

Norges Naturvernforbund

**Bakgrunnsdata til  
Strukturutvalget**

Barentshavkontoret 2006

Bakgrunnsdata til Strukturutvalget  
**2006**

© Norges Naturvernforbund 2006

**Bakgrunnsdata til Strukturutvalget**

**2006**

Forfattere: Gunnar Album og Alf Ring Pettersen

## FORORD

Dette er en spesialutgave av Norges Naturvernforbunds "Hvitebok for Norske Fiskerier". Hviteboka har kommet ut tre ganger – 2003, 2004 og 2005.

Den første hviteboka var et direkte resultat og en kommentar til regjeringen Bondeviks forslag om å innføre omsettelige kvoter i kystflåten. Den andre var en kommentar til riksrevisjonens gjennomgang av fiskeriforvaltningen og den tredje var koblet til alternativer for fordeling av ressursrettigheter som kom opp i forbindelse med valget i 2005.

Denne utgaven er redigert med det nylig nedsatte strukturutvalget og dets arbeid for øye. Den inneholder utvalgte kapitler og statistikker fra tidligere utgaver - og nye data fra budsjettnemnda sin rapport for regnskapsåret 2004 som ble offentliggjort i midten av januar i år.

Tallmaterialet er i all hovedsak hentet fra budsjettnemnda, fiskeridirektoratet og salgslagene.

Noen av statistikken kan vi dessverre ikke føre over hele tidsperioden vi har valgt (1998-2004). Årsaken til dette er at budsjettnemnda fra og med året 2003 gjorde store endringer i sine lønnsomhetsundersøkelser. De kategoriene av fartøy som vi tidligere har brukt (fartøy mellom 8 og 12,9 meter som fisker med garn/line/juksa etc), finnes ikke lenger. Fra og med 2003 er fartøyene inndelt etter reguleringsmodellen. Det vil si at det ikke finnes tall som viser de forskjellige redskapstypene i og med at det ikke gjøres forskjell på om fartøyet som fisker med snurrevad, line eller garn når kvotene tildeles.

Dette er uheldig. De to første Hvitebøkene fra Naturvernforbundet viser tydelig at det er store forskjeller mellom redskapstypene i kystflåten når det gjelder lønnsomhet, sysselsettingseffekt og drivstofforbruk. Vi har også vist hvordan flåtegruppene har utviklet seg i forhold til disse parametrene over tid. Som en følge av Fiskeridirektoratets omlegging av lønnsomhetsundersøkelsene kan vi ikke følge denne utviklingen videre.

Norges Naturvernforbund vil takke Kystfiskegruppa for støtte til arbeidet med Hviteboka og Selfa Arctic AS for produksjon av denne rapporten.

**Tore Killingland**  
generalsekretær

**Gunnar Album**  
Leder, Barentshavkontoret



## INNHOOLD

<b>1</b>	<b>DEN PROBLEMATISKE OVERKAPASITETEN .....</b>	<b>7</b>
1.1	En fleksibel flåte .....	7
1.2	Overkapasitet er nødvendig .....	8
1.3	Strukturtiltak som øker fangstbehovet .....	8
<b>2</b>	<b>PARAMETERE FOR FISKEFLÅTEN .....</b>	<b>11</b>
<b>3</b>	<b>BESKATNINGSMØNSTER I TORSKEFISKERIENE .....</b>	<b>12</b>
3.1	Flåtegruppene og beskatningsmønster .....	14
<b>4</b>	<b>LØNNSOMHET .....</b>	<b>16</b>
4.1	Gjeld og forvaltningsevne .....	17
4.1.1	Gjeldsutvikling i den norske fiskeflåten .....	17
4.2	Utviklingen i utvalgte fartøygrupper i torskefiskeriene .....	19
4.2.1	Lønnsomhet .....	19
4.2.2	Sysselsetting .....	21
4.2.3	Drivstoff .....	21
4.3	Utviklingen i utvalgte grupper i pelagiske fiskerier .....	22
4.3.1	Lønnsomhet .....	22
4.3.2	Drivstoff .....	23
4.3.3	Sysselsetting .....	24
<b>5</b>	<b>TEORETISKE KVOTEFORSKYVNINGER .....</b>	<b>25</b>
5.1	Strukturfondet .....	25
5.2	Sysselsettingseffekt .....	26
4.3	Drivstofforbruk .....	26
4.4	Beskatningsmønster .....	27
4.5	Konklusjon .....	28



# 1 Den problematiske overkapasiteten

Etter flere tiår med en ukritisk oppbygging av fangstkapasitet i den norske fiskeflåten har vi siden begynnelsen av 1990-tallet opplevd en rekke tiltak for å få ned overkapasiteten. Også i mandatet for strukturutvalget er det lagt vekt på betydningen av dette:

*”Det har i den samme perioden vært bred tverrpolitisk enighet blant skiftende regjeringer og Storting om at fangstkapasiteten må tilpasses tilgjengelig ressursgrunnlag. Kapasitetstilpasning i fiskeflåten bidrar til en bærekraftig utnyttelse av de marine ressursene, gir en økonomisk bærekraftig flåte og gir grunnlag for langsiktig lønnsomhet i flåten. Den politiske enigheten om nødvendigheten av kapasitetstilpasning har gitt fiskerinæringen stabile politiske rammebetingelser, men det er fortsatt overkapasitet i flere fartøygrupper i den norske fiskeflåten sett i forhold til ressursgrunnlaget.”*

Det er problematisk at utvalget som etter alt å dømme er nedsatt med bakgrunn i en tvil om de eksisterende strukturordningene ukritisk skal overta den virkelighetsoppfatningen som kan være årsaken til de problemene næringen har kommet opp i.

For det første er kapasitet ikke definert i noen stortingsmeldinger eller andre sentrale dokumenter som ligger til grunn for de tiltakene som er innført de siste årene. For det meste snakkes det om fangstkapasitet, men det er ikke definert noe annet mål for dette enn antall fartøy – alle tiltak som er igangsatt er

## 1.1 En fleksibel flåte

Tilgjengeligheten av fisk og hva som bør fiskes ut fra hensynet til ressursens bærekraft og langsiktige økonomiske utbytte varierer mellom sesongene og fra år til år. Det er en stor utfordring for fiskerisamfunnene og for forvaltningen å skape en flåte som er i stand til å forholde seg til disse endringene på en økonomisk og sosialt akseptabel måte.

innrettet for å få ned antall fartøy. Det er åpenbart – blant annet med bakgrunn i data presentert i denne rapporten – at antall fartøy er et uegnet mål for fangstkapasitet. Andre mål – som motorkraft, lastevolum, bruksmengde – er ikke diskutert i noen av bakgrunnsdokumentene for strukturordningene.

For det andre sier ”kapasitet” – uansett hvordan den måles – noe om hvor mye som fiskes – bare noe om hvor mye som kan fiskes. Etter vår mening er det nyttig å dele kapasitetsbegrepet i to – hva som kan fiskes og hva som må fiskes.

Vi kaller det fangstevne og fangstbehov. Fangstevne tilsvarer den tekniske fangstkapasiteten kombinert med den kunnskap og sosiale organisering som er nødvendig for å utnytte den tekniske kapasiteten.

Fangstbehov er en økonomisk størrelse; hva flåten må fiske for å holde klare seg økonomisk.

Ingen av disse størrelsene er statiske. Noe fangstkapasitet er svært avhengig av vær og tilgjengelighet – annen ikke. Samme flåte kan derfor altså ha svært forskjellig fangstevne fra ett år til et annet. På samme måte vil forskjellig kostnadsstruktur ha betydning for hvordan flåtens fangstbehov vil påvirke og bli påvirket av, ressursforvaltning.

Alle de viktige bestandene for fiskeflåten har varierende tilgjengelighet og kvalitet gjennom året. Dette gjør at fisket, og dermed flåten, må være i stand til å høste intensivt i perioder av året og – like viktig – være i stand til å fiske lite eller ikke å fiske i andre perioder. På samme måte vil bestandenes størrelse og fiskens tilgjengelighet variere fra år til år. For forvaltningsmyndighetene er det et tilbakevendende problem å få fangstmengdene

ned når bestandssituasjonen krever det – uten at man har problemer med å utnytte tilgjengelige ressurser når bestanden tar seg opp.

Dette krever en fleksibilitet i flåten – en flåte som speiler naturens svingninger. Flåten bør ha en struktur og en økonomi som gjør den i stand til å utnytte tilgjengelige ressurser og å fiske lite når været, bestand og reguleringstiltak gjør dette ønskelig. Det er derfor ikke uvesentlig hvilken utgiftstruktur flåten har.

Som nevnt kan flåtens fangstbehov uttrykkes som den fangstmengde flåten trenger for å få inntekt nok til å dekke sine utgifter og å gi akseptabel avkastning på kapital og arbeid. En flåte med store faste utgifter vil ha stort fast fangstbehov. De faste – fangstuavhengige – utgiftene er i stor grad knyttet til investeringer – rente, avskrivning, forsikring. Høye fangstuavhengige utgifter vil ofte være kombinert med lave fangstavhengige

utgifter (hvis dette ikke er tilfelle må man kunne si at det er foretatt lite formålstjenelige investeringer). De fangstavhengige utgiftene, som kostnader knyttet til mannskap, drivstoff, agn, slitasje på bruk osv er knyttet til det å fiske – og vil variere med fangstaktiviteten.

En flåte med høye faste utgifter og lave fangstutgifter vil for det første ha et behov for jevn høy fangst for å dekke faste utgifter. For det andre vil de lave fangstavhengige utgiftene gi stor kapitalavkastning på den ekstra fangsten ut over den som skal til for å dekke de faste utgiftene. En slik utgiftsstruktur må derfor antas å være fangstdrivende.

En flåte med lave faste utgifter har større mulighet til å fiske lite i perioder, samtidig som intensiv fangst i perioder gir store lokale inntekter (siden den største fangstavhengige utgiften, mannskap, i stor grad er lokal).

## 1.2 Overkapasitet er nødvendig

En flåte som er i stand til å fiske lite i perioder og samtidig kan utnytte stor tilgjengelighet i perioder har per definisjon overkapasitet. Dvs den har større fangstevne enn fangstbehov. Den har en større teknisk fangstkapasitet enn den utnytter. Etter vår mening er en slik overkapasitet nødvendig og bra.

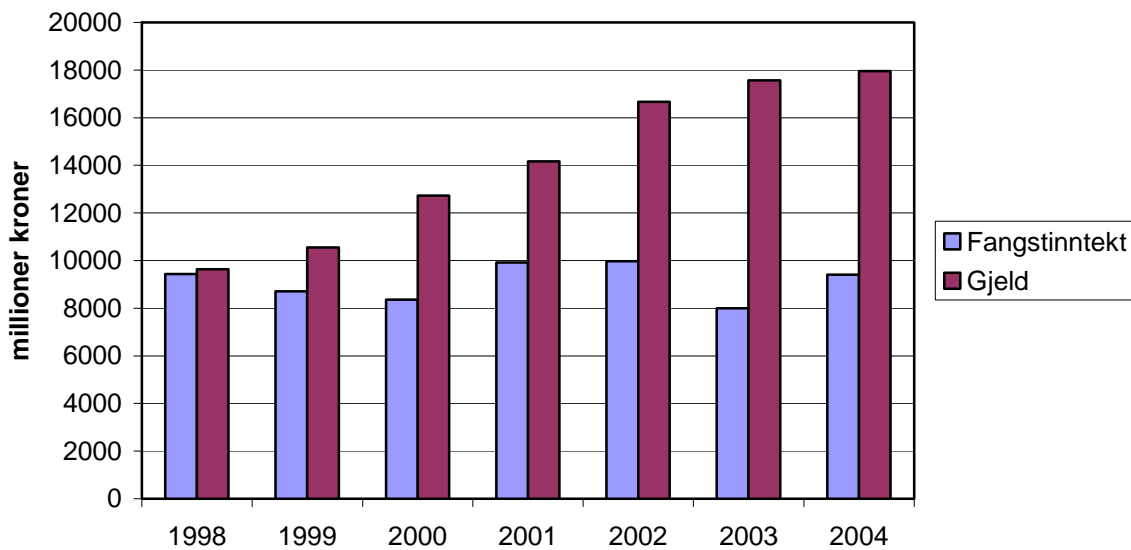
Det blir i tillegg lagt stadig større vekt på kvalitet og god behandling av fangsten om bord. Dette krever bedre tid og mer plass. Det vil si at en båt som kan fiske 40 tonn i året av høy kvalitet, kanskje kunne ha fisket 60 tonn av lavere kvalitet dersom hele båtens kapasitet var blitt utnyttet til volum i stedet for kvalitet. I så måte krever også bedret kvalitet overkapasitet.

## 1.3 Strukturiltak som øker fangstbehovet

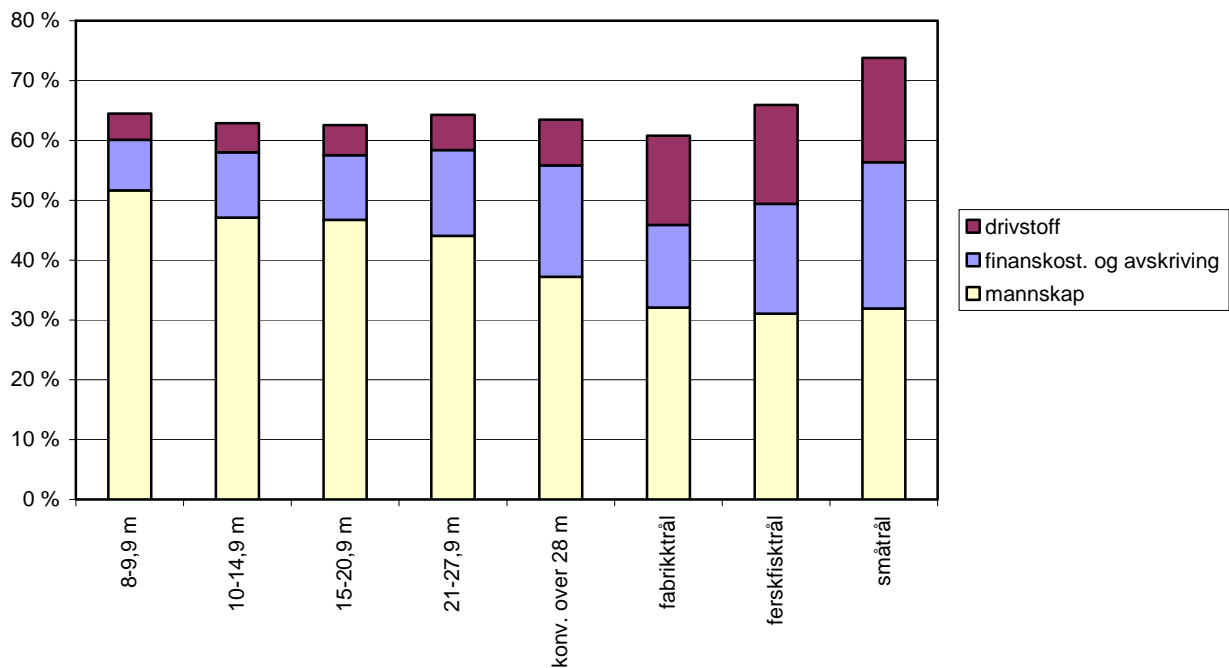
De strukturiltak som er igangsatt har ikke tatt hensyn til slike forhold mellom økonomi og teknologi. Det er lagt vekt på å få ned antallet fartøy. Og det er ikke tatt hensyn til en mulig økning i fangstbehov.

Den mekanismen som er brukt består i korthet i at redere tar fartøy ut av fisket ved

å selge rettighetene til dem som blir igjen i fisket. Dvs at kapitalkostnaden for fartøyet som tas ut av fisket - blir igjen i den flåten er igjen; antall fartøy går ned, men kapitalkostnaden blir den samme eller høyere.



figur 1: Total gjeld og total fangstinntekt, alle helårsdrevne fartøy 1998-2004. Kilde: Budsjettnemnda for fiskeriene, 2006



figur 2: Kostnader i forskjellige flåtegrupper i torskfiskeriene 2004. Andel av fangstinntekt. Kilde Budsjettnemnda for fiskeriene 2006.

Vi har fulgt utviklingen i fiskeflåten fra 1998 til i dag – en periode med til dels omfattende strukturering i fiskeflåten. Noen trender er tydelige i perioden:

- Egenkapitalen i fiskeflåten er tapt. Samlet egenkapital i 1998 var 916 millioner kroner. I 2004 var den minus 1 milliard.
- Fangstinntekten er stabil, mens gjelda er doblet. I 1998 var både fangstinntekt og gjeld på rundt 9,5 milliarder kroner. I 2004 var fangstinntekten 9,5 mens samlet gjeld var 18 milliarder.
- Finansutgiftene stiger. Finanskostnadene steg fra 6 % av fangstinntekt i 1998 til 12,5 % i 2003. I 2004 var de nede i 7,5 % igjen, først og fremst på grunn av lave renter.

- Mannskapets andel av fangsten har falt fra 38,5 % i 1998 til 33,9 % i 2004
- Antall helårsdrevne fartøy har gått ned fra 2348 til 1913

Noe som kan være overraskende er at samtidig som at investeringene og gjelda har gått opp – og antall fartøy ned – har ikke de totale driftsutgiftene gått ned. Det er altså ingenting som tyder på at struktureringen har gitt gevinst i form av lavere driftsutgifter per inntjent krone.

Det er derfor problematisk når utvalgets mandat slår fast at *”kapasitetstilpasning i fiskeflåten bidrar til en bærekraftig utnyttelse av de marine ressursene, gir en økonomisk bærekraftig flåte og gir grunnlag for langsiktig lønnsomhet i flåten.”* Det er vanskelig å finne grunnlag for denne konklusjonen i det materialet som foreligger i dag.

## 2 Parametere for fiskeflåten

Med bakgrunn i Stortingets prioriteringer og egne vurderinger, følger Naturvernforbundets Hvitebøker utviklingen i et sett av parametere for fiskeflåten. Parametrene er utviklet over tid, blant annet i samarbeid med Kystfiskegruppa. Tidligere var hovedmålene for fiskeripolitikken knyttet direkte til samfunnsmessige mål som bosettingsmønster og sysselsetting, i tillegg til ressursforvaltning og lønnsomhet. Mot slutten av 1990-tallet ble målsetningene konsentrert rundt lønnsomhet, men stadig med de samfunnsmessige sidene som delmål. I tillegg til mål knyttet direkte til fiskeri tar vi også med energiforbruket. Norge har internasjonale forpliktelser knyttet til utslippene av CO<sub>2</sub>, som krever redusert energiforbruk i Norge. Fiskeri er en energikrevende form for matproduksjon og det er naturlig at fiskeflåten tar sin del av ansvaret for CO<sub>2</sub>-reduksjonen. I tillegg har Norge forpliktelser i forhold til nitrogenoksider som gir sur nedbør. Fiske- og kystfrakt flåten står for 40% av de norske utslippene av disse gassene.

Parametrene hviteboka følger er:

- Beskatningsmønster
- Lønnsomhet
- Gjeld
- Sysselsetting
- Drivstofforbruk

Formålet med å definere slike parametere, og å følge dem over tid, er å kunne vise hva fiskerinæringen gir oss som samfunn og å ha et grunnlag for å vurdere hva forskjellige sider av fiskeripolitikken faktisk fører til. Det er et påfallende trekk ved fiskeripolitikken at den ikke evalueres og at den ikke vurderes opp mot de mål vi som samfunn har satt for den.

Vi håper at en systematisk oppfølging av disse parametrene vil bedre dette forholdet. Det er også en ambisjon fra vår side å kunne gjøre tilsvarende studier i andre fiskeriregimer som bruker andre virkemidler enn de norske.

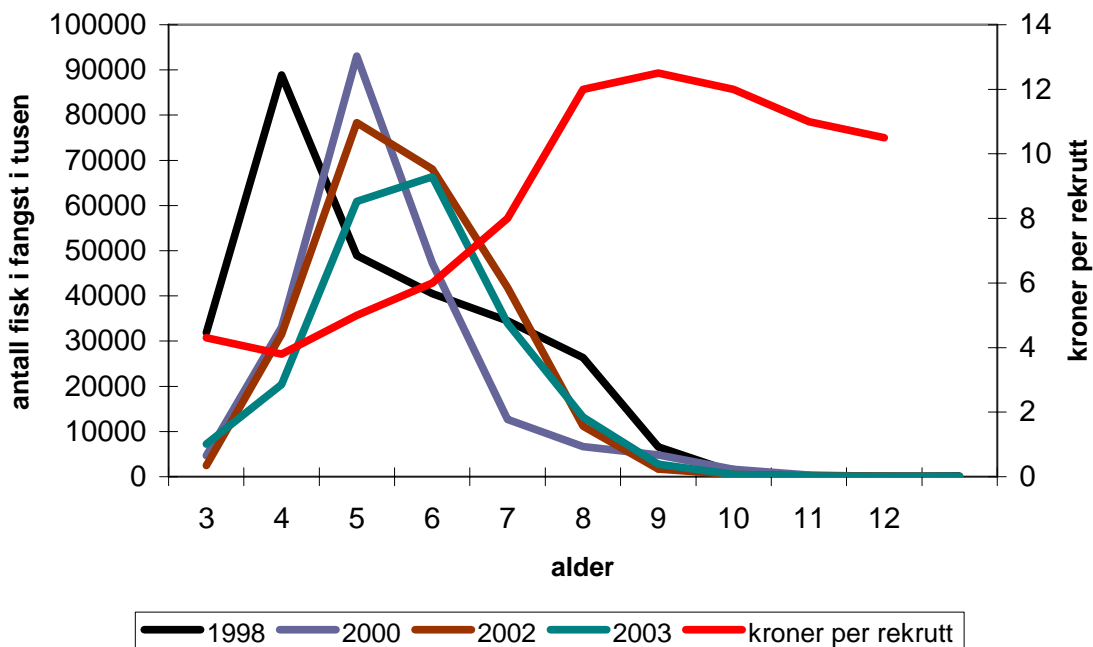
### 3 Beskatningsmønster i torskefiskeriene

I torskefiskeriene kan forholdet mellom ressursforvaltning og lønnsomhet sammenfattes i tre punkter:

- Det lønner seg å la torsken vokse seg stor før den fiskes. På den måten får man mer volum fisk og mer penger ut av hver torskerekrutt.
- Det lønner seg å ha en stor gytebestand for å redusere faren for dårlig gyting. For det første spres gytingen i tid og rom når det er mye fisk som skal gyte. Det gir større

mulighet for at mange egg og larver får gode oppvekstbetingelser. For det andre har gammel, stor fisk flere og større egg med bedre overlevelsessevne. Én torsk på 15 kilo har betydelig større eggmengde og bedre eggkvalitet enn 5 torsk på 3 kilo.

- Det er dyrere å få opp ett tonn fisk av en liten bestand enn av en stor.



Figur 3: Fangst av norsk arktisk torsk 1998-2003, antall fisk. (Kilde ACFM 2005) og kroner i utbytte per rekrutt (kilde: Havforskningsinstituttet).

Figur 3 viser utviklingen i beskatningsmønsteret for torsk i Barentshavet. Den røde linjen viser utbyttet per rekrutt i torskefisket. Den viser hva vi får igjen for å fiske torsken ved forskjellig alder. Størst utbytte får vi ved fangst av 8 til 11 år gammel fisk.

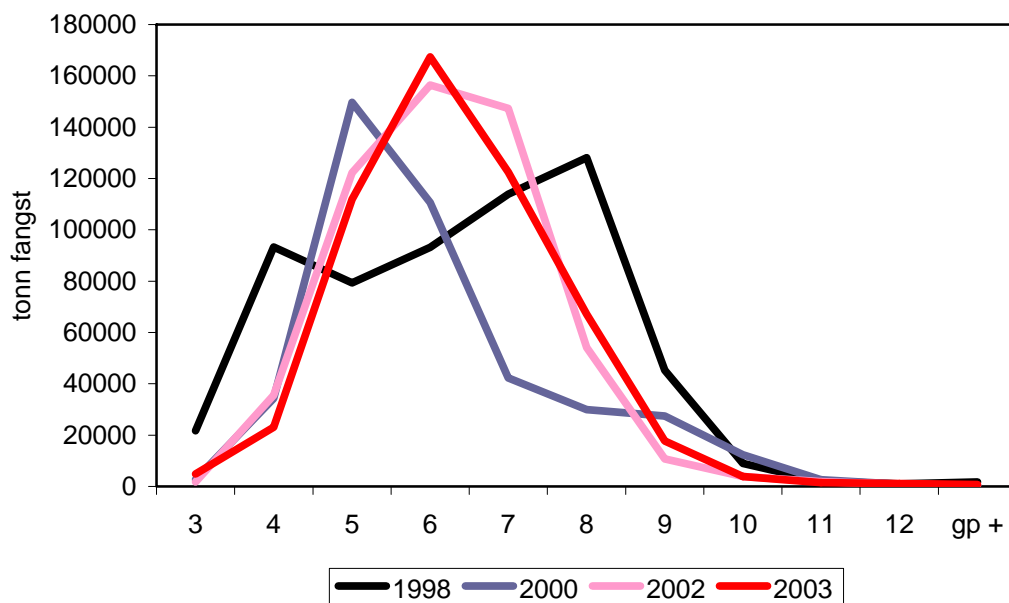
Av figuren kan vi se at beskatningen av småfisk (3 og 4 åringer) er redusert fra 1998 og fram til i dag. Fiskemønsteret har stabilisert

seg og viser samtidig en svak bedring i og med at det er en svak reduksjon i fiskepresset på 3-4 åringer og en økning på 7-8 åringer. Det er fremdeles en lav andel av stor fisk i fangstene (9-12 åringer).

Dette blir tydeligere ved å se på beskatningsmønsteret etter vekt. Det er særlig grunn til å merke seg at vi nå ikke kan se noe til den sterke 1995-årsklassen i fangstene. Dette var en meget stor årsklasse og burde gitt

samme utslag som 1990-årsklassen gjorde det som 8-åringer i 1998. Grunnen til dette er

tydelig: 1995-årsklassen ble fisket opp som småfisk i perioden 1998 til 2000.



Figur 4. Beskatningsmønsteret i torskefisket i Barentshavet. Vekt. 1998-2003. (Kilde ACFM 2005)

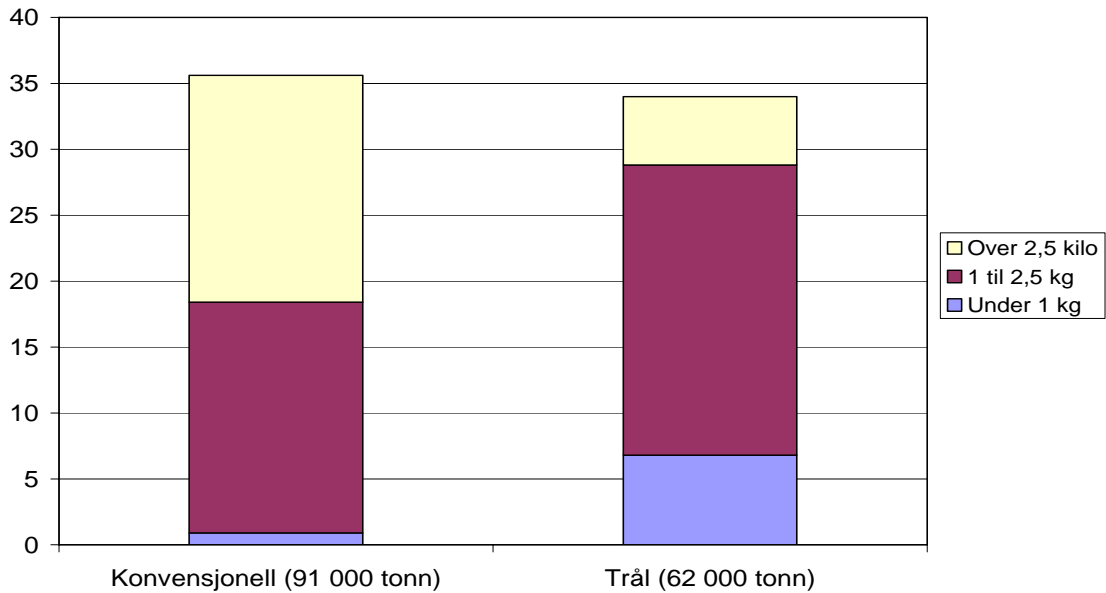
Mens fisket i 1998 fordelte seg utover flere årsklasser, er fisket de siste årene konsentrert på 1994 og 1995 årsklassene. I 1998 utgjorde halvparten av fangsten i vekt 7 år og eldre fisk – den fisken som gir best lønnsomhet. I 2000 var denne andelen redusert til 22 %. År 2000

var også det året med svakest lønnsomhet i torskeflåten som helhet. Vektandelen av 7 år og eldre fisk steg i 2003 til 41 %.

### 3.1 Flåtegruppene og beskatningsmønster

Myndighetene både i Norge og Russland har innført tiltak for å begrense fangstene av småfisk. Blant disse er maskeviddebestemmelser, krav om skillerist, minstemål og stenging av områder med stor andel liten fisk.

Den største skilleristen er imidlertid fiskens vandringsmønster der aldersgruppene skiller lag. Derfor påvirker flåtestrukturen beskatningsmønsteret.



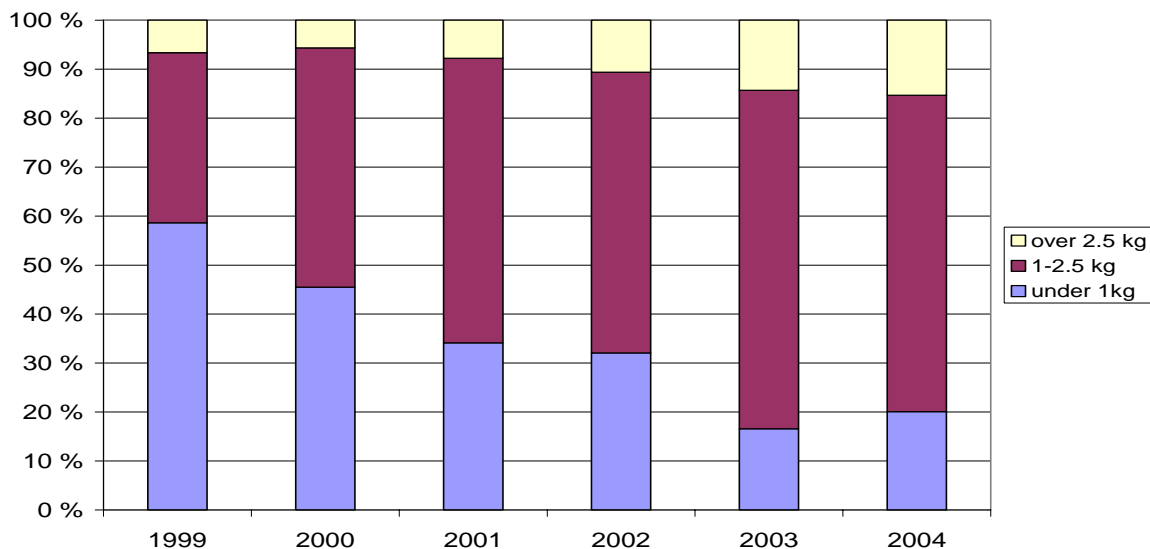
Figur 5. Samlede landinger torsk fra konvensjonell flåte og trål i Norges Råfisklag 2004. (inkludert utenlandske fartøy.) Antall fisk i millioner. Inndeling etter vekt i kilo, sløyd og hodekappet fisk.

I 2004 ble det landet omtrent det samme antall fisk fra trål og konvensjonell flåte. Fangsten i vekt var derimot forskjellig, der konvensjonell flåte landet rundt 91 000 tonn mens trål tok 62 000 tonn torsk. Som vist i figur 3 er altså størrelsessammensetningen i fangsten til disse to flåtene svært forskjellig. Mens konvensjonell flåte landet en stor andel torsk over 2,5 kilo, utgjorde stor torsk en svært liten andel av antall torsk i trålerflåten.

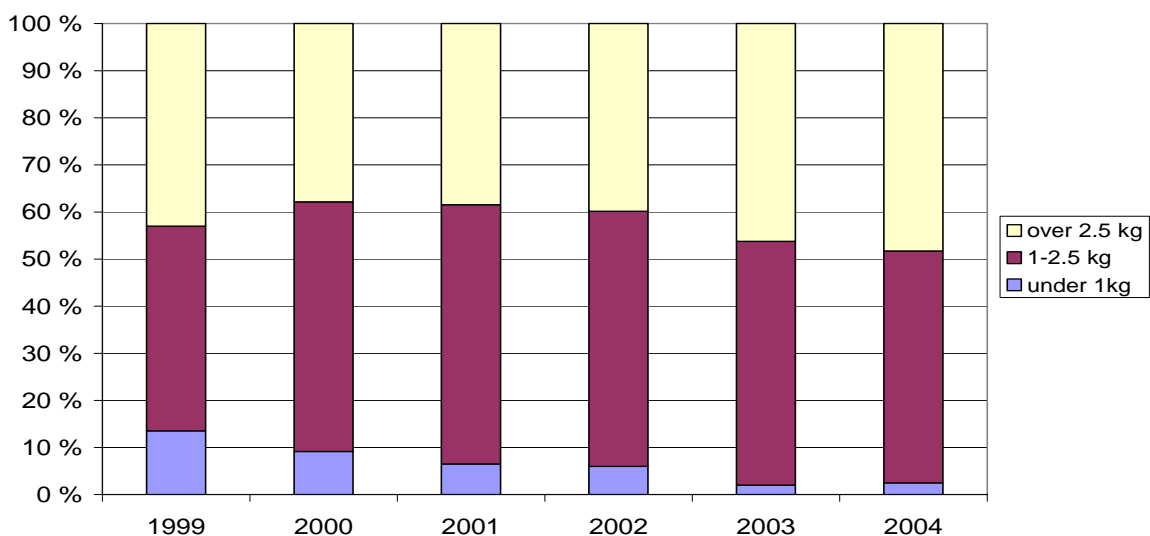
Med andre ord: Konvensjonell flåte fisker i gjennomsnitt større torsk enn trålerflåten, og hentet ut et betydelig større kvantum i vekt.

Dette til tross for at disse to flåtegruppene fisket tilnærmet det samme antall fisk i 2004.

Beskatningsmønsteret har bedret seg de siste fem årene (figur 4 og 5). I 1999 var 60 % av torskeindividene landet fra trålerflåten under ett kilo. I 2004 hadde dette sunket til 20 %. Fra 2003 til 2004 økte andelen torsk under ett kilo i trålerflåten. Dette er en forandring fra de foregående fem årene. Samtidig har andelen fisk over 2,5 kilo økt noe. Dette kan skyldes den store 1995 årsklassen som har vokst fra 4 åring til 8 åring i perioden.



Figur 6. Landinger fra trålerflåten i Norges Råfisklags distrikt fordelt på vektgrupper. Antall fisk. 1999-2004



Figur 7. Landinger fra konvensjonell flåte i Norges Råfisklags distrikt fordelt på vektgrupper. Antall fisk. 1999-2004

Også i den konvensjonelle flåten er landingene av fisk under ett kilo redusert. Landingene av fisk over 2,5 kilo utgjorde i 2004 nærmest halvparten av antall fisk landet av konvensjonell flåte. Det er flere mulige feilkilder i disse tallene. Den viktigste er unøyaktig eller feilaktig rapportering til salgslaget når det gjelder størrelse. En del fisk

leveres samfengt uten å sorteres etter vekt. I tillegg er definisjonen av størrelse en del av prisforhandlingene mellom fisker og kjøper. Til tross for eventuelle feilkilder vil de være gjeldende for begge flåtegrupper, slik at forholdet flåtene imellom ikke vil påvirkes i betydelig grad.

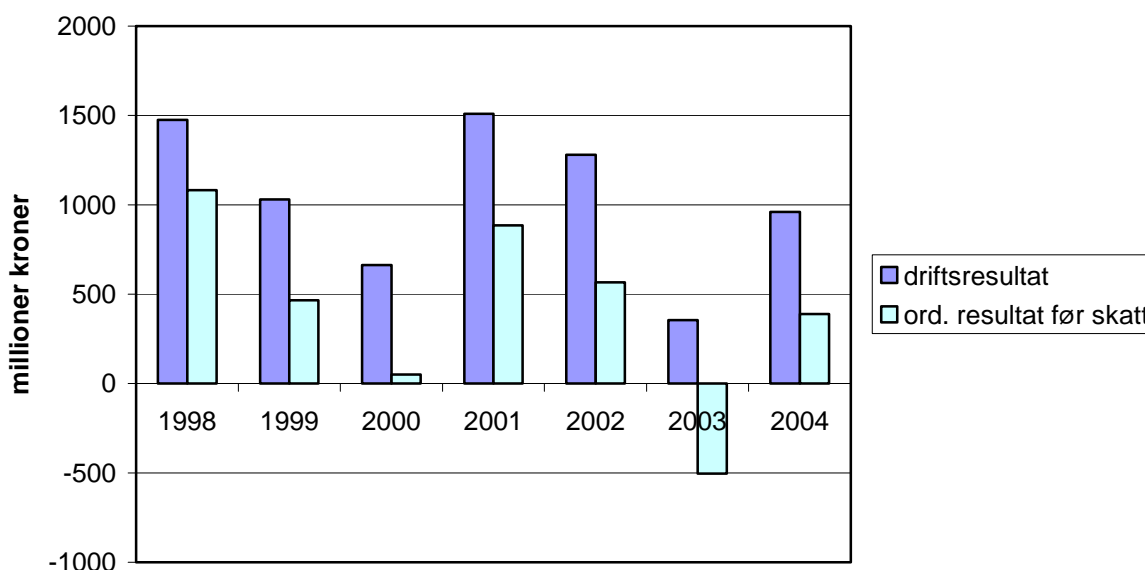
## 4 Lønnsomhet

Med utgangspunkt i budsjettnemndas regnskapstall vil vi i det følgende gjennomgå utviklingen i forskjellige fartøygrupper og fiskerier.

Med St.Meld.nr. 1 (1997-1998) la regjeringen Bondevik 1 om målformuleringene for fiskeripolitikken. Tidligere hadde bosetting, arbeidsplasser og produksjon av mat stått øverst. Med denne meldingen ble lønnsomhet løftet opp som hovedmål: *"Fiskeripolitikken skal legge til rette for en lønnsom utvikling av fiskerinæringen. Lønnsomhet er en forutsetning for å skape trygge og stabile*

*arbeidsplasser i norsk fiskerinæring. Fiskerinæringens bidrag til opprettholdelse og utvikling av levedyktige lokalsamfunn forutsetter at næringsaktørene tjener penger. Dette er et overordnet hensyn i regulering av innsatsen i fiskeriene, der overkapasitet i flåte og industri svekker næringens lønnsomhet."*

I de første seks årene etter at lønnsomhet ble det sentrale punktet i fiskeripolitikken var lønnsomheten jevnt synkende. I 2003 hadde flåten samlet et underskudd etter skatt på en halv milliard kroner.

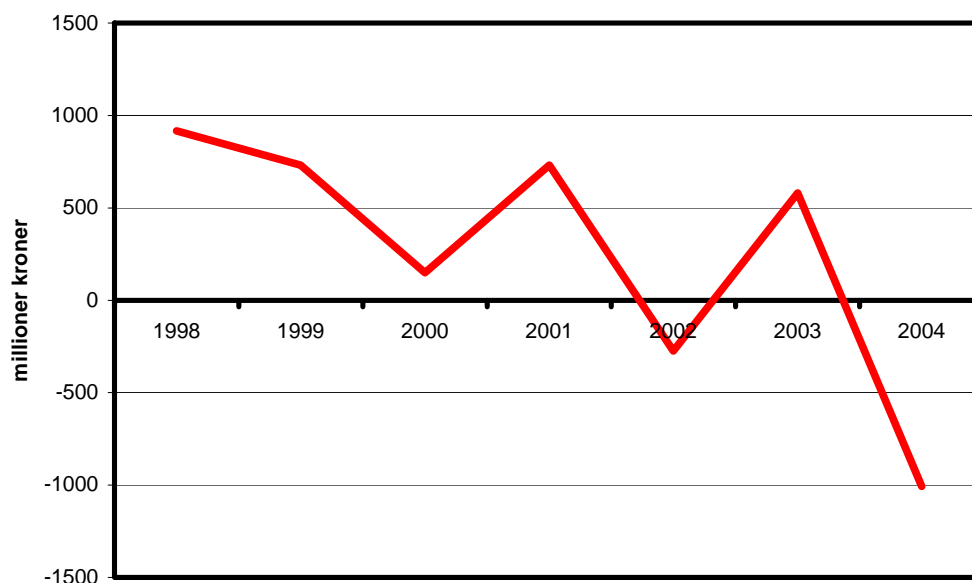


Figur 8. Driftsresultat og ordinært resultat før skatt. Alle helårsdrevne fartøy. 1998-2004

For å forstå utviklingen i gjeld, egenkapital og driftsresultat er det viktig å forstå hvordan kvoterettighetene verdsettes. Som vist i figur 9 har egenkapitalen i fiskeflåten steget kraftig i løpet av 2003, på tross av at flåten ikke har tjent penger. Årsaken er først og fremst at man i større grad har satt en verdi på kvoterettighetene og at dette framstår som kapital i regnskapet. Tilsvarende fører man i større grad enn tidligere avskrivning på kvotekjøp. Dette øker driftsutgiftene.

Tanken bak muligheten til å kjøpe og selge kvoter har vært at driftsutgiftene (per tonn fangst) skal reduseres når man kan konsentrere kvoter på færre båter.

Som vi ser av figur 8 er det lite grunnlag for denne påstanden. I 1998 hadde flåten en driftsmargin på 16 %. I 2003 var dette nede i 4 %, for å stige til 10 % igjen i 2004.



Figur 9. Egenkapitalutvikling i den norske fiskeflåten 1998-2003

Det er altså 7 år siden lønnsomhet ble gjort til et hovedmål i norsk fiskeriforvaltning, og det har i denne perioden vært stadig flere lønnsomhetsskapende mekanismer i verk.

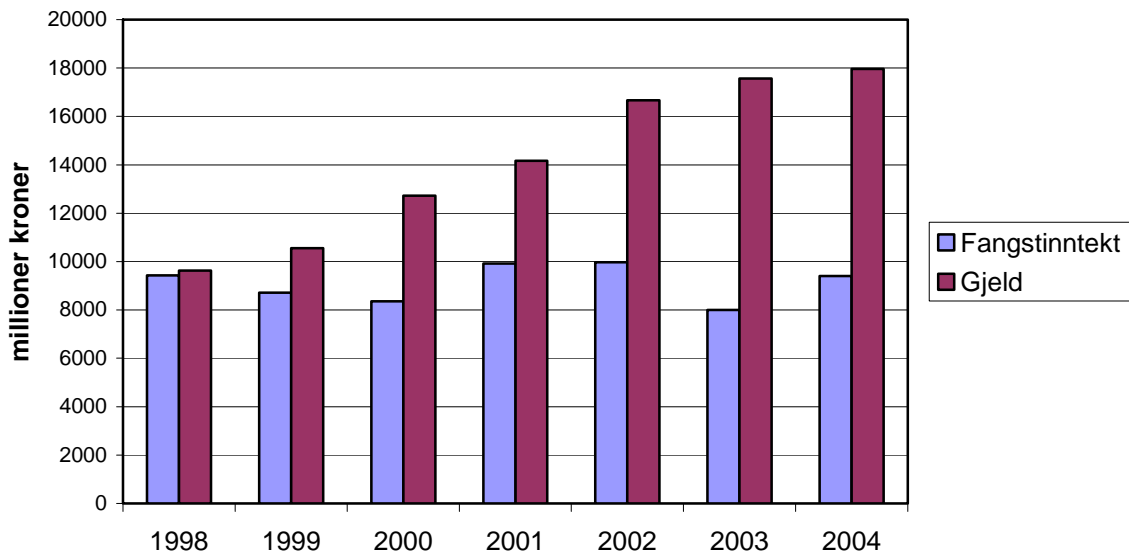
Resultatet er at egenkapitalen, beregnet til en milliard kroner er tapt og den norske helårsdrevne fiskeflåten hadde i 2004 en negativ egenkapital på en milliard kroner.

## 4.1 Gjeld og forvaltningsevne

Gjeldsnivået i fiskeflåten sier noe om flåtens evne til å tåle svingninger. Gjeldskostnadene er faste og fangstuavhengige utgifter som løper like fort i gode som i dårlige tider. Gjeldsnivået har derfor også betydning for forvaltningen. En gjeldstynget flåte har vanskeligere for å tåle de fangstreduksjoner som kan være nødvendige for å bygge opp en bestand, eller å få endret fangstmønsteret fra liten til større fisk.

### 4.1.1 Gjeldsutvikling i den norske fiskeflåten

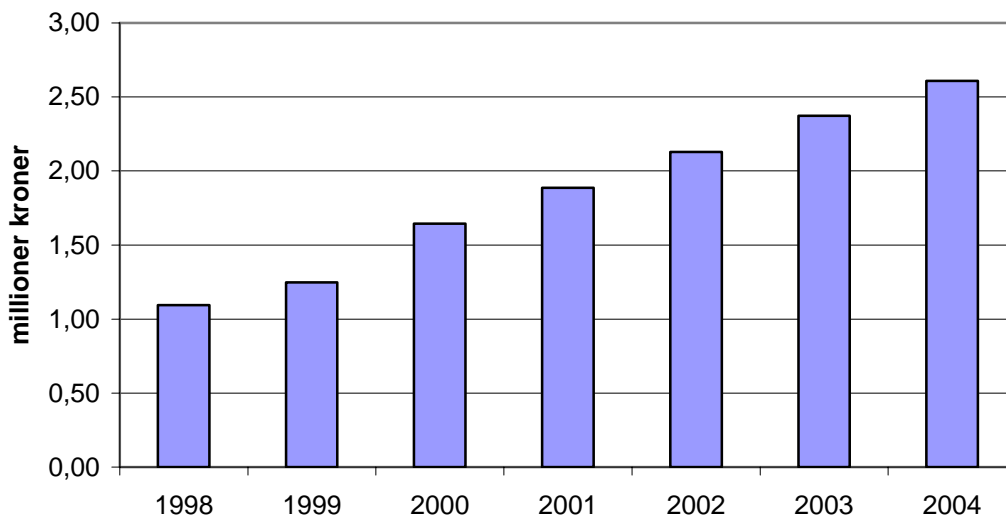
Gjeldsveksten i fiskeflåten har fortsatt å vokse også i 2004. I 1998 var gjelda like stor som den årlige fangstverdien i den helårsdrevne flåten. I 2004 er gjelda nesten dobbelt så stor som samlet fangstverdi. Gapet var enda større i 2003, men en betraktelig økning i fangstverdien i 2004 veier opp for en noe mindre økning i gjelda.



Figur 10: Samlet Fangstinntekt og samlet gjeld i den norske fiskeflåten 1998-2003. Alle helårsdrevne fartøy. 1998-2004

Renteutgiftene økte fra 550 millioner i 1998 til 1,1 milliard i 2002, men falt igjen til 1 milliard i 2003 og 700 millioner i 2004. Det var i 2003 at renta begynte å falle for alvor. I 2004 falt også den andelen av fangstverdien som gikk til finansutgifter.

Forholdet mellom gjeld og sysselsetting gir et klart bilde av struktureringen. Hver arbeidsplass bar i 1998 en drøy million i gjeld. I 2004 hadde denne økt til over 2,5 millioner kroner.



Figur 11: Gjeld per årsverk. 1998-2004

## 4.2 Utviklingen i utvalgte fartøygrupper i torskefiskeriene

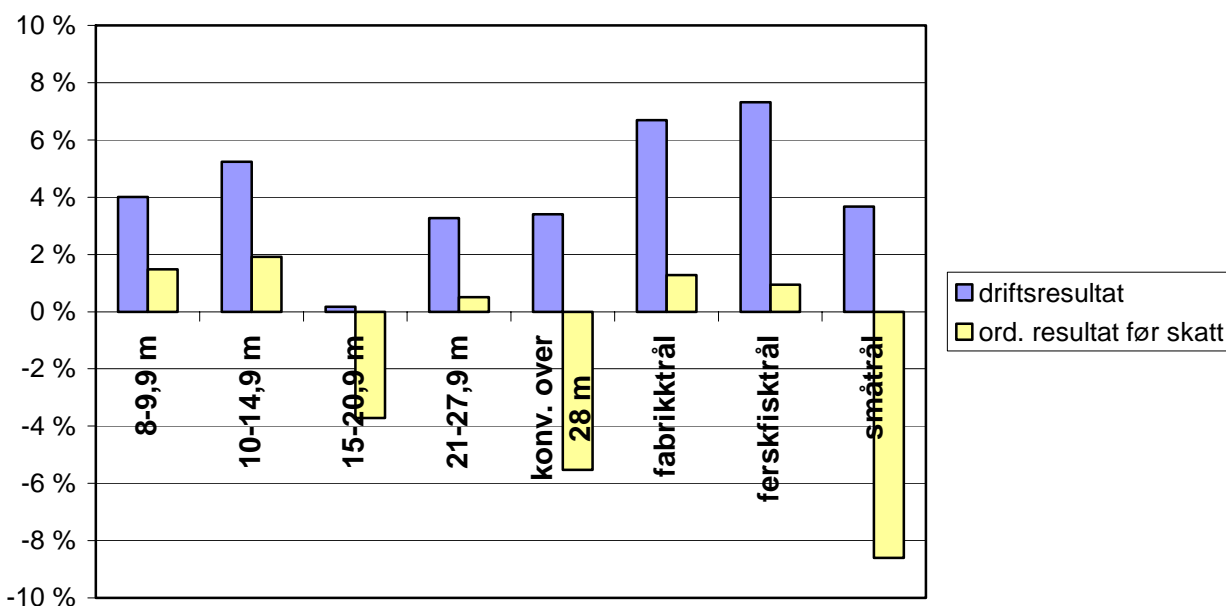
I det følgende vil vi vise hvordan de forskjellige lengdegruppene innen torskefiskeriene gir forskjellige verdier på utvalgte parametere vi har valgt for å illustrere flåtens ressursvennlighet og samfunnsnytte.

### 4.2.1 Lønnsomhet

Deler av flåten i torskefiskeriene har hatt en vanskelig periode med til dels dårlig lønnsomhet de siste årene. Det er særlig de større fartøyene som har slitt.

I 2003 hadde alle flåtegruppene over 21 meter negativt driftsresultat. I torskefiskeriene var det kun én gruppe, fartøy mellom 15 og 21 meter som tjente penger i 2003. Havfiskeflåten har til dels store tap, med et negativt resultat på mellom 12 og 16 % av fangstverdien. I 2004 hadde de kommet seg over null, og bare tre av de åtte gruppene i utvalget hadde negative resultat før skatt.

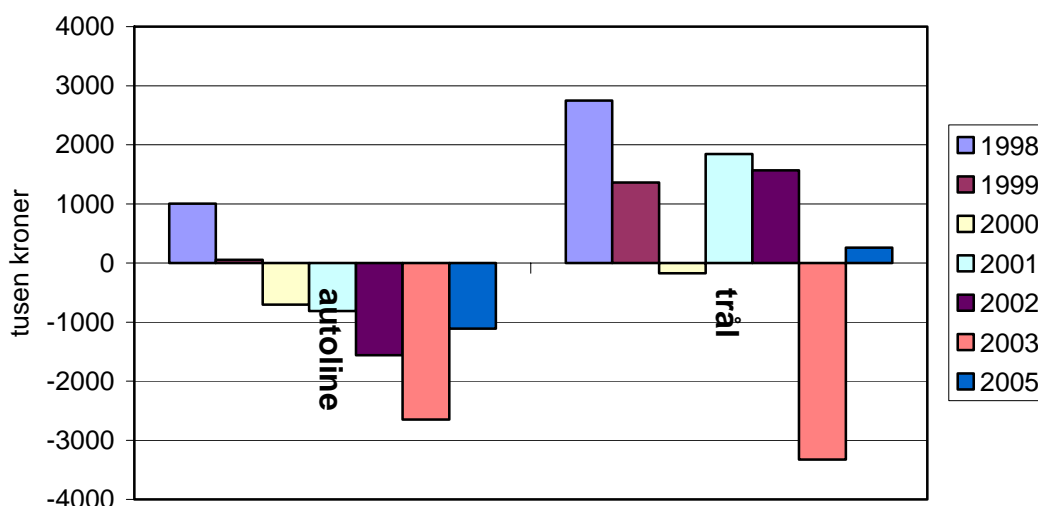
Det er de to minste gruppene – båtene under 15 meter som har den største lønnsomheten med henholdsvis 1,5 og 1,9 % i resultat før skatt.



Figur 12: Driftsresultat og ordinært resultat før skatt. Torskefiskerier. Snitt per fartøy. 2004

På grunn av omleggingen i gruppeinndelingen fra budsjettnemnda er det vanskelig å sammenligne utviklingen i kystflåten over tid.

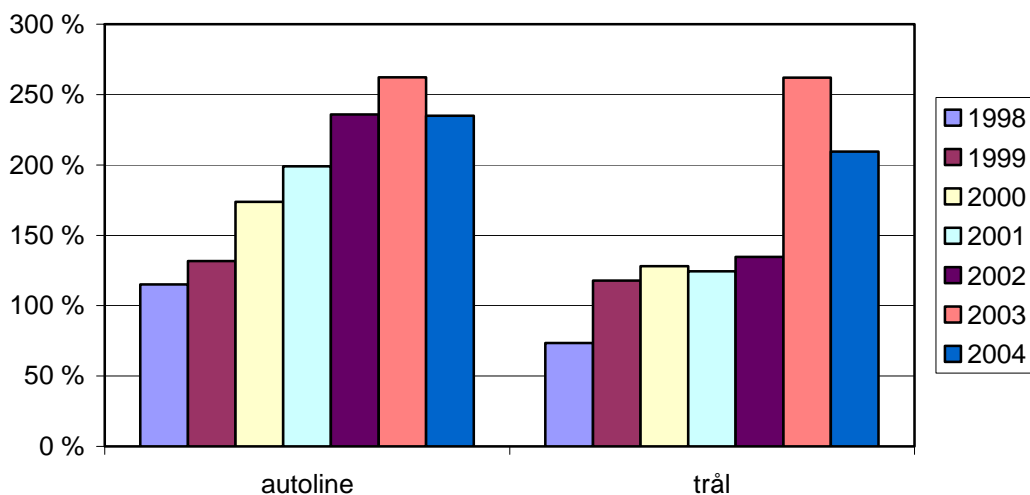
I havfiskeflåten ser vi (figur 13) at autolinerne har hatt jevnt fallende resultat i seks år, men har steget noe i 2004.



Figur 13. Ordinært resultat før skatt. Havfiskeflåte. Torskefiskerier. Snitt per fartøy 1998-2004

Den samme utviklingen ser vi når det gjelder gjeld (figur 12). Autolineflåten har jevnt stigende gjeld i nesten hele perioden, fra et nivå noe over årlig fangstverdi i 1998 til over to og en halv gang fangstverdien i 2003, med et svakt fall i 2004. Trålerflåten, som hadde stabilisert forhold gjeld/fangstverdi rundt

125% fra 1999 til 2002 er nå oppe på autolinenivå med over dobbelt så stor gjeld som årlig fangstinntekt i 2004. Snittalderen på disse fartøyene har ikke endret seg nevneverdig i perioden.

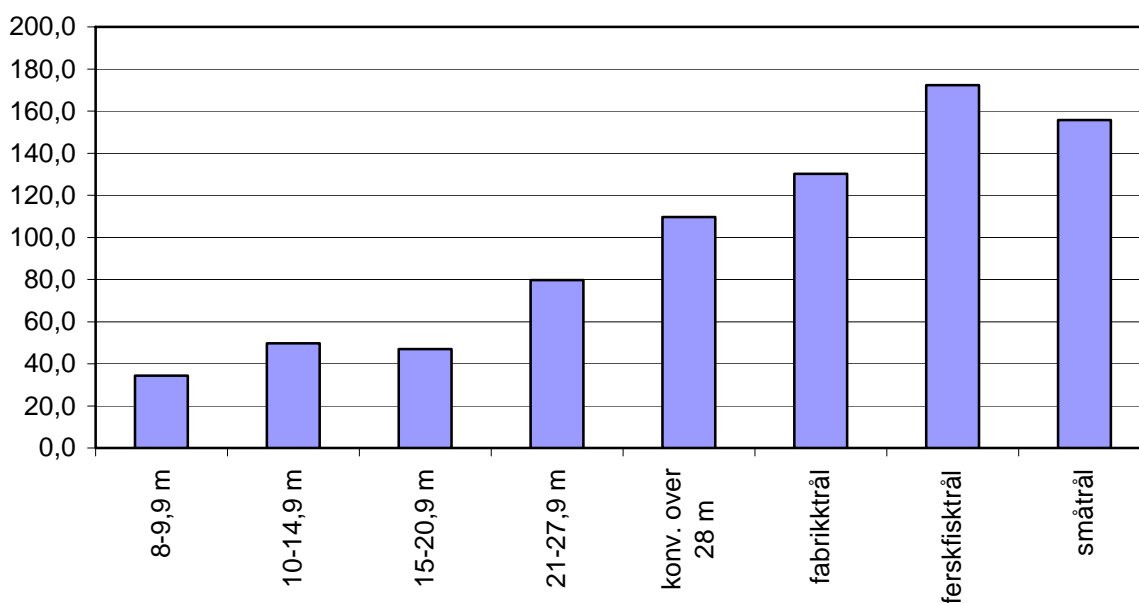


Figur 14: Gjeld som andel av fangstinntekt. Havfiskeflåte i torskefiskerier. 1998-2004

#### 4.2.2 Sysselsetting

Det er et mål for fiskerinæringen å skaffe trygge og gode arbeidsplasser og at næringen skal komme kysten til gode. Det er stor forskjell på sysselsettingseffekten av de forskjellige fartøytypene. Tallene for 2003 viser samme trend som tidligere. I de minste flåtegruppene trengs det mellom 35 og 50 tonn torskeneheter for å skape et årsverk. I den

største kystflåten, som i stor grad driver med snurrevad er behovet 80 tonn, mens de i trålgruppene er mellom 120 og 170 tonn per årsverk. En torskkevot til kystflåten gir altså tre ganger så mye arbeid som en torskkevot til havfiskeflåten. Det er grunn til å merke seg at dette er reelle tall – hva disse fartøygruppene faktisk har fisket.

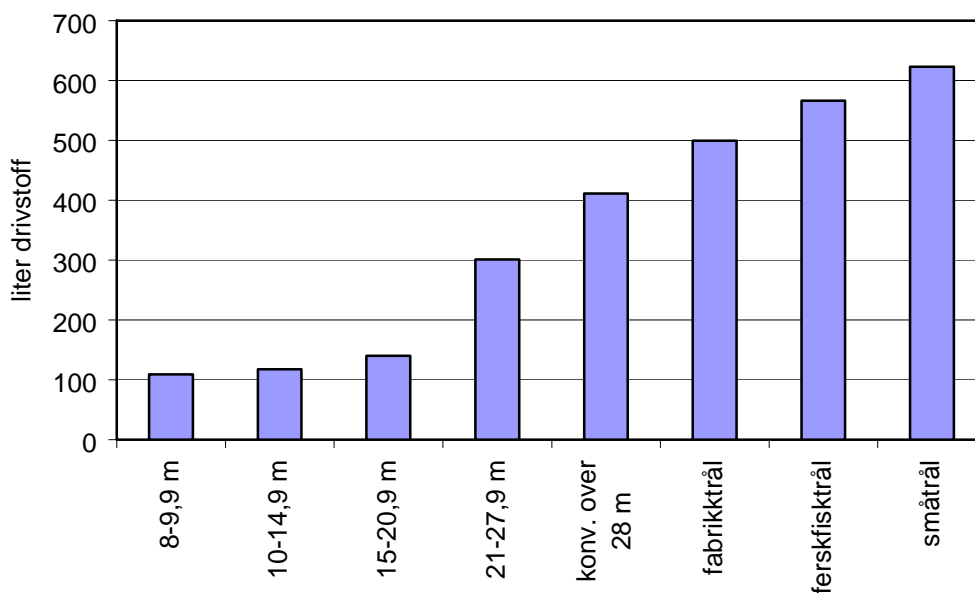


Figur 15: Tonn torskeneheter per årsverk.

#### 4.2.3 Drivstoff

Tallene for 2003 viser samme tendens som tidligere år når det gjelder drivstofforbruket i flåten. Trålerne bruker fem til seks ganger så mye drivstoff per tonn fangst som kystflåten. Miljøvernminister Knut Arild Hareide har pekt på at utslippene av gasser som gir sur nedbør nå er under kontroll i Norge, bortsett fra

utslippene fra fiskeflåten (Dagsavisen 19.mars 2005). Fiskeflåten og kystfraktflåten står for 40 % av de totale norske utslippene. Den mest effektive måten å redusere disse utslippene på er å forskyve fisket fra trål til mindre fartøy med passive redskaper.



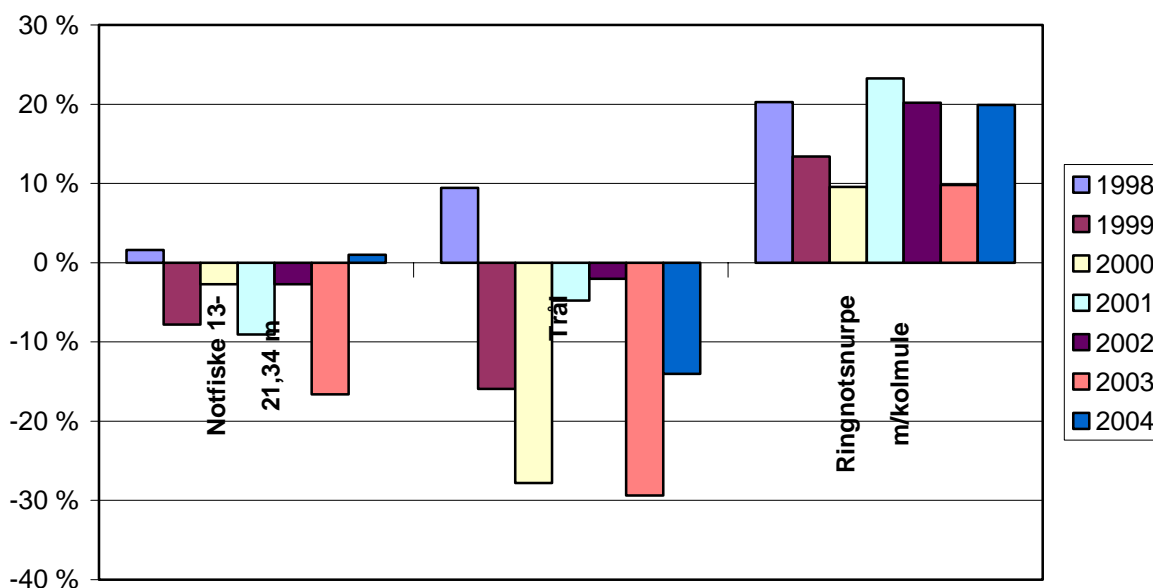
Figur 16: Drivstofforbruk per tonn torskefisk.

### 4.3 Utviklingen i utvalgte grupper i pelagiske fiskerier

#### 4.3.1 Lønnsomhet

Deler av flåten i pelagisk sektor har hatt god lønnsomhet de siste årene. Det gjelder særlig

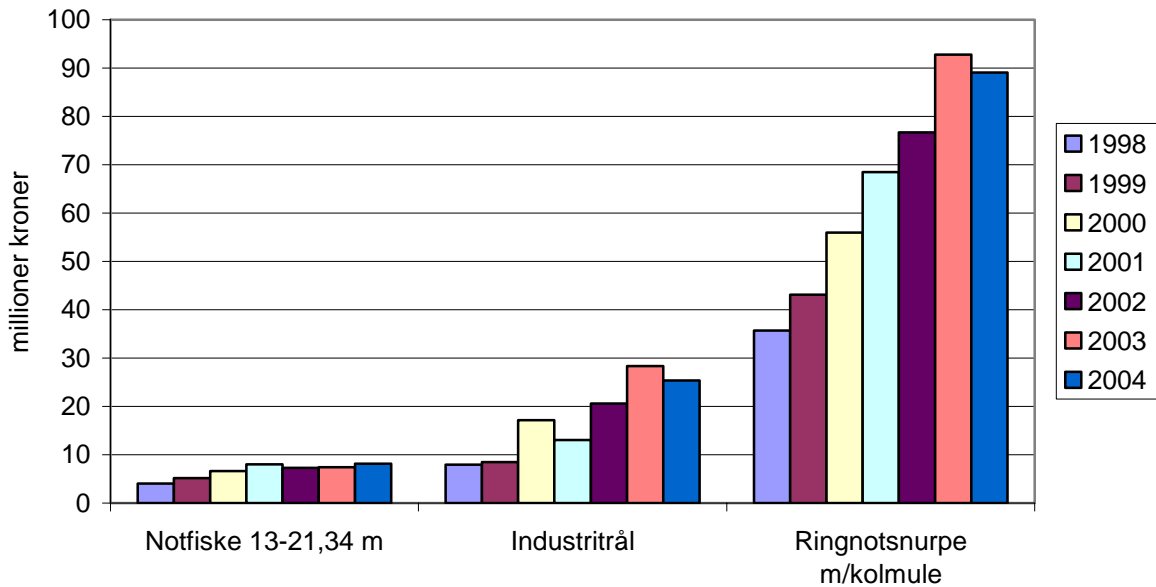
ringnotflåten. I 2004 var resultatet igjen oppe i 20 % av fangstverdien etter et dårligere år med bare 10 % i 2003. Lønnsomheten er svak for både notfiske og industritrål



Figur 17: Ordinært resultat før skatt som andel av fangstinntekt. Utvalgte grupper i pelagisk sektor. 1998-2004

Gjeldsutviklingen i pelagisk sektor fortsetter i samme trend som årene før. Ringnotfartøy med kolmulesesong er nå oppe i en gjeld på rundt 90 millioner kroner per fartøy. Det betyr at denne flåtegruppa har en samlet gjeld på 4,4 milliarder kroner, en fjerdedel av den totale

gjelda i den norske fiskeflåten. Gjeld per fartøy er nesten tredoblet på 6 år. Industritrålflåten har mer enn tredoblet sin gjeld, mens kystnotflåten har stabilisert sin gjeldsutvikling og har ligget på mellom 6,5 og 8 millioner per fartøy de siste fire årene.



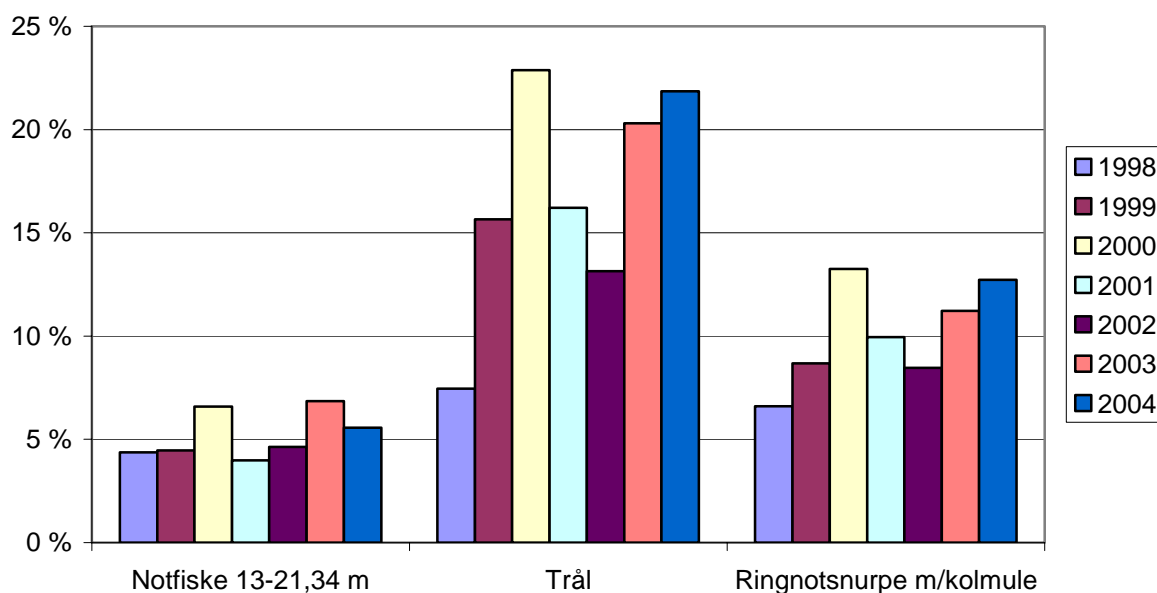
Figur 18: Gjeld per fartøy. Utvalgte grupper pelagiske fiskerier. 1998-2004

#### 4.3.2 Drivstoff

Vi anser det ikke som mulig å sammenligne drivstofforbruk per kilo fangst, slik vi kan gjøre det i torskefiskeriene. Til det er fangstsammensetningen for kompleks i pelagiske fiskerier. Det er likevel tydelig at det her, på samme måte som i torskefiskeriene, er

tyngst å dra redskapet gjennom vannet. Industritrålerne bruker rundt 20 % av sin fangstinntekt på drivstoff. Kystnotflåten noe over fem og ringnotflåten noe over ti. Drivstoffutgiftene er stigende i alle de tre gruppene.

## Bakgrunnsdata til Strukturutvalget 2006

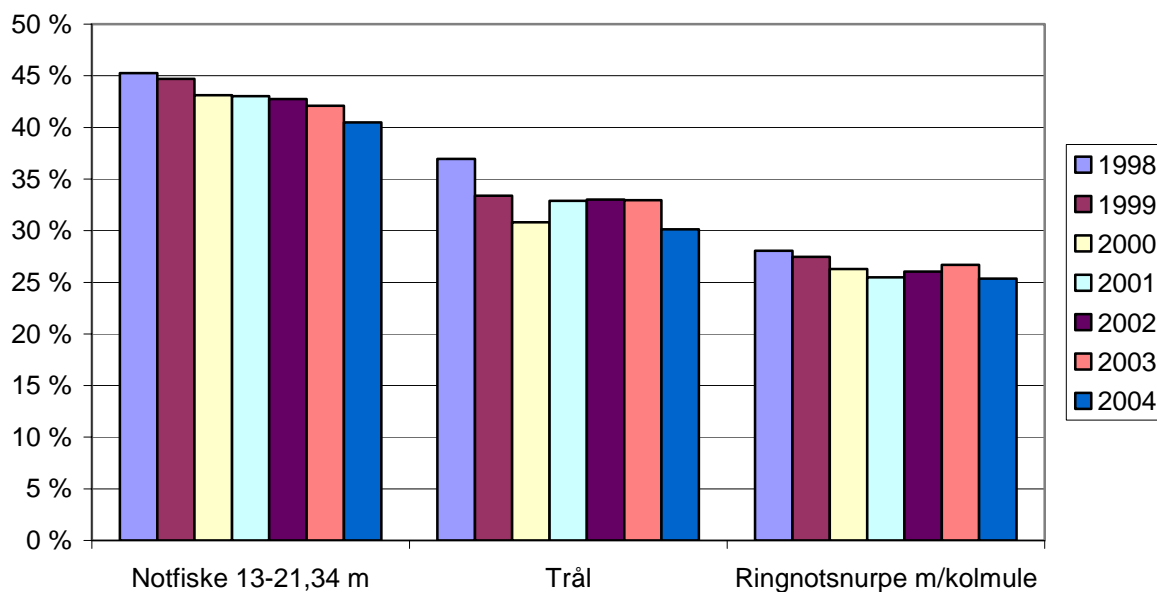


Figur 19: Drivstoffutgifter som andel av fangstinntekt. Utvalgte grupper i pelagisk sektor. 1998-2004

### 4.3.3 Sysselsetting

Andelen av fangstinntekten som går til mannskap er jevnt fallende i alle tre gruppene. Det er kystflåten som gir mest sysselsetting for hver fangstkrone med over 40 % til

mannskapet. Ringnot er den flåtegruppa i Norge som gir minst lønnsutbetaling per fangstkrone med drøyt 25 %.



Figur 20: Utgifter til mannskap. Prosent av fangstinntekt. Utvalgte flåtegrupper pelagisk sektor. 1998-2004

## 5 Teoretiske kvoteforskyvninger

De forskjellige strukturordningene har det til felles at de skal redusere kapasiteten innenfor hver flåtegruppe og dermed beholde relativ stabilitet mellom disse. Denne stabiliteten blir sett som viktigere enn andre fiskeripolitiske mål. I det følgende vil vi se på konsekvensene av å bruke strukturfondet til en forsiktig omfordeling mellom flåtegruppene. Grunnen til at vi vil belyse strukturendring i lys av strukturfondet, er kun den at dette er et etablert system. Det finnes selvfølgelig mange andre måter å gjøre endringer i strukturen på.

I den sittende regjeringen har alle de tre partiene på forskjellig måte uttrykt ønske om strukturendring. Senterpartiet har i sitt partiprogram et mål om at *"en større andel av totalkvotene skal overføres til kystflåten"*. I mai 2005 støttet Senterpartiet et forslag fra SV i Stortinget om å halvere fabrikkskipflåten.

### 5.1 Strukturfondet

Strukturfondet ble innført for å kjøpe ut kapasitet i kystflåten under 15 meter. Det finansieres med et trekk på 0,35 % av førstehåndsomsetningen i hele fiskeflåten. Det bevilges også midler til ordningen over statsbudsjettet. I 2003 ble det utbetalt 43 millioner; i 2004 57 millioner og våren 2005 22,5 millioner fra fondet.

Prisen staten må betale for å få kjøpt ut fiskere er avhengig av bruktbåt og kvoteprisen - igjen avhengig av fiskernes forventning til fremtidig inntekt og, ikke minst, verdien av det å være fisker – en verdi det er vanskelig å beregne en pengesum på. For å illustrere forskjellen på å ta ut fabrikktrålere og sjarker tar vi i det følgende utgangspunkt i båtenes samlede egenkapital og gjeld, slik den fremkommer i budsjettmemnda.

(Fiskaren 30. mai 2005). I SV sitt partiprogram heter det at *"fabrikktrålerflåten skal utfases over en tiårsperiode og ressursene overføres til kystflåten"*. Arbeiderpartiet sier i sitt partiprogram at *"leveranse av ferskt råstoff må ha prioritet i forhold til leveranse av råstoff som er frosset på havet."*

Vi vil i det følgende vurdere konsekvensene av en overføring av fabrikkskipflåtens kvoterechtigeter til kystflåten med hensyn på sysselsetting, drivstofforbruk og beskatningsmønster. Analysen sammenligner dagens situasjon for fabrikktrålere (2003/2004) med hvilke konsekvenser det vil ha hvis ressursene isteden ble utnyttet av kystfiskefartøy. For enkelthets skyld har vi valgt fiskefartøy mellom 10-14,9 meter.

Torskeflåten mellom 10 og 14,9 meter har en samlet gjeld og egenkapital på 208 000 per båt. Det tilsvarer 16 500 kroner per tonn torskeenhet. Tilsvarende tall for fabrikkskipflåten er 72 millioner og 37 000 kroner per tonn torskeenhet.

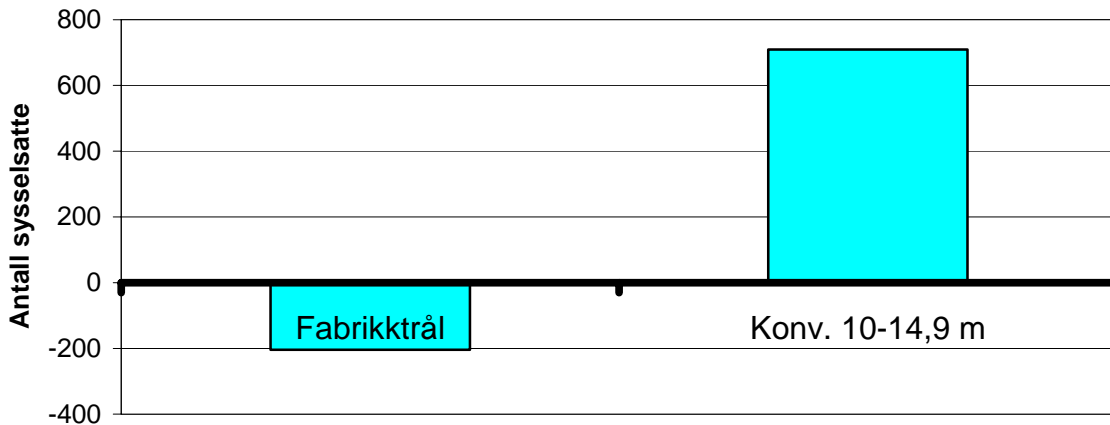
Vi tar derfor utgangspunkt i at det vil være dobbelt så dyrt å kjøpe kvoter fra fabrikkskipflåten som fra sjarkflåten. Til gjengjeld må man huske at man ikke bare kjøper ut fangstkapasitet, men også fiskeindustri.

I det følgende forutsetter vi en strukturering av én fabrikktråler i året. Det vil trolig koste noe mer enn de 70 millionene som settes av til strukturfondet med dagens ordning.

## 5.2 Sysselsettingseffekt

For å beregne sysselsettingseffekten har vi gjort følgende beregning. Vi har antatt at sysselsettingen i fangstleddet på en fabrikktråler tilsvarende fangstleddet på en ferskfisktråler. Dette for å få en sammenlignbar størrelse, siden kystflåten fangster sysselsetter folk i industri på land som ikke vises i budsjettmemndstallene. Videre har vi regnet at andelen av sysselsettingen i torskefiskeriene er lik andelen av inntekt disse fartøyene har fra torskefiskerier.

Fangsten av drøye 35 000 tonn torskeneheter i fabrikkskipflåten utgjør 70% av denne flåten inntekter. Med et forbruk på 172 tonn torskeneheter per årsverk i fangst gir dette 204 årsverk knyttet til fangst av torskefisk. For kystflåten mellom 10 og 14,9 meter kreves det knappe 50 tonn for å skape et årsverk. Fabrikkskipflåten kvote ville med denne beregningen gi drøye 700 årsverk i denne kystgruppen.

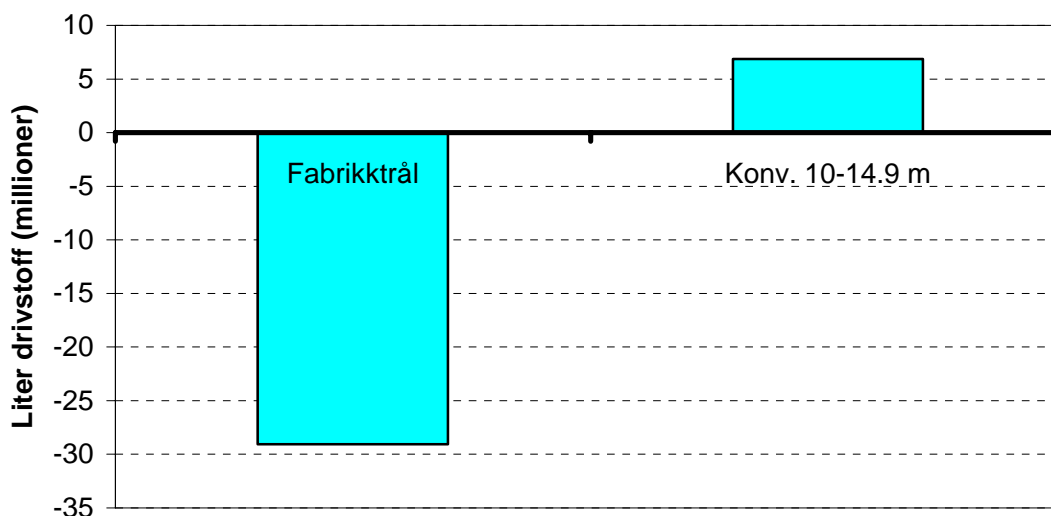


Figur 21. Beregnet sysselsettingseffekt ved å overføre konsesjoner fra fabrikktrål til konvensjonelle fartøy 10-14,9 meter.

## 4.3 Drivstofforbruk

Som tidligere vist på side 22 (figur 16) bruker fabrikktrål 500 liter drivstoff per tonn torskefisk, mens konvensjonell flåte (10-14,9 meter) bruker 118 liter for å fangste det samme

kvantum. Ved å overføre torskerettighetene til konvensjonell flåte vil drivstofforbruket bli redusert med mer enn 75 %, eller 22 millioner liter.



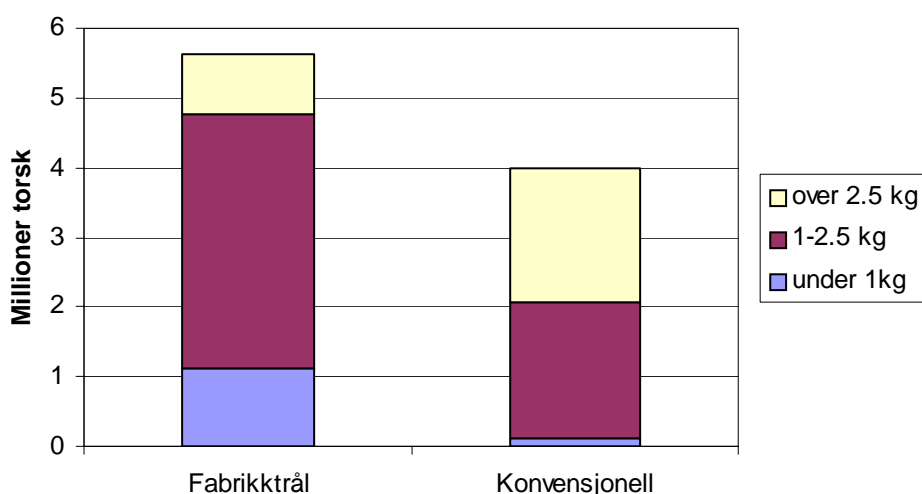
Figur 22. Beregnet reduksjon i drivstofforbruk ved å overføre konsesjoner fra fabrikktrål til konvensjonelle fartøy 10-14.9 meter.

#### 4.4 Beskatningsmønster

Vi vil her se på de forandringer i beskatningsmønster på torsk som ville kommet av en overføring fra fabrikktrålerne til konvensjonell kystflåte. Som vist på side 14 (figur 5) er det stor forskjell på beskatningsmønsteret mellom disse to flåtegruppene. Vi vil her ta utgangspunkt i de nyeste data fra Norges Råfisklag for året 2004. Det gåes ut ifra at fabrikktrålerne har samme beskatningsmønster som torsketrålerne generelt, da disse tallene er samlet hos Norges Råfisklag. Det samme gjelder innenfor konvensjonell flåte. Med

utgangspunkt i kvotene til fabrikktrålere viser figur 23 forskyvningen av fangstmønster, der konvensjonell flåte vil stå for et mye lavere uttak av liten torsk i forhold til fabrikktrålerne. Konvensjonell flåte har behov for tilnærmet 70 % av antall torsk for å fiske samme kvantum i vekt. Dette utgjør en forskjell på rundt 1,6 millioner torsk.

En slik overføring vil altså gi en større andel av torskebestanden mulighet til å nå gytemoden alder.



Figur 23. Beregnet beskatningsmønster i antall torsk (millioner) ved å overføre konsesjoner fra fabrikktrål til konvensjonelle fartøy 10-14.9 meter.

#### 4.5 Konklusjon

Et program for utfasing av fabrikkskipflåten med ett fartøy i året vil ta 16 år. En slik langsiktig utfasing vil gi kystflåten og landindustrien mulighet til å tilpasse seg endrede vilkår. Det vil også gi fabrikkskiprederne forutsigbarhet i forhold til behov for vedlikehold og investeringer i fartøyene.

Vi har her gått igjennom noen parametere for å vurdere en eventuell effekt av å overføre kvotene fra torsketrålfåten med ombordproduksjon til den konvensjonelle kystflåten (10-14,9 meter). Vi kan trekke følgende konklusjoner fra vurderingene om

effekten av kvoteoverføring av hele fabrikkskipkvoten til konvensjonell flåte:

- Det vil gi rundt 500 nye årsverk i sysselsettingen i fangstleddet.
- Drivstofforbruket, med påfølgende utslipp til luft, vil reduseres med mer enn 75 % eller 22 millioner liter.
- Beskatningsmønsteret vil forskyves betraktelig mot større torsk, og det vil være en reduksjon i fiskedødeligheten på rundt 1,7 millioner torsk (30 %).