

Arbeidsrapport

Har strukturpolitikken gitt en mer lønnsom fiskeflåte?

En empirisk analyse av rederienes regnskaper
2005-2007

Av
Torbjørn Trondsen*
Norges fiskerihøgskole
Universitetet i Tromsø

Arbeid med prosjektstøtte av midler fra NFR prosjekt 179504 - Modell for offentlig fordeling av kvoterettigheter, Troms Fylkeskommune og Nordland Fylkeskommune gjennom Fiskeriallmenningens Servicekontor. Terje M Jørgensen har tilrettelagt datamaterialet for analysene. Takk for nyttige kommentarer fra statsautorisert revisor Bjørn Sælen og professor Terje Vassdal og fisker Svein Johansen. Rapporten står imidlertid kun for forfatterens regning.
*Email: torbjorn.trondsen@uit.no, telf +4777645567, mobil +4790740832.

Utkast 17.08.2009

Innholdsfortegnelse

Innledning.....	3
Resultater.....	13
Alle rederier registrert i fiske og fangst	13
Rederier med mindre kystfiskefartøy	16
Rederier med mellomstore kystfiskefartøy	19
Rederier med autolinefartøy for havfiske.....	22
Rederier med torsketrålere	25
Rederier med ringnotkonsesjon.....	28
Sammenlignende analyse av rederiers lønnsomhetsindikatorer.....	31
Tapping av ressursrente.....	31
Verdiskapning	33
Totalkapitalmargin	34
Fangstkostnader.....	35
Lønnsomhet i strukturering	38
Oppsummering og diskusjon.....	40
Konklusjon	43
Referanser.....	46

Tabelloversikt

Tabell 1: Fartøyrederienes samlede salgsverdier i prosent av omsetningsverdiene.....	7
Tabell 2: Fordeling av samlede driftsinntektene for alle rederier.	10
Tabell 3: Gjennomsnittlige regnskapstall for rederier med fartøy under 15 meter.....	18
Tabell 4: Gjennomsnittlige regnskapstall for rederier med fartøy 15-28 meter.....	20
Tabell 5: Gjennomsnittlige regnskapstall for rederier med fartøy over 28 meter.....	22
Tabell 6: Gjennomsnittlige regnskapstall for rederier for trålere.....	26
Tabell 7: Gjennomsnittlige regnskapstall (i kr) for rederier med store ringnotfartøy.....	28
Tabell 8: Analyse av lekkasje av ressursrente (Rr).	31
Tabell 9: Differanse i prosentpoeng 2005-2009 mellom rederier som <i>ikke</i> har bokført immaterielle verdier (kvoteverdier) og rederier som har bokførte immaterielle verdier	39

Innledning

Lønnsomhet er et av flere viktige målsettinger for myndighetene strukturpolitikk og rederines drift av fiskeflåten. Her råder det imidlertid stor usikkerhet om hvilke strategier som fremmer lønnsomhet. Usikkerheten er spesielt stor i de norske torskefiskeriene hvor det fiskes på mange forskjellige fiskearter som vandrer mellom kysten og Barentshavet. Dette gir store variasjoner i fangstbarhet både over året og geografisk, noe som igjen gir store variasjoner i lønnsomhet. Det har derfor vært en bærende ide i fiskeriene å ha en variert og fleksibel flåte som kan utnytte en varierende tilgang på fangstbar fisk på en kostnadseffektiv og markedsmessig optimal måte.

Strukturpolitikkenes formål å fremme en flåtestruktur som over tid kan realisere myndighetenes mål for fiskeriene som næring. Behovet for politisk styring av strukturen i fiskerisektoren gir seg av at en fri markedsmessig tilpassning av flåtestrukturen oppfattes å være uforenelig med forvaltningsmålene for fellesskapets fiskeressurser slik disse er formulert gjennom fiskerilovgivningen¹. Utfordringen er å forme en strukturpolitikk med nødvendig fleksibilitet til å fange opp variasjonene i de tilgjengelige markeds- og fangstmessige muligheter på en kostnadsmessig effektiv måte.

Problemstillingen som analyseres i denne rapporten er om fiskerimyndighetenes strukturpolitikk har utviklet en mer lønnsom fiskeflåte etter intensjonene i fiskerilovgivningen. Svaret på denne problemstillingen skal søkes i en systematisk undersøkelse av variasjonen i lønnsomhet i de enkelte flåtegrupper over tid (avhengig variabel) ut fra bruken av strukturvirkemidler i de samme perioder (uavhengige forklaringsvariabler). Strukturvirkemidlene er det regelverket som fiskerimyndighetene legger til grunn for å godkjenne transaksjoner mellom rederiene som fordeler kvoterettigheter og leveringsforpliktelse. I det følgende blir det redegjort for utviklingen av de viktigste reguleringer for omsetning av kvoterettigheter og leveringsforpliktelse og hvordan dette er antatt å påvirke flåtestruktur og lønnsomheten i fiskeflåten.

Den strukturpolitikk som har blitt utøvd med hjemmel i saltvannsfiskelov og deltakerlov, har gjort det mulig for rederiene å samle enhetskvoter (en totalkvote for en flåtegruppe delt på antall kvoterettigheter) på færre fartøyer. Det eksisterer derfor to typer kvoter: basiskvote og strukturkvote. En basiskvote er en enhetskvote som er lik andel av en kvote for alle fartøyer i en gruppe, for eksempel kystfiskefartøy 11-15 meter i lukket gruppe. En strukturkvote er en kvoteandel som kommer i tillegg til basiskvoten ved at kvoteandeler fra inntil tre fartøyer kan samles på ett fartøy mens de andre fartøyer tas ut av fisket. På 1970 og 1980 tallet tildelte myndighetene kvotetillatelse i henhold til behovene og den aktuelle

situasjonen på kysten. Kvoterettigheter som ikke ble benyttet kunne bli omfordelt til andre rederier². I siste del av 1980 tallet og 1990 tallet har myndighetene i økende grad tildelt kvoterettighetene i henhold til de avtaler som rederne selv har gjort for kjøp og salg av enhetskvoter både i form av basiskvoter og strukturkvoter. Mulighetene for sammenslåing av enhetskvotene ble først introdusert med forskrifter i 1984 for den havgående trålerflåten og ringnotflåten³, i 2000 for den havgående konvensjonelle flåten over 28 meter og i 2004 for kystfiskeflåten 15-28 meter⁴.

I 2003 og 2004 ble det iverksatt en rekke lempninger i reguleringene av trålerflåten. Først ble leveringsplikt til bestemte regioner opphevet og erstattet med en tilbudsplikt, noe som i praksis gjorde det mulig for fartøyene å levere fisken etter høyeste pristilbud uten hensyn til de enkelte kystsamfunns råstoffbehov^{5,6}. I 2004 ble i tillegg de tidsbestemte strukturkvotene gjort permanente⁷.

I 2005 fikk Norge en ny regjering som iverksatte en struktureringsstopp i den konsesjonsbetingede fiskeflåten. Ingen nye tillatelser ble gitt for sammenslåing av enhetskvoter mens regjeringen utredet strukturpolitikken. Etter utredninger gjennom offentlig utvalg⁸, stortingsmelding⁹ og stortingsbehandling¹⁰ ble strukturstoppen opphevet i 2007. Det betyr at de struktureringer av enhetskvoter på færre fartøyer som ble gjennomført i 2005, 2006 og deler av 2007 var basert på vedtak som var gjort av den tidligere regjeringen (Bondevik 2), mens endringene på slutten av 2007 i hovedsak er basert på den nye strukturpolitikken av den rødgrønne Stoltenbergregjeringen. Den viktigste endringen var at alle strukturkvoter er gjort tidsbegrensede samtidig som strukturordningene ble utvidet til fartøy helt ned til 11 meter.

En hovedgrunn for strukturpolitikken har vært å fremme lønnsomhet og redusere overkapasitet i fiskeflåten. Ideen var at ved å samle mer kvoter på færre fartøyer så ville kostnadene per fangstkilo gå ned og bidra til øket lønnsomhet. Myndighetene åpnet derfor for at redere på permanent basis kunne overføre ca 80 % av enhetskvotene fra inntil to fartøyer til et tredje fartøy¹¹. Betingelsen var at de fartøyer som kvotene ble hentet fra måtte tas permanent ut av fisket, bortsett fra i kystfisket hvor fartøyene kunne selges videre til fiske i åpen gruppe (Gruppe 2) etter at enhetskvotene ble overført til andre fartøyer.

Denne rapporten vil teste om sammenslåing av kvoter på færre fartøyer har gitt den forventede bedring i lønnsomhet. Det vil bli undersøkt om lønnsomheten er blitt bedre for rederiene samlet og om det er noen forskjell i lønnsomheten for de rederier som har gjennomført strukturering sammenlignet med de rederier som ikke selv har gjennomført strukturering men som har fått økede enhets kvoter som følge av at andre har gjennomført struktureringer hvor 20 % av enhetskvotene er tilfalt fartøygruppen som helhet.

I og med at fiskeflåten er regulert i mange forskjellige fartøygrupper som er gitt struktureringstillatelse på ulike tidspunkt de siste 30 år, så vil lønnsomhetsresultatene som måles de senere år være et resultat av en struktureringsprosess som har pågått i ulike tidsperioder. Rapporten vil undersøke tre problemstillinger

- Hovedproblemstilling
 - Har struktureringsprosessen i fiskeflåten gitt en mer lønnsom fiskeflåte når man også korrigerer for endringer i bruttoinntekter som følge av endrede fiskepriser og fangst?
- Delproblemstillinger
 - Er det forskjell i lønnsomhetseffektene mellom rederier i de enkelte fartøygruppene som har fått tillatelse for strukturering til ulike tidsperioder?
 - Er det forskjell i lønnsomhetseffektene mellom de rederier som har strukturert og de som ikke har strukturert innenfor de enkelte fartøygruppene?

Beregning av lønnsomhet fra rederienes regnskaper

Utgangspunktet for strukturpolitikken var at kvotene allerede var tilnærmet fullt ut fordelt i den eksisterende fiskeflåte. Gjennomføring av struktureringen forutsatte derfor at fangstrettigheter ble overført fra rederier som avga rettigheter til rederier som mottok rettigheter. Rettighetene ble dermed en knapp ressurs i form av juridisk statsgaranterte verdipapirer. Som alle andre knappe ressurser i næringslivet, så fikk disse kvotepapirene en økonomisk omsetningsverdi ved overføring av eiendomsrettighetene. Kvoterettighetene kunne imidlertid ikke omsettes direkte i markedet i og med at de var knyttet til bestemte fiskefartøyer. Overføring av kvoterettigheter mellom rederier forutsatte derfor omsetning av de fartøy som kvoterettigheten var tilknyttet. Verdien på kvoterettighetene oppsto derved som en overpris ved kjøp av fartøy med kvoterettighet sammenlignet med kjøp av fartøy uten kvoterettighet. Rent regnskapsmessig er det imidlertid forskjell på bokføring av kjøp av selve fartøyet og kjøp av kvoterettigheter i og med at fartøyene i motsetning til kvoterettighetene som drifts-/anleggsmidler slites ved bruk. Rederiene kan derfor nedskrive verdien av fartøyene hvert år av levetiden som drifts/anleggsmiddel. Den nedskrevne verdien (avskrivninger) kan så trekkes fra de skattbare inntektene. Investeringer i tidsbegrensede strukturkvoter kan også avskrives over de årene de er gjeldende. Basiskvotene som i prinsippet er evigvarende, kan derimot ikke avskrives i rederienes regnskaper. Denne kvoteverdien bokføres derfor i rederienes regnskaper som "Immaterielle anleggsmidler" som

en tilleggsverdi til varige drifts-/anleggsmidler (selve fiskefartøyet). De som kjøper kvoterettigheter er nødt til å bokføre denne verdien inn i regnskapet etter kostpris.

Immaterielle anleggsmidler kan i henhold til regnskapsloven og god norsk regnskapsskikk nedskrives til virkelig verdi ved verdifall som ikke forventes å være forbigående. Nedskrivningen skal reverseres i den utstrekning grunnlaget for nedskrivningen ikke lenger er til stede (Regnskapsloven § 5-3 siste ledd¹²). I følge regnskapslovens § 5-8 skal varederivater og finansielle instrumenter (som aksjer) føres inn i regnskapet etter virkelig verdi om de er klassifisert som omløpsmiddel, inngår i en handelsportefølje med henblikk på videresalg, omsettes på børs, autorisert markedsplass eller tilsvarende regulert marked i utlandet med god eierspredning og likviditet. Børsnoterte selskaper kan derfor justere verdien av sin aksjeholdning og dermed sin egenkapital og i takt med verdisettingen av sine omsettelige aktiva i eksterne markeder. Dette har stor betydning for selskapenes soliditet og finansieringsevne. Økning i den bokførte egenkapitalen øker soliditeten og gjør det lettere for selskapene å oppta lån og gjennomføre nye investeringer for eksempel oppkjøp av andre bedrifter. I Norge omsettes ikke fiskerettigheter på børs eller andre offentlige handelsplasser som tilfredsstiller regnskapslovens krav og kan derved ikke skrives opp- eller ned i regnskapet selv om verdiene fiskerettigheter er økende i markedet.

Omsetning av aksjer gjennom børsnoterte selskaper og omsetning av varer gjennom kjente produktmarkeder tilfredsstiller imidlertid disse kravene. Verdivurdering av slike eiendeler kan skje rutinemessig gjennom børsnoterte selskapers som ble pålagt å følge internasjonale regnskapsregler (IFRS) for konsernregnskap etter EØS avtalen fra 2005¹³. Også ikke børsnoterte konsernregnskap og selskapsregnskap kan anvende de samme reglene.¹⁴ Verdiene kan imidlertid ikke bare skrives opp ved stigende markedspriser, men må også skrives ned i fallende markeder. Egenkapitalen og soliditeten i selskapene vil derfor variere etter markedssituasjonen. Når også selskaper i voksende markeder gjennomfører oppkjøp av hverandre kan det også skapes bobletendenser i økonomien fordi verdiene hviler på gjensidige verdivurderinger i avgrensede gjensidig avhengige markeder.

I voksende markeder har derfor holdingsselskaper som Aker Seafood, Austevoll Seafoods etc. , som har eierrettigheter i fartøyeiende selskaper med kvoterettigheter, mulighet for å synliggjøre kvoteverdier i regnskapet gjennom aksjeverdiene i og med at verdisettingen av aksjene også reflekterer kvoteverdiene. På samme måte kan holdingsselskap som eier flere fartøyeiende selskap med kvoterettigheter synliggjøre kvoteverdier ved å selge aksjene i et fartøyeiende selskap eller hele selskapet til et annet holdingsselskap. Synliggjøring av slike egenkapitalverdier kan gi øket sikkerhet for lånefinansiering og egenkapital emisjoner som

grunnlag for oppkjøp av nye rettigheter. Prisene på enkeltransaksjoner av kvoterettigheter er derved et markedssignal for vurdering av markedsverdier av aksjer og underliggende kvoteverdier som sikkerhet for finansiering.

I denne rapporten vil sammenhengen mellom flåtens lønnsomhet og strukturpolitikken bli analysert på basis av bokførte endringer i rederienes revisorgodkjente regnskaper. Det spørsmålet som skal testes er om den bokførte lønnsomheten faktisk er blitt bedre i rederiene som følge av investeringer i immaterielle kvoterettigheter som er gjort mulig gjennom endringene i myndighetenes regelverk.

Fiskeridirektoratets lønnsomhetsundersøkelser (tidligere Budsjettnemda for fiskerinæringen) brukes vanligvis som datagrunnlag i slike økonomiske analyser av den norske fiskeflåte. Fiskeridirektoratet analyserer imidlertid fartøyenes underliggende lønnsomhet og ikke rederienes lønnsomhet¹⁵. Dette gjøres etter en egen modell hvor rederienes faktiske regnskapsdata blir korrigert: Fartøyverdi settes til antatt opprinnelig byggepris minus beregnede avskrivninger (kapitalslit). Investeringer i varige kvoterettigheter og bokføring av disse som immaterielle anleggsmidler på kjøpers hånd tas ikke inn i disse offisielle lønnsomhetsberegningene. Fiskeridirektoratets lønnsomhetsundersøkelser kan derfor inkludere overskudd som rederiene anvender til kjøp av kvoterettigheter og verdisetting av balansen som ikke reflekterer markedsverdien. For å finne rederienes faktiske lønnsomhet må datagrunnlaget korrigeres med kostnader og gevinster ved kvotehandel. Det er det som faktisk skjer i rederienes bedriftsregnskaper som skal føres i tråd med regnskapslovgivingen og godkjennes av revisorer

For å få klargjort de faktiske økonomiske konsekvensene av strukturpolitikken for rederiene og de menneskene som faktisk lever av fiskeriene, er det i denne rapporten tatt utgangspunkt i de revisorbekreftede regnskapene for alle norske fiskebåtrederier registrert i Brønnøysundregistrene under kategori 5011 "Fiske og fangst" 2005-2007. Kun rederier registrert som aksjerederier og partsrederier med mer enn 5 deltakere er med i oversikten i og med at alle rederier registrert som personlige foretak eller partsrederier med mindre enn 5 deltakere ikke rapporterer regnskap til Brønnøysundregistrene. Det er kun selskapsregnskapene som er tatt med, dvs. at konsernregnskap som oppsummerer mange selskapsregnskap er ikke med i regnskapsdatabasen.

Tabell 1: Fartøyrederienes samlede salgsv verdier i prosent av omsetningsverdiene i norsk førstehåndsomsetning

	2005	2006	2007	Endring 2005-07
Førstehåndsverdi Norges fiskerier iflg. Fiskeridirektoratet	11 657 870	11 680 977	12 051 098	3,4 %
Utvalgets bokførte salgsv verdi i prosent av førstehåndsverdi	84 %	87 %	85 %	

Tabell 1 viser at salgsverdiene som er registrert i rederienes regnskaper som analyseres er analysert er meget representativt for totalfangstene i de norske fiskerier. Samlet sett har rederiene bokført salgsverdier som tilsvarer 84-88% av norsk førstehåndsomsetning av fisk.

Denne regnskapskilden baseres på Regnskapsloven og ”god norsk regnskaps skikk” som tar utgangspunkt i alle historiske inntekter og kostnader. I praksis kan imidlertid det være avvik mellom skatteregnskapet, dvs. selvangivelsen som sendes skattemyndighetene og selskapets offisielle regnskap som sendes Brønnøysundregistrene¹. Det legges en grunn for tolkningen av regnskapstallene er de føres etter det som er skattemessig optimalt for selskapet. Det antas derfor at regnskapene vil naturlig reflektere en bedriftsøkonomisk tilpassning til gjeldende lovverk. Det tas derfor ikke her standpunkt til om denne tilpassningen er optimal etter samfunnsøkonomisk teori eller ikke.

I analysene har vi så langt som mulig brukt bedriftsøkonomisk terminologi og analysebegreper slik de foreligger i regnskapene. Anvendelse av analysebegrepene er knyttet til hvilke formål som skal tilgodeses og hva som ansees som knapphetsfaktor.

De viktigste analytiske begreper som benyttes er følgende:

- ”Resultat før skatt i prosent av driftsinntektene” uttrykker eierens prosentvis andel av rederiets driftsinntekter som danner grunnlag for beskatning.
- ”Totalkapitalmargin før skatt” defineres her som ordinært resultat før skatt i prosent av total kapitalinnsats. Begrepet uttrykker forrentningen av totalkapitalen etter at finanskostnadene av gjeld er dekket inn¹⁶. Fordelen med dette begrepet er at det nøytraliserer varierende bankrente som både kan variere over tid og med næringens risikopremie. Det antas derfor at jo høyere totalkapitalmargin dess bedre lønnsomhet har bedriften totalt ut over lånefinansiering. I og med at det ikke beregnes rente på egenkapitalen, så vil totalkapitalmargin øke med økende egenkapitalandel og soliditet.
- ”Verdiskapningsprosent” uttrykker hvor stor andel (prosent) av driftsinntektene som er bidrag til samfunnets verdiskapning. Verdiskapning er et begrep som her er synonymt med det samfunnsøkonomiske begrepet netto nasjonalprodukt (NNP). Det beregnes som summen av bedriftenes brutto eierinntekter (ordinært resultat før skatt), utbetalt lønn til de ansatte og netto finansutgifter som er bidraget til finansnæringene. Begrepet dekker således den samlede verdiskapning for rederen, ansatte, samt finansnæringens inntekter på lånekapital.

¹ I henhold til statsautorisert revisor Bjørn Sælen.

- ”Dekningsbidrag” uttrykker det økonomiske bidraget av driften til dekning av de faste driftsuavhengige kostnader og måles som driftsinntekter minus de samlede løpende driftskostnader som vareforbruk (olje, agn og lignende), lønnskostnader og andre driftskostnader som vedlikehold, leasing, driftsforsikring, kost og lignende. Noen av bokførte andre driftskostnader kan være driftsuavhengige, men her kategoriseres alle som driftsavhengige. Dekningsbidraget i prosent uttrykker hvor stor andel av driftsinntektene som blir igjen for å dekke rederiets faste driftsuavhengige kostnader som inkluderer avskrivninger og finanskostnader.
- ”Driftskostnader utenom lønn i prosent driftsinntektene” gir et mål for lønnsuavhengig kostnadseffektivitet per driftsinntektskrone. Lønn i fiskeriene beregnes som lott i form av en prosent av fangstverdien etter fratrukk av felles variable driftskostnader og derfor en variabel kostnad for rederiene og holdes derfor utenfor beregningen av kostnadseffektiviteten.
- ”Netto faste kostnader i prosent av driftsinntektene” er et mål for investeringskostnadene i forhold til driftsinntektene. Netto faste kostnader inkluderer alle driftsuavhengige kostnader, finanskostnader fratrukket finansinntektene.
- ”Gjeldsgraden” uttrykker lånekapitalens andel av totalkapitalen, eller soliditeten
- ”Varige driftsmidler av driftsinntektene” er et mål for rederiets investeringer i båt, redskaper og utstyr i forhold til driftsinntektene
- ”Immaterielle midler i prosent av driftsinntektene” er et forholdstall som illustrerer rederiets investeringsnivå i kvoteverdier i forhold til brutto driftsinntekter.
- ”Egenkapitalen i prosent av immaterielle midler” måler de bokførte kvoteverdier i forhold til bokført egenkapital.
- ”Total gjeld i prosent av driftsinntektene” er et forholdstall som illustrerer hvor mange års omsetning som tilsvarer lånegjelden
- ”Skatt i prosent av driftsinntektene” viser hvor andel av driftsinntektene som rederiet faktisk betaler i skatt etter alle kostnadsfradrag.

Regnskapene er levert av Purehelp AS¹⁷ og analysert i MS Excel.

For å få frem regnskapsdata til rederier som driver fiske med bestemte kvoterettigheter er regnskapsdata koplet med data fra Fiskeridirektoratets konsesjonsregister som er tilgjengelig på internett¹⁸. Selskapenes organisasjonsnummer er koplingsnøkkelen mellom disse to registrene.

Det er valgt ut rederier som eier fartøyer i fire forskjellige kvotegrupper

- Konvensjonelle kystfiskefartøy under 15 meter med tillatelse til å fiske torsk, hyse og sei i lukkede fiskerier nord for 62 grader nord (Gruppe 1). Denne fartøygruppen fikk tillatelse til å fiske hverandres kvoter gjennom en driftsordning fra 2004 og gjennom en strukturkvoteordning fra 2007¹⁹.
- Konvensjonelle kystfiskefartøy 15-28 meter med tillatelse til å fiske torsk, hyse og sei i lukkede fiskerier nord for 62 grader nord (Gruppe 1). Denne fartøygruppen fikk tillatelse til å fiske hverandres kvoter gjennom en driftsordning og gjennom strukturkvoteordning fra 2004²⁰.
- Konvensjonelle havfiskefartøy (autolinefartøy) over 28 meter med tillatelse til å fiske torsk, hyse og sei i lukkede fiskerier nord for 62 grader nord. Denne fartøygruppen fikk tillatelse til å fiske hverandres kvoter gjennom driftsordning og strukturkvoteordning fra 2000.
- Torsketrålere med tillatelse til å fiske torsk, hyse og sei i lukkede fiskerier nord for 62 grader nord. I denne gruppa finnes både ferskfisktrålere, frysetrålere og fabrikkskip. Ferskfisk- og rundfisktrålerne fikk tillatelse til å slå sammen tidsavgrensede enhetskvoter i 1984. I 2005 ble mange av strukturkvotene gjort permanente for så å bli tidsbegrensede igjen i 2008²¹.
- Ringnotfartøy med tillatelse å fiske pelagiske fiskearter med not og trål med store havgående fartøy. Noen fartøy kan bare ha tillatelse til å fiske med not (sild, makrell, lodde), mens andre har tillatelse til å fiske både med not og trål (kolmule). Rederier i denne fartøygruppen fikk tillatelse til fysisk strukturering allerede i 1984. Enhetskvoteordningen ble innført i 1996²².

Alle disse fartøygruppene kan i tillegg til de nevnte tillatelsene også ha rettigheter for å fiske andre fiskearter som reke, sild, makrell etc., men de nevnte fiskerettighetene antas å utgjøre hovedtyngden av det økonomiske ressursgrunnlaget for de enkelte fartøygrupper.

Tabell 2: Fordeling av samlede driftsinntektene for alle rederier registrert under næringskode Fiske og fangst og rederier med fiskerettigheter i forskjellige konsesjonsgrupper.

År	2005	2006	2007
Samlet registrerte driftsinntekter i kr	10 823 906 000	10 979 470 000	12 271 135 000
Konvensjonelle fartøy <15m	3 %	4 %	4 %
Konvensjonelle fartøy 15-28m	14 %	12 %	13 %
Konvensjonelle fartøy over 28m	7 %	9 %	9 %

Trålere	15 %	18 %	16 %
Ringnotfartøy	25 %	20 %	21 %
Andre	37 %	36 %	36 %

Tabell 2 viser fordelingen av fangstinntektene for hele fartøymassen på rederier innenfor de enkelte fartøygrupper. Tabellen viser for det første at 36-37% av driftsinntektene i rederier som for registrert under fiske- og fangst i Brønnøysundregistrene ikke har konsesjoner for fiske i norsk økonomisk sone. Dette kan være rederier som har plassert eiendomsretten til konsesjonsbetingede norske fartøyer i datterselskaper. Eksempel på dette er Ytterstad Holding, Olsen Holding, AS Jakobsen & Sønner, Br. Birkeland og lignende. Rederiene kan også være eiere av selskap og fartøy som drifter i andre lands sone. Eksempel på dette er Austevoll Seafood, Vollstad Maritime, Ervik og Aker Biomarine Antarctic. I 2007 var det registrert i alt 75 rene holdingselskaper uten driftsinntekter, men som likevel hadde positive resultater før skatt tjent gjennom finansinntekter (aksjeutbytte og -gevinster, renter og lignende.)

Tabell 2 viser også at fartøy under 15 meter utgjør en meget liten andel av utvalget. Årsaken til dette er rederiene bak denne fartøygruppen for en stor del er organisert som personlige selskaper som ikke er registreringspliktige i Brønnøysundsregisterets regnskapsregister.

Det er ikke her gjort noen systematisk undersøkelse av slike avvik. Av særlig analytisk interesse er vurdering av postene ”Andre driftsinntekter” og ”Immaterielle anleggsmidler”. Andre driftsinntekter antas å være inntekter fra alt annet enn salg av fisk. I praksis er det salg og utleie av eiendeler som kan gi slike inntekter, og da særlig av kvoterettigheter, fartøy og redskaper. Verdien av rederienes kjøp av kvoterettigheter bokføres i balansen som ”Immaterielle anleggsmidler”. I fiskeriene finnes det ikke noe auksjonsmarked for fiskerettigheter. Bokføring av slike verdier forutsetter derfor at det har blitt gjennomført en faktisk omsetning av et fiskefartøy med tilknyttet kvoterettighet. I Ytterstaddommen²³ har norsk rett slått fast at det er bare selve fiskefartøyet som er et varig avskrivbart driftsmiddel i skatteregnskapet mens verdien av den evigvarende kvoterettigheten ikke kan avskrives og dermed redusere det overskuddet som legges til grunn for beregning av skatt. Et unntak for dette er tidsavhengige strukturkvoter som skattemessig kan avskrives²⁴. Det legges her til grunn at den omsatte kvoteverdien bokføres i det offisielle regnskapet i balansen under regnskapsposten ”Immaterielle anleggsmidler”, mens omsetningsverdien av selve fartøyet bokføres under posten ”Varige driftsmidler”.

Hvis omsetning av alle konsesjoner skjer mellom rederier som har samme type konsesjonsrettigheter, så skulle økning i de bokførte "Immaterielle midlene/kvoteverdier" hos kjøper ha sin motpost i "Andre driftsinntekter" hos selgende rederier i gruppen. En differanse mellom disse to postene indikerer at kvoterettighetene er kjøpt fra selskaper som ikke lengre har kvoterettigheter i fisket. Hele 36 % av driftsinntektene i de selskaper som er registrert under fiske og fangst i Brønnøysundregistrene har ikke konsesjonsrettigheter i norsk fiske, hvorav 75 er helt uten driftsinntekter (tabell 2). Dette tyder på at det gjennomføres transaksjoner mellom selskaper som kapitaliserer kvoteverdier som tidligere ikke er bokførte. Salgsgevinstene enten i form av aksjegevinst eller omsetningspris ut over bokført verdi på hele eierselskapet legges inn i holdingsselskaper. Slike holdingsselskaper har selv ikke fiskerettigheter men kun aksjer i andre selskaper med slike rettigheter men som de selv kontrollerer. For eksempel kan slike salgsgevinster genereres innad i rederier som kontrollerer fartøyer med kvoterettigheter gjennom egne separate datterselskaper. Ved overføring av eiendomsretten til aksjene fra ett selskap til et annet kan kvoteverdiene prissettes, belånes og bokføres i det kjøpende selskap som immaterielle anleggsmidler, mens det selgende selskap kan ta inn salgsgevinsten basert på en kapitalisert kvoteverdi. Eierne kan på denne måten kapitalisere og innkassere verdien av kvoterettigheter uten å miste kontrollen over kvotene.

Analysen vil bli lagt opp på følgende måte:

1. Først vil summen av hovedtallene i de registrerte regnskapene for selskaper registrert under fiske og fangst bli klargjort for perioden 2005 til 2007. Fokus settes på endringer i postene "Immaterielle midler", "Andre driftsinntekter", "Opptjent egenkapital" samt gjeld og lønnsomhetsposter.
2. Dernest skal de relative endringene i de gjennomsnittlige hovedtallene for de fire valgte rederitypene klargjøres. Hvilke endringer kan spores i kapitalsirkulasjon og innsats? Er lønnsomheten blitt bedre i rederiene generelt sett? Hva skyldes en generell endring i fangstinntektene og hva skyldes endring i kostnadseffektivitet som følge av strukturpolitikken? Er det noe forskjell på de rederier som har strukturert i mange år og de som har startet strukturingsprosessen etter 2005? Her vil det bli gjennomført en detaljert sammenlignende analyse av alle poster i regnskapet med sikte på å identifisere mønstre i sammenhengene mellom postene i de enkelte fartøygrupper.
3. Til slutt vil det bli gjort en sammenlignende analyse mellom rederier som har bokført immaterielle anleggsmidler (kvoterettigheter) og rederier som ikke har kjøpt og bokført slike kvotekjøp. Spørsmålet er om det har vært lønnsomme investeringer å kjøpe

kvoterettigheter i tråd med myndighetenes premisser for strukturpolitikken og for hvem det eventuelt har vært lønnsomt for.

Resultater

Alle rederier registrert i fiske og fangst

Tabell 3 viser en 21 % vekst fra 2005 til 2006 i antall registrerte regnskaper under fiske og fangst i Brønnøysundregisteret, men ble stabilisert i 2007 til 1461 selskaper. Det tyder på at stadig flere fiskebåtreidere som tidligere var registrert som personlige selskaper har omorganisert sine rettigheter til partsrederier og aksjeselskaper. Dette kan være motivert av Overgangsregel E i Skatteloven, som åpnet for at aksjeeiere skattefritt kunne overføre sine aksjer fra personlig eie til aksjeselskaper²⁵.

Samlet sett er det bokført en økning på 74 % i posten "Immaterielle midler" (post 15- kvoteverdier) med 3,7 milliarder kroner til nærmere 9 milliarder kroner i perioden 2005-07

Til sammenligning er størrelsen på de varige driftsmidler (post 16- fiskefartøyene) kun øket med fra 13 til 14 milliarder kroner (+9 %). De immaterielle anleggsmidlene er i størrelse øket fra knapt 40 % til vel 60 % av de varige driftsmidlene. I samme periode er den opptjente egenkapitalen (post 22) øket med 5,6 milliarder kroner og andre driftsinntekter (post 2 -salg av kvoterettigheter) øket med 950 mill (+92 %).

De samlede balansetallene har også lagt på seg betydelig i perioden. I tillegg til økningen i de immaterielle anleggsmidlene på 4 milliarder og varige driftsmidler (post 16) på 1 milliard, økte også summen av de finansielle anleggsmidler (post 17) med 5,5 milliarder kroner (+85 %). Samlet sett er de bokførte eiendelene økt i verdi med 14, 5 milliarder kroner (+46 %).

Eiendelene er finansiert gjennom 3,6 milliarder kroner (+83 %) i innskutt egenkapital (post 21) og 3,4 milliarder i opptjent egenkapital (post 22). Økningen i opptjent egenkapital er med andre ord i samme størrelsesorden som økningen i de immaterielle kvoteverdier. Dette tyder på at de akkumulerte resultatene fra driften er anvendt til kjøp av kvoteverdier som delvis er bokført som de selgende rederier har bokført som "Andre driftsinntekter" og delvis er ført ut av fiske og fangstbransjen til andre typer selskaper. I tillegg er den totale gjelden (post 26) økt med ca 8 milliarder kroner (+30 %). Gjelden økte fra 2,3 til 2,6 ganger de årlige driftsinntektene. Samlet utgjør dette 14 milliarder kroner i øket kapital som skal forrentes.

Tabell 3: Samlede regnskapstall for rederier registrert under kategori 5011 "Fiske og fangst" i Brønnøysundregistrene (i kr).

År	2005	2006	2007	Endring 2005-07
Antall regnskap	1199	1464	1461	21 %
1 Salgsinntekter	9 786 592 000	10 146 820 000	10 283 875 000	5 %
2 Andre driftsinntekter	1 037 314 000	832 650 000	1 987 260 000	92 %
3 Sum driftsinntekter	10 823 906 000	10 979 470 000	12 271 135 000	13 %
4 Vareforbruk	1 059 571 000	920 916 000	924 153 000	-13 %
5 Lønnskostnader	3 008 305 000	3 384 073 000	3 634 019 000	21 %
6 Andre driftskostnader	3 762 927 000	3 719 883 000	3 917 978 000	4 %
7 Dekningsbidrag	2 993 103 000	2 954 598 000	3 794 985 000	27 %
8 Sum av- og nedskrivning	1 301 577 000	1 144 394 000	1 071 797 000	-18 %
9 Driftsresultat etter avskrivning	1 691 526 000	1 810 204 000	2 723 188 000	61 %
10 Sum finansinntekter	752 878 000	1 180 436 000	2 019 815 000	168 %
11 Sum finanskostnader	907 801 000	1 055 424 000	1 707 730 000	88 %
12 Sum netto faste kostnader (8+10-11)	1 456 500 000	1 019 382 000	759 712 000	-48 %
13 Resultat før skatt	1 556 084 000	1 956 051 000	3 078 941 000	98 %
13 Sum skatt	353 618 000	303 211 000	489 637 000	39 %
15 Immaterielle midler	5 045 330 000	6 783 665 000	8 784 013 000	74 %
16 Sum varige driftsmidler	13 093 312 000	13 419 554 000	14 248 513 000	9 %
17 Sum finansielle anleggsmidler	6 527 465 000	8 397 903 000	12 077 375 000	85 %
18 Sum anleggsmidler	24 666 092 000	28 601 113 000	35 109 868 000	42 %
19 Sum omløpsmidler	6 813 732 000	8 526 745 000	10 837 687 000	59 %
20 Sum eiendeler	31 479 824 000	37 127 858 000	45 947 555 000	46 %
21 Innskutt egenkapital	4 355 350 000	7 171 331 000	7 980 173 000	83 %
22 Sum opptjent egenkapital	2 382 365 000	3 322 549 000	5 734 320 000	141 %
23 Sum egenkapital & ansv. lån	6 895 153 000	10 590 095 000	13 717 573 000	99 %
24 Sum langsiktig gjeld	19 670 044 000	21 456 332 000	25 807 976 000	31 %
25 Sum kortsiktig gjeld	5 072 065 000	5 177 646 000	6 425 086 000	27 %
26 Sum gjeld	24 742 109 000	26 633 978 000	32 233 062 000	30 %
27 Sum kapital	31 479 824 000	37 127 858 000	45 947 555 000	46 %
28 Verdiskapningsbidrag	4 699 849 000	5 194 269 000	6 357 194 000	35 %
<i>Av driftsinntektene</i>				
29 Dekningsbidrag	28 %	27 %	31 %	+3 %-p
30 Totalkapitalmargin	5 %	5 %	7 %	+2 %-p
31 Resultat før skatt av driftsinntekt	14 %	18 %	25 %	+11 %-p
32 Gjeldsgrad	79 %	72 %	70 %	-8 %-p
33 Total gjeld av driftsinntektene	229 %	243 %	263 %	34 %-p
34 Verdiskapningsprosent	44 %	47 %	52 %	+8 %-p
35 Skatt av driftsinntektene	3 %	3 %	4 %	+1 %-p
<i>Av salgsinntektene</i>				
36 Dekningsbidrag	1 955 789 000	2 121 948 000	1 807 725 000	-8 %
37 Resultat før skatt	1 047 988 000	1 066 524 000	99 995 000	-90 %
38 Verdiskapningsbidrag	4 191 753 000	4 304 742 000	3 378 248 000	-19 %
39 Dekningsbidrag	20 %	21 %	18 %	-2 %-p
40 Totalkapitalmargin	3 %	3 %	0 %	-3 %-p
41 Verdiskapning	43 %	42 %	33 %	-10 %-p

%-p=prosentpoeng

Salgsinntekten av alle selskapene registrert i Brønnøysund under fiske og fangst økte med ca 500 millioner kr (5,1 %) (post 1). Til sammenligning økte verdien av Norges samlede fiskelandinger med 3,4 %. Differansen i salgsveksten reflekterer økningen i antall selskaper som er registrert i Brønnøysundregistrene.

Andre driftsinntekter (post 3) økte med 950 millioner kr (92 %) fra 6 % av driftsinntektene i 2005 og 2006 til 12 % i 2007. Disse inntektene reflekterer all annen inntekt enn fiskesalg, blant annet gevinstene fra salg av fartøy med rettigheter. De samlede driftsinntekter økte med 1,45 milliarder kr (13 %) (post 3).

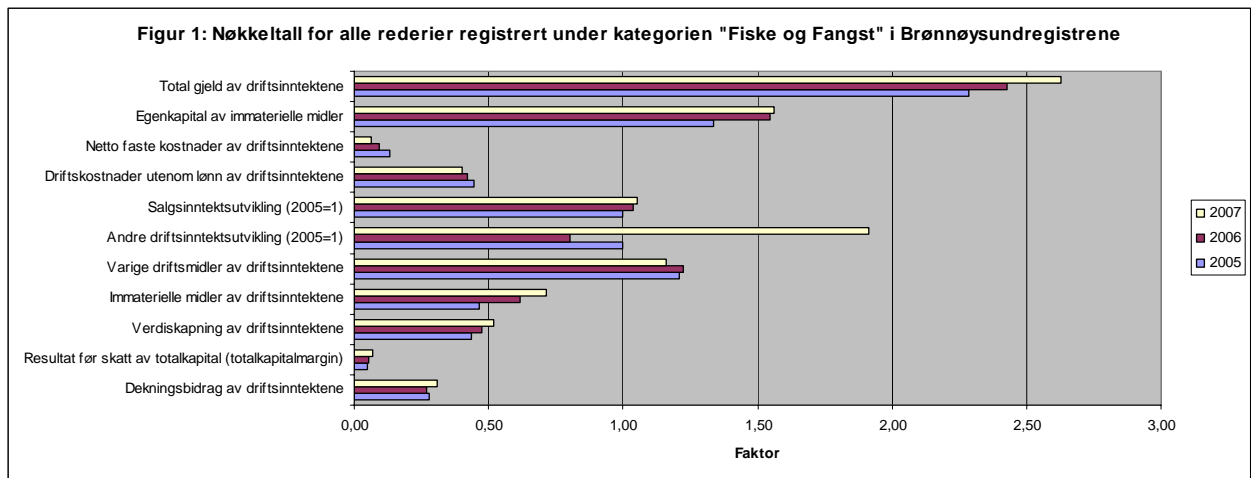
De samlede lønnskostnader (post 5) økte med 21 %. Dette reflekterer delvis en økning av registrerte regnskaper av rederier med mindre fartøyer som har en høyere lønnsandel enn de større fartøyene.

Veksten i de samlede finansinntektene og – kostnadene er rekordstore. Finansinntektene (post 10) økte med over 1,2 milliard kroner (+168 %), mens finanskostnadene (post 11) økte med 900 millioner (+88 %). Samlet er netto faste kostnader (post 12- finanskostnader pluss avskrivninger, minus finansinntekter) blant annet som en følge av økede finansinntekter redusert med 700 millioner (-48 %). Resultatet før skatt økte derved med 1,5 milliarder kr i perioden.

Hvis lønnsomheten beregnes av salgsinntektene (av fiskesalget) blir imidlertid bildet mindre positivt. Selv om de totale salgsinntektene er øket, ble det totale dekningsbidraget av salgsinntektene redusert med 8 % (post 36), resultatet før skatt faller med 90 % (post 38) og verdiskapningsbidraget faller med 19 %. Dekningsbidragets og verdiskapningens andel av salgsverdiene (postene 39 og 41) faller med henholdsvis 2 og 10 prosentpoeng, mens totalkapitalmargin faller med 3 prosentpoeng. Denne beregningen bygger på at "Andre driftsinntekter" ikke påvirker lønnskostnader gjennom delingsfangst (post 5) eller "Netto faste kostnader" (post 12). Det må imidlertid tas et forbehold om at noen av inntektene fra kvoteutleie i utleiers regnskap kan være bokført hos leier som "Andre driftskostnader" (post 6). Mens salgsinntektene minus driftskostnadene danner grunnlaget for fiskernes lott, er kostnadene knyttet til andre driftsinntekter mer av administrativ art. Det antas derfor at de reelle tallene for lønnsomheten generert av salgsinntektene av fangstene er enda mer negativ enn det som fremgår av tabell 3. Betydningen av andre driftsinntekter i form av kvoteutleie og kvotesalg er derfor meget betydningsfullt for rederienes økonomiske resultat.

Tilførsel av midler i 2006 og 2007 fra andre driftsinntekter (post 2- salg og utleie av kvoterettigheter) var på 2,8 milliarder kroner, mens den bokførte økningen av immaterielle anleggsmidler var på 3,7 milliarder kroner. Samlet sett gir dette vel 900 mill kroner bokført

som immaterielle verdier som derved må være inntektsført i andre selskaper som ikke er klassifisert som fiske og fangstrederier. Dette kan med andre ord sees på som tapping av ressursrenta i den norske fiskeflåten.



Figur 1 oppsummerer de viktigste økonomiske nøkkeltall. Samlet sett er lønnsomheten i rederiene forbedret både målt som dekningsbidrag, totalkapitalmargin før skatt og verdiskapningsprosent av driftsinntektene. Mens bruttoinntektene økte med 1,45 milliarder kr økte dekningsbidraget kun med 800 millioner kroner. Forklaringen på dette er at driftskostnadene også økte med 150 millioner kroner mens lønnsutbetalingene beregnes ut fra fangstinntektene minus driftskostnadene. Forbedringen av rederienes resultater er således kommet som en følge av inntektsøkninger og ikke kostnadsreduksjoner som var siktemålet med strukturpolitikken. De store finansinntektene bidrar imidlertid til nedgang i netto faste kostnader, noe som sammen med økningen i driftsinntektene bidrar til en økning av resultatet før skatt og dermed også i totalkapitalmarginen og i den samlede verdiskapningsandelen av driftsinntektene. Andre driftsinntekter i form av kvotesalg og utleie er helt avgjørende for de positive lønnsomheten i flåten.

I de neste tabeller blir regnskapene fordelt etter rederier med spesifikke kvoterettigheter. For hver gruppe presenteres de gjennomsnittlige regnskapsposter som er fremkommet ved at summen av regnskapene er dividert på antall regnskaper.

Rederier med mindre kystfiskefartøy

Tabell 4 viser gjennomsnittsregnskapet for rederier med fartøy under 15 meter med konvensjonelle redskaper som har kvoterettigheter etter torsk, hyse og sei nord for 62 grader N. Samlet sett er utvalget øket fra 8,2 til 13,7 % av det samlede antall rederier med slike rettigheter.

Tabell 4: Gjennomsnittlige regnskapstall for rederier med fartøy under 15 meter med kvoterettigheter med konvensjonelle redskaper i torskfiske nord for 62 grader N (i kr)

År	2005	2006	2007	Endring 2005-07
Rederiregnskap	142	227	216	
Rederier med rettigheter	1 729	1 602	1 576	
Utvalgsprosent	8,2 %	14,2 %	13,7 %	
1 Salgsinntekter	1 868 880	2 009 084	1 827 569	-2,2 %
2 Andre driftsinntekter	204 458	120 568	250 856	22,7 %
3 Sum driftsinntekter	2 073 338	2 129 652	2 078 426	0,2 %
4 Vareforbruk	70 423	74 921	84 991	20,7 %
5 Lønnskostnader	824 077	901 551	909 806	10,4 %
6 Andre driftskostnader	669 880	708 775	637 037	-4,9 %
7 Dekningsbidrag	508 958	444 405	446 593	-12,3 %
8 Avskrivninger	269 127	254 084	189 787	-29,5 %
9 Driftsresultat	239 831	190 322	256 806	7,1 %
10 Sum finansinntekter	70 894	33 767	213 241	200,8 %
11 Sum finanskostnad	146 345	121 493	127 778	-12,7 %
12 Netto faste kostnader	344 577	341 811	104 324	-70 %
13 Resultat før skatt	164 359	102 533	342 273	108,2 %
14 Sum skatt	44 838	31 282	42 338	-5,6 %
15 Sum immaterielle midler	493 557	591 004	598 602	21,9 %
16 Sum varige driftsmidler	2 267 620	2 262 811	1 904 028	-16,0 %
17 Sum finansielle anleggsmidler	78 676	165 044	62 347	-20,8 %
18 Sum anleggsmidler	2 837 408	3 018 859	2 564 963	-9,6 %
19 Sum omløpsmidler	770 465	837 405	921 032	19,5 %
20 Sum eiendeler	3 607 873	3 856 264	3 485 995	-3,4 %
21 Innskutt egenkapital	333 190	271 273	261 236	-21,6 %
22 Sum opptjent egenkapital	108 282	471 278	480 426	343,7 %
23 Sum egenkapital	441 472	742 551	741 662	68,0 %
24 Sum langsiktig gjeld	2 446 282	2 371 762	2 030 028	-17,0 %
25 Sum kortsiktig gjeld	720 120	741 952	714 306	-0,8 %
26 Sum gjeld	3 166 401	3 113 714	2 744 333	-13,3 %
27 Sum kapital	3 607 873	3 856 264	3 485 995	-3,4 %
28 Verdiskapningsbidrag	1 063 887	1 091 811	1 166 616	+9,7 %
<i>Analyse</i>				
29 Egenkapital av immaterielle verdier	90 %	126 %	124 %	34 %-p
30 Verdiskap av driftsinntekter	51 %	51 %	56 %	5 %-p
31 Verdiskapning av salgsinntekter	46 %	48 %	50 %	4 %-p
32 Totalkapitalmargin	5 %	3 %	10 %	5 %-p
33 Driftskostnader uten lønn av drift	36 %	37 %	35 %	-1 %-p
34 Netto faste kostnader av driftsinntekter	17 %	16 %	5 %	-12 %-p
35 Lønn, eiere og skatt av drift	48 %	47 %	60 %	+13 %-p
36 Total gjeld av driftsinntektene	153 %	146 %	132 %	-21 %-p
37 Immaterielle av driftinntekter	24 %	28 %	29 %	+5 %-p
37 Varige driftsmidler av driftsinntekter	109 %	106 %	92 %	-18 %-p

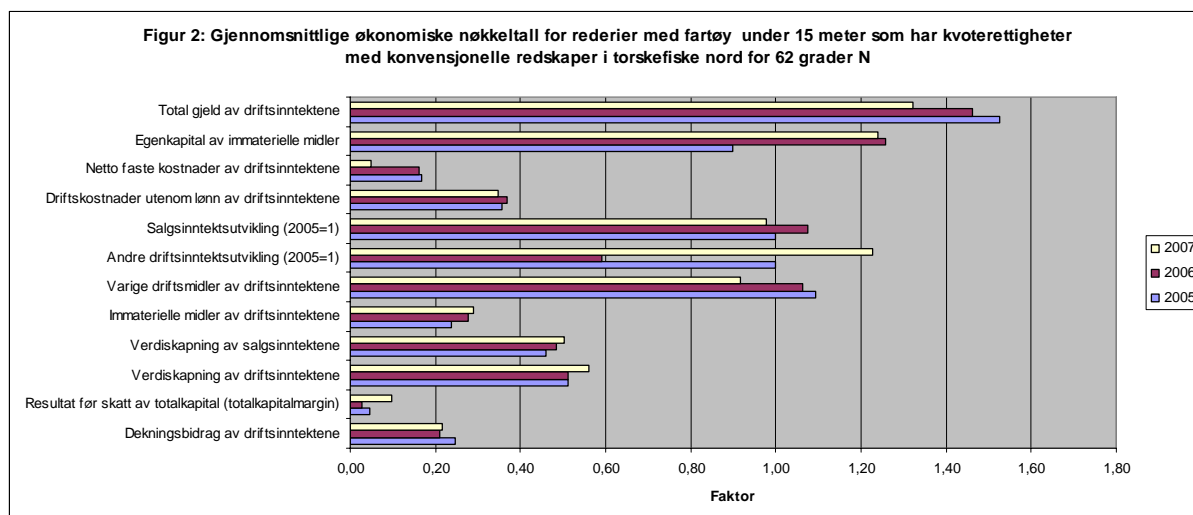
I denne perioden kunne denne gruppen ikke omsette strukturkvoter men kun leie ut kvoter gjennom driftsordningen. Både inntekter fra utleie av kvoter og gevinster ved salg av fartøy med kvoterettigheter bokføres hos selger som "Andre driftsinntekter" (post 2) og hos kjøper som "andre driftskostnader" ved leie av kvoter og som "Immaterielle midler" (kjøp av permanente kvoterettigheter) (post 15) i balansen.

I balansen er den immaterielle gjennomsnittsverdien per rederi økt med vel 100.000 kr (+21,9 %) mens de samlede eiendeler er redusert med en tilsvarende verdi. Egenkapitalen er økt som en følge av opptjent egenkapital. Den totale gjelden er redusert med 400.000 kroner (-13,3 %), fra 1,5 til 1,3 ganger driftsinntektene.

De økende driftsinntektene må sees i lys av økningen i de samlede fangstverdiene i torskefiskeriene med 19 % i perioden. Likevel fikk gjennomsnittsfartøyet i utvalget ca 50 tusen kr (-2,2 %) i reduserte salgsinntekter (post 1). Post 2 "Andre driftsinntekter" er økt ca 50 tusen kroner (+22,7 %) som utgjorde 12,5 % av driftsinntektene i 2007, noe som kompenserte reduksjonen i salgsinntektene.

Dekningsbidraget (post 7) ble redusert som følge av at både økte lønnskostnader (post 5) og vareforbruk (agn, redskaper og lignende - post 4) som oversteg en liten reduksjon i andre driftskostnader (post 6). Netto faste kostnader er også redusert særlig på grunn av økte finansinntekter.

Hvis man antar at regnskapene er representative for hele populasjonen av tilsvarende rederier så blir endringene i de totale immaterielle midler 94 millioner kroner fra 2005 til og med 2007 mens kapitaltilførselen fra "Andre driftsinntekter" 2006 og 2007 er på 590 millioner kr²⁶. Det betyr at andre inntekter som gevinster fra kvotesalg og leieinntekter er total sett større for hele gruppen enn økningen i de immaterielle kvoteverdier, noe som har styrket flåtegruppen finansielt.



Figur 2 oppsummeres de viktigste nøkkeltallene. Rederigruppen hadde samlet sett hadde en meget positiv lønnsomhetsutvikling målt som totalkapitalmargin før skatt og verdiskapningsprosent av driftsinntektene. Dette bildet holder seg også om resultatene beregnes av salgsinntektene. Driftskostnadene utenom lønn, verdien av de varige driftsmidlene (fartøyene) og den totale gjelden av driftsinntektene ble redusert for denne gruppen som ikke hadde muligheter til strukturering kun kvoteutveksling gjennom driftsordningen.

Det er imidlertid en svakhet at utvalget av rederier er lavt i en totalpopulasjon av rederier som i hovedsak drives som personlige selskaper.

Rederier med mellomstore kystfiskefartøy

Tabell 5 viser de gjennomsnittlige regnskapsresultatene for fartøy 15-28 meter med rett til å fiske med konvensjonelle redskaper nord for 62 grader N som fikk tillatelse til å strukturere i 2004²⁷..

Utvalgsprosenten er over 50 %, slik at regnskapene antas å være representative for alle rederiene knyttet til denne fartøygruppen. Resultatene er imidlertid mye mer negative enn for fartøyer under 15 meter som i denne tidsperioden enda ikke hadde startet strukturingsprosessen. De gjennomsnittlige bokførte immaterielle (kvote) anleggsmidler (post 15) steg fra 3,2 til 5,3 millioner kroner (+66 %). Økningen i kvoteverdier på 2 millioner kroner i gjennomsnittsrederiet er finansiert med 900 tusen kroner i bokført opptjent egenkapital (post 22), 200 tusen kroner i innskutt egenkapital (post 21) samt 1,2 mill i øket langsiktig gjeld (post 24). Størrelsen på de økte bokførte kvoteverdiene var til sammenligning henholdsvis 36 % og 61 % av verdiene på selve fartøyene i 2005 og 2007

Verdien av de varige driftsmidlene (fartøyene) er redusert med 1 % mens de finansielle anleggsmidlene er økt, slik at de totale anleggsmidlene (post 18) og de totale eiendeler (post 20) er økt med henholdsvis 15 og 14 %. Den samlede kapitalen som skal forrentes er øket med 14 % (post 27).

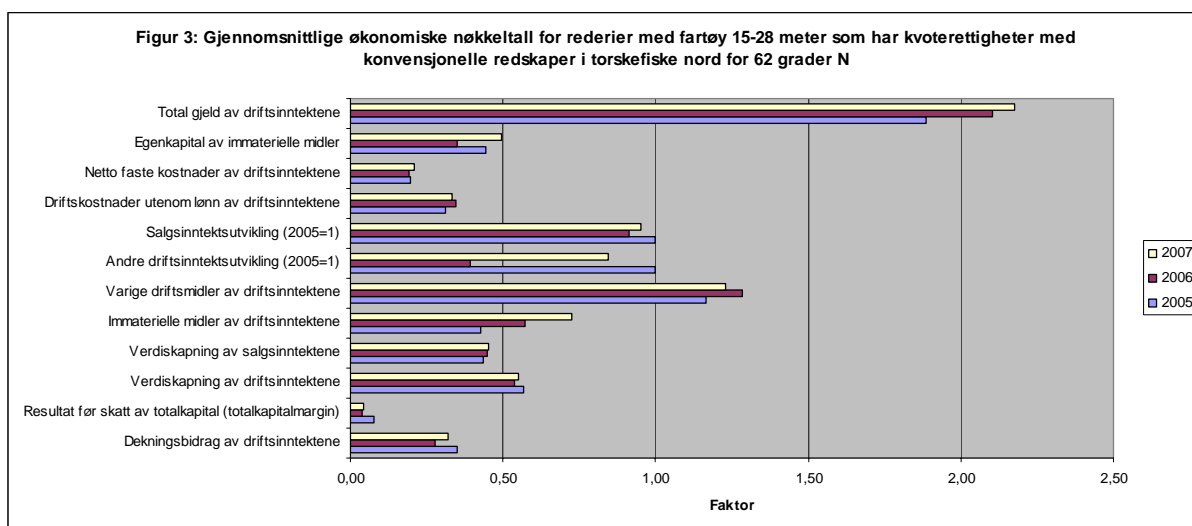
Både salgsinntektene (post 1) og andre driftsinntekter (post 2) er redusert i denne perioden hvor fangstverdien totalt sett i torskefiskeriene er øket med 19 %. Dette kan delvis forklares med at mange av fartøyene i denne gruppen også fisker sild som har hatt fallende priser i perioden. Men driftsomkostninger er også øket, slik at dekningsbidraget er redusert med 400.000 per rederi (-16 %). Finansinntekter (post 10) er den eneste posten som er økt i resultatregnskapet for gjennomsnittsrederiet, slik at netto faste kostnadene er uforandret.

Tabell 5: Gjennomsnittlige regnskapstall for rederier med fartøy 15-28 meter med kvoterettigheter med konvensjonelle redskaper i torskfiske nord for 62 grader N (i kr)

År	2005	2006	2007	Endring 2005-07
Antall regnskap	198	213	232	
Antall rettighetshavere	383	339	359	
Utvalgsprosent	52 %	63 %	65 %	
1 Salgsinntekter	6 463 318	5 887 657	6 142 672	-5 %
2 Andre driftsinntekter	1 073 172	421 099	904 638	-16 %
3 Sum driftsinntekter	7 536 490	6 308 756	7 047 310	-6 %
4 Vareforbruk og beholdningsendringer	223 404	182 399	183 634	-18 %
5 Lønnskostnader	2 533 848	2 379 047	2 463 901	-3 %
6 Andre driftskostnader	2 127 212	1 992 117	2 159 690	2 %
7 Dekningsbidrag	2 652 025	1 755 192	2 240 086	-16 %
8 Ordinære av- og nedskrivninger	923 924	734 944	823 211	-11 %
9 Driftsresultat	1 728 101	1 020 249	1 416 875	-18 %
10 Sum finansinntekter	36 273	41 408	116 190	220 %
11 Sum finanskostnader og nedskrivninger	591 929	527 911	765 733	29 %
12 Netto faste inntekter og kostnader	1 479 581	1 221 446	1 472 754	0 %
13 Resultat før skatt	1 186 424	533 685	771 341	-35 %
14 Sum skatt	260 318	136 624	174 017	-33 %
15 Sum immaterielle midler	3 227 586	3 628 869	5 359 892	66 %
16 Sum varige driftsmidler	8 792 379	8 105 423	8 667 164	-1 %
17 Sum finansielle anleggsmidler	285 924	337 263	379 026	33 %
18 Sum anleggs midler	12 305 899	12 039 146	14 171 379	15 %
19 Sum omløpsmidler	3 346 202	2 498 432	3 703 297	11 %
20 Sum eiendeler	15 652 101	14 537 577	17 874 677	14 %
21 Innskutt egenkapital	851 051	737 596	1 072 358	26 %
22 Sum opptjent egenkapital	585 626	525 235	1 471 922	151 %
23 Sum egenkapital	1 467 354	1 282 629	2 544 280	73 %
24 Sum langsiktig gjeld	11 746 071	11 338 512	13 121 703	12 %
25 Sum kortsiktig gjeld	2 469 354	1 936 235	2 208 694	-11 %
26 Sum gjeld	14 215 424	13 274 746	15 330 397	8 %
27 Sum kapital	15 652 101	14 537 577	17 874 677	14 %
28 Verdiskapningsbidrag	4 261 939	3 399 235	3 880 746	-9 %
<i>Av driftsinntektene</i>				
29 Dekningsbidrag	35 %	28 %	32 %	-3 %-p
30 Totalkapitalmargin	8 %	4 %	4 %	-3 %-p
31 Resultat før skatt av driftsinntektene	16 %	8 %	11 %	-5 %-p
32 Gjeldsgrad	91 %	91 %	86 %	-5 %-p
33 Total gjeld av driftsinntektene	189 %	210 %	218 %	29 %-p
34 Verdiskapning	57 %	54 %	55 %	-1 %-p
35 Skatt av driftsinntektene	3 %	2 %	2 %	-1 %-p
<i>Av salgsinntektene</i>				
36 Dekningsbidrag	1 578 854	1 334 094	1 335 448	-15 %
37 Resultat før skatt	99 273	112 648	-137 306	-238 %
38 Verdiskapningsbidrag	2 804 424	2 632 676	2 784 078	-1 %
39 Dekningsbidrag	24 %	23 %	22 %	-2 %-p
40 Totalkapitalmargin	1 %	1 %	-1 %	-2 %-p
41 Verdiskapning	43 %	45 %	45 %	+2 %-p

Resultatet før skatt (post 13) blir etter dette redusert med 400 000 per rederi (-35 %) til 770 tusen kroner og utgjorde 11 % av driftsinntektene i 2007. Andre driftsinntekter var imidlertid større enn overskudd før skatt. Det betyr at kilden til overskuddet for gjennomsnittsfartøyet har vært utleie og salg av kvoterettigheter og ikke salgsinntekter for fangsten eller reduserte driftskostnader.

For hele gruppen er de samlede bokførte immaterielle verdiene beregnet²⁸ øket med ca 790 millioner kroner 2005-2007, mens andre driftsinntekter (post 6) i 2006-2007 øket med 470 millioner kroner. Det betyr at oppkjøpene av kvoterettigheter har ført 220 millioner kroner netto ressursrente ut av rederier med fartøyer i denne kvotegruppa. Disse oppkjøpene er i hovedsak finansiert med lån. Totalgjelden er øket fra 1,89 til 2,18 ganger brutto driftsinntekter



Figur 3 oppsummerer endringene i de viktigste økonomiske nøkkeltall for denne fartøygruppen etter tre år med strukturering. Totalkapitalmarginen er redusert fra 8 til 4 % mens verdiskapningen er redusert fra 57 til 55 %. Årsaken til denne reduksjonen i lønnsomheten er at både salgsinntektene og andre driftsinntektene. Andelen av driftsinntektene som går til driftskostnader utenom lønn er dermed øket, mens andelen netto faste kostnader er stabil. Det er med andre ord ikke mulig å registrere strukturgevinster i disse tre års regnskaper. De immaterielle kvoteverdiene og den totale gjelden er økt kraftig i forhold til driftsinntektene noe som legger press på fremtidig inntjening. Det er også viktig å merke seg at verdien av den bokførte egenkapitalen kun er på halvparten av de bokførte immaterielle driftsmidler. Det må antas at de fleste rederier hadde tidligere sin egenkapital bundet opp i selve fartøyet, mens investeringene i kvoter ble finansiert med lånekapital. Det er imidlertid kun selve fartøyet som eieren kontrollerer fullt ut og som banken kan ta pant i ved eventuelle mislighold av lånene. Kvotene er knyttet til høvedsmannen og fartøyet noe som gjør

pantsetting vanskelig. Det betyr at all rederiets egenkapital i realiteten er bundet opp i kvoterettigheter og at verdien av flåten og halvparten av de bokførte kvoteverdier er finansiert med lån. Det er altså statsgarnterte verdipapirer for kvoterettigheter som danner grunnlaget for egenkapitalen mens hele fartøyverdien og deler av kvoteverdien er lånefinansiert.

Etter tre år med strukturering har gjennomsnittsfartøyet i denne fartøygruppen fått en svekket lønnsomhet og minsket soliditet. Spørsmålet er om lønnsomheten vil forbedre seg over tid.

Rederier med autolinefartøy for havfiske

Tabell 6 viser de gjennomsnittlige regnskapstallene for konvensjonelle fartøy over 28 meter som fikk tillatelse til strukturering i 2000²⁹. Utvalget representerer 80 % av de aktive rederier. Totalt sett var det 42 rettigheter i 2007 mot 51 i 2003³⁰

Denne fartøygruppen har i gjennomsnitt bokført immaterielle (kvote-) verdier (post 15) som er på samme nivå som den bokførte verdien av varige driftsmidler dvs. fartøyet. Varige driftsmidler (fartøy- post 16) er redusert med kun 1 %.

De immaterielle kvoteverdier er på 22 millioner per fartøy i 2007, noe som utgjør hele 34 % av alle eiendeler. De immaterielle verdier er øket med 5 millioner kroner per rederi (+31 %) i perioden. Dette er finansiert med knapt 4 millioner i opptjent egenkapital (post 22) og en øket gjeld (post 26) på 9 millioner kroner. Den sterke kapitalisering av kvoteverdiene har også resultert i en økning i finansielle anleggsmidler på nærmere 3 millioner kroner i gjennomsnitt per rederi for hele fartøygruppen, som har resultert i økede finansinntekter (post 10). Kvotekjøperne har fått øket gjelden mens selgerne har fått øket sine finansielle anleggsmidler. De økonomiske virkningene for henholdsvis kjøpere og selgere skal vi komme tilbake til.

Gevinstene fra utleie av kvoterettigheter kan leses av post 2 "Andre driftsinntekter" som er steget med nesten 4 millioner kroner (+149 %) og utgjorde hele 22 % av gjennomsnittsregnskapets driftsinntekter. Samlet sett er bokført sum eiendeler (post 20) øket med 13 mill kr (+25 %).

Salgsinntektene (post 1) for denne fartøygruppen steg med 19 % i perioden; det samme som for den samlede fangstverdien av all norsk torskefisk.

Både vareforbruk (post 4- særlig agnkostnader i linefisket) og lønnskostnader (post 5) har steget kraftig med henholdsvis 124 % og 55 %, mens andre driftskostnader (post 6) er redusert med 3 %. Det gir et øket dekningsbidrag (post 7) på 45 %. Dekningsbidraget på 7,4 mill i 2007 er imidlertid kun 1 mill større enn andre driftsinntekter.

Tabell 6: Gjennomsnittlige regnskapstall for rederier med fartøy over 28 meter med kvoterettigheter med konvensjonelle fiskeredskaper i torskefiske nord for 62 grader N (i kr)

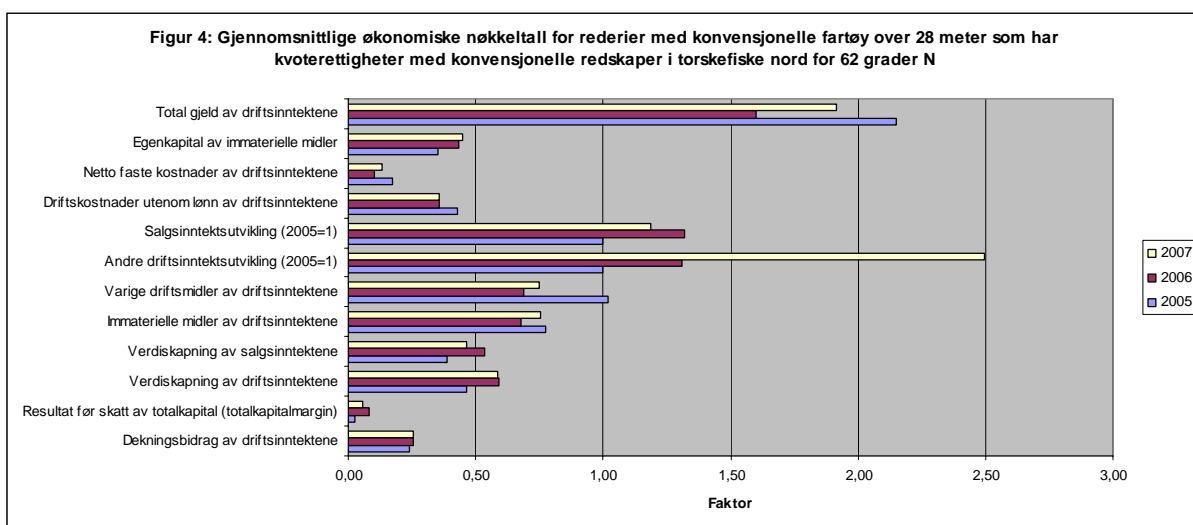
År	2005	2006	2007	Endring 2005-07
Antall regnskap	34	36	39	
Antall rettighetshavere	41	41	41	
Utvalgsprosent	83 %	88 %	95 %	
1 Salgsinntekter	19 027 676	25 111 750	22 566 769	19 %
2 Andre driftsinntekter	2 586 118	3 379 694	6 447 974	149 %
3 Sum driftsinntekter	21 613 794	28 491 444	29 014 744	34 %
4 Vareforbruk	1 116 971	2 694 167	2 502 795	124 %
5 Lønnskostnader	7 250 059	11 144 278	11 229 744	55 %
6 Andre driftskostnader	8 106 176	7 415 778	7 843 410	-3 %
7 Dekningsbidrag	5 140 588	7 237 222	7 438 795	45 %
8 Ordinære av- og nedskrivninger	2 407 941	1 523 861	1 661 436	-31 %
9 Driftsresultat	2 732 647	5 713 361	5 777 359	111 %
10 Sum finansinntekter	238 971	396 833	482 051	102 %
11 Sum finanskostnader og nedskrivninger	1 611 088	1 795 944	2 709 077	68 %
12 Netto faste inntekter og kostnader	3 780 059	2 922 972	3 888 462	3 %
13 Resultat før skatt	1 360 471	4 318 361	3 637 128	167 %
14 Sum skatt	185 176	877 278	1 040 128	462 %
15 Sum immaterielle midler	16 763 118	19 288 278	21 934 179	31 %
16 Sum varige driftsmidler	21 982 765	19 523 556	21 755 256	-1 %
17 Sum finansielle anleggsmidler	2 692 206	3 204 083	5 478 692	104 %
18 Sum anleggs midler	41 438 059	42 016 056	49 168 026	19 %
19 Sum omløpsmidler	10 895 559	11 944 389	16 260 795	49 %
20 Sum eiendeler	52 333 618	53 960 444	65 428 821	25 %
21 Innskutt egenkapital	4 550 471	4 536 694	4 591 179	1 %
22 Sum opptjent egenkapital	1 377 176	3 803 806	5 258 359	282 %
23 Sum egenkapital	6 091 971	8 463 528	9 849 538	62 %
24 Sum langsiktig gjeld	38 066 735	37 566 028	44 094 744	16 %
25 Sum kortsiktig gjeld	8 339 235	8 053 917	11 484 538	38 %
26 Sum gjeld	46 405 971	45 619 944	55 579 282	20 %
27 Sum kapital	52 333 618	53 960 444	65 428 821	25 %
28 Verdiskapningsbidrag	9 982 647	16 857 583	17 007 026	70 %
<i>Av driftsinntektene</i>				
29 Dekningsbidrag	24 %	25 %	26 %	2 %-p
30 Totalkapitalmargin	3 %	8 %	6 %	3 %-p
31 Resultat før skatt	6 %	15 %	13 %	6 %-p
32 Gjeldsgrad	89 %	85 %	85 %	-4 %-p
33 Total gjeld av driftsinntektene	215 %	160 %	192 %	-23 %-p
34 Verdiskapning	46 %	59 %	59 %	12 %-p
35 Skatt av driftsinntektene	1 %	3 %	4 %	3 % poeng
<i>Av salgsinntektene</i>				
36 Dekningsbidrag	2 554 471	3 857 528	990 821	-61 %
37 Resultat før skatt	-1 225 588	934 556	-2 897 641	-136 %
38 Verdiskapningsbidrag	7 396 588	13 473 778	10 472 256	42 %
39 Dekningsbidrag	13 %	15 %	4 %	-9 %-p
40 Totalkapitalmargin	-2 %	2 %	-4 %	-2 %-p
41 Verdiskapning	39 %	54 %	46 %	7 %-p

Netto faste kostnader (post 12) øker med 3 %, slik at driftsresultatet før skatt er på 3,6 mill kr i 2007 som er en økning på 2,3 mill eller 167 %.

For hele gruppen er de samlede immaterielle verdiene beregnet³¹ øket med ca 212 millioner kroner 2005-2007, mens kontantstrømmen fra andre driftsinntekter (post 3) i 2006 og 2007 er på 403 millioner kroner.

Den totale gjelden av driftsinntektene er redusert fra 2,15 til 1,92 ganger av driftsinntektene. Totalkapitalmarginen er økt fra 3 til 6 % mens verdiskapningen er økt fra 46 til 49 % av driftsinntektene.

Inntektene fra salg av kvoterettigheter gjennom permanent salg av basiskvote og strukturvote og gjennom kvoteutleie innenfor rederikvote, kvoteutveksling mellom samarbeidende rederier og slumpfiskordningene^{32, 33, 34, 35} er større enn de bokførte kostnader ved kjøp av permanente kvoterettigheter innen for denne rederigruppering. Dette kan tyde på at verdiene av de permanente kvoteverdiene nærmer seg er fullkapitalisering i og med at de allerede er på høyde med verdien av selve fartøyene. Det betyr at det er lite merverdi å hente ved videresalg av rettigheter som ikke er belånt fullt ut. Lønnsomheten er basert på kapitalisering av kvoteverdier enten som leieinntekter som er tatt inn som andre inntekter i driftsregnskapet eller som finansinntekter ved salg av aksjer/eierandeler i rederier med kvoterettigheter. Ved å beregne lønnsomheten av fangstens salgsverdi fremkommer det svært negative bedriftsøkonomiske driftsresultater: Dekningsbidraget av salgsværdien (post 36) ble redusert med 61 % (-9 prosentpoeng av salgsværdien -post 39), resultatet før skatt (post 37) er fallende og negativt. Totalkapitalmarginen reduseres fra -2 % til -4 %. Verdiskapningen (som også inkluderer lønns- og finanskostnadene) av salgsværdien (post 41) er imidlertid fortsatt positiv og stigende i perioden, noe som indikerer et relativt høgt uttak av lønn.



Figur 4 gir oversikt over endringene i de viktigste nøkkeltallene. Samlet sett økte verdiskapningen mens den total gjelden, den bokførte verdien av de varige driftsmidlene (fartøyene) og de faste kostnadene er noe redusert i forhold til driftsinntektene. Dekningsbidragets andel av driftsinntektene øker imidlertid kun med 2 % og reduseres med 9 % poeng på grunn av økede driftskostnader. Totalkapitalmarginen øker kun marginalt når det korrigeres for økningen i salgsinntektene.

På sammen måte som fartøygruppen 15-28 meter, er egenkapitalens andel av de bokførte immaterielle midlene mindre enn 50 %. Det kan sees på som at hele egenkapitalen er knyttet til kvoteverdien mens hele gjennomsnittsfartøyet og halve kvoteverdien er lånefinansiert også for denne fartøygruppen som startet struktureringsprosessen i år 2000.

Lønnsomheten i de rederiene som driver autolinefiske med fartøy over 28 meter bygger ut fra disse regnskapstallene, i avgjørende grad på kapitalisering av de tildelte kvoteverdier selv syv år etter at de fikk anledning til å samle kvoter på færre enheter. Spørsmålet er hvor bærekraftig en slik driftsform er når kvotene er fullkapitalisert. I 2007 var inntektene fra andre driftsinntekter (kvotehandel) 2,5 mill høyere enn samlede faste kostnader. Det betyr at uten kvotehandel ville overskuddet ikke være større enn 1 mill kr før skatt selv om fartøyene var fullt nedskrevet til null.

Et annet spørsmål er virkningen av prisfallet på torsk som også vil påvirke kvoteprisene tilsvarende. Et fall i salgsinntektene på 6 mill (-26 %) vil resultere i et inntektstap for rederiet på ca. 3,6 mill (60 % - 40 % til mannskapet) samtidig som både verdiene og gevinstene fra kvotesalg vil reduseres. Samlet sett tyder disse tallene på at soliditeten til denne fartøygruppen som har strukturert i 7 år er betydelig svekket noe som gjør den meget sårbar ved svingninger i driftsinntektene.

Rederier med torsketrålere

Tabell 7 viser at antall rederier med konsesjon ble redusert fra 49 i 2005 til 32 i 2007. I samme periode ble antall fartøy med trålkonsesjon redusert til 48, en nedgang fra 66 i 2005 og 79 i 2003³⁶.

Dette har resultert i at gjennomsnittsrederiet har øket de bokført immaterielle kvoteverdier (post 15) med 25 millioner kroner (+67 %) og de varige driftsmidler (fartøy-post 16) med 10 millioner kroner (+18 %) i perioden 2005-2007. Størrelsen på de bokførte immaterielle anleggsmidler tilsvarte ca 90 % av de varige driftsmidlene i 2007.

Tabell 7: Gjennomsnittlige regnskapstall for rederier for trålere med kvoterettigheter i torskafiske nord for 62 grader N (i kr)

År	2005	2006	2007	Endring 2005-07
Antall regnskap	31	26	26	-16 %
Antall rederier (fartøy)	49 (66)	39 (53)	32 (48)	-34 (-27) %
Utvalgsprosent	63 %	67 %	81 %	
1 Salgsinntekter	48 328 032	74 672 423	74 252 615	54 %
2 Andre driftsinntekter	3 131 742	1 198 731	3 000 462	-4 %
3 Sum driftsinntekter	51 459 774	75 871 154	77 253 077	50 %
4 Vareforbruk og beholdningsendringer	2 675 129	6 074 769	8 147 885	205 %
5 Lønnskostnader	15 122 226	22 522 308	22 677 077	50 %
6 Andre driftskostnader	22 490 968	27 054 885	28 693 654	28 %
7 Dekningsbidrag	11 171 452	20 219 192	17 734 462	59 %
8 Ordinære av- og nedskrivninger	6 077 677	5 525 423	5 407 269	-11 %
9 Driftsresultat	5 093 774	14 693 769	12 327 192	142 %
10 Sum finansinntekter	536 806	1 327 308	2 477 731	362 %
11 Sum finanskostnader og nedskrivninger	3 876 903	5 776 577	7 372 154	90 %
12 Netto faste inntekter og kostnader	9 417 774	9 974 692	10 301 692	9 %
13 Resultat før skatt	1 754 226	10 244 346	7 445 808	324 %
14 Sum skatt	1 120 613	2 316 115	2 152 538	92 %
15 Sum immaterielle midler	36 855 323	54 436 962	62 133 346	69 %
16 Sum varige driftsmidler	59 609 839	67 419 923	70 300 154	18 %
17 Sum finansielle anleggsmidler	20 576 806	26 650 923	31 970 423	55 %
18 Sum anleggs midler	117 041 935	148 507 808	164 403 962	40 %
19 Sum omløpsmidler	20 143 097	37 223 115	37 115 538	84 %
20 Sum eiendeler	137 185 032	185 730 923	201 519 500	47 %
21 Innskutt egenkapital	10 338 774	20 571 423	20 528 500	99 %
22 Sum opptjent egenkapital	8 392 290	16 339 846	23 458 154	180 %
23 Sum egenkapital	18 731 065	36 911 269	43 986 654	135 %
24 Sum langsiktig gjeld	97 101 548	126 063 500	128 327 154	32 %
25 Sum kortsiktig gjeld	21 352 419	22 756 154	29 205 692	37 %
26 Sum gjeld	118 453 968	148 819 654	157 532 846	33 %
27 Sum kapital	137 185 032	185 730 923	201 519 500	47 %
28 Verdiskapningsbidrag	20 215 903	37 215 923	35 004 269	73 %
<i>Av driftsinntektene</i>				<i>%- poeng</i>
29 Dekningsbidrag	22 %	27 %	23 %	1 %-p
30 Totalkapitalmargin	1 %	6 %	4 %	2 %-p
31 Resultat før skatt av driftsinntektene	3 %	14 %	10 %	6 %-p
32 Gjeldsgrad	86 %	80 %	78 %	-8 %-p
33 Total gjeld av driftsinntektene	230 %	196 %	204 %	-26 %-p
34 Verdiskapningsbidrag	39 %	49 %	45 %	6 %-p
35 Resultat før skatt av driftsinntektene	3 %	3 %	3 %	1 %-p
<i>Av salgsinntektene</i>				
36 Dekningsbidrag	8 039 710	19 020 462	14 734 000	83 %
37 Resultat før skatt	-1 378 065	9 045 769	4 432 308	422 %
38 Verdiskapningsbidrag	17 083 613	36 017 346	31 990 769	87 %
39 Dekningsbidrag	17 %	25 %	20 %	3 %-p
40 Totalkapitalmargin	-1 %	5 %	2 %	3 %-p
41 Verdiskapning	35 %	48 %	43 %	8 %-p

Denne økningen er finansiert ved innskudd av 10 millioner kr i egenkapital (post 21) og 15 millioner kr i opptjent egenkapital. Den langsiktige gjelden er i tillegg øket med 29 mill kr og fra 2,14 til 2,45 ganger driftsinntektene. Den samlede kapitalinnsatsen er øket med 64 millioner per rederiregnskap. Samlet sett er den totale kapitalinnsatsen for alle regnskap øket med ca 1 milliard kroner (fra 4,2 milliarder i 2005 til 5,2 milliarder i 2007).

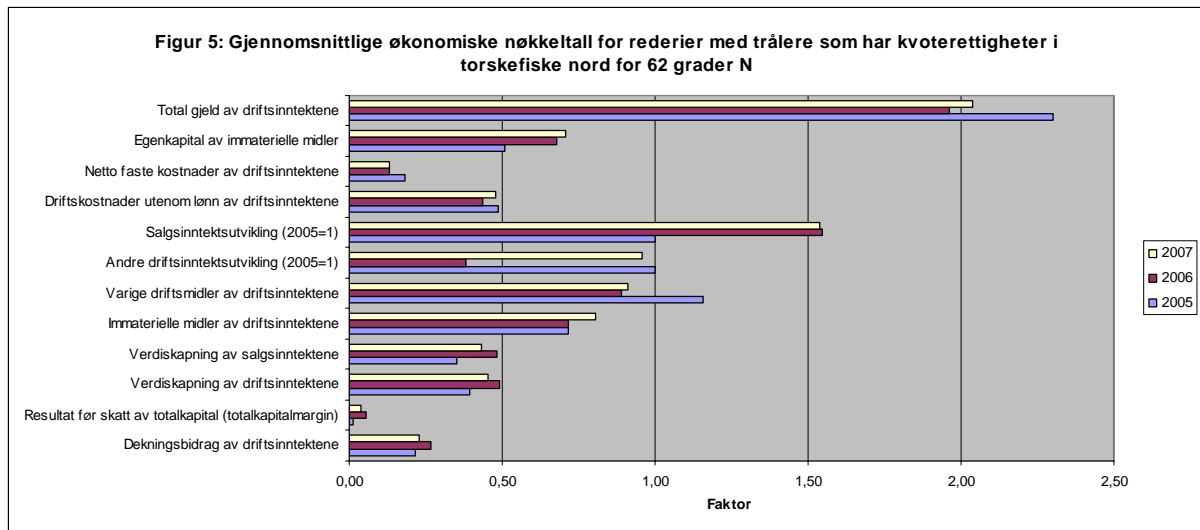
Som en følge av den økede konsentrasjonen av gruppeknoten på færre enheter er salgsinntektene (post 1) per rederi øket med 26 mill kr (+54 %). Andre driftsinntekter er derimot redusert med 4 %, noe som kan indikere mindre bokføre leieinntekter av kvoter ved sammenslåing av rettigheter på færre fartøyer innenfor de samme rederiene. For øvrig følger dekningsbidraget (post 7) den samme utviklingen som driftsinntektene, mens netto faste kostnader (post 12) kun stiger med 9 %. Dette gir et forbedret resultat per rederi på + 5,7 mill (+324 %) i perioden 2005-07.

Dekningsbidragets andel av driftsinntektene (post 29) har kun en svak økning på 1 prosentpoeng selv i denne perioden hvor salgsverdiene er øket med 19 % i torskefiskeriene. Totalkapitalmarginen (post 30) blir forbedret med 1 prosentpoeng. Selv om totalgjelden per rederi øker, så er både gjeldsgraden og total gjeld i forhold til driftsinntektene redusert. Verdiskapningsprosenten (post 35) er også forbedret med 6 prosentpoeng. Lønnsomhetstallene av salgsinntektene er noe bedre enn tilsvarende tall av driftsinntektene.

For hele trålerflåten er de samlede immaterielle verdiene beregnet³⁷ øket med ca 182 millioner kroner, mens andre driftsinntekter (post 3) 2006-2007 er på 143 millioner kroner. Differansen på 40 millioner kroner er midler som er overført fra rederier med konsesjoner til selskaper som står igjen uten, noe som kan sees på som ressursrenteleksasje fra næringen.

Lønnsomhetstallene er et resultat av økede priser og ikke forbedret driftseffektivitet, noe som fremgår av den lave veksten i dekningsbidraget.

Figur 5 oppsummerer endringene i de viktigste nøkkeltallene. Gjelden, de varige driftsmidlene (flåten) og netto faste kostnader er noe redusert, mens de bokførte immaterielle kvoteverdiene er øket i forhold til driftsinntektene. På den andre siden er driftskostnadene utenom lønn og dekningsbidraget øket per driftsinntektskrone når det tas hensyn til økede fiskepriser. Dette har samlet sett redusert totalkapitalmarginen i rederiene selv om verdiskapningen er noe øket med 5 % av driftsinntektene. Den bokførte egenkapitalen er også for denne fartøygruppen mindre enn de bokførte immaterielle kvoteverdier. Lånefinansieringen er med andre ord sikret gjennom de statsgaranterte kvoterettigheter.



Hvis resultatene korrigeres med verdiøkningen i torskfiskeriene på 19 % i perioden, finner vi at dekningsbidraget ville falt fra 22 % til 14 %, totalkapitalmarginen fra 1 til -4 % og den totale verdiskapningen fra 39 til 30 %.

Hvor økonomisk solid er driften? Resultatet før skatt for gjennomsnittsrederiet var i 2007 på 7,4 mill kroner, noe som utgjorde 10 % av driftsinntektene. Hvis andre driftsinntekter (kvotesalg) utfases blir overskuddet 4,4 mill, noe som tilsvarer 7,3 mill i fangstinntekter når mannskapsandelen på 40 % er trukket fra. Resultatet går med andre ord i null om fangstinntektene reduseres med 10 % og kvotesalget stopper opp. Fallet i torskprisene i 2008/2009 er nærmere 30 %. Trålerflåten står derfor overfor betydelige økonomiske utfordringer om dette prisnivået holder seg. Strukturpolitikken overfor trålerflåten har således ført til investeringer i en kapitalstruktur som gjør næringen meget sårbar med stor konkursfare ved fallende fiskepriser. Verdiskapningen av fiskekvotene er også betydelig lavere når de anvendes i trålerflåten sammenlignet med andre grupper i torskfiskeriene, noe strukturpolitikken ikke har endret på.

Rederier med ringnotkonsesjon

Tabell 8 viser de gjennomsnittlige regnskapstall 2005 til 2007 for rederier med ringnotfartøy i pelagiske fiskerier. Regnskapene ansees som meget representative med utvalgsprosent fra 75 til 81 i perioden.

Antall fartøy med ringnotkonsesjon var 82 i 2007, ned fra 86 i 2005 og fra 91 i 2003³⁸. I motsetning til trålerflåten førte ikke strukturendringene i ringnotflåten til nevneverdig færre fiskebåtrederier fra 2005 til 2007. Det er nesten like mange rederier med rettigheter som det er fartøyer (79 rederier og 82 fartøyer i 2007).

Tabell 8: Gjennomsnittlige regnskapstall (i kr) for rederier med store ringnotfartøy som har kvoterettigheter i pelagiske fiskerier

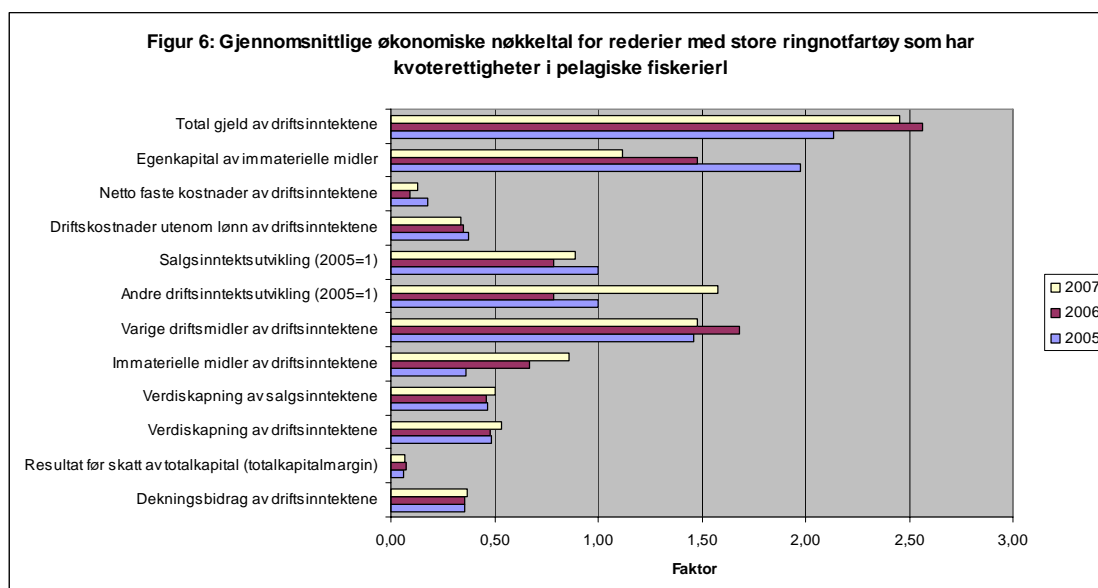
År	2005	2006	2007	Endring 2005-07
Antall regnskap	61	62	64	
Antall rederier (fartøy)	81(86)	80(85)	79(82)	
Utvalgsprosent	75 %	78 %	81 %	
1 Salgsinntekter	43 477 246	34 190 210	38 630 063	-11 %
2 Andre driftsinntekter	1 547 180	1 215 726	2 435 500	57 %
3 Sum driftsinntekter	45 024 426	35 405 935	41 065 563	-9 %
4 Vareforbruk og beholdningsendring	1 592 885	978 097	913 031	-43 %
5 Lønnskostnader	12 320 967	10 295 032	12 089 891	-2 %
6 Andre driftskostnader	15 216 934	11 461 290	13 020 438	-14 %
7 Dekningsbidrag	15 893 639	12 671 516	15 042 203	-5 %
8 Ordinære av- og nedskrivninger	6 406 590	5 938 710	5 181 766	-19 %
9 Driftsresultat	9 487 049	6 732 806	9 860 438	4 %
10 Sum finansinntekter	1 199 049	5 738 210	4 167 453	248 %
11 Sum finanskostnader og nedskrivninger	2 744 000	3 149 032	4 287 078	56 %
12 Netto faste inntekter og kostnader	7 951 541	3 349 532	5 301 391	-33 %
13 Resultat før skatt	7 984 574	9 327 903	9 787 797	23 %
14 Sum skatt	2 157 934	1 339 113	2 044 047	-5 %
15 Sum immaterielle midler	16 399 475	23 622 629	35 251 828	115 %
16 Sum varige driftsmidler	65 682 410	59 479 290	60 685 281	-8 %
17 Sum finansielle anleggsmidler	18 164 492	17 880 484	15 407 984	-15 %
18 Sum anleggsmidler	100 246 328	100 982 452	111 345 031	11 %
19 Sum omløpsmidler	28 383 574	24 788 403	28 689 641	1 %
20 Sum eiendeler	128 629 902	125 770 855	140 034 672	9 %
21 Innskutt egenkapital	15 114 361	12 581 113	13 317 297	-12 %
22 Sum opptjent egenkapital	17 300 311	22 343 226	26 042 219	51 %
23 Sum egenkapital	32 414 672	34 924 339	39 359 516	21 %
24 Sum langsiktig gjeld	76 014 377	74 245 484	83 166 734	9 %
25 Sum kortsiktig gjeld	20 200 852	16 601 032	17 508 422	-13 %
26 Sum gjeld	96 215 230	90 846 516	100 675 156	5 %
27 Sum kapital	128 629 902	125 770 855	140 034 672	9 %
28 Verdiskapningsbidrag	21 808 066	17 027 742	21 950 375	1 %
<i>Av driftsinntektene</i>				
29 Dekningsbidrag	35%	36 %	37 %	+1 %-p
30 Resultat før skatt av driftsinntektene	18 %	26 %	24 %	+6 %-p
31 Totalkapitalmargin	6 %	7 %	7 %	+1 %-p
32 Gjeldsgrad	75 %	72 %	72 %	-3 %-p
33 Total gjeld av driftsinntektene	214 %	257 %	245 %	+32%-p
34 Verdiskapning i prosent	48 %	48 %	54 %	+5 %-p
35 Skatt av driftsinntektene	5 %	4 %	5 %	0 %-p
<i>Av salgsinntektene</i>				
36 Dekningsbidrag	14 346 459	11 455 790	12 606 703	-12 %
37 Resultat før skatt	6 394 918	8 106 258	7 305 313	14 %
38 Verdiskapningsbidrag	20 218 410	15 806 097	19 467 891	-4 %
39 Dekningsbidrag	33 %	34 %	33 %	0 %-p
40 Totalkapitalmargin	5 %	6 %	5 %	0 %-p
41 Verdiskapning	47 %	46 %	50 %	+3 %-p

I en viss grad er det etablert flerbåtrederier men da som et driftsmessig samarbeid mellom flere båtrederier med konsesjon, gjerne med den samme hovedeier i flere rederier gjennom holdingselskaper (for eksempel Olsen Holding)³⁹.

Bokføringen av immaterielle kvoteverdier (post 15) er øket med 19 mill i perioden, fra 16 til 35 mill kroner i gjennomsnitt per fartøy (+115 %), mens varige driftsmidler (fartøy-post 16) er redusert med 5 millioner. Kvoteverdien for hele fartøygruppen er dermed bokført med en verdi som tilsvarer 58 % av den samlede fartøyverdien. Økningen i kvoteverdiene for gjennomsnittsrederiet er finansiert gjennom økning av den opptjente egenkapitalen (post 22) med 9 mill og økning av den totale gjeldsbelastningen (post 26) på 4 millioner kroner.

I denne perioden er den gjennomsnittlige fangstverdien av pelagisk fisk falt med 13 %. Dette er reflektert i et fall i de gjennomsnittlige salgsinntektene (post 1) for ringnotrederiene med 5 mill kr (-11 %). Dette er kompensert med en økning på 1 mill kr i andre driftsinntekter (post 2), redusert vareforbruk (post 4) og netto faste kostnader (post 12) særlig som en følge av reduserte avskrivninger og økte finansinntekter på hele 3 mill kr (27 % av finansielle anleggsmidler). Resultatet før skatt er derfor øket med ca 2 mill kr selv med mindre salgsinntekter.

For hele populasjonen er de samlede immaterielle anleggsmidlene beregnet⁴⁰ økt med ca 1,5 milliarder kroner, mens kontantstrømmen av andre driftsinntekter (post 3) 2006-2007 er på 290 millioner kroner. Det betyr at kvotetransaksjonene har ført 1,2 milliarder kroner til rederier som har solgt ringnotkonsesjoner. Slik omsetning kan skje i rederier mellom fartøyeiende selskaper i samme konsern eller fra selskaper som selger seg helt ut av næringen.



Figur 6 sammenfatter endringene i de viktigste nøkkeltallene for ringnotrederiene. Totalkapitalmarginen før skatt er stabil, mens verdiskapningen av driftsinntektene er øket. De immaterielle kvoteverdiene er øket, mens den totale gjelden er redusert målt i forhold til driftsinntektene. Salgsinntektene er redusert men er delvis kompensert med økning i andre driftsinntekter. Driftskostnadene utenom lønn er også redusert men dekningsbidraget er likevel redusert. Egenkapitalens andel av de immaterielle kvotemidler er kraftig redusert og nærmer 1,0. Det vil si at ringnotflåten egenkapital tilsvarer kvoteverdiene som staten har stilt gratis til disposisjon, mens lånefinansieringen tilsvarer verdien av selve flåten.

Samlet sett fremstår ringnotnæringen som finansielt meget solid og godt rustet både ved nedgang i finansinntektene og salgsinntektene.

Sammenlignende analyse av rederiers lønnsomhetsindikatorer

I det følgende skal resultatene fra analysene av de enkelte fartøygrupper sammenlignes for å se hvordan strukturpolitikken overfor de forskjellige fartøygruppene over tid har slått ut på sentrale lønnsomhetsindikatorer.

Tapping av ressursrente

Tabell 9 analyserer kontantstrømmen av transaksjoner knyttet til kvoterettighetene.

Tabell 9: Analyse av ressursrenteendring (Rr). Driftsinntekter 2006 og 2007 og balanseendring av immaterielle (kvote) verdier 2005-2007. Alle totaltall for fartøygruppene beregnet ut fra gjennomsnittsverdiene per regnskap * antall rederier med kvoterettigheter.

	1. Sum driftsinntekter 2006-07	2. Andre driftsinntekter 2006 -07	3. Endring immaterielle anleggsmidler (kvote) 2005 -07	4. Ressursrente endring (2-3)	
	Mill kr	Mill kr	Mill kr	Mill kr	Av inntekt
Alle regnskap	23 251	2 820	3 739	-919	-4 %
Konv<15 meter	6 687	589	94	494	7 %
Konv 15-28meter	4 669	468	688	-221	-5 %
Konv >28meter	1 197	403	212	191	16 %
Trålere	5 431	142	182	-40	-1 %
Ringnot	6 077	290	1 457	-1 167	-19 %
Sum kvoterederier	24 061	1 891	2 619	-728	-3 %

Tabell 9 viser at alle selskapene som er registrert under Fiske og fangst i Brønnøysundregistrene hadde bokført et samlet netto oppkjøp av kvoterettigheter på 919 millioner kroner eller 4 % av driftsinntektene 2006 til 2007. Dette er midler som er tatt ut av rederier med konsesjonsrettigheter og overført til selskaper uten konsesjonsrettigheter. Dette

nettottaket kan sees på som tapping av ressursrente fra næringen. Samlet sett er det tilsvarende nettottaket av ressursrente på 727 millioner kroner (3 % av driftsinntektene) for de fire typer rederier som er analysert. Ringnotrederiene har tappet ut den største mengde ressursrente med i alt 1,2 milliarder kroner (19 % av salgsinntektene 2006-2007). Dette er større beløp enn nettotapping for alle rederier registrert under fiske og fangst. Det indikerer at noe av denne ressursrenten er plassert i holdingselskaper som fortsatt er registrert under Fiske og fangst men som ikke har egne fiskerettigheter. Ringnotnæringen er den næringen hvor struktureringen har kommet lengst med en modernisert flåte og tilrettelagt struktur for å tappe ut ressursrenta.

Trålnæringen har hatt de samme muligheter for strukturering, men denne prosessen skjøt først fart da rederiene i 2005 ble lovet evigvarende eiendomsrett til strukturkvotene. Kun 40 millioner kroner ble tatt ut som ressursrente (1 % av driftsinntektene) i 2006-07. Som vist under omtalen av trålerflåten kan det ikke påvises noen strukturgevinst i form av reduserte driftskostnader i denne flåtegruppen. Bedring i den økonomiske situasjonen er i hovedsak kommet som en følge av økning i salgsinntektene som i lys av prisfallene for torskefisk i 2009 vanskelig kan sees som bærekraftig over tid.

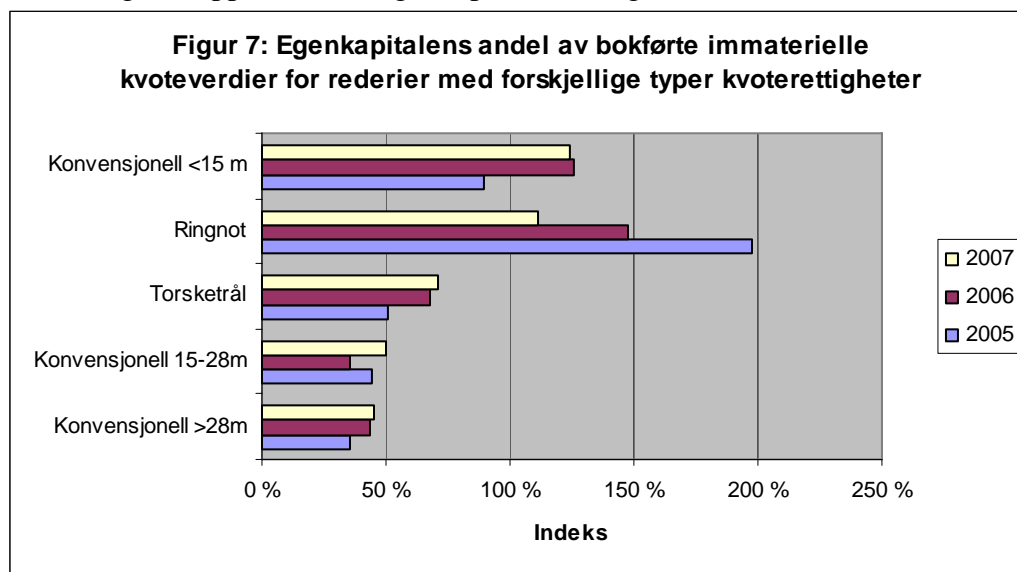
Den konvensjonelle flåten over 28 meter (autolineflåten) som fikk tillatelse til strukturering i 2000 har bokført den sterkeste økning i kvoteverdiene som i 2007 var kommet på samme nivå som de bokførte fartøyverdiene. Bokførte "Andre driftsinntekter" (leie- og salgsinntekter av kvoter og fartøy) i 2006-2007 (16 % av driftsinntektene) var imidlertid større enn verdiøkningen av kvoteverdiene i balansen som følge av kjøp av varige kvoterettigheter. Dette indikerer stor aktivitet mht. kvoteleie innad i flåtegruppen som grunnlag for finansiering av kjøpene av varige kvoterettigheter.

Handel med kvoter utgjør således en meget viktig del av inntektsgrunnlaget for rederiene i denne flåtegruppen så lenge den marginale verdiforskjellen mellom salg og kjøp er positiv. Så lenge kvoterettighetene ble tildelt gratis fra staten, så var denne verdien positiv. Denne inntektskilden vil imidlertid tørkes opp når kvoteverdiene er fullkapitalisert, det vil si når alle har kjøpt kvoter til markedspris.

Rederier med fartøyer 15-28 meter som første gang ble gitt adgang til strukturering i 2004 har derimot bokført 220 millioner mer vekst i økede immaterielle kvoteverdier enn det som er inntektsført som andre driftsinntekter i 2006-07. Det tyder på at strukturering i denne gruppen i stor grad har skjedd ved å kjøpe ut rederier med 220 ressursrentemillioner, noe som utgjør 5 % av brutto driftsinntektene disse to år.

For rederiene med de minste fartøyene under 15 meter som ikke fikk tillatelse til strukturering før i 2007, har i liten grad bokført økning av immaterielle kvoteverdier. Bokføring av andre driftsinntekter antas primært å være leieinntekter av kvoter gjennom driftsordningen som ble tillatt i 2005 og gevinster ved salg av fartøy og rettigheter ved ordinære eierskapsoverføringer uten strukturering. Samlet sett er det tilført fartøygruppen om lag 500 millioner kroner mer i andre slike driftsinntekter enn den bokførte økningen i immaterielle kvoteverdier i regnskapenes balanse, noe som representerer 7 % av driftsinntektene.

Figur 7 oppsummerer egenkapitalutviklingen i forhold til de bokførte kvoteverdiene.

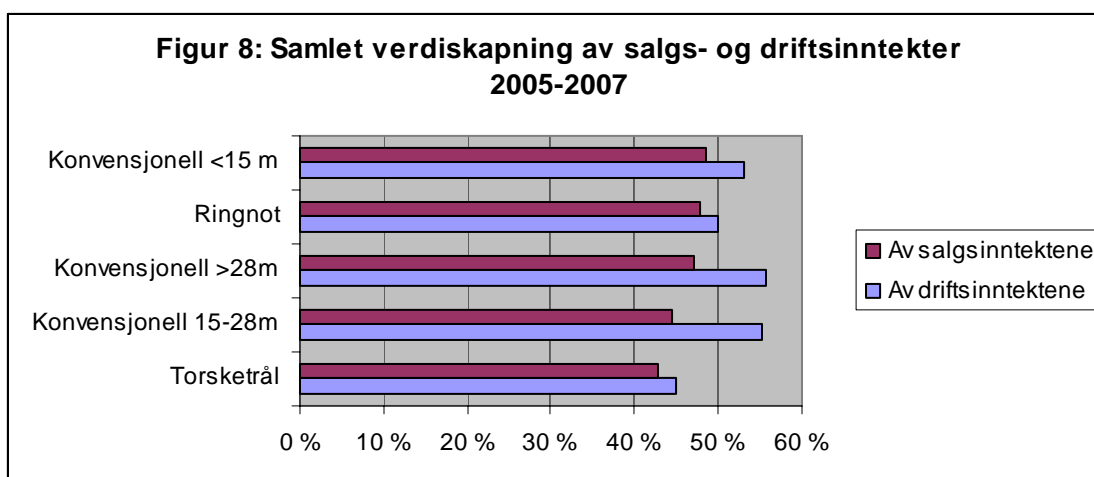


Både rederiene med de største ringnotfartøyene som har vært gjennom en sterk strukturingsprosess, og rederier med de minste konvensjonelle fartøyene som ikke hadde muligheter til å strukturere, har en egenkapital som er større enn de bokførte kvoteverdiene. Forskjellen er at egenkapitalen tappes ut av ringnotnæringen og nærmet seg i 2007 til den bokførte verdien av kvotene, mens de minste fartøyene bygget opp egenkapitalandelen. For alle rederier med torskefiskefartøy som har strukturert sterkt i perioden, er egenkapitalen mindre enn de bokførte kvoteverdiene. Det betyr at all egenkapitalen ligger i kvotene som er stilt gratis til disposisjon av staten, mens fartøyene er 100 % lånefinansiert. Spørsmålet er hvordan disse kvotetransaksjonene påvirker lønnsomheten.

I figurene 8 til 12 vil de enkelte fartøygruppenes lønnsomhetstall bli underlagt en sammenlignende analyse.

Verdiskapning

Figur 8 sammenligner rederigruppens bidrag til samfunnets verdiskapning (summen av resultat før skatt, lønn og netto kapitalutgifter) som en prosent av driftsinntektene.



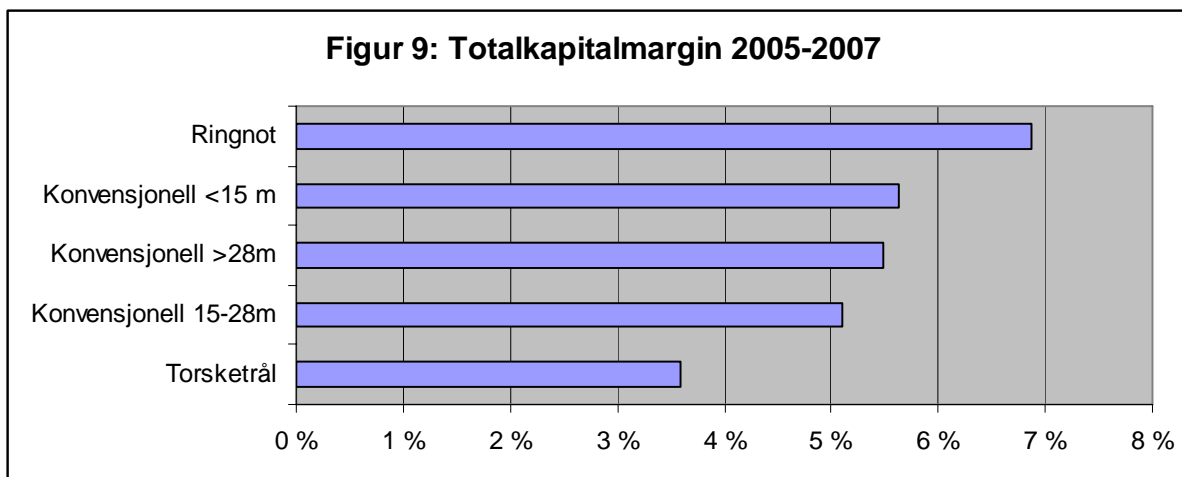
Analysen viser at verdiskapningen av driftsinntektene som også inkluderer inntekter fra salg og utleie av kvoter, er høyest i rederiene med de største konvensjonelle fartøy over 28 meter, tett etterfulgt av rederier med konvensjonelle fartøy 15-28 meter og rederier med konvensjonelle fartøy under 15 meter med rederier for ringnot og trål på de to laveste plassene.

Hvis man derimot regner verdiskapningen av salgsinntektene av fangstene, så er det de minste fartøyene som gir høyest verdiskapning per salgskrone etterfulgt av ringnotrederiene og rederier med konvensjonell fartøy på 15-28 m. Rederier med de største konvensjonelle fartøy over 28 meter faller ned til nest siste plass, mens trålerne opprettholder sin laveste plass på verdiskapningsrangeringen. I og med at verdiskapningen av driftsinntektene også inkluderer forbruk av ressursrenta, så gir verdiskapning av salgsinntektene av selve fangsten uten bidrag fra kvotesalg et riktigere bilde av verdiskapning av en bærekraftig høsting av de tilgjengelige kvoter uten pantsetting. Det er derfor bemerkelsesverdig at rederiene med de minste kystfiskefartøyene innenfor konvensjonelt fiske bidrar med en høyere verdiskapningsandel til samfunnet enn rederiene i ringnotnæringen som har drevet strukturering i 25 år.

Tråltrederiene opprettholder sin sisteplass på rangeringen av det samfunnsmessige verdiskapningsbidraget etter begge beregningsmetodene.

Totalkapitalmargin

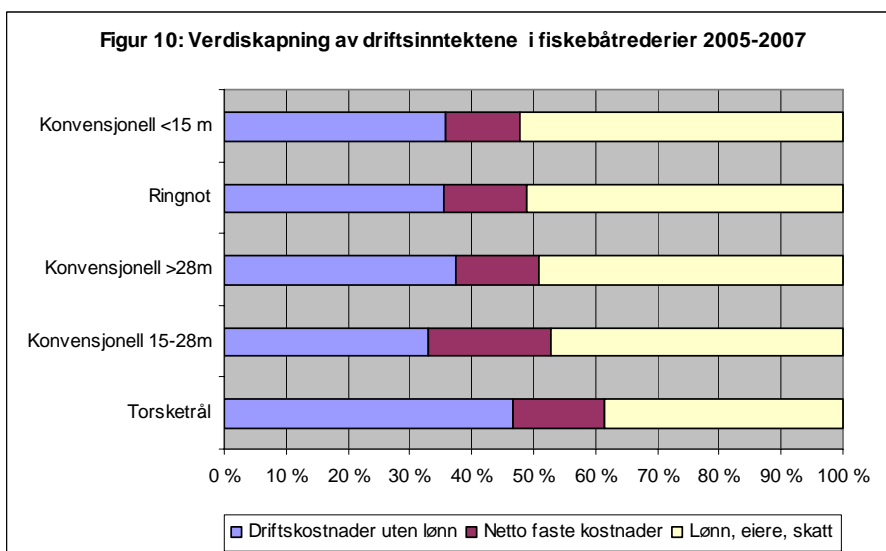
Figur 9 viser at også de minste fartøyene som ikke har vært gjennom en strukturingsprosess også skårer høyt på den samlede kapitalavkastningen når finansieringskostnadene er betalt.



Samlet for alle regnskap 2005-2007 var totalkapitalmarginen høyest for gjennomsnittrederier med ringnotfartøy etterfulgt av rederier med fartøy under 15 meter og rederier med større konvensjonelle fartøyer. Lavest totalkapitalmargin hadde rederier med konvensjonelle redskaper 15-28 meter og torsketrål som har vært mest aktiv i struktureringsprosessen denne perioden.

Fangstkostnader

Verdiskapningen fremkommer med en optimal kombinasjon av kostnadsfaktorer som skaper en merverdi av driftsinntektene.



Figur 10 viser at de variable driftskostnadens andel av driftsinntektene varierer. De høyeste driftskostnadene i forhold til driftsinntektene finner vi i rederier som driver torsketrål etterfulgt av rederier med konvensjonelle fartøy over 28 meter, rederier med konvensjonelle fartøy under 15 meter og ringnotrederier.

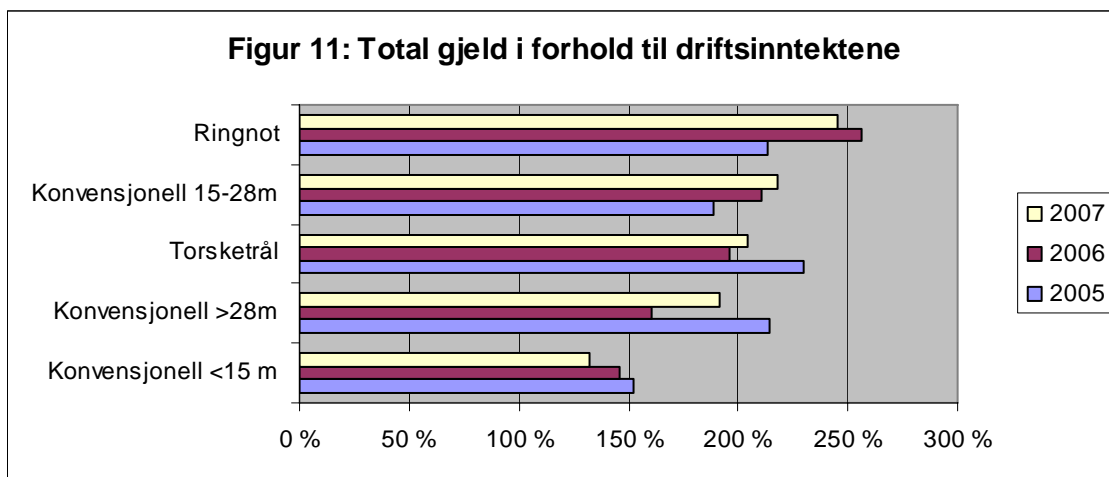
Figuren viser at rederiene i fartøygruppen 15-28 meter per driftsinntektskrone har de laveste driftskostnadene men samtidig de høyeste netto faste kostnadene som vi har vist er en følge av kvoteinvesteringene.

Rederier med torsketrål som hadde de høyeste driftskostnadene hadde de nest høyeste faste kostnader per driftsinntektskrone. På andre siden hadde rederiene med de minste fartøyene de laveste faste kostnader per driftsinntektskrone. Rederier i alle fartøygruppene utenom gruppen 15-28 meter hadde nedgang i de netto faste kostnadene per driftsinntektskrone. Størst nedgang er identifisert i rederi gruppen med fartøy under 15 meter som ikke hadde tillatelse til å strukturere kvoter. I og med at fangstverdien per kilo økte med 19 % i den undersøkte periode, så er nedgangen i de faste kostnadene marginale i perioden sett under ett. I 2007 var imidlertid de faste kostnadene høyere enn året før for alle grupper enn rederiene utenom de minste fartøyene.

Samlet sett viser figur 10 at det er rederiene med de minste fartøyene som gir det høyeste verdiskapningsbidraget (figur 8) av salgsinntektene. Dette er en følge av de laveste faste og variable kostnader per driftsinntektskrone. Som nummer 2 er ringnotrederiene som har de samme driftskostnader per driftsinntektskrone men med marginalt lavere verdiskapning til eiere, lønn og skatt som følge av høyere faste kostnader. Lavest på denne skalaen finner vi torsketrålere som har de laveste verdiskapningsbidraget til eiere, lønn og skatt på grunn av de høye driftskostnadene per driftsinntektskrone og høye faste kostnader. I midten finner vi de mellomstore konvensjonelle fiskefartøyene, hvor fartøy over 28 meter har større driftsutgifter men mindre faste kostnader per driftsinntektskrone sammenlignet med fartøy 15-28 meter.

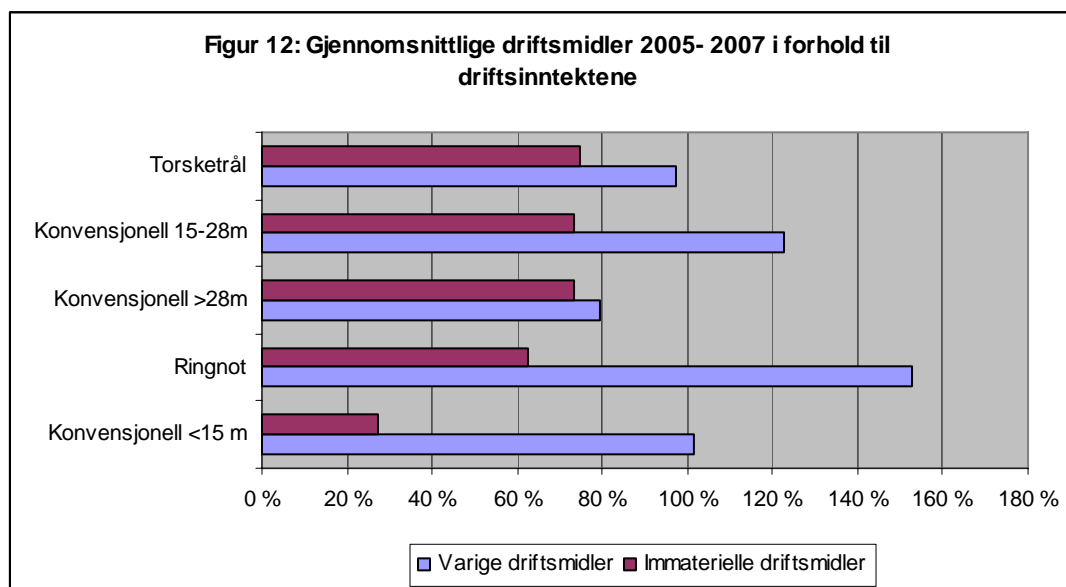
Verdiskapningen for alle fartøygrupper vil variere med varierende markedspriser. Men når kvotene varierer så er trålerne mest utsatt fordi fangstkostnadene øker når lavere kvoter reflekterer mindre fangsttilgjengelighet som følge av at fisken står spredt over store områder. I pelagiske fiskerier og i de kystbaserte sesongfiskerier går fisken i stim og er lettere tilgjengelig, selv om kvotene er lave. De variable driftskostnadene antas derfor å variere mindre per driftsinntektskrone enn i trålfiske og linefiske utenfor sesongfiskeriene.

De faste kostnadene har sammenheng med hvor mye gjeld som skal forrentes, hvor risikoen både er knyttet til variasjoner i kvotene og i markedspriser på fangstene.



Figur 11 viser gjeldssituasjonen i rederiene i forhold til driftsinntektene hvor listen toppes med ringnotrederier (2,45 ganger i 2007) etterfulgt av rederier med konvensjonelle fartøy 15-28 meter (2,18 ganger i 2007) og rederier med torskestrål og konvensjonelle fartøy over 28 meter. Gjelden i 2007 var høyere enn året før for alle disse rederigruppene. De minste fartøyene som ikke har strukturert er de som har lavest gjeld i forhold til driftsinntektene.

Gjelden går til dekning av investeringer i fartøy og kvoterettigheter. Figur 12 viser fordelingen av varige driftsmidler (fartøyet) og immaterielle (kvote) midler som skal finansieres.



Ringnotrederier som har drevet strukturering av kvoter lengst har både størst innsats av bokført kapital i varige driftsmidler (fartøy) og immaterielle kvoteverdier i forhold til driftsinntektene. Rederier innen torskestrål, konvensjonelle fartøy 15-28 meter og konvensjonelle fartøy over 28 meter følger like etter i bokført andel immaterielle kvotemidler

i forhold til driftsinntektene. Rekkefølgen er den samme tiden etter at de var gitt tillatelse til å strukturere kvotene.

Alle rederigrupperinger utenom ringnot og konvensjonelle fartøy 15-28 meter har redusert den bokførte innsatsen i varige driftsmidler i forhold til driftsinntektene men samtidig har alle rederigrupperinger bokført en øket andel av immaterielle kvoteverdier. Den totale gjelden er derfor økt (figur 11). Økningen i fangstinntektene i torskefiskeriene på 19 % fra 2005 og 2007 har likevel ført til at de bokførte faste kostnadenes andel av driftsinntektene er gått noe ned for alle rederigrupperinger utenom rederier med fartøy 15-28 meter som senest startet strukturingsprosessen. Driftskostnaden per fangstkilo er heller ikke redusert.

Driftsresultatene beregnet etter verdiskapningsbidraget til netto nasjonalproduktet og totalkapitalmarginen til rederiet, viser at det er de minste fartøyene innen torskefiskeriene som ikke hadde strukturert som er kommet best ut økonomisk sammen med ringnotrederiene. Høsting av ressursrenta er imidlertid tappet ut av ringnotrederiene og rederiene med konvensjonelle fartøy 15-28 meter. Rederiene i den siste fartøygruppen er særlig tynget av gjeld som en følge av strukturingsprosessen. Redernes eierkapital er i all hovedsak knyttet til statens verdipapir for kvoterettigheter mens både fartøyene og deler av kvoteverdiene er lånefinansiert.

Så langt i analysen er gjennomsnittstallene for rederiene i hver sine kvotegrupper som har vært analysert. Det fremgår at det er distinkte forskjeller mellom gruppene etter den perioden strukturingsprosessen har pågått. Innenfor hver av kvotegruppene finnes det imidlertid rederier som har strukturert og rederier som ikke har strukturert. I neste avsnitt vil datamaterialet bli delt i to mellom disse to kategoriene for å se om resultatindikatorne er forskjellige innenfor hver kvotegruppe.

Lønnsomhet i strukturering

Regelverket som setter betingelsene for strukturering varierer noe fra fartøygruppe til fartøygruppe. Bortsett fra trålerflåten, er det innført avkortingsordninger ved sammenslåing av strukturkvoter. For kystfiskefartøyene under 28 meter blir 20 % av enhetskvotene fra fartøy som overføres til et annet fartøy overført til gruppeknoten som fartøyet tilhører, mens det for ringnot og konvensjonelle havfiskefartøy over 28 meter blir kvoten avkortet hvis det er involvert fartøy knyttet til de Nord- Norge og Trøndelag. Det betyr i teorien at alle fartøy også de som ikke strukturerer kvoter, vil få et større kvotegrunnlag om noen fartøy trekkes ut i strukturingsprosessen.

For å identifisere lønnsomhetsforskjeller mellom rederier som har investert i strukturkvoter og rederier som ikke har gjennomført slike investeringer, er det i tabell 9 foretatt en beregning av differansen av regnskapsmessige lønnsomhetsindikatorer mellom rederier som har bokført immaterielle verdier i forhold til de som ikke har bokført slike midler i balansen.

Tabell 3: Differanse i prosentpoeng 2005-2009 mellom rederier som *ikke* har bokført immaterielle verdier (kvoteverdier) og rederier som har bokførte immaterielle verdier fordelt på konsesjonstyper.

	Torsk nord for 62 grader N					
	Alle	u15m	15-28m	o28m	Trål	Ringnot
Verdiskapning/driftsinntekter	2 %	4 %	9 %	6 %	-6 %	1 %
Resultat før skatt/driftsinntekter	23 %	1 %	15 %	20 %	-4 %	4 %
Totalkapitalmargin	4 %	3 %	13 %	18 %	-1 %	2 %
Total immaterielle midler/driftsinntekter	-85 %	-45 %	-82 %	-85 %	-92 %	-91 %
Totalt immaterielle midler/total gjeld	-35 %	-45 %	-34 %	-43 %	-44 %	-37 %
Total gjeld/driftsinntektene	13 %	-65 %	-121 %	-96 %	-6 %	-26 %
Total varige driftsmidler/total gjeld	3 %	18 %	20 %	12 %	19 %	28 %
<i>Antall regnskap med immatr. midler</i>	<i>582</i>	<i>126</i>	<i>133</i>	<i>31</i>	<i>20</i>	<i>39</i>
<i>Antall regnskap uten immatr. midler</i>	<i>793</i>	<i>72</i>	<i>87</i>	<i>4</i>	<i>8</i>	<i>23</i>

Tabell 9 viser at rederier i alle kvotegrupper utenom torske-trål som *ikke har* bokført immaterielle kvoteverdier, skårer bedre på alle lønnsomhetsindikatorer enn de rederier som har gjennomført strukturering og bokført immaterielle midler i balansen. Dette gjelder både verdiskapningsbidrag til netto nasjonalproduktet av driftsinntekter og resultat før skatt av driftsinntekter og av totalkapitalmargin. Den positive forskjellen er særlig stor for de konvensjonelle fartøy over 28 meter som startet strukturingsprosessen i 2000 og konvensjonell 15-28 meter som startet struktureringen i 2004. Men overraskende nok er også lønnsomheten bedre i de ringnotrederier som ikke har bokført immaterielle kvoteverdier enn de som har gjort slike investeringer selv om strukturingsprosessen av flåten har pågått siden 1980 tallet.

Torske-trålgruppa skiller seg ut. De fartøyene som har bokført immaterielle verdier produserer bedre lønnsomhet sammenlignet med de som ikke har strukturert og bokført immaterielle kvoteverdier. Tabell 9 viser imidlertid at forskjellen i gjeldsbelastningen er betydelig mindre enn for de andre fartøygrupper mellom de rederier som har og de som ikke har bokført immaterielle verdier. Dette indikerer at struktureringen av trålerflåten fra 66 til 48 fartøy 2005-2007 (tabell 7) i hovedsak har skjedd innenfor de samme flerbåtrederier uten at gjelden er øket. Bare en liten del av ressursrentekapitalen i trålernæringen er trukket ut sammenlignet med for eksempel ringnotrederiene (tabell 8). Det betyr at bokførte

immaterielle verdier i stor grad er ført over som andre driftsinntekter i andre trålereierselskaper i stor grad innenfor de samme konserner som Aker Seafood.

Oppsummering og diskusjon

Denne undersøkelsen viser at det er vanskelig å påvise positive lønnsomhetseffekter i rederienes regnskaper 2005-2007 av strukturpolitikken i fiskeflåten. De lønnsomhetsendringene som kan registreres innenfor torskefiskeriene er i hovedsak knyttet til økende fangstverdier i den undersøkte perioden. De pelagiske rederienes positive resultater kommer fra store finansielle inntekter fra en kapital bygd opp i gode inntektsår før 2005 som de kunne tære på i perioden 2005-2007 selv om fangstverdiene falt.

Derimot fremkommer det at den del av flåten som *ikke* har strukturert før 2007, dvs. fartøy under 15 meter og deler av flåten over 15 meter, har oppnådd bedre økonomiske resultater enn de som *har* strukturert. Årsaken til dette er først og fremst at de rederier som ikke har strukturert har betydelige lavere kapitalkostnader og mindre ressursrentetapping fordi de ikke har investert i kvoterettigheter. Denne delen av flåten har også hatt fordel av økede kvoteandeler uten selv å investere i kvoter i og med at en del av enhetskvotene som inngår i strukturkvoter går tilbake til hele gruppen hvor struktur fartøyet trekkes ut. Det vil si at de som ikke strukturerer får økede kvoter ved at andre strukturerer i samme gruppe men uten ekstra kostnader.

De som har investert i økende strukturkvoteandeler har øket gjeldsbelastningen betydelig. Så lenge markedet for kvotefaktorer har vært økende, så har slike investeringer vært gunstige i og med at verdien av kvotene økte mer enn det de enkelte aktørene betalte på investeringstidspunktet. I et stadig økende marked kunne finansielle aktører hente ut gevinster gjennom stadige struktureringstransaksjoner. På denne måten kunne den ressursrenten som lå i dette trekkes ut av næringen. Total sett har vi beregnet at det er investert 3,7 milliarder kroner i immaterielle kvoteverdier i perioden 2005-2007. Disse investeringene er i stor grad finansiert med økende "Andre driftsinntekter" som antas å være kvotesalg av deler av de årlige tildelte kvoter og av permanente kvoterettigheter. Inntekter fra utleie av kvoter tildelt gratis av fiskerimyndighetene er således brukt av rederier til å finansiere kjøp av permanente kvoterettigheter. Men den bokførte egenkapitalen er for alle grupper lik eller lavere enn de bokførte kvoteverdier. Det betyr at det er statens utstedelse av kvotepapirer som gir sikkerhet for all egenkapital i den norske fiskeflåten, mens selve fartøyene og deler av kvotekjøpene er 100 % lånefinansiert. Likevel finner vi en netto tapping av ressursrente på ca 460 millioner

kroner per år i 2006 og 2007. Størst er den i ringnotflåten hvor det ble kjøpt kvoterettigheter disse to årene for 1,46 milliarder kroner hvorav 1,17 milliarder er ren ressursrentelekkasje til andre selskaper som ikke er registrert under fiske og fangst i Brønnøysundregistrene. De rederne som har vært så heldig å disponere kvoterettigheter tildelt gratis av staten, har derfor kunnet høste meget store økonomiske verdier av strukturingsprosessen. Men de rederiene som er igjen som skal forente den økende gjeldsgraden blir derimot mindre lønnsomme og sterkt risikoutsatt for konkurs når fiskeprisene og kvotene reduseres.

En viktig premiss for strukturpolitikken er å redusere fangstkapasiteten, blant annet for å redusere presset på høyere kvoter og fangstpress. Fangstpress oppstår først og fremst av et økonomisk press fra banker og investorer som skal ha sine penger tilbake med renter uavhengig av fangst- og markedsforholdene. Dess høyere total kapital involvert i fartøyene, dess høyere fangstpress vil en forvente. Resultatet av strukturpolitikken er at fangstkapasitet målt i total kapitalinnsats er kraftig øket i de gruppene som har hatt anledning til å strukturere mens de bokførte varige driftsmidlene (bokført fartøyverdi) og driftskostnadene utenom lønn kun er redusert marginalt. Gjennomsnittsalderen for registrerte fartøy i alle flåtegruppene er samtidig i følge Fiskeridirektoratets fartøyregister øket fra mellom 0,5 og 0,9 år i samme periode. Det er her ingen forskjell mellom de gruppene som har hatt tillatelse til å strukturere og de mindre fartøyene under 15 meter som ikke har strukturert. Faktisk er både den bokførte total kapitalen og fartøyverdien redusert mer i fartøygruppen under 15 meter som *ikke* har strukturert sammenlignet med de øvrige gruppene. Trålergruppen som har strukturert mest, har derimot øket både total kapitalen og den bokførte verdien på de varige driftsmidlene (fartøyene). Det økonomiske fangstpresset kan derfor være øket etter denne perioden for å kompensere inntektsbortfallet av lavere fiskepriser.

Analysene viser også at utleie av kvoter gjennom driftsordningene, slumpfiskordningene (restkvoter på opp til 20 % av tildelt kvote som tillates overført til andre fartøy) og rederikvoteordningene (overføring av kvoter innad i rederier eller samarbeidende rederier) har gitt betydelige inntekter bokført som Andre driftsinntekter. Spesielt gjelder dette for rederier med fartøy under 15 meter og rederier med fartøy over 28 meter. For rederier med konvensjonelle fartøy over 28 meter er inntektene fra kvoteutleie/salg større enn veksten i de immaterielle kvotemidler. Det betyr at kjøp av permanente kvoterettigheter er delvis finansiert av kvoteutleie, slik at netto ressursrentelekkasje er negativ. Inntekter fra kvoteutleie går også inn som driftsinntektsgrunnlaget. Utleie av deler av de årlige tildelte kvotene gjør det mulig for rederne å utnytte driftsmidlene på en mer effektiv måte uten ekstra investeringer og uten endring av eiendomsforholdene til kvoterettighetene. Dette ser spesielt ut til å være viktig i

torskefiskeriene med svært heterogen fangstsammensetning og fangstmønster. Utveksling av kvoter gjør det mulig med en fleksibel spesialisering på enkelte fiskearter og sesonger uten å miste fiskerettigheter. Slike spesialiseringsvalg kan tas fra sesong til sesong alt etter de økologiske variasjoner i fangsttilgjengelighet noe som er økonomisk fordelaktig. Det er derfor bemerkelsesverdig at mens rederiene i den havgående flåten fortsatt gis muligheter for slik kvoteutleie innenfor rammen av regelverket, så ble muligheten for kvoteutleie og samdrift opphevet for rederiene i kystfiskeflåten i 2008.

Analysene viser også at rederier med de minste fartøyene under 15 meter som ikke har strukturert, kan fremvise en bemerkelsesverdig god lønnsomhet sammenlignet med rederier i andre fartøygrupper. Dette gjelder både om lønnsomheten er målt som samfunnsøkonomisk verdiskapningsbidrag (summen av godtgjørelse til lønn og kapital), eller som resultat til eier før skatt eller som total kapitalbidrag. Rederier med de minste fartøyene gir høyest verdiskapningsmargin av alle rederitypene per salgskrone, men skårer også høyt sammen med de øvrige konvensjonelle fartøygruppene som verdiskapning av de totale driftsinntektene (som både inneholder salgssinntekter og inntekter fra kvoteleie). Dette er en bekreftelse på resultater fra tidligere undersøkelser av verdiskapningen i den norske fiskeflåten basert på analyser av data fra Fiskeridirektoratets 1999-2003⁴¹.

Når det gjelder resultat før skatt så er det ringnotrederiene som skårer høyest både beregnet ut fra de samlede driftsinntektene og ut fra bare salgssinntektene. Men også for resultat før skatt gir rederier i de minste fartøygruppen under 15 meter bedre avkastning av salgssinntektene og av bokført total kapital enn de øvrige konvensjonelle fartøygrupper hvor strukturingsprosessen er kommet godt i gang.

Trålerrederiene er den fartøygruppen som skårer lavest både når det gjelder verdiskapning av driftsinntektene og av salgssinntektene samt total kapitalmargin noe som også var resultatet fra undersøkelsen 1999-2003⁴². Det er kun for resultatindikatoren Resultat før skatt (eierinntektene) av salgssinntektene, at trålerrederiene har gitt bedre rangering enn rederiene med konvensjonelle fartøy.

Dette underbygger at for å oppnå best mulig verdiskapning per fangstkilo, så er det fordelaktig å overføre kvoter fra den minst lønnsomme havfiskeflåten til kystfiskeflåten i den grad denne flåten kan fange fisk som migrerer til fangstfelt hvor kystflåten kan arbeide kostnadseffektivt og i den grad at flåten kan tiltrekke seg tilstrekkelig arbeidskraft. Videre vil det være økonomisk fordelaktig å ytterligere fremme lønnsomheten ved å oppmuntre rederne til samdrift og kvoteutveksling for å utnytte driftsmidlene på en best mulig måte. Dette vil

være en mer økonomisk fordelaktig strategi enn å strukturere og redusere fangstkapasiteten til denne flåten.

Analysen har vist at de forbedrede økonomiske resultatene i flåten i all hovedsak kan forklares med økende fangstverdier, det vil si større totalkvoter og økende priser. Næringen har senere i 2009 erfart 30 % fallende fiskepriser tilbake til det prisnivået som gjaldt i 2005 og kanskje tidligere. Selv om kvotene er noe øket så vil totalresultatet bli fallende fangstverdier. Dette gjør spesielt rederier sårbare som har strukturert med fartøy i gruppen 15-28 meter. Gjennomsnittsfartøyet i denne gruppen hadde en fallende lønnsomhet allerede i perioden 2005-2007 da kvoter og priser økte. Utleie og salg av kvoterettigheter er den inntektskilden som bidrar til et positivt resultat for rederier for fartøygruppen. Med et inntektsfall på 20 % vil gjennomsnittsrederiet i både 15-28 gruppen, over 28 meter og trålerne gi null resultat før skatt. 3 % lavere lånerente kan kompensere cirka 6 % av i brutto driftsinntekter. Det betyr at de som har investert i dyre kvoterettigheter med stor gjeld vil gå med betydelige underskudd og være meget utsatt økonomisk selv om også rentenivået også er forbedret. Struktureringsprosessen har med andre ord svekket soliditeten i rederiene i torskefiskeriene noe som gjør dem mer økonomisk utsatt i nedgangstider og øker presset mot ressursene, med andre ord det motsatte av den effekten som myndighetene ønsket å oppnå.

Gjennomsnittsrederiet med de minste kystfiskefartøyene under 15 meter og for ringnot vil begge klare en nedgang i salgsverdiene på 20 % uten å gå i underskudd. Rederiene i disse to næringene er med andre ord mer solide enn rederiene i de fartøygruppene i torskefiskeriene som nylig har gått gjennom en strukturingsprosess.

Myndighetenes strukturpolitikk som tillater privat omsetning av fiskerettigheter som i følge Havressursloven § 2 tilhører fellesskapet i Norge, ser ut til å gå gjennom den samme bobleøkonomien som aksje- og eiendomsmarkedene. De som så langt har tjent på denne utviklingen er finansinvestorer og banker som kom tidlig inn i dette markedet mens den økonomiske boblen fortsatt vokste. Tilbake står en næring med mer gjeld, dårligere lønnsomhet og økonomisk utsatt når boblen trekker seg sammen. Verst ute er de unge driftige fiskerne som ved hjelp av bankene har kjøpt kvoterettigheter til stigende priser uten å komme seg ut igjen før markedet snur. Mange av disse vil være klare konkurskandidater i de nærmeste årene.

Konklusjon

Hovedproblemstilling i denne analysen var om struktureringsprosessen i fiskeflåten har gitt en mer lønnsom fiskeflåte når man også korrigerer for endringer i bruttoinntekter som følge av endrede fiskepriser og fangst? Analysen viser at det ikke er mulig å påvise slike effekter i regnskapene for 2005 til 2007. De registrerte lønnsomhetsforbedringene i torskefiskeriene kan primært forklares med høyere salgsverdier og økende inntekter av utleie og salg av kvoter samt økende finansinntekter i ringnotrederiene som følge av gode inntektsår før 2005.

Delproblemstillingene var om det er forskjell i lønnsomhetseffektene mellom rederier i de enkelte fartøygruppene som har fått tillatelse for strukturering til ulike tidsperioder og mellom de rederier som har strukturert og de som ikke har strukturert innenfor de enkelte fartøygruppene? Analysen viser at de gruppene som har strukturert sist har gjennomsnittlige dårligere lønnsomhet enn de som har strukturert tidligere på grunn av høyere kapitalkostnader. Den samme effekten kan dokumenteres når man sammenligner fartøy i alle grupper som ikke har strukturert med de som har strukturert: De som ikke har strukturert har lavere kostnader enn de som har strukturert fordi de får tilført kvoter gratis som de som har strukturert må betale for.

Når rederiene i de enkelte grupper sammenlignes med hverandre er det likevel genser for hvilke effekter som kan trekkes ut over tid av strukturordningene gjennom avskrivning og nedbetaling av gjeld i de enkelte fartøygrupper i og med at driftskostnadene per fangstkilo er forskjellig og vanskelig å redusere ytterligere gjennom stordrifts- og effektivitetsforbedringer. Rederiene i de fartøygrupper som fisker på fisk som går konsentrert i stim, dvs. de pelagiske flåten som fisker på sild, makrell og kolmule og kystfiskeflåten som fisker på torskefisk under gyte og beitevandring, har lavere fangstkostnader per salgskrone enn den havgående trål og lineflåten som også fisker mens fisken står spredt i havet. Analysene viser at rederiene i den havgående lineflåten var totalt sett mer kostnadseffektiv i forhold til salgsverdiene enn den havgående trålerflåten i 2006-2007.

Et bemerkelsesverdig resultat er at den fartøygruppen under 15 meter som ikke hadde tillatelse til å strukturere men kun til å leie ut deler av kvotene etter en driftsordning, er den gruppen i undersøkelsen som gjennomsnittlig gir det beste verdiskapningsbidraget til netto nasjonalprodukt av både salgsinntektene og driftsinntektene og med den beste totalkapitalmargin i torskefiskeriene. Disse resultatene synes å være stabile over tid i og med at de bekrefter tilsvarende funn i økonomiske analyser av fiskeflåten fra perioden 1999-2003.

Det paradoksale er at intensjonen med strukturpolitikken har blant annet vært å fremme en mer lønnsom fiskeflåte, mens den faktiske næringsutviklingen ikke viser slike resultater. Årsaken til dette avviket er tosidig:

1. For det første har strukturpolitikken ført til en kapitalisering av fiskerettighetene ved at myndighetene og bankene i praksis har godtatt at fiskekvoter kan pantsettes. Men i stedet for den teoretiske forventningen om at rederne ville nedbetale gjeld over tid, så har dette ført til en betydelig tapping av ressursrente ut av næringen og gjeldsoppbygging i forbindelse med kjøp og salg av kvoterettigheter. De som tapper ut ressursrenta er vinnerne i dette markedet. De som sitter tilbake i næringen har på den andre siden fått en økende innsats av total kapital og gjeldsbelastning å betjene. Dette har skjedd uten at selve flåten er fornyet, ei heller at kostnadseffektiviteten er øket. Tvert i mot sitter man igjen med en flåte som representerer et større kostnadspress på ressursene enn før, dvs. det motsatte av hva myndighetene ønsket å oppnå. Soliditeten i rederiene i torskefiskeriene er også sterkt svekket ved inngangen av en periode med sterkt fallende priser noe som gjør spesielt de mest gjeldstyngende rederier mer økonomisk utsatt.

2. For det andre låser fordelingen av fiskekvotene fast flåtestrukturen uavhengig av verdiskapningsbidraget til samfunnet. Etter vedtak i Norges fiskarlag fordeles kvoter mellom fartøygrupper etter faste forholdstall uavhengig av verdiskapningen av fangstene i de enkelte grupper. Dette er en kvotefordeling som ikke kan være bærekraftig over tid. Tidligere kunne lav verdiskapning i trålerflåten kompenseres ved verdiskapning i bestemte bedrifter og distrikter hvor flåten hadde leveringsforpliktelser. Disse forpliktelsene er sterkt redusert gjennom lovverket. Uten den avledede verdiskapningen av denne samfunnsoppgaven og med fortsatt den laveste verdiskapningen per fangstkilo, har denne flåten svekket sin konkurransevne om de fremtidige kvotene i forhold til andre flåtegrupper.

Ut fra disse konklusjonene kan fiskerienes verdiskapningsbidrag til samfunnet økes ved å erkjenne de klassiske innsikter innen fiskeriøkonomi om at inntektene i fiskeriene som høster en naturressurs varierer over år. Både den biologiske produksjonen og markedsprisene svinger over tid. En lønnsom næringstilpassning forutsetter derfor en strukturell fleksibilitet som gjør det mulig for rederiene å mestre sesongvariasjon og som gjør det mulig å bygge opp reserver i gode tider og ikke ha mer gjeldsbelastning enn det som kan betjenes i dårlige tider. En robust verdiskapning kan derved fremmes ved

1. Tildeling av kvoterettigheter uten kapitalvederlag innenfor styrte kapasitetsrammer etter en konkurransemodell knyttet til aktivitet og driftsresultater som skissert i Ligamodellen⁴³
2. Avskrivning og utfasing over tid av kvoter som rederiene har kjøpt og bokført som immaterielle verdier
3. Tillate en fleksibel utleie av deler av de tildelte sesongkvoter som øker driftsinntektene uten at rederiene mister de tildelte rettigheter. Slike muligheter er allerede etablert i havfiskeflåten gjennom driftsordninger, rederiordninger og slumpfiskordninger.
4. Omfordeling av gruppekvoter til de fartøygrupper som marginalt gir størst verdiskaning per salgskrone (fangstkilo).

Referanser

- 1 Se oversikt: Trondsen T (2005): Ligamodellen. En rekrutteringsmodell for fiskeriallmenningen. Diskusjonsrapport Norges fiskerihøgskole, Universitetet i Tromsø. www.fishmarketing.com 26.2.2009
- 2 Ørebech Peter (1982): Konesjoner i fisket. Tanum-Nordli.
- 3 Saltvannsfiskeloven, lov nr 94/1984
- 4 Hersoug B (2005): Closing the commons. The Norwegian fisheries from open access to private property. Ebnron.
- 5 <http://www.lovdato.no/for/sf/fi/fi-20030912-1131.html>.
- 6 Trondsen T og TM Jørgensen (2005): Fangst og landingsmønster for trålere med leveringsplikt i Finnmark. Rapport Norges fiskerihøgskole, Universitetet i Tromsø. www.fishmarkering.com
- 7 Se note 32
- 8 NOU 2006: 16, Strukturvirkemidler i fiskeflåten. Utredning fra utvalg oppnevnt ved kongelig resolusjon av 6. januar 2006. Avgitt til Fiskeri- og kystdepartementet 19. august 2006.
- 9 St.meld. nr. 21, (2006-2007), Strukturpolitikk for fiskeflåten. Tilråding fra Fiskeri- og kystdepartementet av 16. mars 2007, godkjent i statsråd samme dag. (Regjeringen Stoltenberg II)
- 10 Innstilling fra næringskomiteen om strukturpolitikk for fiskeflåten. Innst. S. nr. 238 (2006-2007). Kildedok: St.meld. nr. 21 (2006-2007), Dato: 31.05.2007, Utgiver: Stortingets Næringskomite.
- 11 Dvs. inntil 2,6 enhetskvoter på et fartøy, se note 20
- 12 Jfr Regnskapslovens § 5.3. http://www.lovdato.no/cgi-wift/wiftldles?doc=/usr/www/lovdato/all/nl-19980717-056.html&emne=regnskapslov*&&
- 13 <http://www.regnskapsstiftelsen.no/default.aspx?did=9148448>
- 14 Jfr Regnskapslovens § 3.9: <http://www.lovdato.no/cgi-wift/ldles?doc=/all/nl-19980717-056.html&3-9>
- 15 Gjesdal F (2003): Teoretisk gjennomgang av Budsjettnemdas lønnsomhetsundersøkelser. SNF rapport nr 24, Bergen
- 16 Engelsk: ROI before taxes and after financial costs.
- 17 www.purehelp.no
- 18 www.fiskidir.no
- 19 <http://faolex.fao.org/docs/texts/nor47146.doc>
- 20 Melding fra fiskeridirektøren. J-107-2004 (Utgått) Forskrift om endring av forskrift av 7. november 2003 nr. 1309 om spesielle kvoteordninger for kystflåten. <http://www.fiskeridir.no/fiskeridir/fiske-og-fangst/j-meldinger/utgaatte-j-meldinger/j-107-2004>
- 21 Se note 32 og 35
- 22 Se note 30

-
- ²³ Høyesteretts kjæremålsutvalg (7.5.2002): Anke nektet fremmet for Høyesterett etter tvml. § 373 tredje ledd nr 1 – ”det anses klart at anken på dom i Hålogaland lagmannsrett ”Ytterstad” ikke vil føre frem”.
- ²⁴ Se note 15
- ²⁵ Overgangsregel E, Skatteloven §2-38 åpnet i 2005 for at private eiere av aksjer kunne overføre aksjene til et aksjeselskap (> 80% aksjeandel) med lavere skattesats uten gevinstbeskatning, noe som motiverte og førte til en stor vekst i antall aksjeselskaper
<http://www.skatteetaten.no/Templates/Artikkel.aspx?id=10362&epslanguage=NO>
http://www.narf.no/templates/Page___824.aspx
- ²⁶ Beregnet slik: Veksten 2007-2005 i de samlede immaterielle verdier (Imv) (gjennomsnitt * antall) minus summen av andre driftsinntekter (Adi) 2006 og 2007. Hvis veksten i Imv er større enn Adi så føres midler ut av sektoren. Om Adi er større enn Imr så resirkulerer verdiene i sektoren.
- ²⁷ Se note 20
- ²⁸ Se note 26
- ²⁹ FOR 2000-07-28 nr 795: Forskrift om enhetskvoteordning og rederikvoteordning for konvensjonelle fartøy på eller over 28 meter. <http://faolex.fao.org/docs/html/nor31343.htm>
- ³⁰ Rånes SA (2003): Spesielle kvoteordninger. Iverksatte og foreslåtte enhetskvoteordninger i norske fiskerier. Fiskeriforskning Rapport 11/2003.
www.fiskforsk.norut.no/content/download/33356/138315/file/Rapport+11-2003+Spesielle+kvoteordninger.pdf
- ³¹ Se note 26
- ³² Melding fra fiskeridirektøren, J-59-2005 (Utgått) Forskrift om strukturkvoteordning mv for havfiskeflåten
<http://www.fiskeridir.no/fiskeridir/fiske-og-fangst/j-meldinger/utgaatte-j-meldinger/j-59-2005>
- ³³ Melding fra fiskeridirektøren J-179-2006 (Utgått) Forskrift om endringer i forskrift om strukturkvoteordning mv for havfiskeflåten. <http://www.fiskeridir.no/fiskeridir/fiske-og-fangst/j-meldinger/utgaatte-j-meldinger/j-179-2006>
- ³⁴ Melding fra fiskeridirektøren J-129-2007 (Utgått) Forskrift om endring i forskrift 4. mars 2005 nr. 193 om strukturkvoteordning mv. for havfiskeflåten. <http://www.fiskeridir.no/fiskeridir/fiske-og-fangst/j-meldinger/utgaatte-j-meldinger/j-129-2007>
- ³⁵ Melding fra fiskeridirektøren J-129-2007 (Utgått). Forskrift om endring i forskrift 4. mars 2005 nr. 193 om strukturkvoteordning mv. for havfiskeflåten. <http://www.fiskeridir.no/fiskeridir/fiske-og-fangst/j-meldinger/utgaatte-j-meldinger/j-129-2007>
- ³⁶ Se note 30
- ³⁷ Se note 26
- ³⁸ Se note 30
- ³⁹ Se Trondsen T og TM Jørgensen (2008): Konsentrasjon av norske fiskekvoter 2008 på fiskebåtredere. Norges fiskerihøgskole. www.fishmarketing.com . 10.10.2008
- ⁴⁰ Se note 26
- ⁴¹ Trondsen T og T Vassdal (2005): Hvordan øke verdiskapningen av fiskeressursene? Arbeidsrapport Norges fiskerihøgskole. www.fishmarketing.com 4.8.2005
- ⁴² Se note 41
- ⁴³ Se note 1