09 %	0,7	9,4 %
STEIGEN	67,3	65,3	0,75 %	-1,9	-2,8 %
GILDESKÅL	23,0	22,3	0,26 %	-0,7	-3,1 %
VÆRØY	205,1	192,4	2,21 %	-12,7	-6,2 %
ØKSNES	365,9	342,1	3,94 %	-23,7	-6,5 %
ALSTHAUG	26,6	24,4	0,28 %	-2,2	-8,2 %
BØ i Nordland	156,3	141,3	1,63 %	-15,0	-9,6 %
VÅGAN	436,0	392,1	4,51 %	-43,9	-10,1 %
VEGA	35,2	31,5	0,36 %	-3,7	-10,6 %
FLAKSTAD	328,2	267,6	3,08 %	-60,6	-18,5 %
LEIRFJORD	6,9	5,6	0,06 %	-1,3	-18,7 %
TRÆNA	87,5	70,1	0,81 %	-17,4	-19,9 %
BRØNNØY	83,5	64,9	0,75 %	-18,6	-22,3 %
RØDØY	68,6	52,8	0,61 %	-15,8	-23,1 %
SORTLAND	46,0	33,4	0,38 %	-12,5	-27,2 %
SØRFOLD	26,6	19,0	0,22 %	-7,6	-28,5 %
VEFSN	5,7	4,1	0,05 %	-1,6	-28,6 %
HERØY	85,3	59,3	0,68 %	-26,0	-30,5 %
VEVELSTAD	23,6	14,6	0,17 %	-9,0	-38,3 %
SØMNA	7,3	4,2	0,05 %	-3,1	-41,9 %
TJELDSUND	11,9	6,9	0,08 %	-5,1	-42,5 %
HADSEL	50,4	28,4	0,33 %	-22,0	-43,7 %
LØDINGEN	49,1	26,0	0,30 %	-23,0	-47,0 %
NESNA	5,7	1,2	0,01 %	-4,5	-79,2 %
HAMARØY	11,6	1,7	0,02 %	-9,9	-85,7 %
BEIARN	3,5	0,0	0,00 %	-3,5	-100,0 %
FAUSKE	6,3	0,0	0,00 %	-6,3	-100,0 %
NARVIK	1,7	0,0	0,00 %	-1,7	-100,0 %
RANA	2,1	0,0	0,00 %	-2,1	-100,0 %
SALTDAL	1,4	0,0	0,00 %	-1,4	-100,0 %
Total Nordland	3 664,7	3 570,7	41,08 %	-94,0	-2,6 %

Tabell 17: Rangering av prosentvis endring av kvotefaktorer (–andeler) for torsk nord for 62 °N 2004-2009 fordelt til fartøy under 28 meter i Nordland.

Fartøy kommune	2004	2009	Norsk andel	Endring	% endr
VERRAN	1,2	1,4	0,02 %	0,2	17,6 %
VIKNA	125,6	139,5	1,61 %	13,9	11,1 %
NÆRØY	43,4	34,7	0,40 %	-8,7	-20,0 %
LEKA	10,4	2,2	0,03 %	-8,2	-78,7 %
FLATANGER	17,2	2,2	0,03 %	-15,0	-87,2 %
FROSTA	4,2	0,0	0,00 %	-4,2	-100,0 %
LEVANGER	1,7	0,0	0,00 %	-1,7	-100,0 %
NAMSOS	5,4	0,0	0,00 %	-5,4	-100,0 %
Total	209,0	185,8	2,14 %	-23,2	-11,1 %

Tabell 18: Rangering av prosentvis endring av kvotefaktorer (-andeler) for torsk nord for 62 °N 2004-2009 fordelt til fartøy under 28 meter i Nord-Trøndelag.

Fartøy kommune	2004	2009	Norsk andel	Endring	% endr
SKAUN	0,0	2,0	0,02 %	2,0	
ÅFJORD	5,9	18,0	0,21 %	12,0	203,3 %
TRONDHEIM	7,5	13,4	0,15 %	5,9	79,1 %
RISSA	13,6	21,3	0,24 %	7,7	56,2 %
BJUGN	7,6	9,0	0,10 %	1,4	18,4 %
FRØYA	117,1	127,4	1,47 %	10,3	8,8 %
ROAN	23,3	22,9	0,26 %	-0,5	-1,9 %
SNILLFJORD	5,2	4,7	0,05 %	-0,5	-9,7 %
OSEN	13,4	9,3	0,11 %	-4,1	-30,5 %
HITRA	28,5	12,9	0,15 %	-15,5	-54,6 %
ØRLAND	2,1	0,0	0,00 %	-2,1	-100,0 %
AGDENES	1,7	0,0	0,00 %	-1,7	-100,0 %
HEMNE	2,1	0,0	0,00 %	-2,1	-100,0 %
Total	228,0	240,9	2,77 %	12,9	5,6 %

Tabell 19: Rangering av prosentvis endring av kvotefaktorer (-andeler) for torsk nord for 62 °N 2004-2009 fordelt til fartøy under 28 meter i Sør-Trøndelag.

Fartøy kommune	2004	2009	Norsk andel	Endring	% endr
HAREID	0,0	4,1	0,05 %	4,1	
SKODJE	0,0	34,3	0,40 %	34,3	
KRISTIANSUND	6,3	23,0	0,26 %	16,7	264,4 %
ÅLESUND	36,8	80,7	0,93 %	43,9	119,3 %
AURE	20,2	38,2	0,44 %	18,0	88,9 %
MOLDE	5,6	7,6	0,09 %	2,0	36,3 %
HERØY	98,6	124,8	1,44 %	26,1	26,5 %
VESTNES	1,7	2,0	0,02 %	0,3	17,3 %
FRÆNA	94,4	105,4	1,21 %	11,0	11,7 %
SANDE	27,7	28,1	0,32 %	0,5	1,6 %
MIDSUND	8,8	8,8	0,10 %	0,0	-0,2 %
GISKE	86,6	84,5	0,97 %	-2,0	-2,3 %
AVERØY	66,5	63,2	0,73 %	-3,3	-5,0 %
VANYLVEN	18,4	17,5	0,20 %	-0,9	-5,1 %
ULSTEIN	13,3	11,5	0,13 %	-1,8	-13,5 %
SMØLA	90,3	70,8	0,81 %	-19,5	-21,6 %
EIDE	7,3	5,6	0,06 %	-1,8	-23,9 %
SANDØY	28,8	21,2	0,24 %	-7,6	-26,3 %
HALSA	4,2	3,0	0,03 %	-1,2	-28,5 %
HARAM	56,1	39,5	0,45 %	-16,6	-29,6 %
SULA	26,6	18,3	0,21 %	-8,3	-31,3 %
AUKRA	11,2	5,8	0,07 %	-5,4	-48,6 %
GJEMNES	5,2	1,7	0,02 %	-3,6	-68,2 %
FREI	7,3	0,0	0,00 %	-7,3	-100,0 %
SYKKYLVEN	1,7	0,0	0,00 %	-1,7	-100,0 %
TINGVOLL	1,7	0,0	0,00 %	-1,7	-100,0 %
TUSTNA	8,2	0,0	0,00 %	-8,2	-100,0 %
Total Møre og Romsdal	733,6	799,5	9,20 %	65,9	9,0 %

Tabell 20: Rangering av prosentvis endring av kvotefaktorer (–andeler) for torsk nord for 62 °N 2004-2009 fordelt til fartøy under 28 meter i Møre og Romsdal.

Fartøy kommune	2004	2009	% andel av Norge	Endring	% endr
FJALER	0,0	2,2	0,03 %	2,2	
BREMANGER	38,1	57,4	0,66 %	19,3	50,7 %
VÅGSØY	29,1	39,0	0,45 %	9,8	33,8 %
GULEN	7,3	7,8	0,09 %	0,5	6,8 %
FLORA	83,1	86,3	0,99 %	3,2	3,8 %
SOLUND	47,6	42,3	0,49 %	-5,3	-11,2 %
ASKVOLL	39,7	24,7	0,28 %	-15,0	-37,7 %
SELJE	55,3	33,5	0,39 %	-21,8	-39,5 %
EID	8,2	0,0	0,00 %	-8,2	-100,0 %
Total Sogn og Fjordane	308,5	293,2	3,37 %	-15,3	-5,0 %

Tabell 21: Rangering av prosentvis endring av kvotefaktorer (-andeler) for torsk nord for 62 °N 2004-2009 fordelt til fartøy under 28 meter i Sogn og Fjordane.

Fartøy kommune	2004	2009	Norsk andel	Endring	% endr
STORD	1,4	5,8	0,07 %	4,4	312,9 %
SUND	10,1	36,5	0,42 %	26,5	263,5 %
ASKØY	4,2	5,2	0,06 %	1,0	24,2 %
OS	1,7	2,0	0,02 %	0,3	17,3 %
AUSTRHEIM	4,2	4,9	0,06 %	0,7	16,9 %
FJELL	4,2	4,4	0,05 %	0,2	5,3 %
AUSTEVOLL	14,3	13,0	0,15 %	-1,3	-9,1 %
BØMLO	12,8	11,5	0,13 %	-1,2	-9,6 %
KVINNHERRAD	21,1	13,7	0,16 %	-7,5	-35,3 %
ETNE	2,1	0,0	0,00 %	-2,1	-100,0 %
Total Hordaland	76,0	97,0	1,12 %	21,0	27,7 %

Tabell 22: Rangering av prosentvis endring av kvotefaktorer (-andeler) for torsk nord for 62 °N 2004-2009 fordelt til fartøy under 28 meter Hordaland.