

ARBEIDSRAPPORT

PRISER PÅ KVOTER OMSATT SAMMEN MED FISKEFARTØY 10-13 M

Av

Torbjørn Trondsen, Terje Jørgensen, Terje Vassdal

Norges fiskerihøgskole
Universitetet i Tromsø¹

Versjon 5_7.11.06

¹Takk også til fisker Svein Johansen og aksjonen "Folkets rett til fiskeri allmenningen" som både har oppfordret til at denne analysen er blitt gjennomført og har bidratt med sjarkfiskernes erfaringer og perspektiv. Forfatterne takker professor Petter Holm for nyttige kommentarer på et tidligere rapportutkast. Forfatterne er imidlertid ansvarlig for rapportens analyser og konklusjoner. Rapporten kan heller ikke tas til inntekt for Norges fiskerihøgskole som institusjon

Innledning

Individuelle fiskekvoter er blitt et knapphetsgode. Det sirkulerer mange anekdotiske historier om hvilke priser som betales for kvoterrettigheter som følger med omsetning av fiskefartøyer. I denne rapporten skal vi undersøke hva som faktisk er betalt for individuelle garanterte kvoterrettigheter (Gruppe 1) sammenlignet med fiskerettigheter uten slike individuelle rettigheter (Gruppe 2) innenfor kystfiskefartøy i størrelsesgruppen 10-13 meter slik det er blitt registrert i Skipsregisteret. Vi skal også undersøke faktorer som vi antar har betydning for verdien av kvoterrettighetene, først og fremst myndighetenes tildeling av fangstrettigheter, fordeling av kvoter mellom ulike fartøygrupper og regulering av avviklingen av fisket gjennom fangståret. Vi vil også undersøke om forskjellene i reguleringene mellom fartøygruppene påvirker av markedsverdien av fangsten og dermed indirekte verdien av kvoterrettighetene.

Vi antar generelt sett at verdien av fiskerettigheter som et knapt gode påvirkes av tilbud og etterspørsel innenfor avgrensede markeder. Fiskerimyndighetene fordeler kvoter innenfor fartøygrupper etter driftsmønster og størrelse (lengdegruppe) som således oppstår som markedsarenaer som regulerer hvem som kan kjøpe og selge kvoterrettigheter seg i mellom. Innenfor den såkalte Finnmarksmodellen fordeles en del av den nasjonale totalkvoten TAC til gruppekvote til fartøy mellom 10-14,99 meter innen fiske etter torsk, hyse og sei nord for 62°N. I 2006 ble for eksempel 20 % av totalkvoten fordelt til fartøy 10-14,99 m. Imidlertid har noen fiskere fått tillatelse til å overføre sine kvoterrettigheter til et større fartøy uten at de får større kvote av den grunn. Myndighetene har derfor innført begrepet "Hjemmelslengde" som selve kvoten er knyttet til. Et fartøy på 20 meter kan således fiske med en kvote tilhørende fartøy på 10 meter. Markedsarenaen for fiskerettigheter begrenses derfor av fartøyenes hjemmelslengde. Myndighetene har også en målsetting om at hele den norske totalkvoten skal oppfiskes i løpet av året. Derfor opererer man med overregulering på begynnelsen av året. Det betyr at hvert fartøy får gjennomsnittlig større kvote enn det de vil fiske i løpet av året fordi det kalkuleres at ikke alle fartøy vil ta sin kvote. I tillegg økes de individuelle kvotene ut over året hvis dette er nødvendig for å få fangstprognosene til å matche totalkvoten. På slutten av året kan også grensene mellom kvotegruppene oppheves for eksempel at trålere tar kystkvoter for at hele kvoten skal tas. Det oppstår derfor markedsarenaer for mer spesialiserte fartøy som posisjonerer seg for å ta slike tilleggskvoter.

Verdien av kvoterrettighetene vil kunne variere alt etter tilbuds/etterspørselsbalansen innenfor hver av slike regulerte markeder.

Verdien av kvoterrettighetene antas også å bli påvirket av mulighetene for å tilpasse fangstene til markedenes preferanser. Et fartøy med faste kvoter uten muligheter for øket fangst kvantum, kan bare øke inntjeningen ved i større grad tilpasse fisket og fiskekvaliteten til etterspørselen. Fartøy som fisker på en felleskvote sammen med andre fartøy kan påvirke sine inntekter ved å øke totalfangsten. Myndighetens fordeling av rettigheter mellom fartøy antas derfor også å påvirke fangstens markedsverdi og dermed markedsverdien av kvoterrettigheten.

Vi vil i dette arbeidet se hvordan slike reguleringsopplegg påvirker fordeling av kvoter mellom fysiske fartøy og hvilken betydning dette har for kvoteverdien. Vi vil avgrense analysen til fartøy mellom 10-13 meter lengste lengde som utgjør kun en del av fartøygruppen 10-14,99 meter hjemmelslengde som fiskerimyndighetene legger til grunn i sine kvotefordelinger.

Datagrunnlag og analysemetode

Datagrunnlaget for omsetningsprisene for fiskefartøyer er Skipsregisteret som registrerer alle kjøp og salg av fiskefartøyer. Data for norsk fangst er hentet fra Statistisk Sentralbyrå's statistikkbank. Data for fiskerettigheter og kvoter er hentet fra Fiskeridirektoratets registre, mens data for faktisk fangst er hentet fra Norges Råfisklags register over alle sluttседler (fakturaer) over fiskesalg fra fartøy og fiskekjøper.

Ved hver eieroverføring av fiskefartøy føres det et skjema i Skipsregisteret som inneholder fartøyets tekniske beskrivelse, hvem som er selger og kjøper samt salgpris. Når et fartøy overføres fra en eier til en annen kan det gis et nytt registreringsmerke som er knyttet til kjøperens tilhørighet i kommune og fylke. Ved å følge radiokallesignalet kan fartøyet følges fra eier til eier. Vi har gjennom dette kartlagt et utvalg av enkeltfartøy 10-13 meter i hovedsak fra Nord Norge med hensyn til deres eier- og omsetningshistorien i perioden 1992 til 2006.

Estimater for verdien av fiskekvoter knyttet til fartøyene er beregnet på følgende måte: Skipsregisterets fartøy er gjennom registrert radiokallesignal koplet opp til Fiskeridirektoratets register over fartøyer med individuelle fiskekvoter (Gruppe1 hvitfisk, sild og makrell) tildelt i 2006. Fartøy som både er registrert omsatt i Skipsregisteret og Fiskeridirektoratets kvoteregister utgjør utvalget av GR1 fartøyene i analysen. Fartøy registrert omsatt i Skipsregisteret men som ikke er registrert med kvoter i Fiskeridirektoratets register utgjør utvalget av GR2 fartøy i analysen, dvs. fartøy som ikke har en garantert minstekvot. Med basis i denne klassifiseringen har vi beregnet gjennomsnittlig omsetningsverdi hvert år bakover for fartøy alt etter registrerte kvoterettigheter i 2006 og forskjellen mellom disse gruppene. Vi har også beregnet hvordan omsetningsprisene for fartøy øker med stigende kvoteverdi.

Skipsregisterdata.

Vi har registrert 456 skipstransaksjoner fra Skipsregisterets database innen den utvalgte fartøygruppen 10-13 m i perioden 1992-2005. Dataene forelå i Skipsregisteret i papirformat og ble manuelt overført elektronisk til en Excel fil som grunnlag for videre analyse.

I alt inneholdt registeret prisdata på 291 (64 %) av de 456 registrerte transaksjonene i Skipsregisteret. Dette antas å være representativt for hele populasjonen. Fartøyene ble identifisert gjennom sitt radiokallesignal som følger hvert enkelt fartøy gjennom dets historie selv ved skifte av eier og fiskeregistreringsmerke. Hvert enkelt fartøy kan ha vært gjennom opp til 7 transaksjoner i perioden. I alt inneholder databasen 218 fartøy, noe som gir et gjennomsnitt på vel 2 transaksjoner per fartøy. Disse fartøyene er kontrollert for i hvilke kvoterettigheter de hadde tilgang på i 2006 med basis i Fiskeridirektoratets konsesjonsregister. 93 fartøy hadde GR1 kvote. Av de resterende 125 fartøy uten GR1 kvote i 2006 var 53 fartøy strøket av Skipsregisteret i 2006.

	GR1	GR2	Sum
Antall	93	125	218
Prosent	43 %	57 %	100 %
Total kvote i TEK-tonn ²	8294		
Kvote/fartøy TEK-tonn	87		

Tabell 1: Registrerte skipstransaksjoner gjennom Skipsregisteret. Fordeling av fartøyenes rettigheter innen GR1 og GR2 i 2006

² TEK=torskeekvivalenter. Her beregnet etter gjennomsnittlig verdi, se fotnote 9.

Slutseddeldata

Data fra slutseddellregister ble levert av Norges Råfisklag i form av en anonymisert liste over fartøy 10-13 meter som hadde levert fangst i Norges Råfisklags distrikt i perioden 1.1. 2005 til 31.6.2006. Fangsten er fordelt på fartøy med og uten kvoterettigheter. Grunnlaget var en liste over fartøy 10-13 meter med anmerking av hvilke som hadde GR1 kvote i 2006, utkjørt etter Fiskeridirektoratets registre. Alle som ikke hadde GR1 kvote er definert som GR2, dvs. fartøy uten garanterte minimumskvoter, men som fisker på maksimalkvoter innenfor et totalkvotesystem.

Databegrensninger

Det understrekes at alle tall som viser fordeling mellom Gruppe 1 (GR1) og Gruppe 2 (GR2) er basert på en liste over hvilke fartøy som hadde GR1 kvote i 2006. En del av de fartøy som har GR1 i 2006 kan ha fått tildelt slike rettigheter i perioden for eksempel ved en ekstratildeling av GR1 rettigheter i 2001 og 2003, eller ved oppkjøp av kvoterettigheter. Det betyr at noen fartøy som statistisk sett er gruppert som GR1 før det ble anledning til å slå sammen rettigheter i 2003 kan ha vært GR2 fartøy.

Forutsetningen ved de kondemnerings- og driftsordninger som har vært gjeldende i perioden har vært at det fartøy som kvoten ble flyttet fra, skulle tas ut av fisket og enten permanent vært strøket fra Skipsregisteret (ved kondemneringsordningen) eller tas midlertidig ut av fisket gjennom driftsordningen som tillater å flytte kvoten midlertidig til et annet fartøy³. Kondemnerte fartøy kan derved ikke gjenoppstå som GR2 fartøy senere, mens GR1 fartøy i som gir fra seg kvote i driftsordningen vil opptre med null i kvote og fangst av vedkommende fiskeart. I fangstsstatistikken vil derved både det fartøyet som gir fra seg kvote og det som mottar kvote inkluderes i det totale antallet. Gjennomsnittlig fangst per registrerte fartøy vil derved ikke endres. Fartøy som er registrert som GR2 i 2006 kan også tidligere ha vært GR1 fartøy og vice versa. Dette kan skje ved den metoden som praktiseres ved kjøp og salg av kvoter med fiskerimyndighetenes velsignelse: En som har en GR1 fartøy selger fartøyet med alle rettigheter til en annen fisker som har en GR1 eller GR2 båt mot å få kjøpe tilbake fartøyet uten GR1 rettigheter. Kjøperen gis tillatelse til å overføre kvoten fra det nyervervede fartøyet til kjøperens gamle båt, mens selgeren av GR1 fartøyet (for eksempel en som vil trappe ned fisket) får tilbake fartøyet uten GR1 rettigheter og kan fiske videre som GR2 fartøy. Slike transaksjoner påvirker da gjennomsnittstallene i statistikken ved at fartøy som er registrert som GR1 fartøy i 2006 kan ha vært kjøpt inn som GR2 fartøy og fusjonert med kvoter fra GR1 fartøy. Dette vil trekke ned gjennomsnittlig omsetningspris for GR1 fartøyene. Men for å oppgradere sitt GR2 fartøy til et Gruppe I fartøy må kjøperen kjøpe inn et GR1 fartøy som registreres med riktig pris. Selgeren vil imidlertid kjøpe tilbake fartøyet til en GR2 pris. I sum skulle ikke slike transaksjoner påvirke gjennomsnittsprisene hvis både kjøper og selger har kjøpt inn deres fartøy like mange ganger i perioden.⁴

³ Jfr Fiskeri- og kystdepartementets forskrift av 7. november 2003 nr. 1309 om spesielle kvoteordninger for kystflåten og I Fiskeri- og kystdepartementets forskrift av 30. juni 2003 nr. 876 om strukturavgift og Strukturfond for kapasitetstilpasning av fiskeflåten, begge med senere endringer

⁴

	Virkelig klassifisering		Statistikkstatus etter
	Transaksjon År 1	Transaksjon År 2	Kvote06
Kjøper	GR2	GR1	GR1
Selger	GR1	GR2	GR2

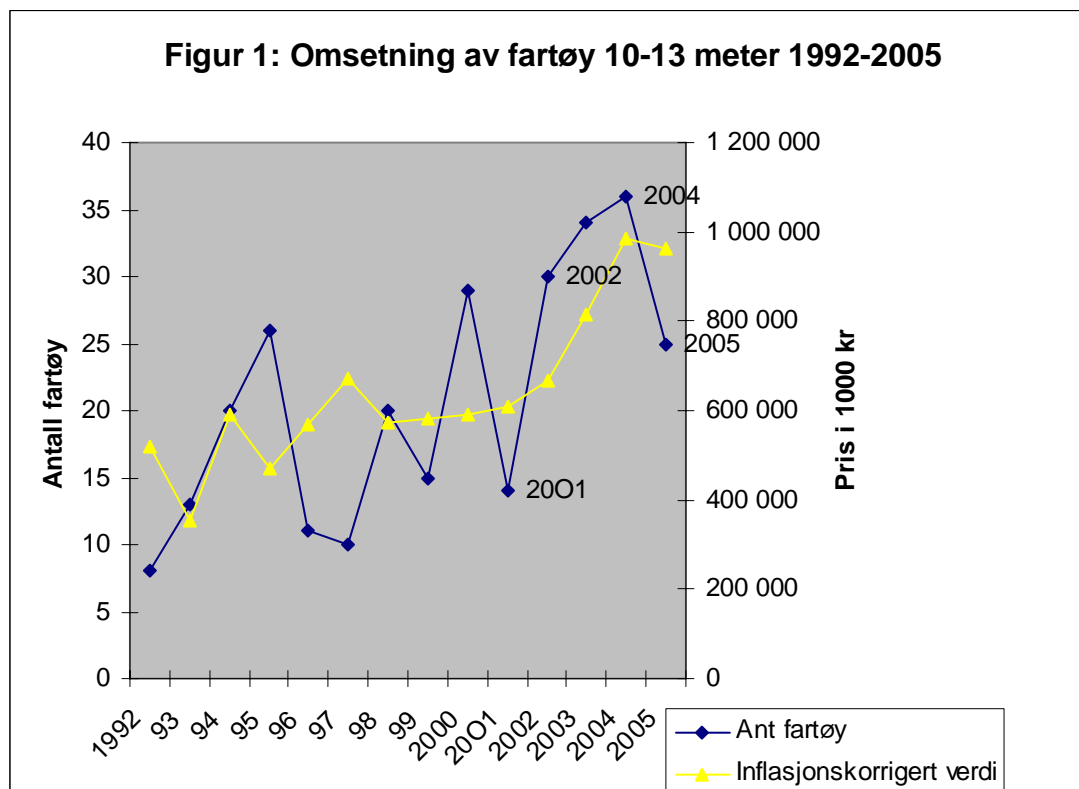
Feilmargin på gjennomsnittstallene kan imidlertid oppstå hvis en av dem er registrert med kjøp av fartøy under det samme registreringsmerket flere ganger enn den andre som har den endret kvotestatus som er registrert i 2006.

Vi har ikke systematisert omfanget av GR2 fartøy som er registrert som GR1 i vårt materiale og vice versa, noe som har krevd en fullstendig kartlegging av alle fartøyers rettighetshistorie som ikke er registrert i offentlige registre. Samlet sett antar vi imidlertid at forskjellene i gjennomsnittlige omsetningspriser for kvoterettighetene er noe mindre enn i virkeligheten fordi tendensen til å oppgradere fartøyene fra GR2 til GR1 er høyere enn at fiskere nedgradere fartøyene fra GR1 til GR2. Den siste aktiviteten antas først og fremst å være knyttet til fiskere som trapper ned sin aktivitet for eksempel ved pensjonering og som har vært mindre aktiv i kvotemarkedet enn den første ekspanderende gruppen som trolig består av yngre fiskere som bygger opp rettigheter. Feilmarginene er imidlertid mindre dess nærmere opp til 2006 vi kommer.

Dette støttes av den generelle trenden i utviklingen av fartøymassen 10-14,99 meter som danner en gruppe fartøyer som Fiskeridirektoratet regulerer etter felles kvotefordelingsregler. Veksten i denne størrelsesgruppen i perioden 1990-2006 var 64 % høyere for GR1 fartøy enn for GR2 fartøy (294 mot 179). For perioden 2003-2006 ble imidlertid antallet GR1 fartøy 10-14,99m redusert med 29 mens antallet GR2 økte med 33.

Resultater

Faktisk verdiutvikling



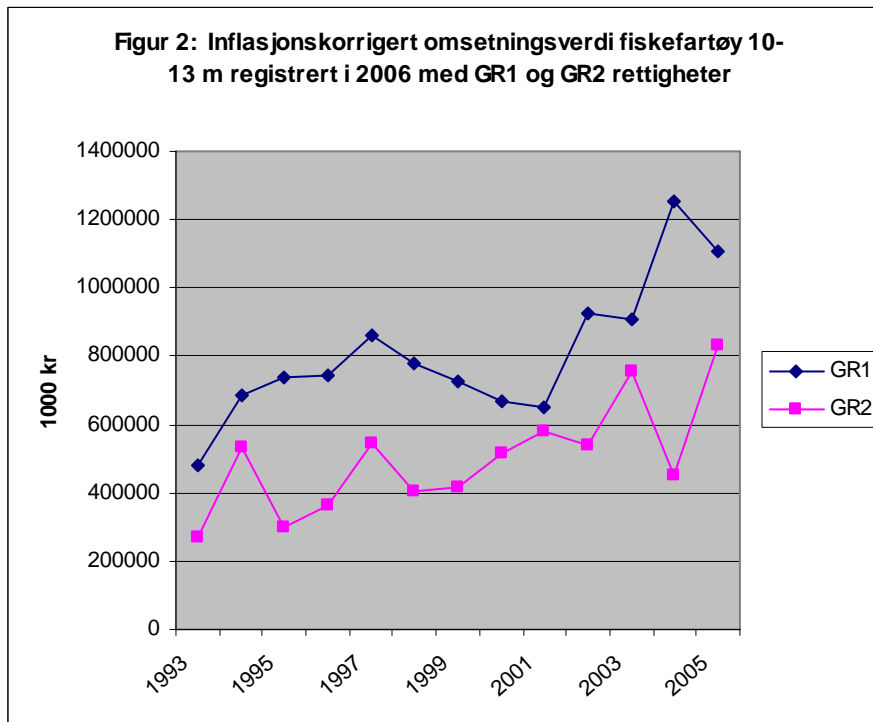
Figur 1 viser at av de kjøp og salg som var registrert i skipsregisteret, så har det vært en sterk økning av det årlige omsetningsvolumet innen denne gruppen, fra 10-15 transaksjoner per år først på 1990 tallet til 30-35 per år i den siste delen av perioden. Vi kan se av tabellen at økningen av transaksjonene er særlig kommet etter at myndighetene har innført regelendringer. Etter at kystfisket ble lukket i 1990, økte antall transaksjoner frem til 1995. Det samme skjedde etter regelendingene i 2000 og 2003, hvor myndighetene tillot opprykk av GR2 fartøy til GR1. Det som skjer i en slik periode er at aktørene strukturerer flåten gjennom kjøp og salg av fartøy slik at strukturen optimaliseres ut fra fiskenes økonomiske og naturgitte driftsforutsetninger. Etter at struktureringsprosessen har pågått en tid, går struktureringsaktiviteten ned og en ny struktur er tilpasset de nye driftsforutsetningene.

I denne struktureringsprosessen øker omsetningsverdien av fartøyene år for år. Figur 1 viser at den gjennomsnittlige omsetningsverdien av alle omsatte fartøy 10-13 meter, er øket i nominelle kroner fra vel 320 000 kroner i 1992 til 1,1 millioner kroner i 2005. Denne årlige verdiøkningen har vært på 9 % høyere enn den generelle norske prisstigningen for perioden 1993-2005⁵. Reell verdistigning økte fra 7 % i perioden 1993-2001 til 12 % for perioden 2001-2005.

Den gjennomsnittlige verdiøkningen kan delvis reflektere både en oppgradering av fartøyene generelt og endring i kvoteverdi som følger med fartøyet. For å identifisere disse to

⁵En internrente her betyr den renten man ville få på en investering tilsvarende gjennomsnittsprisen for fartøyene i 1992 og regner avkastning som verdiendringen frem til fartøyet ble solgt til gjennomsnittsprisen i 2005

effektene, har vi i figur 2 sammenlignet verdi på fartøy som i 2006 hadde GR1 kvote med fartøy uten slik kvote.



Figur 2 viser at det er en systematisk forskjell i prisnivå mellom fartøy som i 2006 hadde GR1 og GR2 kvoterettigheter. Om vi forutsetter at fartøyverdiene etter deres tekniske tilstand er lik for GR1 og GR2 fartøy, så reflekterer denne prisforskjellen fiskernes verdisetting av de kvoterettigheter som er knyttet til fartøyet⁶. Prisforskjellen var på 210.000 kr i 1993 noe som reflekterer verdien av kvoterettighetene etter lukkingen av fiskeriallmenningen ved innføring av GR1 kvoter etter i 1990. Prisforskjellen er imidlertid økende og var i perioden 2003- 2005 gjennomsnittlig på 410.000 kroner, noe som representerer 89 % høyere pris for fartøy med kvoterettighet sammenlignet med fartøy uten kvoterettighet.

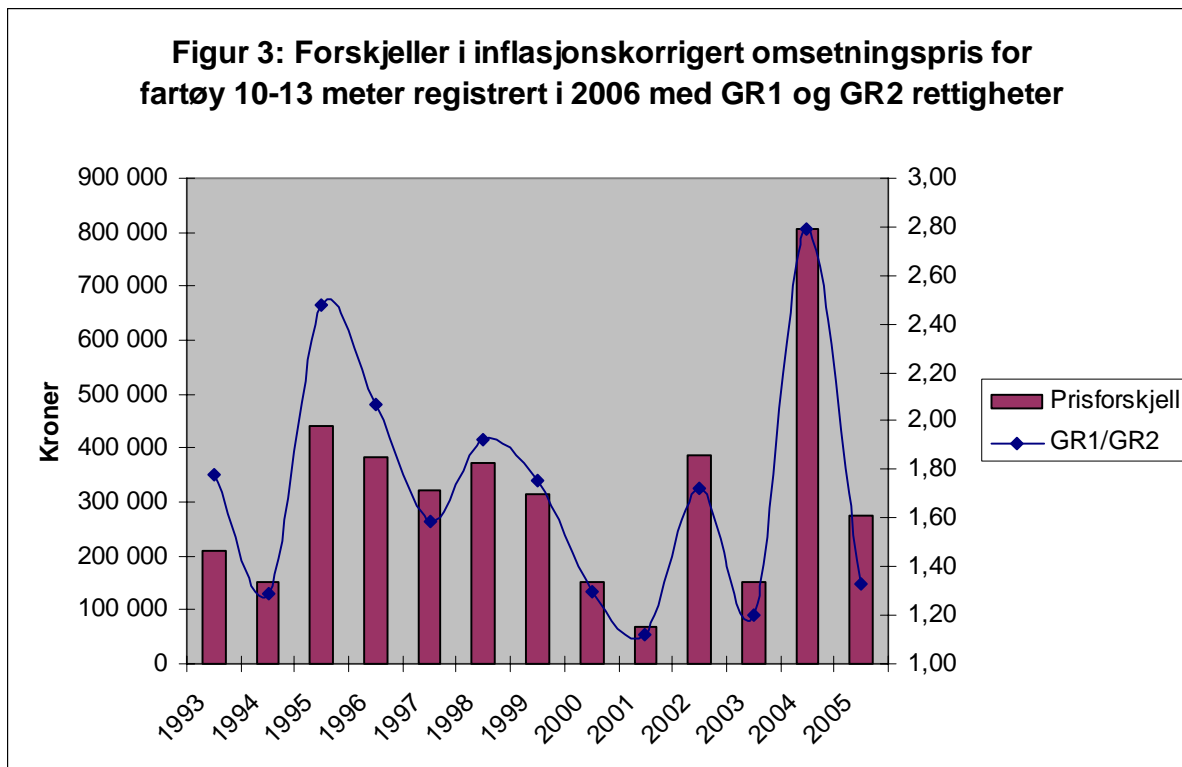
Den gjennomsnittlige ⁷ verdiøkningen ut over prisstigningen i samfunnet for de fartøy som hadde GR1 kvote i 2006 var 8 % årlig over hele perioden 1993-2002, mens den økte til 14 % årlig i perioden 2002-2005.

Også fartøy uten GR1 kvote har hatt en økende prisutvikling. Fra 1992/93 til 2002 var den årlige verdiøkningen 3 % over den generelle prisstigningen, men det tilsvarende tallet for 2002-2005 var på 16 %.

Figur 3 og 4 viser hvordan prisforskjellene varierer fra år til år.

⁶ Det kan i prinsippet tenkes at GR1 fartøy har reinvestert noe av sin høyere inntjening i forbedring av den tekniske standarden i fartøyet. Den forbedrede standarden på fartøyet ville i økonomisk forstand reflektere en del av den reinvesterte kvoteverdi.

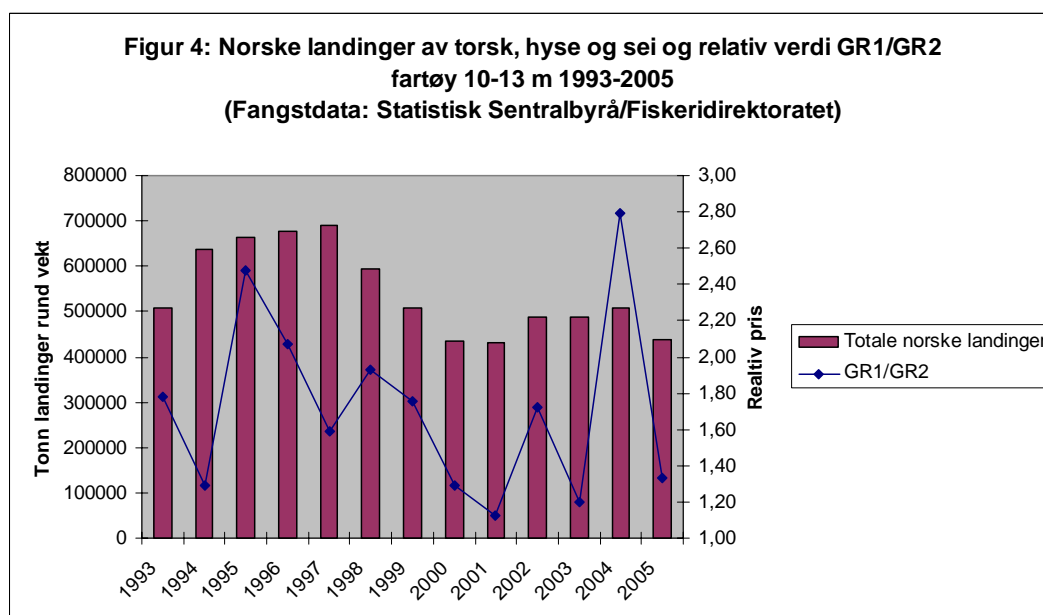
⁷ De prisforskjellene som observeres mellom Gr1 og Gr2 er et gjennomsnitt for det som har vært betalt i dette markedet. I enkelte tilfeller kan omsetningsprisen variere f.eks. ved omsetning innen familien.



Figur 3 viser at prisforskjellen mellom fartøy GR1 og GR2 fartøy i 2006 har vært fra 100-250% i perioden. I gjennomsnitt var prisforskjellene 163 % både for periodene 1993-2002 og for perioden 2002-2005. Prisforskjellene er høyest i 1995 og 2004.

Totalkvoter som markedsdrivere

Hvilken betydning har de totale kvotene for verdiutviklingen av kvoterettigheter?



Figur 4 viser at det er en klar sammenheng⁸ mellom den relative verdien av GR1 rettigheter i forhold til GR2 rettighet (GR1/GR2) og det faktiske fangstnivået i Norge for perioden 1993- 2002. I denne perioden var det ikke tillatt å slå sammen flere kvoterettigheter per fartøy. Dette mønsteret forandret seg drastisk etter at det i Fiskeri- og kystdepartementets forskrift av 30. juni 2003 nr. 876 hvor det ble etablert et Strukturfond for kapasitetstilpasning av fiskeflåten under 15 meter (hjemmelslengde)⁹. Vilkåret for kondemneringsstøtte var at alle konsesjoner eller deltakeradganger knyttet til fartøyet blir oppgitt.

I tillegg innførte det samme departementet ”Forskrift om endringer i forskrift 7. november 2003 nr. 1309 om spesielle kvoteordninger for kystfiskeflåten.” Denne forskriften gjorde det mulig med driftsordninger hvor fartøyene kunne utveksle en eller flere kvoter uten at noe fartøy ble tatt permanent ut av fiske.

Av figur 4 vises konsekvensen av disse ordningene, som vi vil betegne som ”Ludvigsen effekten”. Verdien av rettighetene fulgte ikke lengre utsiktene i fangstgrunnlaget totalt, men i det samlede fangstgrunnlaget som det enkelte fartøy kunne oppnå ved å trekke ut et annet fartøy fra fisket. Verdiforskjellen mellom GR1 fartøy og GR2 fartøy var i 2004 oppe i 800 000 kr eller 179 % høyere for GR1 enn for GR2 fartøy. Men som det fremgår av figur 3 falt kvoteverdiene igjen i 2005 og forskjellen mellom GR1 og GR2 igjen var blitt noe mindre. Dette er ikke en uvanlig reaksjon i markeder som stiger veldig raskt et år, noe som kan skape reaksjon og usikkerhet og et noe prisfall i neste omgang inntil aktørene skaper seg erfaring med hvordan det nye systemet vil virke.

Sett fra aktørenes side har det imidlertid vært en god investering ved å utnytte ”Ludvigsen effekten”. En fisker som kjøpte en GR1 fartøy i 2002 ut fra de gjennomsnittlige salgsprisene har hatt en gjennomsnittlig verdistigning over prisstigningen på investeringen i kvoterettigheten på 14 % per år ved et eventuelt salg til den registrerte gjennomsnittsverdi i 2005 (Verdistigning fra 0,65 mill kr til 1,1 mill kr).

I dette markedet har det også vært muligheter for store spekulasjonsgevinster for fiskere som kunne se et par år inn i fremtiden. Med utgangspunkt i de registrerte gjennomsnittlige omsetningsverdiene kunne en fisker for eksempel solgte sin GR2 fartøy i 2001 for 630.000 kr og kjøpe et GR1 fartøy for 707.000 (tilleggsinvestering 77.000 kr) og selge den mens markedet var på topp i 2004 for 1,4 mill kr. En slik transaksjon ville gi en inflasjonsjustert verdistigning på tilleggsinvesteringen på 77000 på 172 % pro anno i perioden 2001-2004.

Hvis fiskeren kjøpte GR2 fartøyet i 1993 for 246.000 kr, skiftet det ut i 2003 med tilleggsinvestering på 77.000 kr for et GR1 fartøy og solgte det i 2004 for 1,4 mill, så ville dette gi en internrente på 16 % for hele perioden 1993-2004. Hvis fiskeren derimot var så heldig å bli tildelt en gratis GR1 kvoterettighet i 2003 og solgte fartøyet mens verdien var på topp i 2004, så ville verdistigningen øke til 15 % pro anno over den generelle prisstigningen i samfunnet for hele perioden 1993-2004.

Etter hvert som struktureringseffekten øker, så vil fartøy med GR1 rettigheter kunne ha svært ulike kvoter knyttet til sitt fartøy. Det kan derfor forventes at de faktiske kvoteverdiene knyttet til fartøyet vil påvirke prisingen av fiskerettighetene til GR1. fartøyets alder ved omsetning og fartøyets lengde kan også påvirke verdivurderingen av et fartøy Det kan imidlertid også være andre faktorer som påvirker den prisen som betales ved salg av GR1 fartøy. I tabell 2 kontrolleres salgspris per kvotekilo for disse faktorene av de fartøyene. Dette blir analysert i tabell 2

⁸ Regresjonsanalyse viser $R^2 = 0,34$ og en $p=0,06$

⁹ Kriteriet var at fartøyet var innført i merkeregisteret for fiskefartøy, og som gav eier adgang til å delta i fiskerier som er underlagt krav om konsesjon etter lov 26. mars 1999 nr. 15 etter deltakerloven § 12 eller som var adgangsbegrenset etter reglene i deltakerloven § 21.

Fartøylengde	Kr/tonn faktisk tildelte kvote TEK	Kr/tonn TEK basiskvot etter lengde	N
10-10,99	2 009	3260	38
11-11,99	6 214	7326	9

Tabell 2: Gjennomsnittlig prisforskjell per tonn kvote i torskeekvivalenter (TEK¹⁰) 2006 for GR1 og GR2 fartøy 16-20 år gamle i 2003-2005 kontrollert for fartøylengde og fartøyets alder¹¹.

Datamaterialet tillatte kun å finne sammenlign bare omsetningsverdier for fartøy mellom 16-20 år innenfor størrelsesgruppene 10-12 meter lengde. Tabell 2 viser at det er kvoterettighetene beregnet etter forskjellen mellom GR1 fartøy og GR2 fartøy er størst for eldre fartøy over 11 meter hvor gjennomsnittsverdien var 6200 kr per tonn kvote i TEK som fartøyet hadde i 2006, mens omsetningsverdien av de mindre fartøyene (10-11 meter) var 2000 kroner. Bakgrunnstallene viser at fartøy på 10 meter fisket gjennomsnittlig 91 tonn torskeekvivalenter (TEK) per fartøy mens fartøy 11 meters fartøy fisket 81 tonn. Til sammenligning var kvotetildelingen i 2006 etter hjemmelslengde (dvs. før sammenslåing av kvoter) 56 tonn for 10 metringene og 69 tonn for 11 metringene. Dette tyder på at kvotegrunnlaget for mange av fartøyene i 2006 er grunnet i sammenslåing av kvoter fra flere fartøy. Det betyr at fartøyenes faktiske kvote er grunnet i kvoter som ikke er tilført fartøyet etter at det ble registrert omsatt gjennom Skipsregisteret, for eksempel gjennom driftsordningene som tillater at et fartøy kan fiske flere fartøyers kvote uten at fartøyene tas ut av fiske. I tabell 2 er det derfor tatt med verdisetting ut fra den basiskvot fartøyet den aktuelle samlekvote (TEK) som fartøy med tilsvarende lengde (hjemmelslengde) er tildelt. En slik justering øker verdiene til henholdsvis 3300 og 7300 per tonn kvote i TEK.

Kvotepriene innen denne fartøygruppen er imidlertid lav sammenlignet med tilsvarende kvotepriser på 40-60 kroner per kilo innen trålfiske¹². Denne prisforskjellen vil legge et etterspørselspress på omsetningsverdien av disse rettighetene om markedet for salg av slike kvoterettigheter blir mulig å gjennomføre til også stører fartøyer.

Men kvoteverdiene er som aksjekurser, de kan i korte perioder leve sitt eget liv ut uavhengig av de realøkonomiske. Det neste spørsmål vi stiller er derfor sammenhengen mellom prising av rettigheter og fartøyenes fangstinntekter.

¹⁰ Torskeekvivalent (TEK) Beregnet etter faktiske gjennomsnittspriser i Fiskeridirektoratets årsstatistikk hvor Torsk =1, Hyse =0,8 kg torsk, Sei =0,36 kg torsk, Annen hvitfisk 0,8 kg torsk, Reker= 1,06 kg torsk, Sild=0,2 kg torsk, Makrell =0,47 kg torsk.

¹¹ Tildelt kvote varierer med hjemmelslengde som kan være forskjellig fra lengste fysiske lengde på grunn av kvotefordeling som en følge av struktur og driftstransaksjoner som

¹² Se beregning 11.06.03: Mulighetenes næring. Hvilke verdier representerer fiskeressursene og hvordan fordeles de? Foredrag fiskerikonferanse i Oslo arrangert av Finnmark Fylkeskommune 11.06 2003 (www.fishmarketing.com)

Kvotefordeling og fangstinntekter som markedsdriver

Spørsmålet er hvilken kjøpekraft denne flåten har for investeringer i kvoter. Dette skal vi undersøke ved å se på inntektsgrunnlaget som denne flåten kan generere fra fisket med utgangspunkt i data fra Norges Råfisklag.

ÅR	Meter	KVOTEGRUPPE			Total
		GR1	GR2	% GR2 av Total	
2005	10	660	327	33 %	987
	11	75	24	24 %	99
	12	215	36	14 %	251
Total		950	387	29 %	1337
2006 (1.1-31.6)	10	570	317	36 %	887
	11	66	21	24 %	87
	12	193	24	28 %	217
Total		829	362	30 %	1191

Tabell 3: Antall fartøy 10-13 meter i Norges Råfisklags distrikt fordelt på GR1 og GR2 i 2005-2006.

Tabell 3 viser at om lag 30 % av alle 1191 fartøy mellom 10-13 meter tilhører GR2 er uten faste kvoter.

GR	År_mnd	Gjennomsnittlig fangst i TEK	Gjennomsnittlig salgsverdi i kr			Antall fartøy	Standard avvik verdi
			Totalt	GR1 - GR2	GR1/GR2		
1	2005_12	45 800	611 016	449 981	3,8	950	401 582
	2006_6	38 902	543 949	388 069	3,5	829	334 632
	Total	42 586	579 764		3,7	1 779	373 287
2	2005_12	11 706	161 036			387	147 568
	2006_6	11 022	155 881			362	118 895
	Total	11 375	158 544			749	134 412
Total	2005_12	35 931	480 768			1 337	403 139
	2006_6	30 428	425 997			1 191	337 773
	Total	45 800	454 964			2 528	374 697

Tabell 4: Gjennomsnittlig fangstkvantum i torskkeekvivalenter (TEK) og fangstens salgsverdi for fartøy 10-13 meter i Norges Råfisklags distrikt fordelt GR1 og GR2 fartøyer.

Tabell 4 viser at fartøy innen GR1 omsatte i 2005 for 450.000 kroner mer enn fartøy i GR2. Totalt sett hadde GR1 fartøy 3,7 ganger høyere salgsinntekter enn GR2 fartøy i 2005 og til og med juni 2006.

Gruppe	Lengde	Gjennomsnittlig TEK kg	Antall fartøy	Standardavvik
1	10	39 488	660	25 686
	11	54 502	75	34 237
	12	62 140	215	34 507
	Total	45 800	950	30 203
2	10	11 797	327	9 664
	11	11 026	24	6 973
	12	11 334	36	13 191
	Total	11 706	387	9 879
GR1-GR2	10	27 692	333	
	11	43 477	51	
	12	50 806	179	
	Totalt	34 466	914	
GR1/GR2	10	3,3		
	11	4,9		
	12	5,5		
	Totalt	3,9		

Tabell 5: Gjennomsnittlig fangst 2005 i torskeverdi (Torskeekvivalenter- TEK) for fartøy 10-13 meter i Norges Råfisklags distrikt fordelt på GR1 (GR1) og GR2 (GR2) og fartøylengde.

Tabell 5 viser at gjennomsnittlig fangst for GR1 fartøy i 2005 var 45,8 tonn TEK. Dette er betydelig mindre enn den gjennomsnittlige GR1 kvoten som kun inneholder torsk, hyse og sei i 2005. Avviket er særlig merkbart hos 10 meters båtene som fikk tildelt en kvote ved begynnelsen av kvoteåret av torsk, hyse og sei på 54 tonn, men fisket kun 39 tonn av alle fiskearter.

For å sammenligne fangst og den faktiske kvoten, er det i tabell 6 laget en oversikt som sammenligner de totale tildelte kvotene med faktisk fangst etter de omregningsfaktorene som brukes av Fiskeridirektoratet for beregning av samlekvote av torsk, hyse og sei i torskeekvivalenter¹³ som vi betegner som TEK(Fi)

¹³ Fiskeridirektoratet beregnet samlekvoten i TEK(Fi) slik: Hyse =0,5 kg torsk, Sei = 0,15 kg torsk

		Fangst samlekvote05	Samlekvote05 TEK(Fi)			
GR1(GR1)	Antall Norges Råfisklag	Gjennomsnitt landing NR per fartøy tonn TEK(Fi)	Gjennomsnittlig tildelt kvote per fartøy ¹⁴	Antall GR1 fartøy på landsbasis	Samlet	Total fangst i % av GR1 kvoten
10mLL ¹⁵	660	31	46	803	30 088	68 %
11mLL	75	43	54	100	4 037	81 %
12mLL	215	49	67	246	14 401	73 %
Total	950	36	51	1149	48 341	71 %
GR2			Maksimalkvote for alle		Samlet	% fisket
10mLL	327	9	23,9		7815	38 %
11mLL	24	9	23,9		574	38 %
12mLL	36	6	23,9		860	25 %
Total	387	8	23,9		9249	33 %
Alle 10-13m			Teoretisk tildeling om alle på GR1 kvote			
10mLL	987		30			99 %
11mLL	99		41			95 %
12mLL	251		57			113 %
Total	1 337		36			0 %

Tabell 6. Landinger i Norges Råfisklag og samlekvoter av torsk, hyse og sei for alle fartøy 10-13 meter fordelt på GR1 og GR2¹⁶

Tabellen viser at GR1 fartøyene 10-13 meter som leverte i Norges Råfisklags distrikt i gjennomsnitt landet 36 tonn av en kvote på 51 tonn TEK tildelte ved inngangen av året, hyse og sei, det vil si en kvoteutnyttelse på 71 %. Kvoten inkluderer de overreguleringer som var gjeldene fra begynnelsen av kvoteåret. Senere i kvoteåret økes de individuelle maksimale kvotene per fartøy etter hvert som fangst prognosene viser at mange fartøy ikke klarer å fiske hele kvoten¹⁷. GR2 fartøyene fisket på sin side i gjennomsnitt kun 8 tonn torsk, hyse og sei i gjennomsnitt per fartøy noe som er 35 % av gruppens samlede tilgjengelige maksimalkvote for torsk, hyse og sei.

Tallene betyr med andre ord at de tilgjengelige GR1 fartøy ikke har vært i stand til å levere de tildelte GR1 kvotene i 2005 i Norges Råfisklags distrikt etter at "Ludvigsen effekten" av strukturiltakene har virket fra 2003¹⁸. I så fall er det fortsatt stor forskjell mellom faktiske tildelte kvoter og fangst. Heller ikke gjennomsnittet av GR2 båtene har på langt nær vært i stand til å fiske de tilgjengelige maksimalkvotene. For gjennomsnittsfartøyet i

¹⁴ Beregnet etter tildelinger til enkelfartøy publisert på begynnelsen av kvoteåret på www.fiskeridir.no

¹⁵ LL= Lengste Lengde

¹⁶ Det kan være to feilkilder: Tildeling av større individuell kvote enn det som er grunnlag i totalkvota også kalt for overregulering, som i henhold til reguleringsutvalgets SAK 11/04 var på 5 %.

Den andre feilkilden kan være at noen fartøy har levert deler av kvota i Møre og Romsdal Fiskesalgslag og som derved registrerer mindre landinger i NR enn total fangst.

¹⁷ Jfr Fiskeridirektoratet J-204-2005: Forskrift om endring av forskrift om regulering av fisket etter torsk, hyse og sei nord for 62 grader N i 2005 (www.fiskeridir.no)

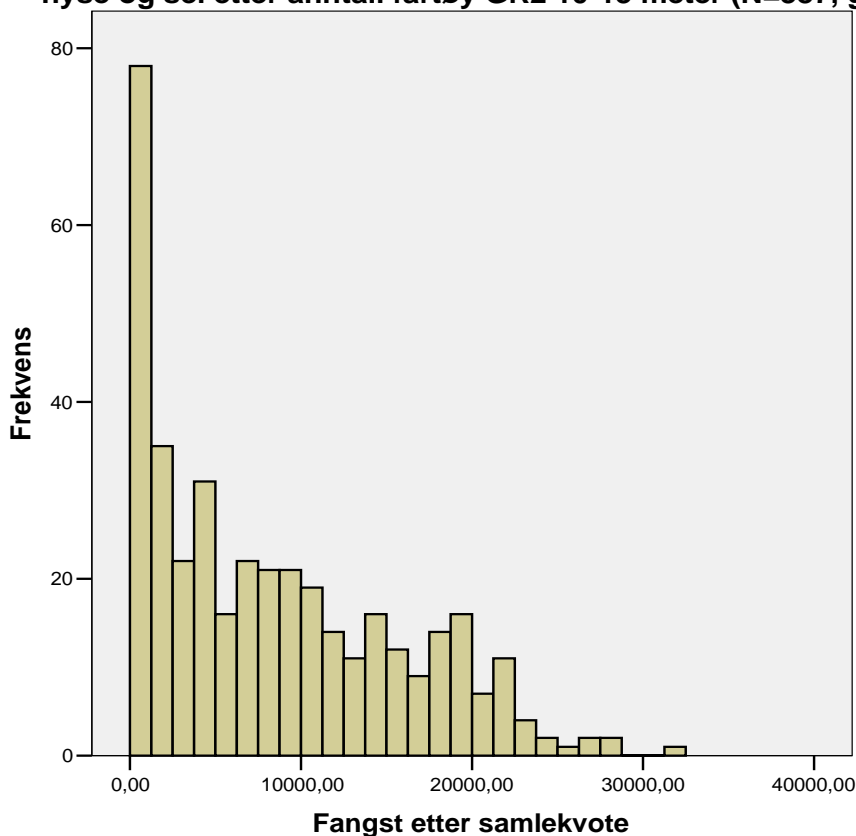
¹⁸ Det er to feilkilder som kan modifisere denne vurderingen: Noen fartøy kan i løpet av året delvis levere deler av sin fangst i Møre og Romsdal fiskesalgslag. Ved eierskifte av fartøy kan samme fartøy være registrert med to kjenningsmerker med hver årskvote. Vi antar imidlertid at disse to forhold i liten grad påvirker gjennomsnittsverdiene for fangst per fartøy.

GR2 gruppen 10-13 meter som helhet har det da ikke i praksis vært noen kvotemessige hindringer for fiske i 2005.

Fisket er regulert slik at myndighetene kan åpne for større kvoter for GR2 sent på året hvis det står igjen restkvoter. Av i alt 294 fartøy 10-13 meter som deltok i GR2 var gjennomsnittlige totale fangsten av både torsk, hyse, sei og andre fiskeslag på 14,7 tonn noe som var 37 tonn mindre enn GR1 fartøy. Forskjellen mellom GR1 og GR2 er relativt minst for 10 meters fartøy med 29 tonn.

Tabell 6 viser også en beregning om at den tildelte totalkvoten for de registrerte GR1 fartøyene også har vært tilstrekkelig til at alle GR2 fartøy også kunne fiske like mye som GR1 fartøyene. Begrenset totalkvote var med andre ord ikke noe gyldig argument for å forskjellsbehandle fartøy innenfor den samme lengdegruppe i 2005, men har bidratt til verdiøkningen på GR1 rettighetene. Men i og med at gjennomsnittsfangsten for GR2 fartøyene også er mindre enn den tildelte maksimalkvoten for disse fartøyene i 2005, så blir spørsmålet om kvotene er noen reell begrensning for den totale fangsten også for GR2. For å undersøke dette er det kjørt ut en frekvensfigur (figur 5) over antall fartøyer som har landet ulike kvanta samlekvote innen GR2

Figur 5: Fordeling av landinger 2005 i Norges Råfisklag av samlekvote torsk, hyse og sei etter antall fartøy GR2 10-13 meter (N=387, gj. snitt 8,4 tonn)



Det fremgår av figur 5 at en stor del av de 387 registrerte GR2 fartøy 10-13 meter lander ubetydelige mengder fisk. Nærmere 78 fartøy leverte mindre enn 1 tonn av den maksimale samlekvoten av torsk, hyse og sei. Men vi ser også at det er noen fartøy som stanger opp mot den maksimalkvota fastsatt ved begynnelsen av 2005 til 23,5 tonn¹⁹ og at svært få av disse

¹⁹ Fiskeridirektøren J-249-2004

fartøyene har vært i stand til å fiske særlig mye av maksimalkvota som 31.10. 2005²⁰ ble hevet til 37,5 tonn på årsbasis 2005.

Reguleringens betydning for verdi per kvotekilo

Måten kvotene fordeles på har også konsekvenser for de prisene som oppnås i førstehåndsmarkedet som det fremgår av tabell 6

	Gruppe	N	Kr/kg	GR1-GR2	GR1/GR2	Standar davvik	Sig.
Torsk	1	1781	12,6	0,8	1,07	1,6	0,00
	2	750	11,8			3,0	
	Total	2531	12,4			2,1	
Hyse	1	1781	6,0	0,9	1,17	1,9	0,00
	2	750	5,1			2,7	
	Total	2531	5,7			2,2	
Sei	1	1781	4,2	0,2	1,04	1,2	0,00
	2	750	4,0			1,7	
	Total	2531	4,1			1,4	

Tabell 7: Gjennomsnittlig verdi i kr per fangstkilo for fartøy 10-13 meter i Norges Råfisklags distrikt fordelt på GR1 (GR1) og GR2 (GR2)

Tabell 7 viser at fartøy med GR1 kvote i gjennomsnitt også oppnår en høyere pris i markedet enn GR2 fartøy. Forskjellen er størst for hyse med hele 17 %, dernest kommer torsk 7 % og sei med 4 %. Dette tyder på at GR1 fartøy med faste egne kvoter i større grad kan markedstilpasse kvalitet og leveringstidspunkt av fangsten for å oppnå bedre priser. GR1 fartøy som konkurrerer om en totalkvote kan i større grad prioritere kvantum foran pris, noe også fiskekjøperne kan utnytte ved fastsetting av priser, spesielt priser over minstepris.

Oppsummering og konklusjon

Lukking av fiskeallmenningen i 1990 med innføring av individuelle kvoterettigheter til kystfiskefartøy (GR1) har ført til at prisene på fartøy 10-13 meter med slike rettigheter er signifikant høyere enn for tilsvarende fartøy uten slike kvoterettigheter (GR2). Prisen på kvoterettigheten gir seg uttrykk i en prisforskjell på omsetningen av fartøy innen den samme lengde og alder.

Verdien av kvoterettigheten før 2002 fulgte i stor grad endringer i totalfangsten (og totalkvoten) for torsk hyse og sei.

Etter 2003 er kvoteprisene steget sterkt som en følge av "Ludvigsen effekten", dvs. endringer i reguleringsregimet med innføring av drifts- og kondemneringsordninger for fartøy under 15 m.

Fiskere som har investert i fartøyer med kvoterettigheter har hatt en god avkastning av sine investeringer, en avkastning som ligger betydelig over den generelle prisstigningen i samfunnet.

Det har også vært betydelig spekulasjonsgevinster i dette markedet for de som kunne se frem i tid fordi prisene har svingt betydelig etter 2003 da de nye kondemnerings- og driftsordningene ble innført.

Analysen viser at det er en direkte sammenheng mellom prisen på kvoterettigheten og størrelsen på GR1 kvoten som i 2003-2005 er estimert til ca 3 kroner for fartøy på 10 meter

²⁰ Fiskeridirektøren J-204-2005

og 7 kroner for fartøy på 11 meter. Feilkilder i datamaterialet gjør at det er en større sannsynlighet for at estimatet er for lavt enn for høyt. En årsak til prisforskjellen kan være at kvotereservene for torsk, hyse og sei er relativt bedre for fartøy på 10 meter enn for fartøy på 11 meter, noe som uttrykkes i at fangstutnyttelsen for hele året av de kvoter som ble tildelt ved begynnelsen av kvoteåret i gjennomsnitt var henholdsvis 68 % og 81 % i 2005 for disse to fartøystørrelsene. Kvoten blant 10 meters båtene er med andre ord en mindre knapphetsfaktor enn for 11 meters båter og verdsettes derfor til en lavere pris i markedet. Den lavere kvoteutnyttelsen kan også reflektere at mange av disse fartøyene leier ut kvoten til større fartøyer innenfor rammen av driftsordningen.

Kvoteverdiene er langt unna de prisene (40-60 kr/kg) som betales for torsketrålerrettigheter. Kvotemarkedet har derfor en betydelig vekstmulighet for finansielle markedskrefter om regelverket som fordeler kvoter liberaliseres, for eksempel om mindre fartøy får tillatelse til å selge sine kvoter til større fartøy.

Samlet sett har ca 71 % av fartøy 10-13 m som lander fisk i Norges Råfisklags distrikt GR1 rettigheter. Disse fartøyene fisket i 2005 46 tonn torskkeekvivalenter (TEK) i gjennomsnitt til en verdi av 611.000 kroner. Dette er ca 34 tonn eller 450.000 kroner mer enn et gjennomsnittlig GR2 fartøy av tilsvarende lengde. Individuelle kvoter og de muligheter det gir for bedre markedstilpassning har også gitt GR1 fartøy en prisgevinst på salg av fangsten med 14 % på hyse, 7 % på torsk og 4 % på sei.

Kvotegrunnelaget for GR1 fartøy 10-13 m med rettigheter av torsk, hyse og sei for 2005 var i gjennomsnitt 51 tonn TEK(Fi) (torskkeekvivalent beregnet eller Fiskeridirektoratets formel) med en fangstverdi på 640 000 kr som også reflekteres i faktisk gjennomsnittsverdi av landingene.

GR2 fartøyene ble ved begynnelsen av kvoteåret 2005 tildelt en maksimalkvote på 24 tonn torsk, sei og hyse. Dette ville gi en gjennomsnittlig salgsværdi på vel 300.000 kroner eller 340 000 kroner mindre enn GR1 fartøyene.

Men i gjennomsnitt landet GR2 fartøyene i gjennomsnitt kun 33% av den tildelte individuelle maksimalkvoten for torsk, hyse og sei i Norges Råfisklags distrikt. Salgsværdien av den samlede gjennomsnittlige GR2 fangsten som også inkluderer andre fiskearter var på 11,7 tonn (TEK) til en verdi av 185 000 kroner, eller 460 000 mindre enn tilsvarende GR1 fartøy. Den faktisk registrerte forskjellen i omsetningsverdi av fartøy GR1 og GR2 fartøy 2003-2005 er beregnet til 466.000 kr, noe som også reflekterer de satsene som gis som kondemneringsstøtte fra Innovasjon Norge.²¹ Dette tilsvarer forskjellen i ett års gjennomsnittlig salgssinntekt for gruppen. Som en tommelfingerregel tyder våre analyser på at prisen på GR1 rettigheter tilsvarer forskjellen i ett års salgsværdi av fangsten.

Vi har beregnet at GR1 fartøyene 10-13 meter i 2005 landet 36 tonn (71 %) av de totale samlekvotene av torsk, hyse og sei i Norges Råfisklags distrikt som var tildelt ved begynnelsen av kvoteåret. De tildelte kvotene for de analyserte GR1 fartøyene ville faktisk i 2005 gi rom for at GR2 fartøyene kunne tildeles de samme kvoterettigheter som GR1 fartøyene. Dette ville ha utjevnet verdiforskjellene mellom GR1 og GR2 fartøy. Men i stedet har fiskerimyndighetene gitt tilleggskvoter (som maksimalkvoter) for de resterende fartøy innen den enkelte konsesjonsgruppe. Det betyr at de mest effektive og driftsintensive fartøyene innenfor den enkelte reguleringsgruppene får tilgang på økede individuelle kvoter på ettersommeren som de mindre effektive fartøyene ikke fisker. Dette vil i seg selv virke prisdrivende på kvoteverdiene for de største av GR1 fartøyene i gruppa 10-14,99 m i og med at de mest effektive fartøy for eksempel på 13-14 meter kan regne med ekstra kvoter som ved begynnelsen av året var fordelt til fartøy 10-13 meter. Dette skjer samtidig som de mest

²¹ Se Fiskeribladet 14.10.06 s 12 hvor det opplyses at Innovasjon Norge i perioden etter 2003 i utgangspunktet har tilbudt kondemneringsstøtte beregnet etter kr 40.000 per båtmetre, dvs 400.000-480.000 for fartøy 10-13 meters.

effektive og driftsintensive fartøy i GR2 på begynnelsen av kvoteåret er blitt begrenset med en maksimalkvote som har vært mindre enn halvparten av de opprinnelige GR1 kvoter. På slutten av året har også maksimalkvotene for GR2 fartøyene blitt øket så mye at det i praksis har vært fritt fiske i de sene høstmåneder. Problemet er imidlertid at torsk, hyse og sei er mest tilgjengelig og fangstbar til lavest kostnader i første halvdel av året for de minste fartøyene, som således avskjæres for å utnytte disse tilleggskvotene.

Reguleringene gir etter dette regimet sterke incentiver for fangsteffektivisering og driftsintensitet innenfor hver enkelt reguleringsgruppe, i og med at investeringer i større fangsteffektivitet premieres med større kvoter fra myndighetene. Dette motiverer i seg selv til øket fangstkapasitet i fiskeflåten som på den andre siden søkes kompensert gjennom en bevist strategisk satsing fra myndighetenes side på struktur og kondemneringsordninger til de fiskerne som vil trekke seg ut av fisket.

Innføring av fangstbegrensninger i fisket er imidlertid begrunnet i at den samlede fangstkapasiteten er større enn de tilgjengelige kvoter. De samlede gjennomsnittlige landinger av fangst i Norges Råfisklags distrikt i 2005 for fartøy 10-13 meter med GR1 og GR2 kvoter var imidlertid mindre enn de tilgjengelige tildelte kvoter ved årets begynnelse for denne gruppen. Selv om GR2 båtene ble tildelt maksimalkvoter på mindre enn halvparten av GR1 fartøyene, fisket gjennomsnittsfartøyet kun 33 % av de tildelte maksimalkvote ved begynnelsen av året. Opprettholde skillet mellom GR1 og GR2 for fartøy mellom 10-13 meter kan derfor ikke begrunnes ut fra overkapasitet med basis i fangstkapasiteten i forhold til de tilgjengelige kvoter i 2005 for denne gruppen. Skillet bidrar imidlertid til at omsetningsverdien av kvoter for de største fartøyene i gruppa økes. Tallene indikerer at det er åpninger for tildeling av flere rettigheter til kystfiske med fartøy 10-13 meter innenfor rammen av de tildelte totalkvoter, noe som vil kunne redusere prispressen i dette kvotemarkedet.

Opprettholdelse av struktur- og kondemneringsordningene i kystfisket kan heller ikke begrunnes i overkapasitet i fartøygruppen 10-13 m i forhold til de kvotene disse fartøyene er tildelt. Disse tilskuddsordninger bidrar i seg selv til å opprettholde et alternativt marked for kvoterrettigheter betalt av staten.