

Norges Naturvernforbund

Hvitebok for norske fiskerier

2004

Barentshavkontoret

Hvitebok for norske fiskerier
2004

© Norges Naturvernforbund 2004

Hvitebok for norske fiskerier
2004

Forfatter: Gunnar Album

FORORD

Dette er den andre utgaven av hvitebok for norske fiskerier. Den følger i hovedsak fjorårets mal og viser utviklingen ett år videre fremover. Formålet med hvitebokserien er å gi et grunnlag for evaluering av norsk fiskeripolitikk i forhold til de fiskeripolitiske mål. I denne utgaven tar vi utgangspunkt i Riksrevisjonens rapport av 31. mars i år.

Det gis ut en rekke publikasjoner som følger utviklingen i fiskeriene i Norge. Blant de mest grundige er Fiskeridirektoratet sine årlige statistikker og de årlige lønnsomhetsundersøkelsene fra budsjettnemnda for fiskeriene. Hvert år legger også Fiskeridepartementet fram en stortingsmelding om fiskeriavtalene med andre land. I tillegg fører blant andre salgslagene statistikk over landinger og over fiskemottak.

Norges Naturvernforbund mener likevel at det er en viktig side som mangler i denne mengden av informasjon; det er ingen som måler utviklingen i fiskeriene opp mot de vedtatte og allment anerkjente målene for norsk fiskerinæring.

Tallmaterialet er i all hovedsak hentet fra budsjettnemnda, fiskeridirektoratet og salgslagene. Budsjettnemnda sine tall er utarbeidet for å si noe om lønnsomhet i fiskeflåten. Budsjettnemnda har ikke som mål å si noe om samfunnsøkonomi – eller sagt på en annen måte – oppfyllelse av de fiskeripolitiske mål. Dette er synd. Nemnda samler inn en stor mengde data hvert år, som med enkle tillegg kunne vært grunnlag for en årlig gjennomgang av hele flåtens samfunnsøkonomiske funksjon.

Tore Killingland
generalsekretær

Gunnar Album
Leder, Barentshavkontoret

INNHold

1	FISKERI- OG MILJØPOLITISKE MÅL	7
2	RESSURSFORVALTNING OG LØNNSOMHET	8
2.1	Beskatningsmønster i torskefiskeriene.....	8
2.1.1	Flåtegruppene og beskatningsmønster	10
3	GJENNOMGANG AV UTVALGTE FLÅTEGRUPPER	12
3.1	Gjeld og forvaltningsevne.....	12
3.1.1	Gjeldsutvikling i den norske fiskeflåten.....	13
3.2	Utviklingen i utvalgte fartøygrupper i torskefiskeriene i nord.....	14
3.2.1	Lønnsomhet.....	14
3.2.2	Gjeld.....	16
3.3	Fordeling av kostnader - oppfyllelse av fiskeripolitiske målsetninger	19
3.3.1	Utgifter til fartøy og kapital	19
3.3.2	Utgifter til drivstoff og mannskap	21
3.4	Ressursindikatorer og fiskeri- og miljømessige målsetninger.....	22
3.4.1	Drivstofforbruk.....	22
3.4.2	Sysselsetting	23
3.5	Bosetting.....	24
4	GJENNOMGANG AV UTVALGTE FLÅTEGRUPPER I PELAGISK FISKE	25
4.1	Gjeld i flåtegruppen	25
4.1.1	Mannskapsutgifter	27
4.2	Case study: Kolmule	28
4.2.1	Fangstnivå	28
4.2.2	Bestandens status.....	28
4.2.3	Konsekvenser for fiskeriene	28
5	OPPSUMMERING.....	30

tabeller s.32

1 Fiskeri- og miljøpolitiske mål

I Riksrevisjonens undersøkelse av forvaltningen av fiskeressursene (Riksrevisjonen 2003) gjennomgås målene for norsk fiskeripolitikk. Hovedmålet er å "legge til rette for et bærekraftig ressursuttak. En bærekraftig ressursforvaltning er dessuten en forutsetning for å oppnå de øvrige målene for fiskerisektoren" (s. 15).

Riksrevisjonen slår videre fast at "forvaltningen av fiskebestandene ut fra bærekraftighet og føre-var-prinsippet er en nødvendig men ikke tilstrekkelig betingelse for å kunne gjennomføre en økonomisk rasjonell forvaltning. I Fiskeridepartementets prioriteringer for 1997 heter det at: "Omsyn til den bioøkonomiske kunnskapen i reguleringstiltaka vil også være en føresetnad for å kunne auke verdiskapinga. (...) I tillegg skal direktoratet medverke til utvikling og bruk av reguleringsmodellar der kunnskapen på det biologiske og bioøkonomiske området blir innarbeidd i dei næringsøkonomiske og samfunnsmessige konsekvensane av dei ulike forvaltningsstrategiene." (s 18)

De overordnede målene for fiskeripolitikken sammenfattes av Riksrevisjonen på denne måten: "Fiskeriforvaltningens overordnede målsetting har i de siste årene vært å føre en

fiskeri- og havbrukspolitikk som skal bidra til økt verdiskaping i en lønnsom og bærekraftig fiskeri- og havbruksnæring. Dette skal sikre arbeidsplasser og bosetting i de fiskeriavhengige delene av landet. I sin innstilling til St. meld. 51 (1997-1998) uttalte Næringskomiteen at en forsvarlig ressursforvaltning og bedriftsøkonomisk lønnsomhet i næringen er den beste garantien for å ta vare på de distriktpolitiske målene. Komiteen fant grunn til å understreke at fiskerinæringen er viktig i mange samfunn langs hele kysten fra nord til sør, og mener at dette må ligge til grunn når virkemidlene skal utformes. Det fremgår av deltakerlovens §1 at formålet med deltakerreguleringene er å "øke lønnsomheten og verdiskapingen i næringen og gjennom dette trygge bosetting og arbeidsplasser i kystdistriktene, og å legge til rette for at høstingen av de marine ressurser fortsatt skal komme kystbefolkningen til gode". (s.20)

I denne hviteboka vurderer vi hvordan ressursforvaltningen og flåtestrukturen i torskefiskeriene påvirker oppnåelsen av fiskeripolitiske mål.

2 Ressursforvaltning og lønnsomhet

Riksrevisjonen peker på forskjellige sider av forvaltningen som påvirker lønnsomheten. For det første ressursforvaltning og beskatningsmønster. For det andre flåtestruktur og reguleringer: *"Lønnsomheten i de ulike flåtegruppene blir påvirket av hvor mange som har fått tillatelse til å fiske og hvordan den nasjonale kvoten blir fordelt på de ulike flåtegruppene."* (s.22)

2.1 Beskatningsmønster i torskefiskeriene

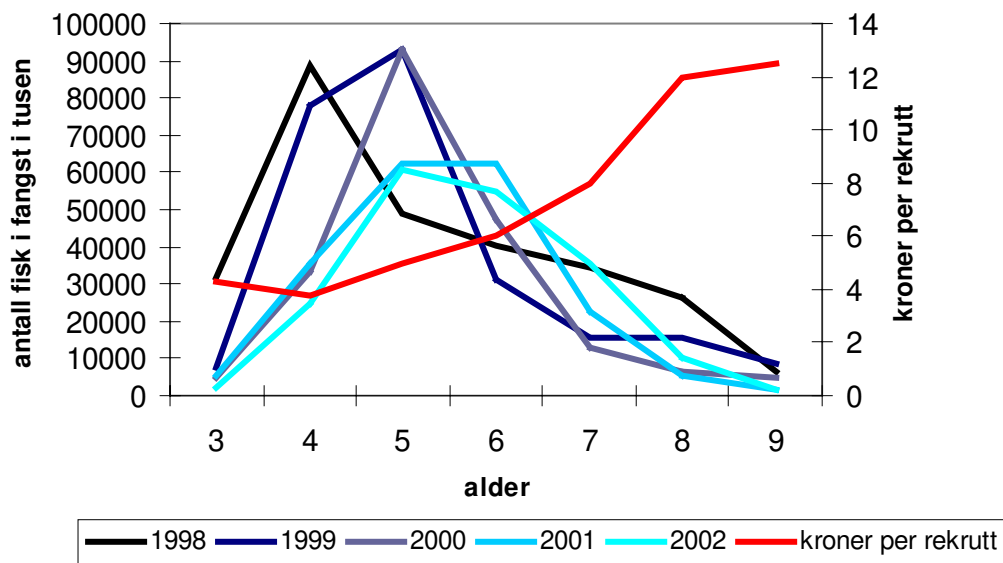
En bærekraftig ressursforvaltning er en forutsetning for å oppnå lønnsomhet. I tillegg til at det er åpenbart ulønnsomt å fiske ned bestanden slik man har gjort i Canada og Nordsjøen, har beskatningsmønsteret stor betydning for lønnsomheten. Riksrevisjonen viser til Fiskeridepartementets prioriteringer for 1998 der det heter at *"Fiskeridirektoratet vil arbeide for å utvikle en ny type regulering som ikke bare tar hensyn til bestandssituasjonen, men som også gir den høyeste økonomiske avkastningen, både bedriftsøkonomisk og samfunnsøkonomisk. For å få en optimal avkastning, er målet å lage*

langsiktige strategier for ressursuttaket for de kommersielt viktigste fiskeslagene."

(Riksrevisjonen 2003 s 18)

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

- Det lønner seg å la torsken vokse før den fiskes. På den måten får man mer 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 større egg med større overlevelsessevne. Én torsk på 15 kilo har betydelig større eggmengde enn 5 torsk på 3 kilo.
- Det er dyrere å få opp ett tonn fisk av en liten bestand enn av en stor.



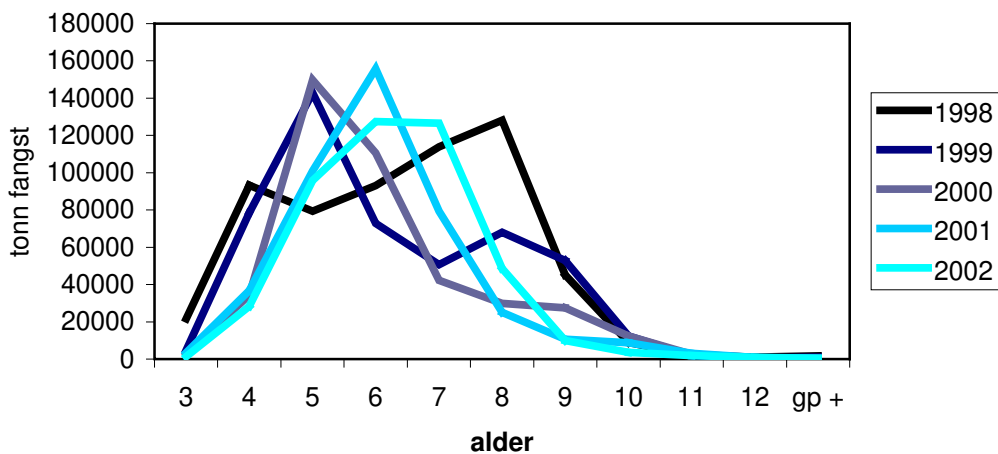
Figur 1: Fangst av norsk arktisk torsk 1998-2001, antall fisk. (Kilde ACFM 2002) og kroner i utbytte per rekrutt (kilde Havforskningsinstituttet)

Størst utbytte av hver torskerekrutt får man ved å ta fisken når den er mellom 7 og 12 år gammel – mellom 2,5 og 6 kilo sløyd vekt. Dette har den ulempen at det vil konsentrere fisket til Lofoten og det vil være sårbart for variasjoner i årsklassenes størrelse. Å konsentrere fisket på 5 år (1,5 kilo) og eldre fisk er derimot fullt mulig.

Figur 1 viser utviklingen i beskatningsmønsteret for torsk i Barentshavet. (svarte og blå linjer). Den røde linjen viser utbyttet per rekrutt i torskefisket. Det vil si hvor det lønner seg å ha beskatningstrykket (se boks 1). Av

figuren kan vi se at beskatningen av småfisk (3 og 4 åringer) er redusert fra 1998 og fram til i dag. Samtidig er fisket blitt mer avhengig av noen få årsklasser. Fisket i 1998 var hardt på 1996 og 1995 årsklassene (3 og 4 år). Samtidig hadde man fremdeles en god del igjen av de gode årsklassene fra tidlig 90-tall (7 og 8 år gammel fisk). Den sterke 95-årsklassen kan vi følge i grafen hele veien fram til de i 2002 er inne i fisket som sjuåringer.

Dette blir tydeligere ved å se på beskatningsmønsteret etter vekt.



Figur 2. Beskatningsmønsteret i torskefisket i Barentshavet. Vekt. 1998-2001. Kilde ACFM

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 1999

var denne andelen falt til 38% og i 2000 var den 22%. År 2000 var også det året med svakest lønnsomhet i torskeflåten som helhet. I 2001 og 2002 har andelen stor fisk steget, men ikke til det nivået man hadde i 1998 og 1999.

Boks 1

Beregning av kroner inntekt per rekrutt

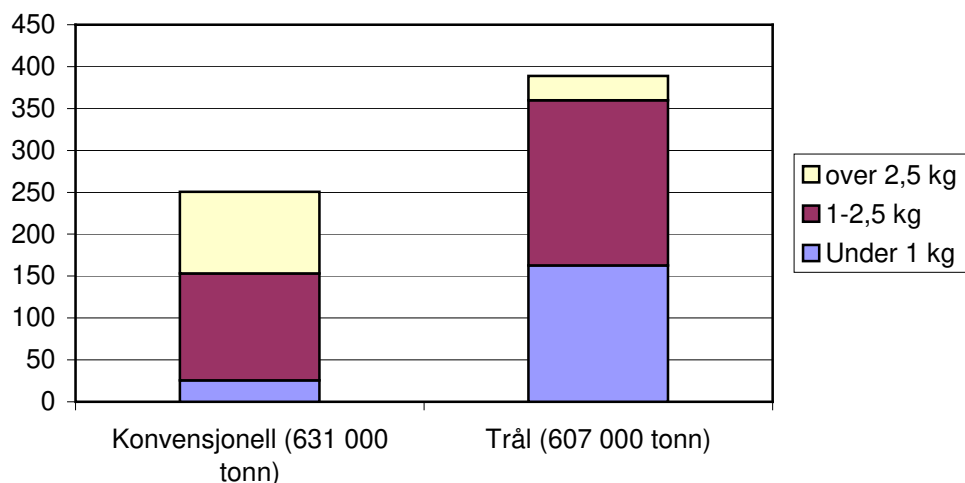
Vi tar utgangspunkt i 1000 treåringer. Dersom vi fisker dem, gir de en inntekt på knappe 5000 kroner. Lar vi dem stå i havet og fisker de 250 som overlever til de blir 9 år gir det en inntekt på 20 000. For hver fisk vi tar som 3-4-åring taper vi 15 kroner i forhold til å vente til den kommer til Lofoten.

Kilde: Kjell Nedreaas,
Havforskningsinstituttet

2.1.1 Flåtegruppene og beskatningsmønster

Myndighetene både i Norge og Russland har innført tiltak for å begrense fangstene av småfisk. Blant disse er maskevidde-

bestemmelser, krav om skillerist, minstemål og stenging av områder med mye småfisk. Den største skilleristen er imidlertid fiskens vandringsmønster der aldersgruppene skiller lag. Derfor påvirker flåtestrukturen beskatningsmønsteret.

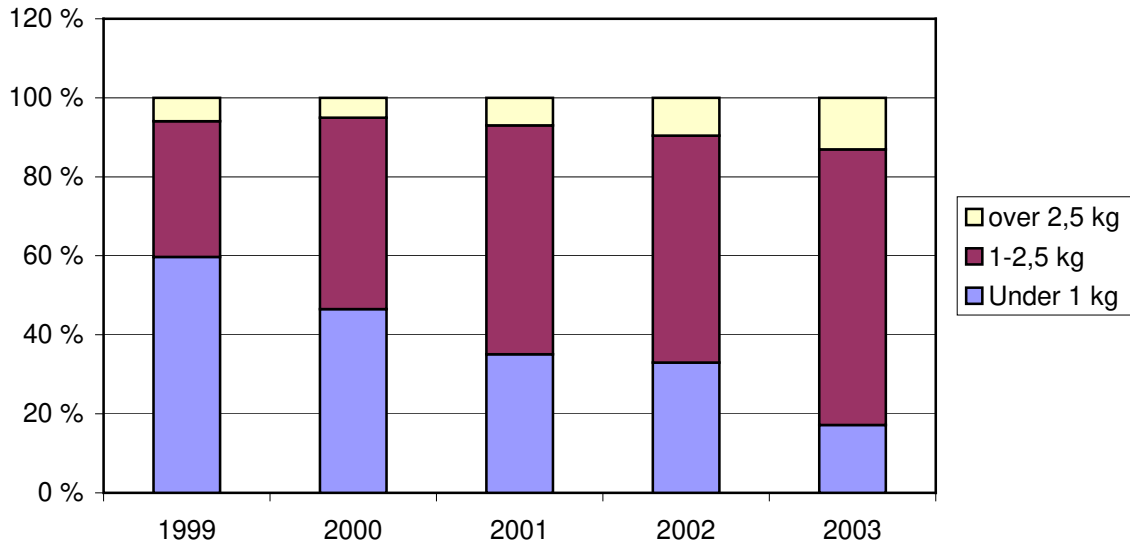


Figur 3. Samlede landinger torsk fra konvensjonell flåte og trål i Norges Råfisklag 1999-2003 (inkludert utenlandske fartøyer). Antall fisk i millioner. Inndeling etter vekt i kilo, sløyd og hodekappet fisk.

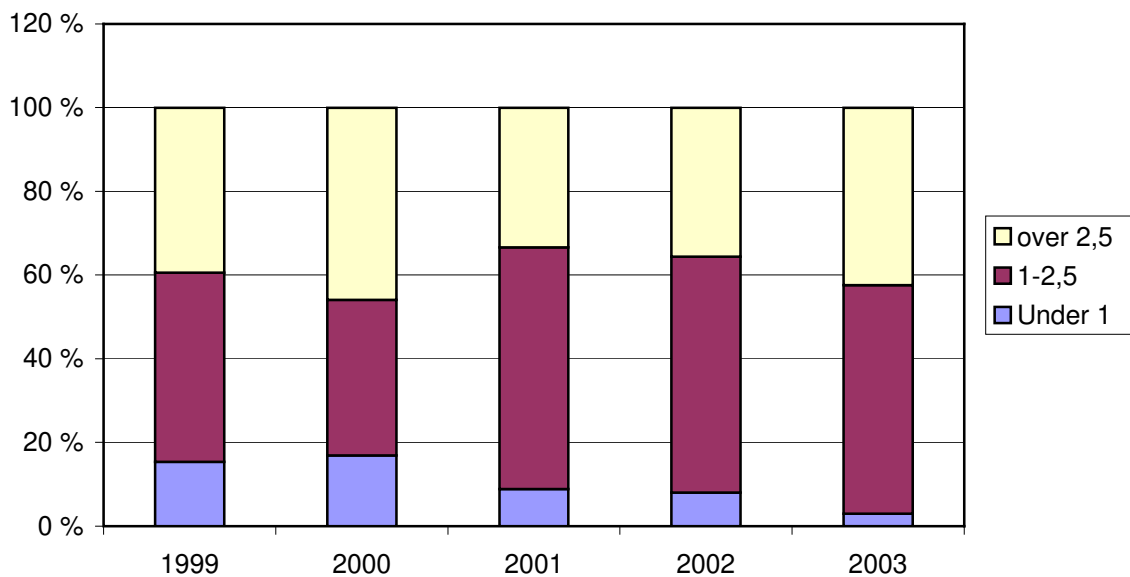
I femårs perioden 1999-2003 ble det landet trål og konvensjonell flåte omtrent like mye torsk fra i Norges Råfisklags distrikt (drøye 600 000 tonn hver). For å levere dette kvantum trengte kystflåten (inkludert autoline) 250 millioner torsk og trålflåten 390 millioner torsk. Den store forskjellen på de to gruppene er landingene av fisk under ett kilo.

Beskatningsmønsteret har bedret seg de siste fem årene. Trenden er den samme i landingene

i Råfisklaget som i totalfangstene i Barentshavet. I 1999 var 60% av torskeindividene landet fra trålerflåten under ett kilo. I 2002 hadde dette sunket til 17%. 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. Nedgangen i russiske landinger i Norge kan også ha bidratt til reduksjonen i landingene av småfisk.



Figur 4. Landinger fra trålere i Norges Råfisklags distrikt fordelt på vektgrupper. Antall fisk. 1999-2003



Figur 5. Landinger fra konvensjonell flåte i Norges Råfisklags distrikt fordelt på vektgrupper. Antall fisk. 1999-2002

Også i den konvensjonelle flåten er landingene av fisk under ett kilo redusert. Landingene av fisk over 2,5 kilo har variert mellom 35 og 45%. 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.

3 Gjennomgang av utvalgte flåtegrupper

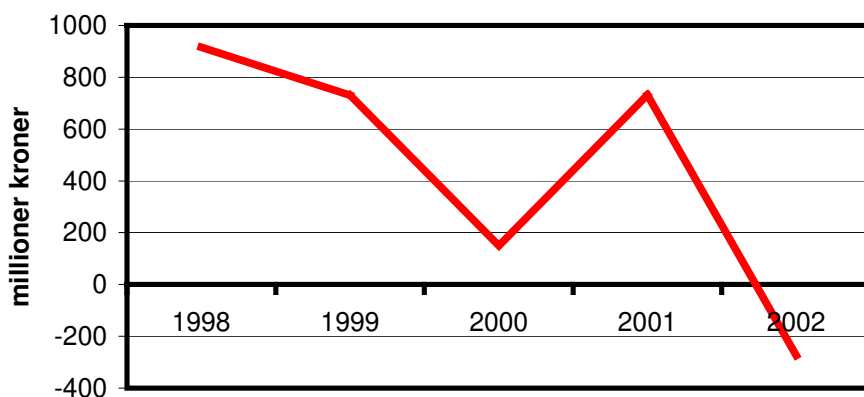
Med utgangspunkt i budsjettmemnda sine regnskapstall vil vi i det følgende gjennomgå utviklingen i forskjellige fartøygrupper og fiskerier.

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 fem årene som er gått siden lønnsomhet ble det sentrale punktet i fiskeripolitikken, er hele egenkapitalen i norsk fiskeflåte tapt. Fra en samlet egenkapital på 900 millioner i 1998, er den i 2002 på minus 274 millioner.

Dette har skjedd til tross for at deler av flåten har hatt til dels svært gode økonomiske resultater.



Figur 6. Egenkapitalutvikling i den norske fiskeflåten over 13 meter. 1998-2002

3.1 Gjeld og forvaltningsevne

Utviklingen i kapasiteten i den norske fiskeflåten følges nøye av myndighetene gjennom statistikk over antall fartøy. Det gjøres også antagelser om utviklingen i teknisk fangstkapasitet i de enkelte fartøygruppene.

Riksrevisjonen peker på at det er grunn til å anta at den tekniske fangstkapasiteten har økt, selv om antall fartøy er redusert. De mener at det ut fra dette er *"grunn til å stille spørsmål*

ved virkemidlenes effektivitet i forhold til målet om å redusere kapasiteten. Det synes som om virkemidlene for å redusere antall fartøy og begrense fartøyutbygging ikke har vært tilstrekkelige, eller praktisert på en slik måte at målet om redusert kapasitet er oppnådd. Funnene kan indikere at Fiskeridepartementet har lagt for stor vekt på antall fartøy for å redusere kapasitet, fremfor andre kapasitetsfaktorer (s. 110).

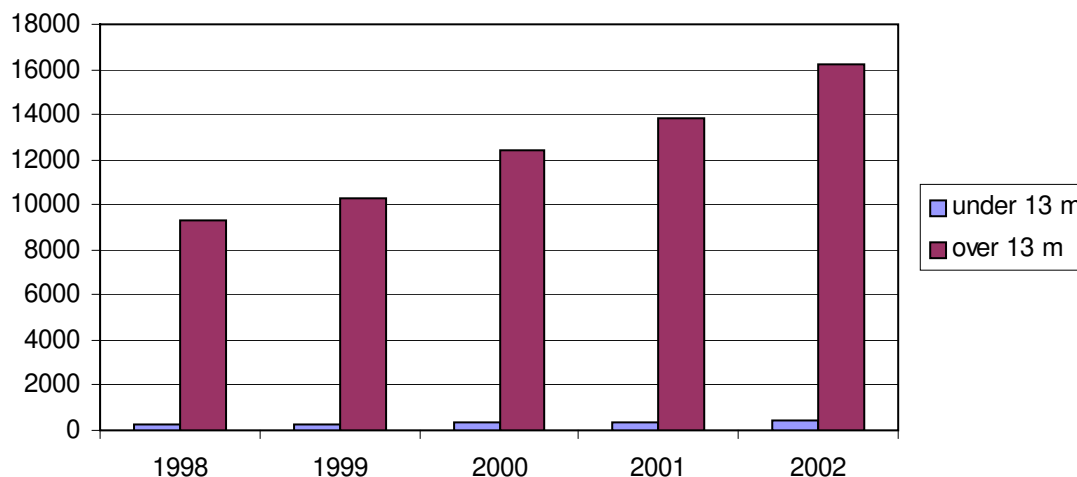
På samme måte som Fiskeridepartementet, setter riksrevisjonen likhetstegn mellom

overkapasitet og overinvesteringer:
"Overkapasitet i fiskeflåten gir et økonomisk tap fordi de faste kapitalutgiftene blir høyere enn det som er nødvendig for å fiske opp den kvoten som er tildelt" (s.20)

Som vi skal se i dette kapittelet er det, avhengig av fartøystørrelse og type, stor forskjell på hvor mye overkapasitet koster.

3.1.1 Gjeldsutvikling i den norske fiskeflåten

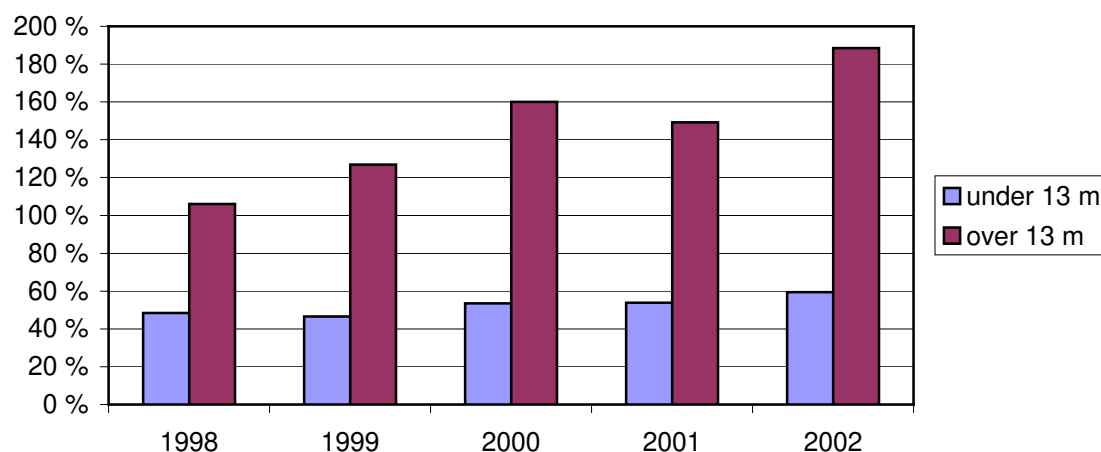
Det har vært en voldsom økning i den samlede gjeldsnivået i den norske fiskeflåten de siste fem årene. I 2002 hadde fiskeflåten en gjeld på over 16 milliarder kroner. Det tilsvarer en økning på 73% fra 1998. I samme periode har inntektene steget med bare 5%.



Figur 7: Gjeldsutvikling i den norske fiskeflåten 1998-2002. Alle helårsdrevne fartøy.

Flåtegruppa over 13 meter har økt sin gjeld fra å være lik årlig fangstinntekt i 1998, til å være nesten det dobbelte av fangstinntekt i 2002.

For flåten under 13 meter har gjeld i forhold til fangstinntekt steget fra 48% i 1998 til 59% i 2002.



Figur 8: Gjeld som andel av årlig fangstinntekt 1998-2002. Alle helårsdrevne fartøy.

Renteutgiftene har økt tilsvarende, fra 550 millioner i 1998 til 1,1 milliard i 2002. Det er 11,2 prosent av den samlede førstehåndsinntekten av norske fiskerier.

Gjeldsnivået er et uttrykk for robusthet. Gjeldskostnadene er fangstuavhengige, og løper like fort i dårlige som gode år. Gjeldstyngden sier altså noe om flåtens evne til å ligge ved kai. Som vist i kapittel 1 er det store verdier å hente ved å flytte beskatningspress til større fisk. Dette gjelder i de aller fleste fiskeriene i Norge i dag. Dermed har gjeldsnivået betydning for ressursforvaltningen. En gjeldstung flåte har vanskeligere for å klare perioder med lave kvoter for å bygge opp bestander som har vært overbeskattet.

3.2 Utviklingen i utvalgte fartøygrupper i torskefiskeriene i nord

I det følgende har vi valgt ut fem flåtegrupper i torskefiskeriene og analysert dem i forhold til lønnsomhet og oppfyllelse av fiskeripolitiske målsetninger. De fem gruppene er:

- Garn/juksa 8-12,9 m. Nord-Norge (G 7)
- Line 13-20,9 m. Nord-Norge (G 12)
- Snurrevad 21-27,9 m. Nord-Norge (G 15)
- Autoline (G 17)
- Ferskfisk/rundfrysetrål (G 19)

Koden bak hver gruppe refererer til gruppene i budsjettmemnda sine lønnsomhetsundersøkelser. Både inndeling og data er hentet derfra.

Utvalget er gjort for å få variasjon i drifts- og redskapstype og i størrelse på fartøy. For trålerflåten har vi valgt ferskfisk/rundfrysetrål for å unngå feilkilder knyttet til produksjon om bord. I autolineflåten er dette mer og mer vanlig, men her skiller ikke budsjettmemnda mellom fartøy med forskjellig grad av ombordproduksjon. Dette kan være en kilde til feil, blant annet i beregningene over arbeidsintensitet og investeringer.

Denne gjennomgangen er basert på hvordan kostnadene fordeler seg på forskjellige poster i de forskjellige fartøygruppene. Dette sier også noe om hvilke deler av samfunnet som sitter igjen med inntekt og aktivitet som følge av fiskeriene i de forskjellige gruppene. Det sier oss også noe om hvordan de forskjellige typene fartøy vil tåle svingninger i ressursgrunnlaget, rentenivå og oljepris.

3.2.1 Lønnsomhet

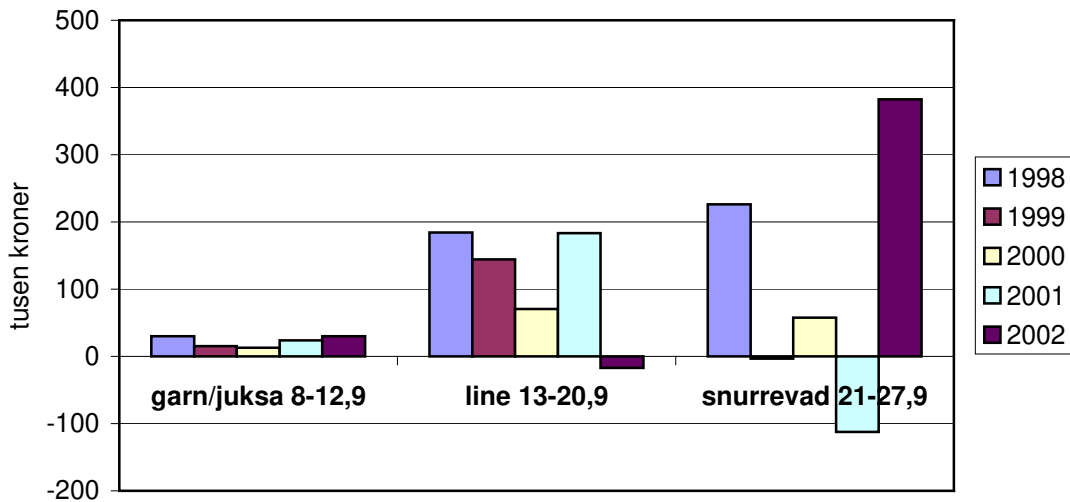
Deler av flåten i torskefiskeriene har hatt vanskelige år med til dels dårlig lønnsomhet de siste årene. Det er særlig de større fartøyene som har slitt.

Ordinært resultat før skatt. per fartøy					
	Garn/juksa 8-12,9	Line 13-20,9	Snurrevad 21-27,9	Autoline	Trål
1998	29894	184422	226045	1000301	2749660
1999	15416	144290	-3363	52642	1358250
2000	12871	70467	57808	-706407	-174893
2001	23855	183359	-112460	-812264	1840795
2002	29991	-17021	382463	-1561472	1568140

Tabell 1. Ordinært resultat før skatt per fartøy. 1998-2002

I de tre kystflåtegruppene er det stor forskjell på lønnsomheten. Mens de to minste gruppene i vårt utvalg har et relativt stabilt overskudd,

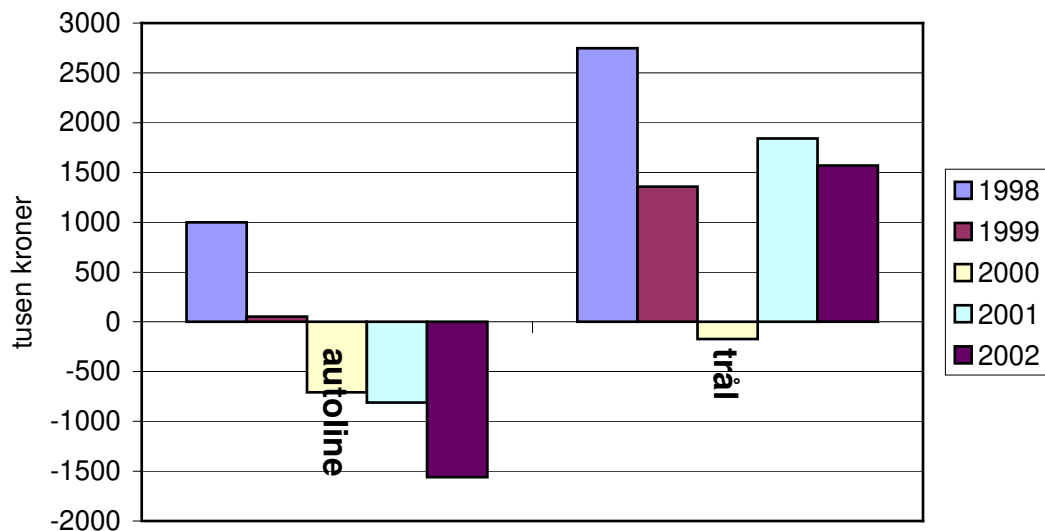
har snurrevadflåten over 21 meter større variasjon fra år til år og har drevet med underskudd i to av de fem årene.



Figur 9. Ordinært resultat før skatt. Kystflåte. Snitt per fartøy. 1998-2002.

I de to havfiskegruppene er det også store variasjoner. Trålerflåten har, med unntak av år 2000, hatt gode overskudd. Autolineflåten,

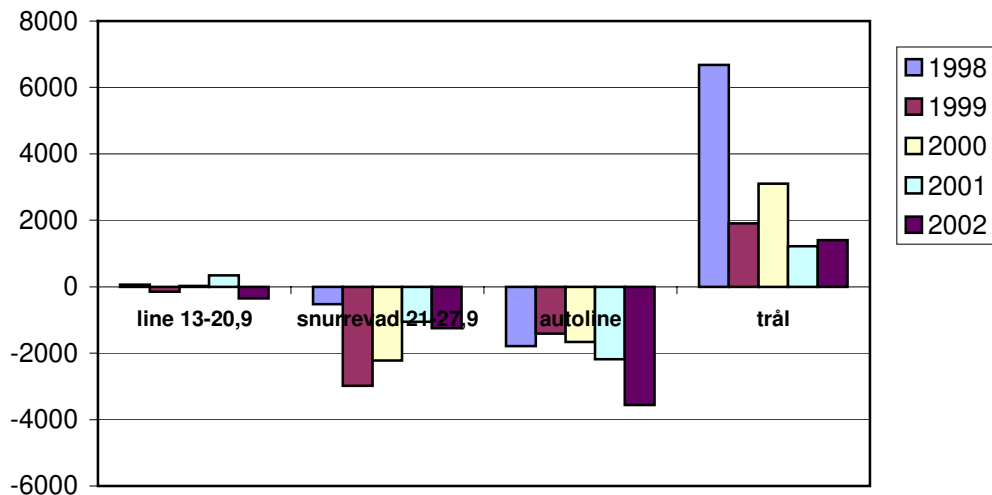
derimot, har gått fra et overskudd på en million i 1998 til et underskudd på 1,5 millioner i 2002.



Figur 10. Ordinært resultat før skatt. Havfiskeflåte. Snitt per fartøy. 1998-2002

Egenkapitalsituasjonen viser det samme bildet. Både den store snurrevadflåten og autolineflåten har negativ egenkapital, og har hatt det i hele perioden. Trålerflåtens egenkapital er blitt redusert i perioden, mens

lineflåten mellom 13 og 20,9 meter økte sin egenkapital fram til 2001, men har negativ egenkapital i 2002. Budsjettneemnda har ikke tall for egenkapital i flåten under 13 meter.

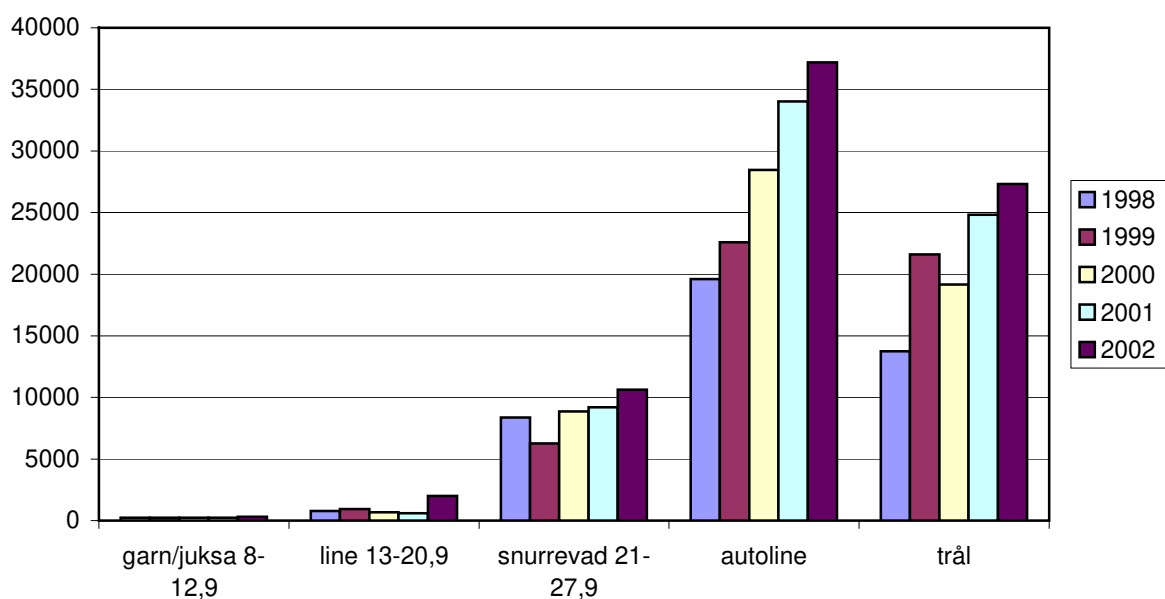


Figur 11. Egenkapital per fartøy 1998-2002

3.2.2 Gjeld

Veksten i gjeldstygnden for de flåtegruppene som har enhetskvoteordning har fortsatt fra 2001 til 2002. Gjeld per fartøy er nær doblet for disse gruppene fra 1998 til 2002 (figur 12).

Hvor mye av dette som er knyttet til kvotekjøp og hvor mye som er investeringer i fartøy vet vi ikke. Det finnes i dag ingen samlet oversikt over hvordan investeringene fordeler seg på fartøy/utstyr og på rettigheter.



Figur 12. Gjeld per fartøy. 1998-2002

Boks 2

Enhetskvoteordningen

”Formålet med enhetskvoteordningen er å redusere antall fartøy. Ved å benytte enhetskvoteordningen kan en fartøyeier ta en båt ut av fisket og overføre kvoten til en annen båt... Fartøyet som tas ut av merkeregisteret kan ikke benyttes til ervervsmessig fiske” (Riksrevisjonen s 66).

I dag har vi enhetskvotes i ringnotflåten, torsketrålflåten, seitrålflåten, autolineflåten, Grønlandsrekeflåten og industritrålflåten. Den første fartøygruppen som fikk ordningen innført var ferskfisk- og rundfrystrålerne (1995-1998). Torsketrålerne fikk tilsvarende ordning for perioden 1990-1994, og ytterligere en ny ordning i perioden 1996-2000. Ordningen var slik at en fikk beholde den økte kvoten i 13 år. Ordningen fra år 2000 var ytterligere utvidet slik at en ved kondemnering fikk beholde den økte kvoten i 18 år. Ringnotgruppen fikk for første gang tilbud om ordningen i 1996 og i 2000. I juli 2000 fikk autoline ordningen, og seitrålerne i februar 2001. Industritrålerne fikk den i juli 2002.

Først i 2000 ble det opprettet et fartøyregister som innholdt opplysninger om antall fartøy tatt ut gjennom enhetskvoteordningen. I perioden 2000-2002 ble 97 fartøy tatt ut av fisket gjennom denne ordningen. Det finnes dermed ikke sammenfattet informasjon som viser virkningen av enhetsordningen siden den ble innført (Riksrevisjonen s 66). I den grad det er ført statistikk over virkningene av enhetskvoteordningen, gjelder dette antall fartøy som er tatt ut, ikke hvilke summer det er omsatt rettigheter for. Riksrevisjonen viser til en oversikt over kvotepriser utarbeidet av Torbjørn Trondsen ved Norges Fiskerihøgskole i 2002.

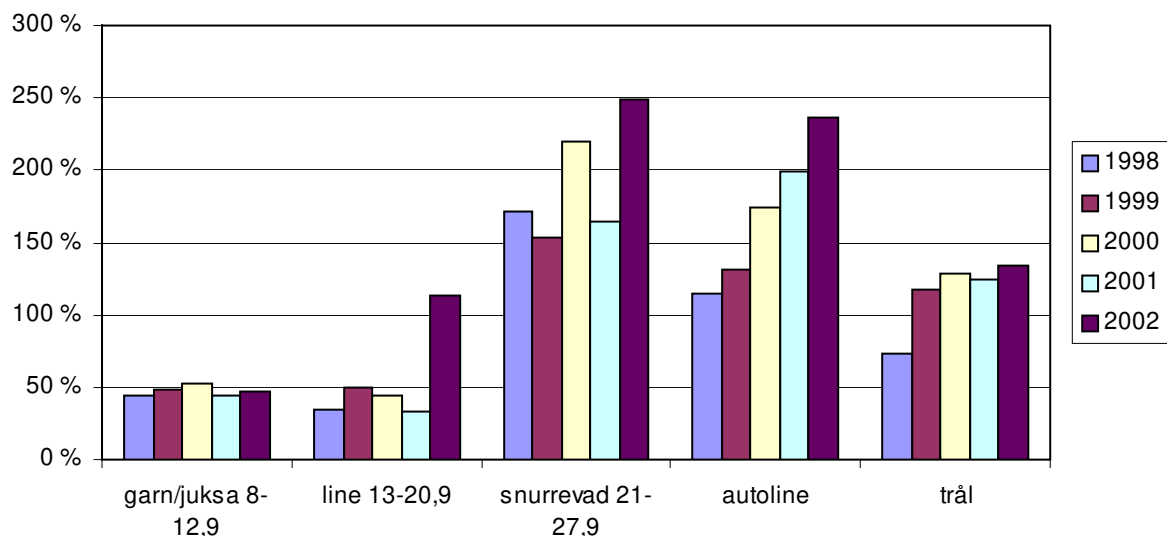
Rettighet	Verdi i kroner
Kolmulekonsesjon	10 – 15 millioner
Sild og makrell konsesjon	60-100 millioner (27 millioner per basiskvote)
Torsketrålkonsesjon uten leveransebindinger	60 millioner
Torsketrålkonsesjon med leveransebindinger	35-40 millioner
Årlig deltaker adgang for fisket etter sild med 28 meters kystfartøy	3,5 – 5 millioner
Konsesjon for drift med linebåt over 28 meter	20 millioner

Priseksempler på omsatte fangstrettigheter fra høsten 2002. Hentet fra norske låneformidlere og egne undersøkelser. Foredrag ved Torbjørn Trondsen, Oslo 11.06.03 , Norges fiskerihøgskole/ Høgskolen i Bodø. Kilde: Riksrevisjonen s 91.

Disse prisene gir en pekepinn til bakgrunnen for gjeldsutviklingen i den norske fiskeflåten. Dersom de som selger sine rettigheter går ut av fiske, vil det som betales for kvoten være en ren netto økning av fiskeflåtens gjeld. Dersom rettighetene omsettes mellom aktører som fortsatt blir i næringa, vil pengegevinsten på rettigheter trolig investeres i nybygg eller ombygging av fartøy. Det finnes ingen oversikt over hvordan kvotesalgene fordeler seg mellom disse to kategoriene. Det er imidlertid klart, som det framgår av figur 6, at egenkapitalen i norsk fiskeflåte er tapt i den perioden vi har hatt enhetskvoteordningen. Fallet i egenkapital er på 1,2 milliarder kroner fra 1998 til 2002. Det tilsvarer omsetning av 60 konsesjoner á 20 millioner ut av næringen.

Vi ser det samme mønsteret i torskeflåten som i den norske fiskeflåten som helhet; inntektene øker ikke i samme takt som gjeldsbelastningen. I figur 12 og 13 ser vi at gjeld per fartøy og gjeld i forhold til fangstinntekt i lineflåten mellom 13 og 21 meter har økt voldsomt fra 2001 til 2002. Det skal ikke utelukkes at deler av dette hoppet i både inntekt og gjeld for lineflåten kan skyldes skjevheter i utvalget.

Med unntak av dette hoppet for lineflåten, har den minste kystflåten et stabilt gjeldsnivå rundt halvparten av fangstinntekt, mens de større flåtegruppene har *mer gjeld* i forhold til inntekt og *større variasjoner* i gjeld i forhold til inntekt. Snurrevadflåten er nå oppe i en gjeld på to og en halv gang årlig fangstinntekt.



Figur 13. Gjeld som prosent av fangstinntekt, 1998-2002

Økt kvotegrunnlag har altså ikke oppveid kostnadene ved kvotekjøp og nybygg i havfiske- og stor kystflåte. Dette er forhold verken Fiskeridepartementet eller Riksrevisjonen ser ut til å være oppmerksomme på. Snurrevadflåten har større gjeld i forhold til fangstinntekt enn de

tradisjonelt kapitaltunge flåtegruppene trål og autoline, og har samtidig høyere snittalder.

De to gruppene med enhetskvoteordning har fortsatt trenden med økt gjeldsbelastning også fra 2001 til 2002.

Gjeld og fangstinntekt 1998-2001. Snitt per fartøy. I tusen kroner										
	garn/juksa 8-12,5		line 13-20,9		snurrevad 21-27,9		autoline		trål	
	gjeld	fangst inntekt	gjeld	fangst inntekt	gjeld	fangst inntekt	gjeld	fangst inntekt	gjeld	fangst inntekt
1998	231	520	781	2 284	8 364	4 882	19 601	17 042	13 757	18 746
1999	230	479	663	1 909	6 258	4 076	22 586	17 137	21 598	18 319
2000	247	466	663	1 510	8 856	4 023	28 463	16 388	19 154	14 960
2001	241	536	590	1 746	9 201	5 599	34 031	17 104	24 826	19 965
2002	318	681	1997	1 761	10 629	4 265	37 186	15 763	27 213	20 279

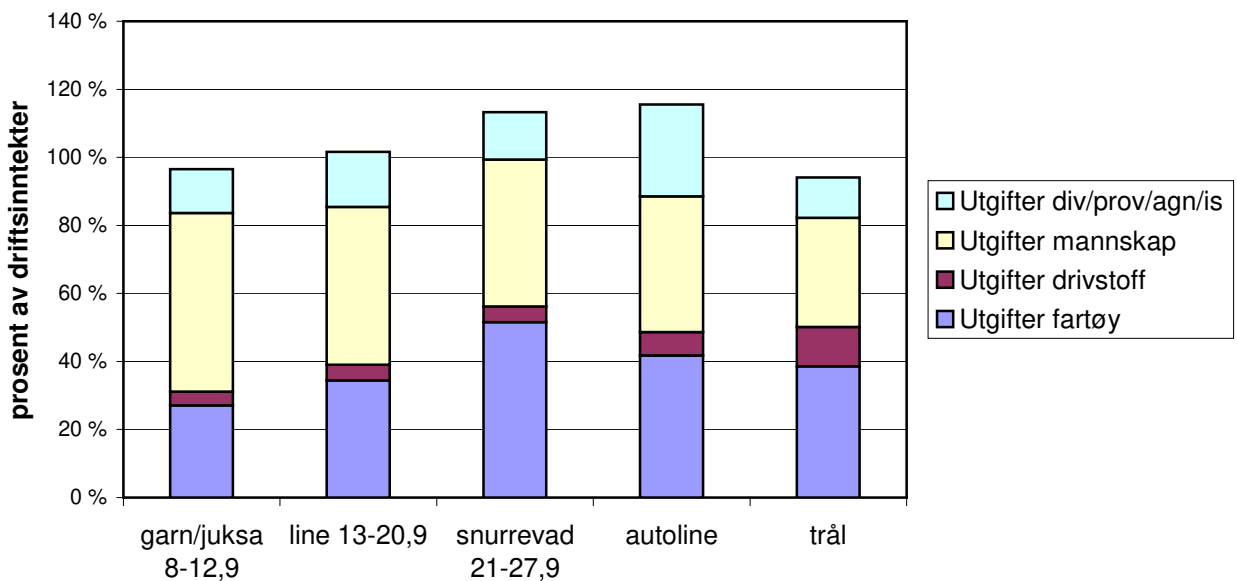
Tabell 2. Gjeld og fangstinntekt. Snitt per fartøy. Tusen kroner, 1998-2002.

3.3 Fordeling av kostnader - oppfyllelse av fiskeripolitiske målsetninger

I tillegg til at det er stor forskjell på lønnsomheten i de forskjellige flåtegruppene fordeler utgiftene seg forskjellig. Hvordan man fordeler fiskerettigheter og kvoter påvirker derfor hvilken samfunnsmessig og samfunns-

økonomisk funksjon fiskerinæringen får. Hundre tonn fisk til sjarkflåten gir et helt annet samfunnsmessig utslag enn 100 tonn til autoline eller trål.

Det er snurrevadflåten som har de største fartøykostnadene av alle gruppene. Dette er utgifter til reparasjon, innkjøp av bruk og finanskostnader samlet.



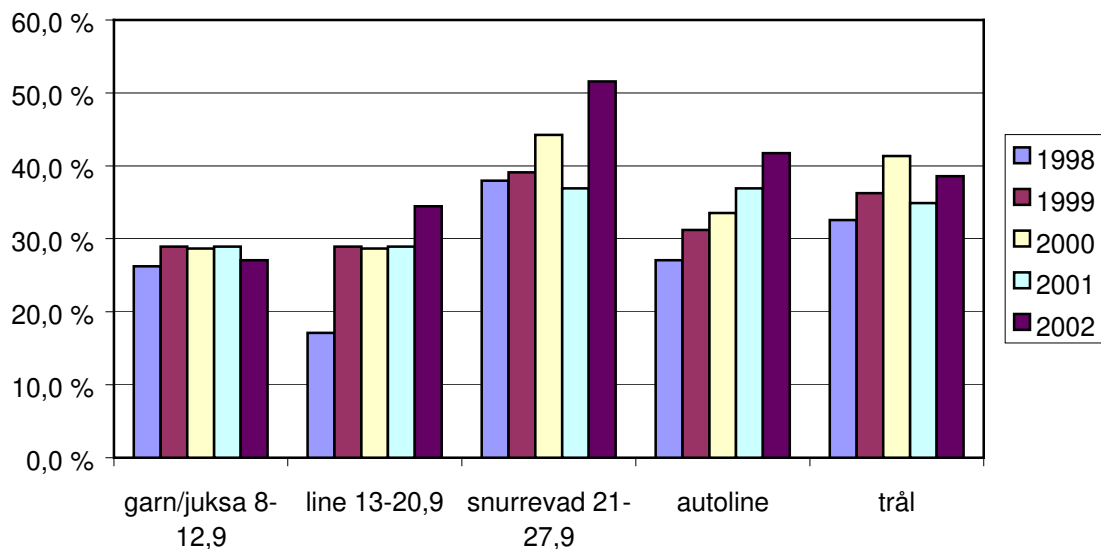
Figur 14. Fordeling av utgifter som prosent av fangstinntekt. 2002

3.3.1 Utgifter til fartøy og kapital

Fartøyutgiftene i torskefisket utgjør mellom 25 og 35 % av fangstinntekten. Snurrevadflåten er den som bruker mest av inntekten på fartøy, tett fulgt av autoline og trål. De to

småbåtgruppene ligger mellom 10 og 20 prosentpoeng lavere.

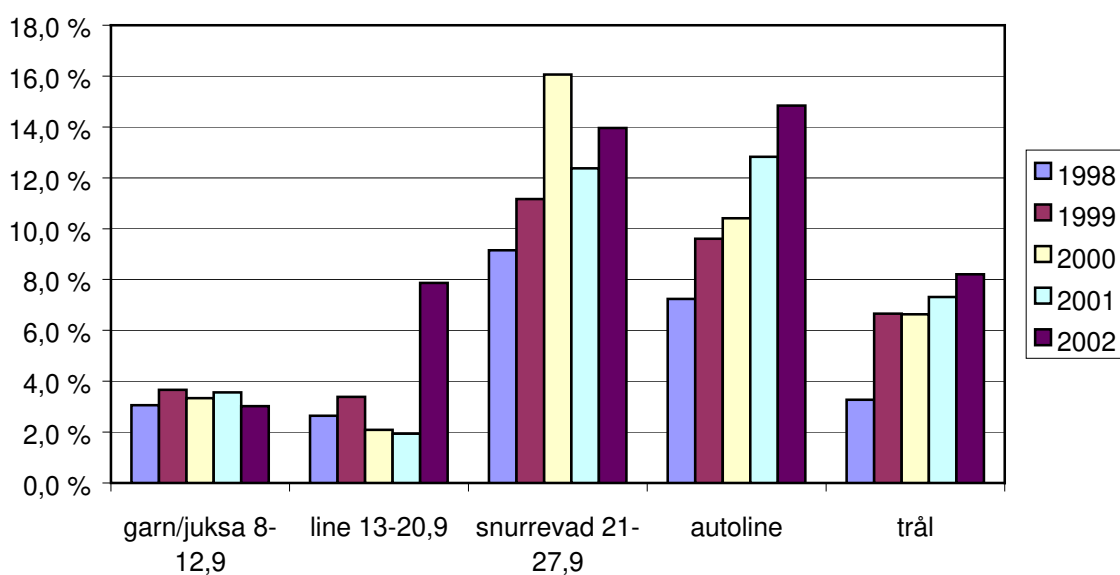
I forhold til diskusjonen om bosetting hadde det også vært interessant å se på hvor fartøyutgiftene brukes. Av en fangstverdi på ti milliarder kroner, brukes rundt 4 milliarder på fartøyene.



Figur 15. Utgifter til fartøy. Inkludert finanskostnader. Prosent av fangstinntekt 1998-2002

Finansutgiftene viser hvor stor del av fiskens verdi som går til bankene. Dette er en kostnad som i svært liten grad gir lokal sysselsetting, og den er økende. I de tre største flåtegruppene er finansutgiftene jevnt stigende. Både snurrevadflåten og autolineflåten bruker nå over 14% av sine inntekter på renter. Igjen ser vi at nybygg og omsettelige kvoter har økt flåtens gjeldsbelastning, uten at dette har kunnet bli veid opp av økte fangstinntekter.

Den store kystflåten har de største finansutgiftene. Denne flåtegruppen har nå fått enhetskvoteordning. Det gjenstår å se om denne vil bidra til økt fangstinntekter uten at gjeldsbyrden øker tilsvarende. Erfaringene fra havfiskeflåten tyder dessverre ikke på det. Både autoline og trål har hatt jevnt stigende gjeld og finansutgifter i den perioden omstruktureringen har pågått.

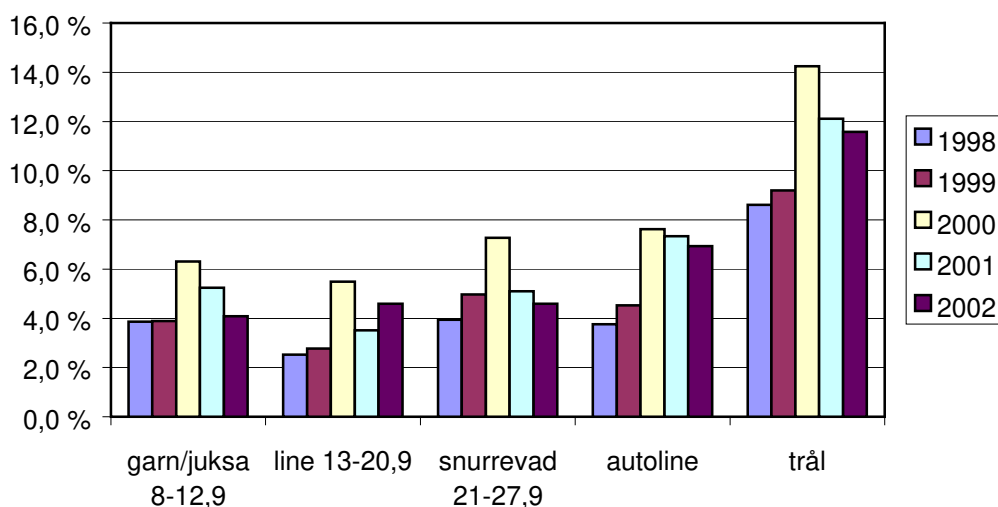


Figur 16. Finansutgifter som prosent av fangstinntekt. 1998-2002

3.3.2 Utgifter til drivstoff og mannskap

Utgifter til drivstoff og mannskap er fangstavhengige utgifter. Forskjellen mellom dem er at mannskapsutgiftene er inntektsavhengige, fastsatt gjennom avtaler for hvor stor del av fangstinntekten mannskapet skal ha. Drivstoffforbruket vil øke med lav tilgjengelighet og med økende motorkraft i tillegg til å variere med den internasjonale

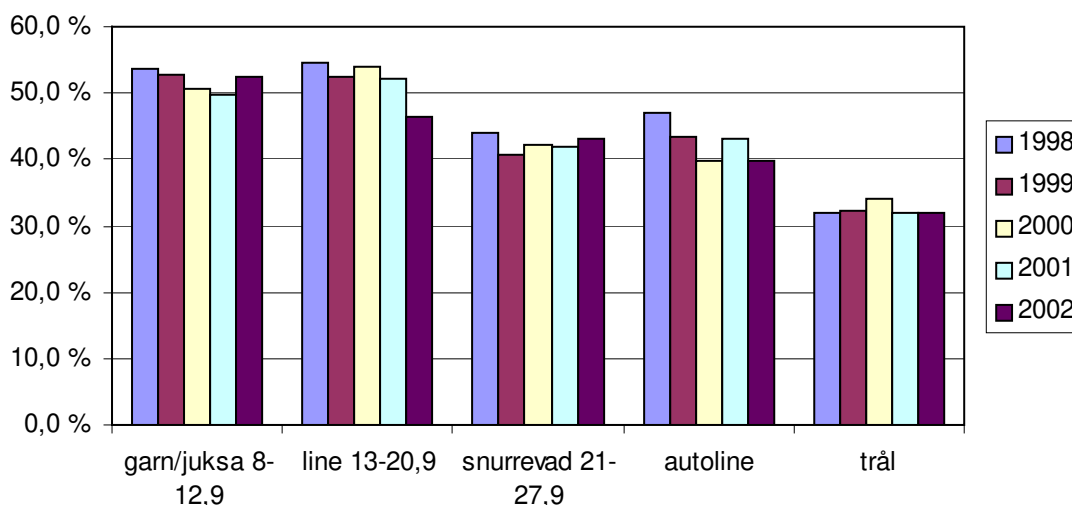
oljeprisen. Grafen under viser fartøygruppenes *utgifter* til drivstoff. Den gir imidlertid ikke et fullgodt bilde av gruppenes *drivstoffforbruk*. Det kommer vi tilbake til i neste kapittel. Når det gjelder utgiftene til drivstoff er det liten forskjell mellom de konvensjonelle flåtegruppene, mens trål skiller seg ut med dobbelt så høye drivstoffkostnader som kystflåten.



Figur 17. Utgifter til drivstoff. Prosent av fangstinntekt. 1998-2001

I den minste kystflåten går halvparten av inntektene til mannskapet. I snurrevadflåten er det ned mot 40% og i trål ned mot 30. Dette er nok den største forskjellen på flåtegruppene

når det gjelder å bidra til opprettholdelse av kystsamfunn. Det er store summer det er snakk om. Disse fem fartøygruppene fisket for over 2 milliarder kroner i 2002.



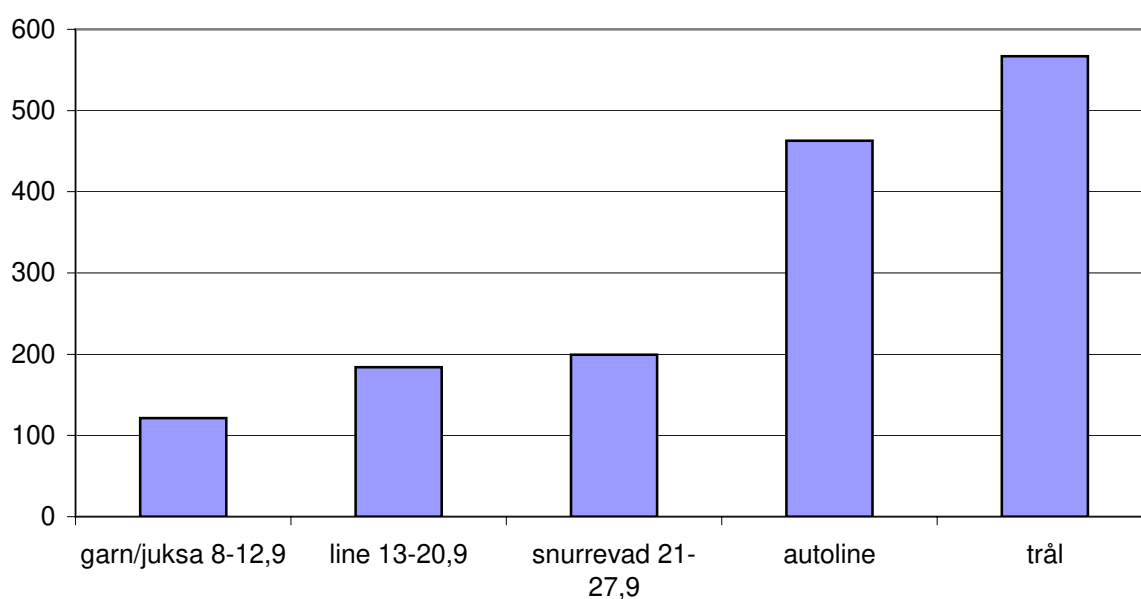
Figur 18. Utgifter til mannskap. Prosent av fangstinntekt. 1998-2001

3.4 Ressursindikatorer og fiskeri- og miljømessige målsetninger

3.4.1 Drivstofforbruk

Det er tidligere gjort beregninger av fiskeflåten energiforbruk basert på målinger på enkeltfartøy. Disse beregningene kom fram til et forbruk på 0,81 kg drivstoff pr kilo torsk i trålerflåten og 0,27 kg drivstoff per kilo torsk i kystflåten (Bergland et al. 1991).

Bruk av regnskapstall for beregning av drivstofforbruk har den feilkilden at de forskjellige fartøygruppene betaler forskjellig pris for drivstoffet. Det kan også være forskjeller mellom fartøy innen samme gruppe ut fra geografi og mulighet til å kjøpe drivstoff i stort. Fordelen med å bruke regnskapstall er at man jevner ut de forskjellene det er mellom enkeltfartøy når det gjelder driftsmønster.



Figur 19. Liter drivstoff per tonn torskefisk. 2001

For å få et bilde av drivstofforbruk i torskefiskerier som gjør det mulig å sammenligne flåtegruppene har vi forsøkt å skille ut fisket etter torsk, sei og hyse fra resterende fiskerier i de fem gruppene. Dette er gjort på følgende måte: Vi antar at drivstoffkostnaden utgjør omtrent samme andel av kostnadene i de forskjellige fiskeriene. Det er særlig snurrevadflåten dette er aktuelt for, siden den har en relativt stor del av sin inntekt fra pelagiske fiskerier. Denne antagelsen stemmer bra ved sammenligning med notfartøy i samme størrelse. For å fastslå drivstoffpris har vi sjekket med oljeselskaper, rederier og oljeutvalg som betjener kystflåten. De minste fartøyene betalte i fjor høsten 2002 kr 3,40 per liter drivstoff. Snurrevadflåten 2 kroner og den

havgående flåten kr 1,70. Havfiskeflåten og snurrevadflåten betaler Rotterdam spot pris med tillegg for transport.

Det er mange antagelser i dette regnestykket. Blant annet varierer drivstoffprisen gjennom året. Dette kan være en feilkilde i forhold til det drivstofforbruket vist over, men skulle i liten grad påvirke forholdet mellom flåtegruppene. Nemlig at trålerflåten bruker tre til fire ganger så mye drivstoff som sjarkflåten for å få opp fisken. Den slipper dermed også ut tre til fire ganger så mye CO₂.

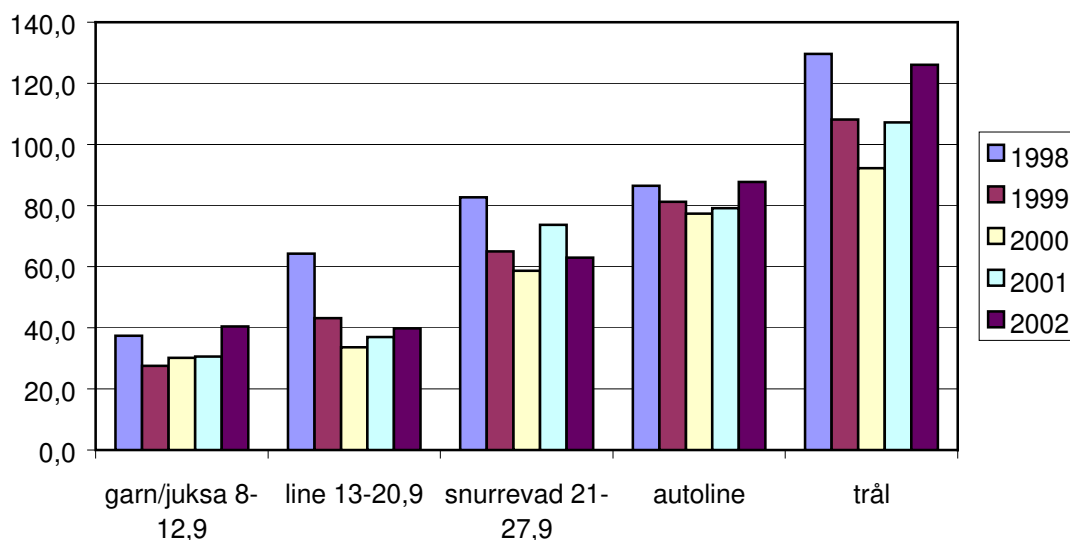
Det burde være interessant for myndighetene å følge energiforbruket i fiskeflåten. Dette kan gjøres ved enkle tillegg til de opplysninger

som fremkommer i budsjettmemnda sine lønnsomhetsundersøkelser.

3.4.2 Sysselsetting

Som vi har sett tidligere har deler av flåten stor gjeld og går med underskudd. Deres tilgjengelige ressurser dekker ikke fangstbehovet. Dette er i flåtegrupper som er

favorisert av myndighetene og som har hatt mulighet til å øke sitt ressursgrunnlag gjennom kjøp av kvoter. Figur 20 er basert på forholdet mellom faktisk fangst og faktisk sysselsetting. For de flåtegruppene som driver med underskudd er fangstbehovet per årsverk større enn det som framgår av figuren.



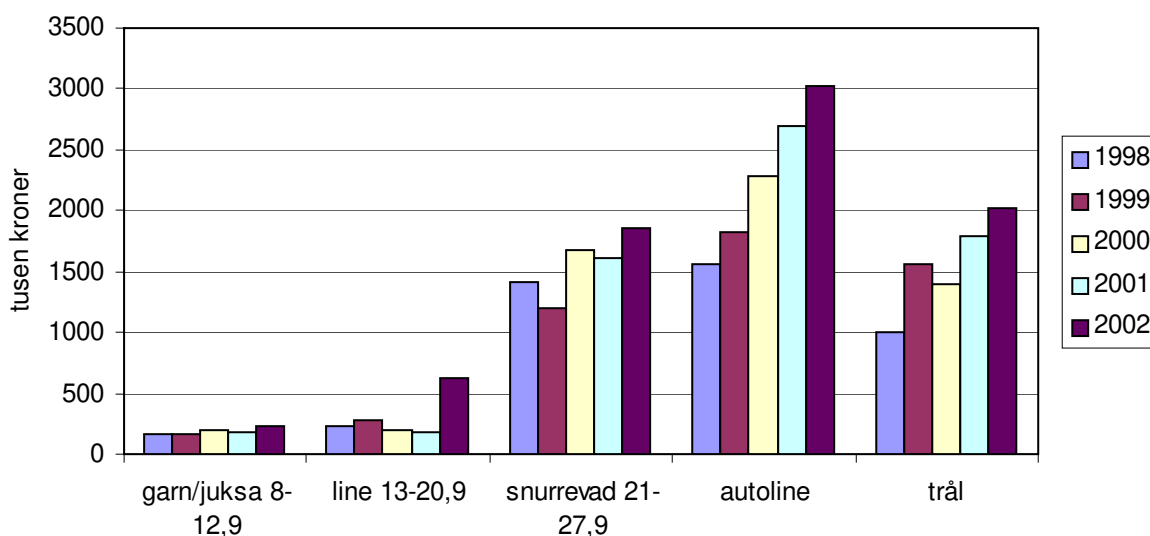
Figur 20. Tonn torskeneheter per årsverk. 1998-2001

For å finne et tall på sysselsettingseffekt har vi sett på hvor stor andel av fartøyets fangstinntekt som kommer fra fisket etter torsk, sei og hyse og beregnet antall årsverk i disse fiskeriene ut fra dette. For beregning av torskeneheter har vi brukt samlekvotens nøkkel: 1 kg sei er 0,4 torskeneheter og 1 kg hyse er 0,7 torskeneheter.

Det er flere feilkilder i disse beregningene. De er basert på en kombinasjon av inntekt fra de forskjellige fiskeriene (for å beregne andel av sysselsettingen i torskfiskerier) og en fast nøkkel for omregning av hyse og sei til torskeneheter. Disse stemmer ikke helt overens og varierer over tid og mellom flåtegruppene. Generelt kan man si at grupper som har stor andel hyse kommer gunstig ut (stor sysselsetting per tonn fisk) og grupper som har hatt mye sei kommer dårlig ut. En annen

feilkilde er autolineflåtens ombordproduksjon. Autolineflåten oppnår en pris på fisken på rundt 1,5 gang det de andre flåtegruppene har. Vi må regne med at en del av denne merprisen er betaling for bearbeiding som for de andre gruppene del skjer på land, og dermed ikke kommer med i disse beregningene. Autolineflåtens ressursbehov per årsverk i ren fangstaktivitet er nok derfor større enn det som framkommer i tallene over.

Det er også interessant å se på forholdet mellom kapitalbehov og sysselsetting. Det er flere grunner til dette. For det første er de to størrelsene til dels konkurrerende. Inntektene på et fartøy er for små til å dekke både stor sysselsetting og store kapitalutgifter. For det andre kan både arbeidskraft og kapital ses på som knapphetsgoder.



Figur 21. Gjeld per årsverk. 1998-2002

I den minste kystflåten ligger gjeld per årsverk på knappe 200 000 kroner, med unntak av lineflåten i 2003. I de to gruppene med enhetskvote (autoline og trål) er gjelda stigende per årsverk for hvert år. I trålerflåten er den doblet fra 1998 til 2002.

3.5 Bosetting

Riksrevisjonen siterer St.meld. nr. 51 (1997-98) når det gjelder bosetting: *"Adgangen til å delta i fiske og fangstkvoter tildeles (..) vederlagsfritt fra samfunnet, slik at ressursrenten i sin helhet tilfaller næringsutøverne. Gjennom regulerings-systemet legges det opp til at ressursrenten går inn i næringen og i samfunnene langs kysten. En slik anvendelse kan sees som samfunnets investering i en videre utvikling i kystdistriktene"*. Denne målsettingen tas det konkret hensyn til når det gjelder fordeling av rettigheter i trålfiske: *"Målsettingen med reguleringene av fiske med trål er blant annet å oppnå en distriktsmessig fordeling av flåten hvor det særlig tas hensyn til råstoffbehovet ved anleggene i land for å opprettholde og trygge et ønskelig bosettingsmønster. Når det gjelder torsketrålkonsesjon skal tildeling av nye konsesjoner skje etter en distriktsmessig behovsvurdering"* (Riksrevisjonen s.23).

Det er liten tvil om at kystflåten bidrar mest til opprettholdelse av bosettingen på kysten. For det første går en langt større del av inntektene til sysselsetting. For det andre er ringvirkningene i større del lokale. Det gjelder både bygging av fartøy, vedlikehold, innkjøp av bruk og annet utstyr, innkjøp av diesel etc. I tillegg kommer kystflåtens behov for et spredt mottaksapparat for fisken på land.

Det er et paradoks at det først og fremst er innen den flåtegruppen som bidrar minst til å opprettholde bosettingen i kystdistriktene det føres distriktspolitik. Dette tyder på at det er andre hensyn som går foran.

Også innen kystflåten er det etter hvert blitt et mer markant skille når det gjelder bidragene til bosetting. Snurrevadflåten er i ferd med å utvikle et havfiskemønster i sin økonomi. De har lavere sysselsetting, større renteutgifter og et mer sentralisert serviceapparat enn de mindre fartøyene med passive redskaper. I tillegg bygges stadig flere store kystfartøy på utenlandske verft.

4 Gjennomgang av utvalgte flåtegrupper i pelagisk fiske

Det har de siste årene vært en stor strukturendring i havfiskeflåten og industrifisket. Målet med strukturendringen har vært å få ned overkapasiteten i fiskeflåten og øke lønnsomheten. Det har også vært et mål at ressursrenten skal gå inn i næringen og i samfunnene langs kysten. Vi skal se på utviklingen i utvalgte grupper i pelagisk sektor etter samme mal som vi har brukt for torskeflåten over.

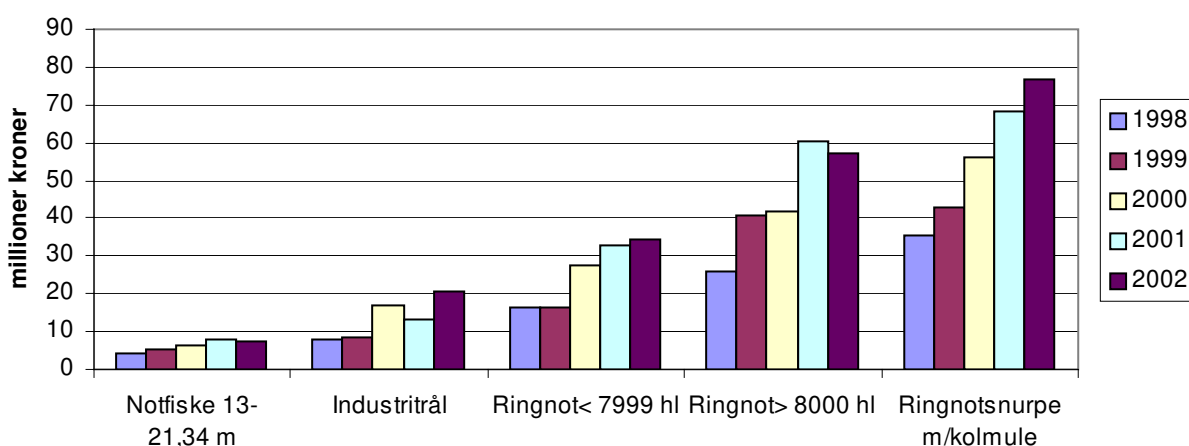
Flere av disse flåtene fisker på bestander i utenlandske og internasjonale, kombinert med norske farvann. Flåtegruppene i pelagisk sektor skiller seg fra torskeflåten ved at de ikke er like strengt kvoteregulert som torskeflåten. Mye av fangsten er industrifisk som går til fiskemelindustrien, men de har også store fangster til konsum.

Fartøygruppe	Gjennomsnittlig lengde (2002)	Kode Budsjettnemnda
<u>Notfiske</u> etter sei, sild, makrell, brisling, med mer	19,74 meter	G 31
<u>Trålfiske</u> etter øyepål, tobis, lodde, med mer.	37,75 meter	G 29
<u>Ringnotsnurpere</u> m/tillatt lastekapasitet inntil 7999 hl	48,58 meter	G 33
<u>Ringnotsnurpere</u> m/tillatt lastekapasitet 8000 hl og over	63,34 meter	G 34
<u>Ringnotsnurpere</u> m/kolmulesesong	65,99 meter	G 35

4.1 Gjeld i flåtegruppen

Gjeld per fartøy stiger naturlig nok med fartøystørrelsen (figur 22). Mindre fartøy som driver notfiske har en gjeld på rundt 7 millioner kroner, mens ringnotsnurpere med

kolmulesesong har det tidobbelte. For alle fartøygrupper har det vært en tilnærmet dobling i gjeld fra 1998 til 2002. Den pelagiske fiskeflåten har gjennomgående større gjeld enn torskefartøy av samme størrelse.

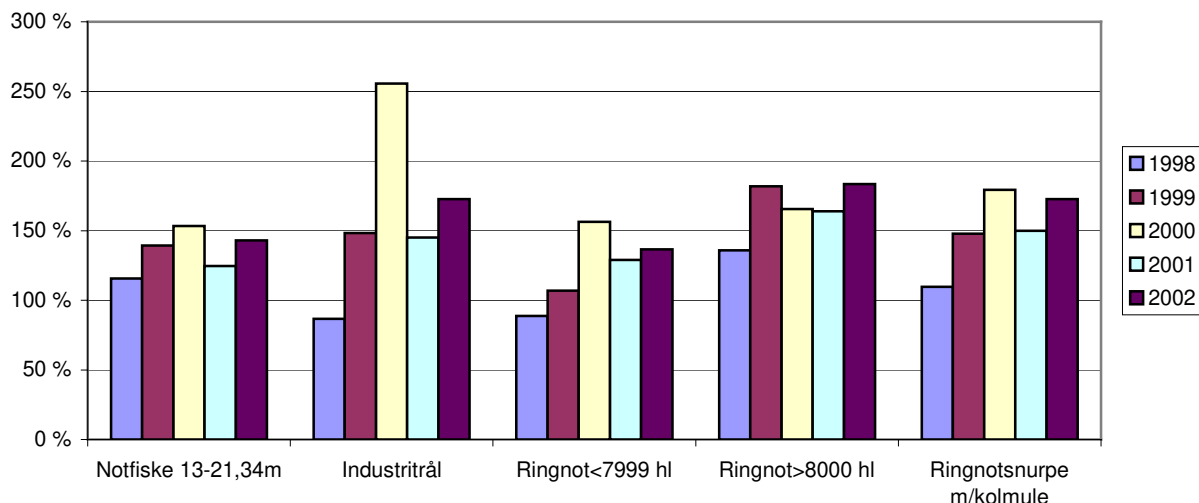


Figur 22. Gjeld per fartøy. 1998-2002. Pelagisk sektor

Økningen i gjeld skyldes investeringer i rettigheter og i nybygg. Også i pelagisk sektor har gjelda økt mer enn fangstinntektene, men ikke så systematisk som i tråler og autolineflåten i torskefisket. Gjelda ligger

rundt en og en halv gang årlig fangstinntekt for alle de fem gruppene.

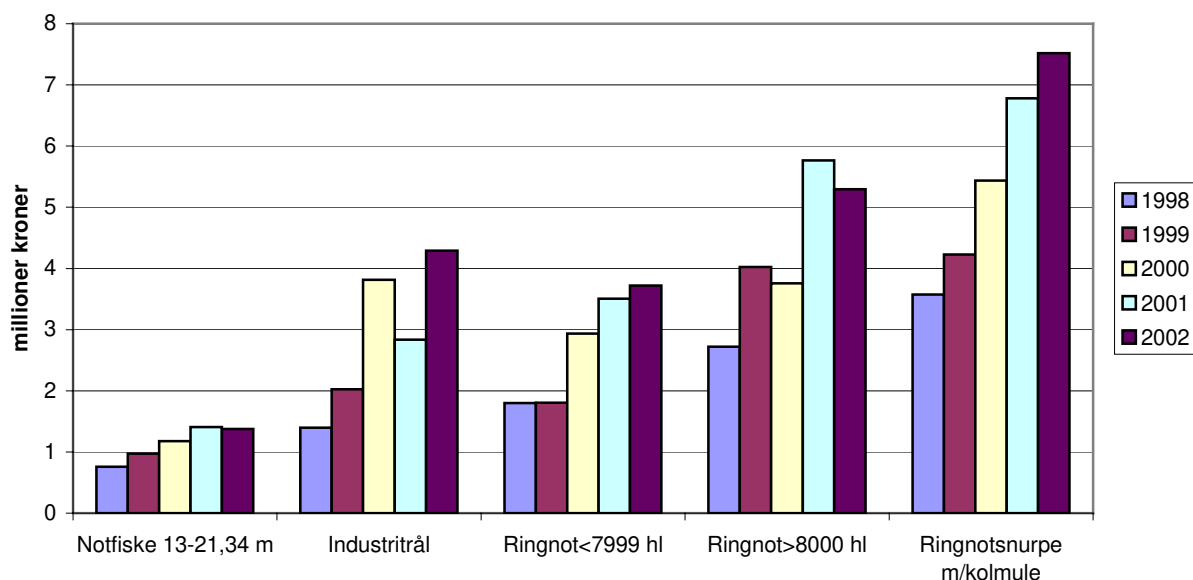
Størst gjeldsøkning i forhold til fangstinntekt finner vi i industritrål og ringnot med lastekapasitet under 8000 hl.



Figur 23. Gjeld som prosent av fangstinntekt. 1998-2002

I alle gruppene har gjeld per årsverk steget år for år i femårsperioden. Den minste flåten (notfiske) har nå en gjeld på en drøy million

per årsverk. Hos de største ringnotfartøyene er gjeld per årsverk doblet fra 3,6 millioner i 1998 til 7,5 millioner i 2002.



Figur 24. Gjeld per årsverk. 1998-2002

4.1.1 Mannskapsutgifter

Andelen av fangstinntekten som går til å lønne mannskapet synker med fartøystørrelsen. De mindre notbåtene har rundt 43% av utgiftene

sine som lønn til mannskapet. For de andre flåtegruppene er dette betydelig lavere. Ringnotsnurpere m/kolmulesesong bruker litt over 25% på lønn til mannskapet.

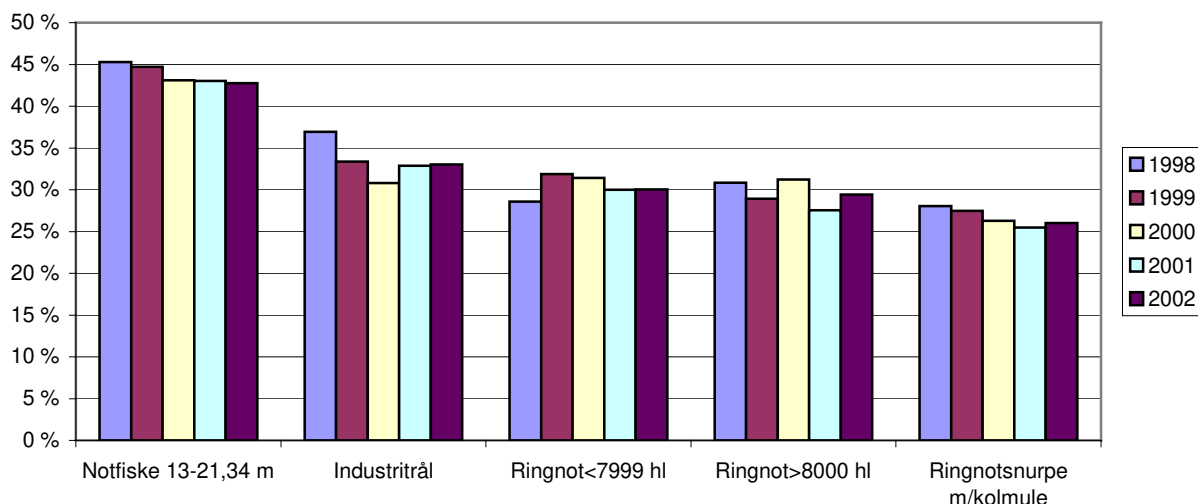


Fig 25. Utgifter til mannskap. Prosent av fangstinntekt. 1998-2002

Disse flåtegruppene fisker på bestander som ikke er regulert så detaljert som torsk og torskefisk. Det vil si at enkeltfartøy i større grad kan ha nytte av overinvesteringer. Deres fiske er preget av kappfiske og noen bestander har vært nærmest uregulert, slik som kolmule de siste årene.

Ringnotflåten har hatt omsettelige konsesjoner med den begrunnelse at dette skulle få ned kapasiteten og øke lønnsomheten. Resultatet har vært svært stor lønnsomhet, men også stor økning i gjeldsnivået, og derfor sårbarhet i forhold til svingninger i ressursgrunnlag og rentenivå.

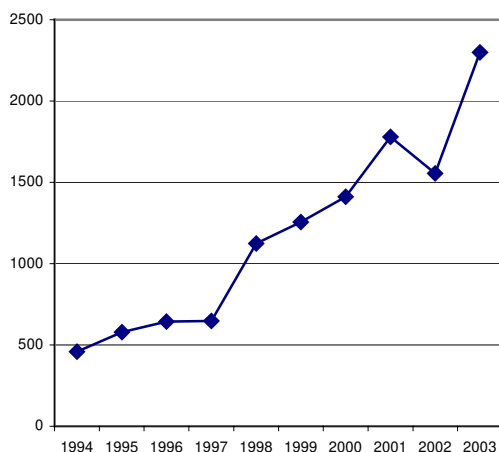
4.2 Case study: Kolmule

Kolmule er en industrifisk som har utbredelse i store deler av Nordøst Atlanteren. Hovedgytingen foregår vest for de britisk øyer. Kolmulebestanden, og fiskerettighetene, deles mellom fem land; Norge, Russland, Færøyene, Island og EU.

4.2.1 Fangstnivå

Kolmulebestanden har opplevd en betydelig fangstøkning de siste årene (figur 26). Fra en total fangst i Nordøst Atlanteren i 1994 på 459 tusen tonn ble det i 2003 fisket 2,3 millioner tonn (IMR 2004). Det var fire ganger så mye som ICES hadde anbefalt. Norges kolmulefangster har økt fra drøyt 200 000 tonn i 1994 til 826 000 tonn i 2003.

Formelt sett disponerte den norske fiskeriflåten en totalkvote på 486 tusen tonn i 2003.



Figur 26. Total fangst av kolmule i perioden 1994-2003. I tusen tonn.

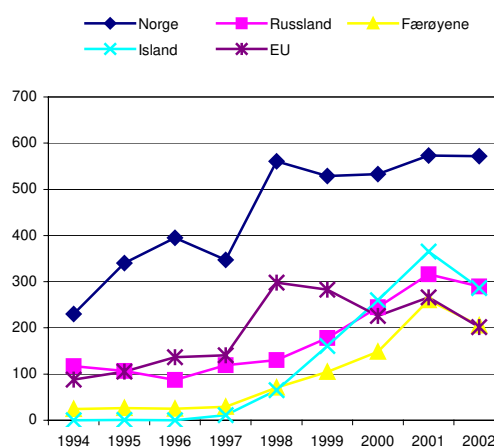
4.2.3 Konsekvenser for fiskeriene

De norske ringnotsnurperne med kolmule-sesong er en flåte bestående av 46 fartøyer (2002). Dette er den mest industrialiserte delen av norske fiskerier og stod for over 80% av de norske kolmulelandingene i 2002. Dette er også den mest gjeldstyngede delen av den norske fiskeflåten. Disse 46 fartøyene hadde i 2002 en samlet gjeld på 3,5 milliarder kroner – en fjerdedel av all gjeld i fiskeflåten over 21 meter. De siste årene har rundt 25% av

4.2.2 Bestandens status

Det høye beskatningsnivået har vært mulig på grunn av de unormalt gode årsklassene i 1995-1997 og 1999-2000. Men den økte fangsten på disse årsklassene har ført til at stadig yngre fisk blir høstet, og kan ikke vedvare.

Fisket etter kolmule er av Havforskningsinstituttet karakterisert som et nærmest fritt fiske, der det ikke finnes avtalte kvoter landene imellom. Det har vist seg å være svært vanskelig for de involverte landene å komme til enighet om fangstkvoter av kolmule. Det er derfor å forvente at det i nær fremtid vil være en betydelig nedgang i kolmulefangstene, med eller uten offentlige reguleringer. Den norske fiskerinæringen vedgår at det høye beskatningsnivået er alt for høyt. Men næringen ønsker ikke gi opp sine rettigheter til fordel for andre land.



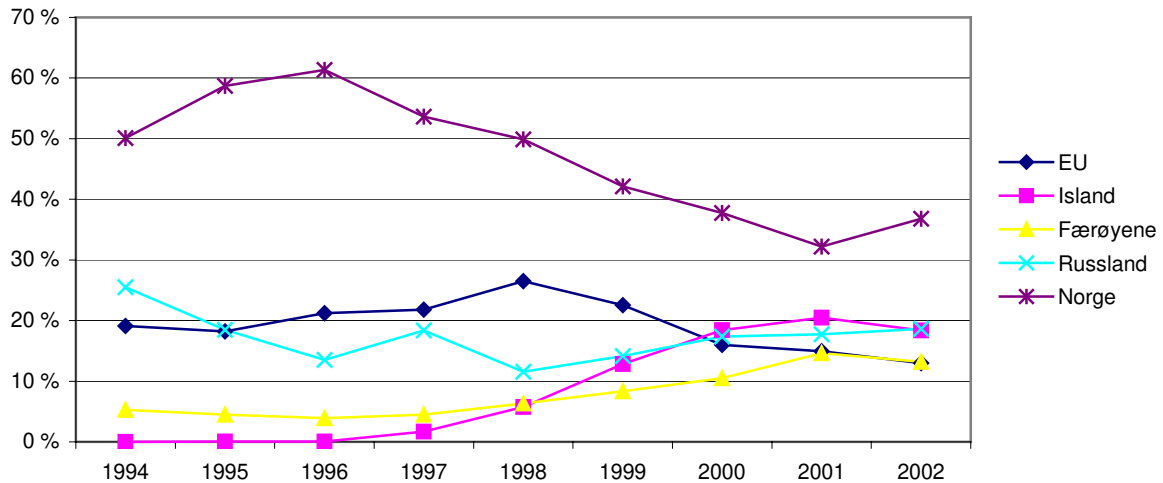
Figur 27. Fangst av kolmule, basert på land i perioden 1994-2002. I tusen tonn.

driftsinntektene til denne flåten kommet fra kolmulefisket, og flåten er avhengig av et godt kolmulefiske i årene som kommer for å håndtere de høye gjeldsutgiftene. Som vi har sett tidligere er det helt usannsynlig at det intensive kolmulefisket vil kunne fortsette.

Fiskeriforhandlingene for kolmule involverer fem viktige parter. Disse er EU, Russland, Island, Færøyene og Norge. Den flåteutviklingen vi har sett i Norge har også foregått i andre land, da spesielt Færøyene og

Island. Til sammen har de fem landene som deler kolmula langt større investeringer i dette fisket enn bestanden over tid kan forrente. Som vi så i figur 27 har alle landene økt kolmulefangstene de siste årene. Når det

gjelder andel av fisket har Norge og Eu sin andel gått ned, mens Island og Færøyene har økt sine (figur 28).



Figur 28. Prosentandel av total fangst av kolmule i perioden 1994-2002 (IMR, 2004)

Det kan være grunn til å spørre om det høye investeringsnivået bidrar til å vanskeliggjøre forhandlingene. Når det gjelder kolmula har landene ofret det langsiktige utbyttet av bestanden for å holde på en høy prosentandel av ressursen.

Grunnet de store investeringene er de totalt avhengige av å opprettholde et intensivt fiske

for å overleve økonomisk. Landene mister på denne måten forhandlingsfriheten i fiskeriene og må på grunn av økonomiske årsaker opprettholde det frie fisket og det høye beskatningspresset. Taperen i utviklingen vil ikke bare være kolmulebestanden, men også fiskerinæringen.

5 Oppsummering

Riksrevisjonens rapport er nå overlevert stortinget med fiskeriministerens kommentarer. Riksrevisjonen er Stortingets kontrollorgan, og en slik forvaltningsrevisjon har som mål å finne ut om Stortingets politikk gjennomføres og om Stortingets mål oppnås. Årets hvitebok er laget for å bidra til en god og opplyst stortingsdebatt i forbindelse med behandlingen av riksrevisjonens rapport.

Riksrevisjonen har kritisert fiskeriforvaltningen for manglende evaluering og for at det er uklart om politikken fører til at de fiskeripolitiske målene nås.

Denne hviteboken viser for det første at fiskeripolitikken ikke fører til at hovedmålet fra 1997, en lønnsom fiskerinæring, oppnås med dagens fiskeripolitikk. I løpet av de fem første årene med lønnsomhet som hovedmål ble hele egenkapitalen i den norske fiskeflåten oppspist.

For det andre tyder våre tall på at de omsettelige kvotene fører til en mer gjelds-tyngt, og dermed mindre robust, fiskerinæring.

Det tredje hovedfunnet er at nøkkelen til å oppnå de fiskeripolitiske mål om sysselsetting, lavere CO2 utslipp og et fornuftig beskatningsmønster, ligger i fordelingen av rettigheter mellom flåtegruppene. I torskefisket er det fartøy med passive redskaper som fisker

Riksrevisjonens gjennomgang av fiskeriene er nyttig fordi man for første gang går fiskeriforvaltningen systematisk etter i sømmene.

Svakheten i riksrevisjonens rapport ligger i at den i liten grad stiller spørsmål ved de grunnleggende forutsetningene og begrepene fiskeriforvaltningen bruker. Man har tatt det for gitt at fordelingen av rettigheter mellom fartøytypene skal ligge fast. Bakgrunnen for dette er nok at både storting og regjering har uttalt at man skal ha en differensiert flåte i Norge. Men dette behøver ikke innebære at alle nøkler mellom alle undergrupper av kyst og havflåte nødvendigvis må være akkurat som i dag.

Det største problemet med lønnsomhetsundersøkelsene og lønnsomhetsbegrepet i norsk fiskeridebatt er at det ikke skilles mellom utgifter som er fangstavhengige og de som er fangstuavhengige. De fangstuavhengige utgiftene som finansutgifter, forsikringer og lignende, løper like fort enten man fisker eller ikke. Fartøy med høye slike utgifter har et behov for et høyt, stabilt uttak. Dette behovet kolliderer med fiskeressursenes naturlige svingninger og med behovet for å bygge opp bestandene for å få et større utbytte senere. Lave faste utgifter gir større fleksibilitet i forhold til naturlige svingninger.

Referanser:

ACFM (2002). *ICES Cooperative Research Report No.255.*

<http://www.ices.dk/committe/acfm/comwork/report/2002/may/cod-arct.pdf>

Album G, Wiik V, Aasjord B (2001). *Bærekraftig fiskeri i Nord-Norge*. Novus Forlag, Oslo. 269 sider.

Bergland et al. 1991: *Energibruk og bærekraftighet i fiskeflåten i torskefisket nord for 62. breddegrad*. Senter for Utvikling og Miljø, Universitetet i Oslo.

Lønnsomhetsundersøkelser (1998). Budsjettmemnda for fiskenæringen. Fiskeridirektoratet.

Lønnsomhetsundersøkelser (1999). Budsjettmemnda for fiskenæringen. Fiskeridirektoratet.

Lønnsomhetsundersøkelser (2000). Budsjettmemnda for fiskenæringen. Fiskeridirektoratet.

Lønnsomhetsundersøkelser (2001). Budsjettmemnda for fiskenæringen. Fiskeridirektoratet.

Lønnsomhetsundersøkelser (2002). Budsjettmemnda for fiskenæringen. Fiskeridirektoratet.

IMR (2004). *Havets Ressurser. Fisken og havet, særnummer 1*. Havforskningsinstituttet. Ansvarlig redaktør: Kathrine Michalsen.

Riskrevisjonen (2004). *Riksrevisjonens undersøkelse av forvaltningen av fiskeressursene, Hovedanalyserapport*. Utkast av 31. mars 2004.